

PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL (PEI)

EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL "MOVILIDAD DE MANTA – EP"



MOVILIDAD
de **MANTA**^{EP}

2024

2027

RESOLUCIÓN No. 00X-2024
EL DIRECTORIO DE LA
EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL MOVILIDAD DE MANTA – EP

CONSIDERANDO:

- Que,** la Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 225, instituye: *El sector público comprende: 4. Las personas jurídicas creadas por acto normativo de los gobiernos autónomos descentralizados para la prestación de servicios públicos.*
- Que,** el artículo 226 de la norma constitucional ibidem, establece: *“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.”*
- Que,** el artículo 227 de la norma constitucional, señala: *“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”;*
- Que,** la Constitución, en su artículo 264 numeral 6, consagra en favor de los Gobiernos Municipales, competencias exclusivas para planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural; así como para ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón; a cuyo efecto en el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas cantonales; Así mismo, planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.
- Que,** de acuerdo con el Art. 315 de la Constitución de la República, en su segundo inciso establece: *“Las empresas públicas estarán bajo la regulación y control específico de los organismos pertinentes, de acuerdo con la ley; funcionarán como sociedades de derecho público, con personalidad jurídica, autonomía financiera, económica, administrativa y de gestión, con altos parámetros de calidad y criterios empresariales, económicos, sociales y ambientales”*
- Que,** el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), en su artículo 55, en concordancia con el artículo 130 ibidem, establece que: *“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley... f) planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal”.*
- Que,** de conformidad con el artículo 277 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, los gobiernos municipales podrán crear empresas

públicas siempre que esta forma de organización convenga más a sus intereses y a los de la ciudadanía: garantice una mayor eficiencia y mejore los niveles de calidad en la prestación de servicios públicos de su competencia o en el desarrollo de otras actividades de emprendimiento y que esta creación será realizada por acto normativo del órgano de legislación del gobierno autónomo descentralizado respectivo y observará las disposiciones y requisitos previstos en la ley que regule las empresas públicas.

Que, la Ley Orgánica de Empresas Públicas (LOEP), publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 48, de 16 de octubre de 2009, y sus respectivas reformas, establece en el Art. 1, lo siguiente: “(...) **ÁMBITO.**-Las disposiciones de la presente Ley regulan la constitución, organización, funcionamiento, fusión, escisión y liquidación de las empresas públicas que no pertenezcan al sector financiero y que actúen en el ámbito internacional, nacional, regional, provincial o local; y, establecen los mecanismos de control económico, administrativo, financiero y de gestión que se ejercerán sobre ellas, de acuerdo a lo dispuesto por la Constitución de la República.”

Que, la LOEP, en el artículo 9, determina las atribuciones del Directorio, entre las cuales prevé: “(...) 4. *Aprobar las políticas aplicables a los planes estratégicos, objetivos de gestión, presupuesto anual, estructura organizacional y responsabilidad social corporativa (...),* 6. *Aprobar el Plan Estratégico de la empresa, elaborado y presentado por la Gerencia General, y evaluar su ejecución*”.

Que, el artículo 34 de la LOEP, indica: *Art. 34.-CONTRATACIÓN EN LAS EMPRESAS PÚBLICAS.-Todo proceso de contratación de obras, bienes y servicios, incluidos los de consultoría, así como las contrataciones en actividades de prospección, exploración, explotación, refinación, comercialización, industrialización de los recursos hidrocarbúricos, las contrataciones de bienes de carácter estratégico necesarias para la defensa nacional, que realicen las empresas públicas, estarán sujetos al Plan Nacional de Desarrollo, con observancia del presupuesto nacional y empresarial, además de lo siguiente: 1. PLAN ESTRATÉGICO Y PLAN ANUAL DE CONTRATACIONES.-Las empresas públicas deberán contar con su Plan Estratégico y Plan Anual de Contrataciones, debidamente aprobados. Los criterios generales del Plan Estratégico guardarán relación con las políticas del gobierno nacional o de los gobiernos autónomos descentralizados, el Plan Nacional de Desarrollo y los intereses del Estado. El Plan Estratégico será una de las herramientas para evaluar a los administradores de las empresas (...).*

Que, mediante Resolución No. 006-CNC-2012 de 26 de abril de 2012, el Consejo Nacional de Competencias, transfiere las competencias 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, y cataloga al GAD de Manta en el modelo de Gestión tipo A.

Que, la Empresa Pública Municipal MOVILIDAD DE MANTA-EP, de conformidad con el artículo 144 -*Título IV - Empresas Públicas - Capítulo II-* del Código Legal Municipal del cantón Manta¹, se constituye como persona jurídica de derecho público, patrimonio propio, duración indefinida, autonomía financiera, económica, administrativa y de gestión, con altos parámetros de calidad y criterios empresariales, económicos, sociales y ambientales, manteniendo como objeto la gestión, endeudamiento, construcción,

aprovechamiento, delegación, y administración de terminales terrestres, centros de transferencia de mercaderías, alimentos y trazado de vías rápidas, de transporte masivo o colectivo en el Cantón Manta, a cuyo efecto fijará los precios, tasas, y cánones que la utilización de tales espacios comporte. Así como las competencias municipales en materia de Movilidad, Tránsito, Seguridad Vial y Transporte, conforme a sus atribuciones que comprenden la planificación, gestión, organización, regulación, control y administración con criterios de eficiencia y responsabilidad social empresarial.

Que, referido cuerpo normativo, en lo pertinente, establece: *Artículo 151.- Además de las atribuciones contempladas en la Ley Orgánica de Empresas Públicas y demás normativa aplicable, son atribuciones y deberes del Directorio: ; (...) 7. Las demás que le asignen la ley, este capítulo y la reglamentación interna de la Empresa. (...)*

Que, el acto normativo en mención, establece: *“Art. 160.- MOVILIDAD DE MANTA-EP tendrá una estructura por procesos. El número de áreas y sus funciones, atribuciones y deberes, serán establecidos por el Directorio a través del Orgánico Estructural y Funcional que apruebe para la Empresa. De igual forma, compete al Directorio aprobar el Manual de Puestos de la Empresa”.*

Que, el Código Legal Municipal establece en su artículo 179 inciso 1: *“(...) MOVILIDAD DE MANTA-EP deberá contar con un Plan Estratégico y un Plan Anual de Contrataciones, debidamente aprobados. Los criterios generales del Plan Estratégico guardarán relación con las políticas del GADMC Manta, el Plan Nacional de Desarrollo y los intereses del Estado. El Plan Estratégico será una de las herramientas para evaluar a los administradores de la empresa”.*

Que, referido instrumento normativo en su Capítulo III – Título IV hace referencia a la Revisión Técnica Vehicular, Matriculación, Registro Vehicular y Ventanilla Única de Servicios de Movilidad, estableciendo en el segundo inciso del artículo 207 que MOVILIDAD DE MANTA-EP es la institución autorizada para realizar el concurso público de delegación a la iniciativa privada de los servicios públicos de revisión técnica vehicular, matriculación y registro vehicular, y de ventanilla única de servicios de movilidad; así como también para la construcción y equipamiento del centro de matriculación y revisión técnica vehicular del cantón Manta.

Que, el Código Legal Municipal hace referencia al Listado de Ordenanzas No Codificables, estableciendo entre estas: *“(...) 9. ORDENANZA QUE NORMA LA MODALIDAD DE DELEGACIÓN A LA INICIATIVA PRIVADA DEL SERVICIO DE GESTIÓN Y CONTROL DEL TRÁNSITO Y AREAS DE PARQUEO TARIFADO DE LA CIUDAD DE MANTA POR MEDIOS O DISPOSITIVOS ELECTRÓNICO (sancionada el 07 de septiembre de 2016)”.*

Que, el Reglamento de Funcionamiento del Directorio de la Empresa Pública Municipal MOVILIDAD DE MANTA-EP, discutido y aprobado el 14 de abril de 2022, por el Directorio respectivo, señala: *Art. 7.- Atribuciones del Directorio. - Son atribuciones del Directorio: (...) 4. Aprobar las políticas aplicables a los planes estratégicos, objetivos de gestión, presupuesto anual, estructura organizacional y responsabilidad social corporativa.*

Que, a través de la resolución No. 001-2024 de 5 de marzo de 2024, el Directorio de la Empresa Pública Municipal MOVILIDAD DE MANTA-EP, resolvió: *Art. 2.- APROBAR el Estatuto Orgánico Funcional de la Empresa Pública Municipal "MOVILIDAD DE MANTA-EP", presentado por el (...) Gerente General. Art. 3.- APROBAR la Escala Remunerativa de la Empresa Pública Municipal "MOVILIDAD DE MANTA-EP", presentada por el (...) Gerente General.*

Que, mediante resolución No. 002-2024 de 15 de abril de 2024, el Directorio de la Empresa Pública Municipal MOVILIDAD DE MANTA-EP, resolvió: *"(...) Art. 3.- ENCARGAR al Abg. Sandy Maiker García Cano, como Gerente General de la Empresa Pública Municipal "MOVILIDAD DE MANTA-EP", hasta que se designe al titular.*

En uso de las atribuciones que le confiere el ordenamiento jurídico vigente, el Directorio de la Empresa Pública Municipal MOVILIDAD DE MANTA-EP,

RESUELVE

EXPEDIR EL PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL DE LA EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL MOVILIDAD DE MANTA – EP

Tabla de Contenidos.

Capítulo I: Generalidades.....	10
1.1. Introducción.....	10
1.2. Antecedentes.	11
1.3. Marco Conceptual.	12
1.3.1. Plan Nacional de Desarrollo.....	12
1.3.2. Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial.	14
1.3.3. Plan Estratégico Institucional.	20
Capítulo 2: Diagnóstico Institucional.....	22
2.1. Análisis Interno.	22
2.1.1. Análisis FODA.	22
2.2. Gestión por Procesos.	24
2.2.1. Procesos gobernantes.....	25
2.2.2. Procesos habilitantes de asesoría o adjetivos.....	25
2.2.3. Procesos agregadores de valor o sustantivos.	25
2.2.4. Procesos habilitantes de apoyo o adjetivos.....	26
2.2.5. Mapa de Procesos.....	26
2.3. Estructura Organizacional.	27
2.4. Valores Institucionales.	27
2.5. Principios.....	28
2.6. Políticas Públicas.....	28
2.6.1. Elementos para la implementación de Políticas Públicas.	28
2.6.2 Orientación de las Políticas Públicas.....	28
2.7. Marco Jurídico.....	29
2.7.1. Constitución de la Republica del Ecuador.....	30
2.7.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.....	30
2.7.3. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, COOTAD. ..	31
2.7.4. Naturaleza Jurídica.	31
2.8. Política Nacional de Logística y Transporte para Movilidad.	32
Capítulo 3: Planteamiento Estratégico.....	33
3.1. Misión.....	33
3.2. Visión.....	33
3.3. Objetivos Estratégicos.....	33
3.4. Análisis del Entorno Empresarial.	33
3.5. Componente Institucional.....	34
3.5.1. Planteamiento Estratégico de la Gestión por Procesos.....	35
3.5.2. Planteamiento Estratégico de la Gestión Administrativa y de Talento Humano.....	35
3.5.3. Planteamiento Estratégico de la Gestión Documental y Archivo.....	36
3.5.4. Planteamiento Estratégico de la Gestión de Comunicación.....	36
3.5.5. Muestra General de las Políticas del Componente Institucional.....	37
3.6. Componente de Desarrollo Económico.....	38
3.6.1. Planteamiento Estratégico del Centro Comercial.....	39

3.6.2. Planteamiento Estratégico de la Gestión Financiera.....	39
3.6.3. Planteamiento Estratégico de Matriculación, Licencias y Servicios.	40
3.6.4. Muestra General de las Políticas del Componente de Desarrollo Económico.....	41
3.7. Componente de Movilidad Sostenible.....	42
3.7.1. Planteamiento Estratégico del Transporte Terrestre.	45
3.7.2. Educación Vial.	45
3.7.3. Innovación Tecnológica del Transporte.	48
3.7.4. Muestra General de las Políticas.....	49
3.7.5. Relación entre las Políticas de la Movilidad Sostenible y las Políticas Nacionales.....	51
Capítulo 4: Planificación, Seguimiento y Evaluación Estratégica.....	53
4.1. Consideraciones Generales.....	53
4.2. Proyectos del Componente Institucional.	53
4.3. Proyectos del Componente Económico.	58
4.4. Proyectos del Componente de Movilidad Sostenible.	64
4.5. Jerarquización de Proyectos.	89
Capítulo 5: Conclusiones y Recomendaciones.....	91
5.1. Conclusiones.	91
5.2. Recomendaciones.....	91
5.3. Referencias.....	92
5.4. Siglas o Acrónimos.....	93
5.5. Glosario de Términos.....	93

Índice de Tablas.

Tabla 1: Matriz FODA Valorada.....	24
Tabla 2: Políticas del Componente Institucional.....	37
Tabla 3: Conjunto de Políticas, Estrategias y Programas.....	38
Tabla 4: Políticas del Componente de Desarrollo Económico.....	41
Tabla 5: Conjunto de Políticas, Estrategias y Programas.....	41
Tabla 6: Muestra de Políticas del Componente de Movilidad Sostenible.....	49
Tabla 7: Conjunto de Políticas, Estrategias y Programas.....	49
Tabla 8: Matriz de Relación con las Políticas Nacionales.....	51
Tabla 9: Proyecto "Catálogo de Trámites".....	53
Tabla 10: Proyecto "Manuales de Procesos".....	54
Tabla 11: Proyecto "Plan Estratégico de Desarrollo Tecnológico".....	54
Tabla 12: Proyecto "Plan de Adquisición y Mantenimiento de Activos".....	55
Tabla 13: Proyecto "Instructivos del Plan de Carrera de los Agentes Civiles de Tránsito".....	55
Tabla 14: Proyecto "Reglamento de Organización y Gestión de Archivo".....	56
Tabla 15: Proyecto "Implementación del Archivo General".....	56
Tabla 16: Proyecto "Plan de Comunicación".....	57
Tabla 17: Proyecto "Plan Estratégico de la Terminal Terrestre de Manta".....	58
Tabla 18: Proyecto "Concesión de Servicios".....	58
Tabla 19: Proyecto "Mejora en la Infraestructura Comercial".....	59
Tabla 20: Proyecto "Gestión Eficiente del Parqueo Tarifado del Terminal Terrestre".....	59
Tabla 21: Proyecto "Base de Datos del Centro Comercial y Atención al Cliente".....	60
Tabla 22: Proyecto "Ejercer la Coactiva".....	60
Tabla 23: Proyecto "Cuadro Tarifario".....	61
Tabla 24: Proyecto "Aplicativo Informático para otorgar placas, licencias y otros".....	61

Tabla 25: Proyecto "Implementación del módulo de turnos para trámites en línea y presenciales"	62
Tabla 26: Proyecto " Programa de capacitación interna en atención al cliente."	62
Tabla 27: Proyecto "Otorgar placas y licencias de conformidad a las competencias de MOVILIDAD DE MANTA - EP".....	63
Tabla 28: Proyecto "Implementar una Fábrica de Placas".....	63
Tabla 29: Proyecto "Proyecto "Control de la movilidad mediante la Revisión Técnica Vehicular".	64
Tabla 30: Proyecto "Normativa y Control ".	65
Tabla 31: Proyecto "Estudios de transporte y otorgamiento de permisos y autorizaciones".	65
Tabla 32: Proyecto "Racionalización de rutas y frecuencias del transporte colectivo de pasajeros y estudios de transporte masivo".	66
Tabla 33: Proyecto "Seguimiento, Fiscalización y Control de la Operación".	66
Tabla 34: Proyecto "Inventario Vehicular del Servicio Público."	67
Tabla 35: Proyecto "Análisis de Rutas Intracantonales".	68
Tabla 36: Proyecto "Títulos Habilitantes".	68
Tabla 37: Proyecto "Apoyo para la Renovación de la Flota Vehicular Pública".....	69
Tabla 38: Proyecto "Caja Común en el Transporte Colectivo."	69
Tabla 39: Proyecto "Mejora o cambio del Terminal Terrestre".....	70
Tabla 40: proyecto "Actualización del Plan de Movilidad Sostenible"	71
Tabla 41: Proyecto "Señalización Vertical y Creación de un Fábrica de Señales".....	71
Tabla 42: Proyecto "Fortalecimiento de una unidad de demarcación".	72
Tabla 43: Proyecto "Ingeniería de Tránsito y Análisis de Intersecciones."	72
Tabla 44: Proyecto "Matriculación vehicular y Revisión Técnica Vehicular enfocado al control".	73
Tabla 45: Proyecto "Control Operativo con Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito".	74
Tabla 46: Proyecto "Controles de Alcoholemia.".....	74
Tabla 47: Proyecto "Controles a Peatones y Ciclistas".	75
Tabla 48: Proyecto "Centro de Mediación".....	75
Tabla 49: Proyecto "Planes de Manejo de Tránsito".	76
Tabla 50: Proyecto "Mejora del Estacionamiento Regulado".	77
Tabla 51: Proyecto "Fortalecimiento Institucional".	77
Tabla 52: Proyecto " Facilitación para la transportación pesada".	78
Tabla 53: Proyecto "Implementación del Centro Integral Gestión de la Movilidad de Manta CIGM".	78
Tabla 54: Proyecto "Ciclovías y otros Medios de Transporte Sostenible".	79
Tabla 55: Proyecto "Mejora de los combustibles en la transportación (matriz energética)".	79
Tabla 56: Proyecto "Monitoreo, seguimiento y control tecnológico".....	80
Tabla 57: Proyecto "Regular la Micromovilidad Eléctrica".	81
Tabla 58: Proyecto "ASV urbano y análisis acústico".....	81
Tabla 59: Proyecto "Capacitación".....	82
Tabla 60: Proyecto "Complejos viales de educación y prevención".	82
Tabla 61: Proyecto "Equipamiento especializado.".....	83
Tabla 62: Proyecto "Estudio de accidentología".	84
Tabla 63: Proyecto "Concienciación".....	84
Tabla 64: Proyecto "Simulador de Conducción".	85
Tabla 65: Proyecto "Plan de Educación Vial".	85
Tabla 66: Proyecto "Implementación de Sistemas ITS".	86

Índice de Gráficos.

Gráfico 1: Ciclo de la Planificación.	13
Gráfico 2: Matriz FODA.	23
Gráfico 3: Procesos Gobernantes.	25
Gráfico 4: Procesos de Asesoría.	25
Gráfico 5: Procesos Agregadores de Valor.	25
Gráfico 6: Procesos de Apoyo.	26
Gráfico 7: Mapa de Procesos.	26
Gráfico 8: Estructura Orgánica Funcional.	27
Gráfico 9: Marco Jurídico.	29
Gráfico 10: Componentes del Plan Estratégico.	34
Gráfico 11: Jerarquía Completa de Instrumentos de Planificación y Ejecución.	90
Gráfico 12: Jerarquía Incompleta de Instrumentos de Planificación, Ejecución y su Anclaje.	90

Capítulo I: Generalidades.

1.1. Introducción.

La Constitución de la República establece a la planificación y a las políticas públicas como medios para lograr los objetivos del desarrollo. Señala que el Plan Nacional de Desarrollo constituye el instrumento al que se sujetarán las políticas, programas y proyectos públicos, así como la programación y ejecución del presupuesto.

Es alrededor de los grandes objetivos nacionales y políticas que deben desarrollarse los planes institucionales para dirigir sus esfuerzos hacia la obtención eficiente de resultados y la implantación de una nueva cultura organizacional. El artículo 295 del COOTAD hace referencia a la Planificación del Desarrollo, diciendo que los Gobiernos Autónomos Descentralizados, con la participación protagónica de la ciudadanía, planificarán estratégicamente su desarrollo con visión de largo plazo considerando las particularidades de su jurisdicción, que además permitan ordenar la localización de las acciones públicas en función de las cualidades territoriales. Los planes de desarrollo deberán contener al menos los siguientes elementos:

- Un diagnóstico que permita conocer las capacidades, oportunidades y potencialidades de desarrollo de la movilidad sostenible, y las necesidades que se requiere satisfacer de las personas, comunidades y parroquias pertenecientes a la ciudad de Manta.
- La definición de políticas generales y particulares que determinen con claridad los programas, proyectos y su alcance.
- Establecimiento de lineamientos estratégicos como guías de acción para lograr los objetivos.
- Programas y proyectos con metas concretas y mecanismos que faciliten la evaluación, el control social y la rendición de cuentas.

El Plan Estratégico Institucional de MOVILIDAD DE MANTA – EP, parte de la metodología planteada por la SENPLADES, la cual, tiene como instrumento macro de planificación el Plan Nacional de Desarrollo y la Estrategia de Desarrollo Nacional. Por otro lado, con la metodología establecida, el PEI se constituye dentro de los Objetivos establecidos en el Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial del Gobierno Autónomo Descentralizado de Manta y a su vez, del Plan de Uso y Gestión de Suelo.

La elaboración de este instrumento de planificación tiene los elementos necesarios para el direccionamiento estratégico, además de priorizar objetivos y políticas se plantean estrategias que guíen una gestión de corto plazo y que se orientarán al cumplimiento de los lineamientos de la planificación participativa dentro del desarrollo de la ciudad de Manta. En este sentido, el Plan Estratégico Institucional contempla tres ejes fundamentales:

- El componente Institucional, como eje transversal en la planificación de MOVILIDAD DE MANTA – EP garantiza la eficiencia y calidad en la provisión de los servicios públicos por medio del manejo de planes, programas, proyectos y políticas, así como también una adecuada ejecución del presupuesto público.
- El componente de Desarrollo Económico, plantea el modelo de negocio comercial de la administración de la Terminal Terrestre, las estrategias implementadas en los procesos de recaudación efectiva, la optimización de los recursos y el planteamiento de

lineamientos en materia económica con el objetivo de maximizar los beneficios de la institución.

- El componente de Movilidad Sostenible, como parte fundamental de la competencia de MOVILIDAD DE MANTA – EP en planificar, controlar y dirigir el Transporte Terrestre, el Tránsito y la Seguridad Vial, junto con los procesos de servicio y atención al usuario con el objetivo de la implementación de mejoras tecnológicas que beneficien a la ciudadanía.

Con estos componentes, el Plan Estratégico Institucional será la guía de MOVILIDAD DE MANTA – EP, desde la aplicación de las políticas públicas, las cuales, permitirán afrontar, gestionar y plantear estrategias de conformidad a la situación empresarial actual y futura; esto con el fin de potenciar el rol estratégico y articular la planificación con el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan de Trabajo de la Alcaldía de Manta y los Objetivos planteados dentro del componente de los Asentamientos Humanos para asegurar la prosperidad empresarial.

1.2. Antecedentes.

El 6 de enero del 2012, se aprobó a través del Concejo Municipal del Cantón Manta la Ordenanza de Creación de la Empresa Pública Municipal “TRANSPORTES Y TERMINALES JOCA Y – EP”, la cual, tiene como objeto fundamental la gestión, el endeudamiento, la construcción, el aprovechamiento, la delegación y administración de Terminales Terrestres, Centros de Transferencias de mercaderías, alimentos y trazados de vías rápidas de transporte masivo o colectivo en el Cantón Manta.

La infraestructura del Terminal Terrestre de Manta, inició sus funciones en el sector de “La Bahía” en la avenida 24 de mayo. Sin embargo, debido a la planificación urbana y el crecimiento demográfico, la infraestructura cambió su lugar de funcionamiento, es así que el 4 de noviembre del 2017 se inaugura el Terminal Terrestre “Luis Valdivieso Morán”. La Terminal Terrestre de Manta Luis Valdivieso Morán ha conseguido consolidarse como uno de los ejes de desarrollo turístico y económicos de la ciudad. A diario un aproximado de 2.600 usuarios llegan hasta la terminal, mientras que en los días de feriados locales y nacionales la cifra llega a los 30.000, haciendo uso no solo del transporte, sino del patio de comidas y el centro comercial que alberga este espacio.

Está ubicada entre las vías El Palmar y la Puerto - Aeropuerto desde el 4 de noviembre del 2017, tras años de haberse ubicado en el corazón de Manta, a pocas cuadras del municipio. Además de este aporte, la terminal terrestre está vinculada a la historia de la ciudad, llevando el nombre de Luis Valdivieso Morán, mantense nacido el 9 de octubre de 1937 y que desde siempre impulsó, a través del sindicalismo y la gestión el desarrollo de la ciudad, siendo gestor de la construcción del puerto de Manta.

Valdivieso también promovió la creación del barrio Cuba Libre, convertido hoy en la parroquia Eloy Alfaro, formó la Unión Sindical de Manta, fue gestor del Sindicato de Obreros, defendió el espacio marítimo de 200 millas náuticas, llegó a ser consejero provincial y concejal de Manta, como su hija, nuestra actual alcaldesa Marciana Valdivieso. Sin duda, méritos suficientes para que la terminal terrestre lleve su nombre y lo resalte acogiendo 31 cooperativas de buses intra e interprovinciales.

El 31 de agosto del 2021, se expide la ORDENANZA REFORMATORIA A LA ORDENANZA DE CREACIÓN DE LA EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL “TRANSPORTES Y TERMINALES JOCA Y EP”. La cual, en su artículo 1 señala lo siguiente: Reemplácese en todos los artículos de la Ordenanza de Creación de la Empresa Pública Municipal Transportes y Terminales Joca y - EP, la expresión “Transportes y Terminales Joca y - EP” por el nombre “MOVILIDAD DE MANTA - EP”. Así mismo, una vez expedida la Ordenanza Nro. 032, la cual, en sus Disposiciones Generales indica que, a partir de la vigencia de la presente Ordenanza se deberán ejercer las gestiones administrativas para que las transferencias de recursos por parte del Gobierno Central y Seccional producto de la descentralización de la competencia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el cantón Manta sean depositados a la cuenta que para el efecto mantenga “MOVILIDAD DE MANTA - EP”. Así mismo todos los recursos que se recauden por cualquier concepto y que tengan que ver con alguna de las funciones asumidas por esta Empresa Pública Municipal, como los que provengan del cobro de tasas, impuestos, sanciones y en general por cualquiera de las actividades vinculadas a estas, deberán ser transferidos de forma directa a la cuenta bancaria de “MOVILIDAD DE MANTA - EP” para su respectiva capitalización.

Al crearse la nueva Empresa Pública “Movilidad de Manta – EP”, se le transfieren también las competencias de gestión y regulación del Tránsito y la Seguridad Vial, las cuales, se le asignaron al cantón Manta en el año 2012, mediante Resolución Nro. 006-CNC_2012 emitida por el Consejo Nacional de Competencias. Desde el 1 de enero del 2022, Movilidad de Manta gestiona, regula, planifica y controla el Transporte Terrestre, el Tránsito y la Seguridad Vial.

Adicionalmente, en la actualidad, Movilidad de Manta se rige por el **Código Legal Municipal**, el cual, es el compendio de todas las ordenanzas que su momento emitió el Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Manta, y que, en su **artículo 144** detalla “Créase la Empresa Pública Municipal “MOVILIDAD DE MANTA-EP”, la que se constituye como persona jurídica de derecho público, patrimonio propio, duración indefinida, autonomía financiera, económica, administrativa y de gestión, con altos parámetros de calidad y criterios empresariales, económicos, sociales y ambientales”.

1.3. Marco Conceptual.

1.3.1. Plan Nacional de Desarrollo.

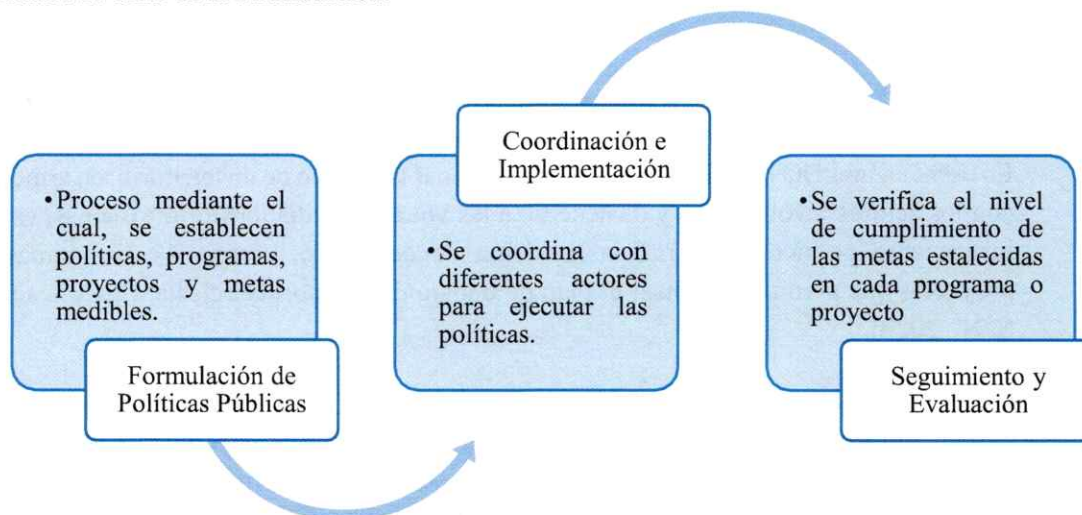
El Plan Nacional de Desarrollo, es el documento elaborado por la Secretaría Nacional de Planificación y es el instrumento mediante el cual el Gobierno Central plantea las políticas públicas, así como los programas y proyectos a ejecutarse en un periodo de tiempo determinado.

El desarrollo sostenible y significativo se construye sobre la base de la participación activa y la voz de todos los sectores de la sociedad. La planificación del desarrollo del Ecuador no es un proceso aislado y exclusivo, es una iniciativa inclusiva que refleja las necesidades, aspiraciones y perspectivas de la población en su conjunto (Planificación, 2024).

La planificación a nivel nacional, es el conjunto de ideologías ciudadanas y de articulación de todos los componentes activos del desarrollo nacional, es por esto que el Plan Nacional de Desarrollo, es la guía metodológica para los instrumentos de planificación en el Ecuador.

El Plan Estratégico Institucional de MOVILIDAD DE MANTA – EP, parte del Plan Nacional de Desarrollo, el cual, hace referencia al ciclo de la planificación, donde se formulan las políticas, programas y proyectos para abordar las problemáticas, establecer las acciones estratégicas, las metas y los indicadores, este ciclo se presenta a continuación en el Gráfico 1.

Gráfico 1: Ciclo de la Planificación.



Fuente: (Planificación, 2024) y (Finanzas, 2010)

Nota: El ciclo de elaboración del Plan Nacional de Desarrollo y de la planificación a nivel nacional, se establece en concordancia con los artículos 37 y 39 del COPLAFIP y de lo planteado por la Secretaría Nacional de Planificación.

Adicionalmente, la elaboración de los instrumentos de Planificación, incluido el Plan Nacional de Desarrollo y la Estrategia Territorial Nacional, se fundamentan en los artículos 40 y 50 del COPLAFIP.

MOVILIDAD DE MANTA – EP, se alinea al siguiente eje y objetivos del Plan Nacional de Desarrollo:

Eje de Infraestructura, Energía y Medio Ambiente.

Objetivo: Impulsar la conectividad como fuente de desarrollo y crecimiento económico y sostenible.

Política: Optimizar las infraestructuras construidas, capacidades instaladas y de gestión del transporte multimodal, para una movilización nacional e internacional de personas, bienes y mercancías de manera sostenible, oportuna y segura

Estrategias:

- Promover procesos permanentes de formación y control, bajo una cultura de movilidad segura para reducir la siniestralidad a nivel nacional.
- Garantizar la Seguridad Operacional del transporte aéreo con la finalidad de evitar incidentes y accidentes.
- Promover un modelo de gestión sostenible que permita mantener el buen estado de la infraestructura y la calidad de los servicios de transporte multimodal, optimizando la capacidad instalada en función de las necesidades ciudadanas y del mercado, a través de proyectos públicos y privados.

1.3.2. Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial.

El Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial, es el instrumento de planificación que tiene el Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Manta, en el cual, se establecen todas las directrices principales para la toma de decisiones, adicionalmente se establecen los programas, proyectos, objetivos y metas medibles, las cuales deben ser cumplidas de conformidad a lo planificado.

El PDOT es un instrumento técnico y normativo para la planificación territorial. Orienta las intervenciones de las instituciones públicas y privadas para generar el desarrollo local. En esencia, un PDOT es una propuesta para ordenar la gestión de un territorio, en armonía con los actores involucrados y de acuerdo a las vocaciones del territorio. Además, es un instrumento político, pues refleja la visión de desarrollo, estrategias, programas y proyectos que permiten alcanzar el plan de trabajo de la autoridad electa. (Planificación S. N., 2024)

Por otro lado, de conformidad a lo establecido en el COPLAFIP, el PDOT tiene por objeto ordenar, compatibilizar y armonizar las decisiones estratégicas de desarrollo respecto de los asentamientos humanos, las actividades económico-productivas y el manejo de los recursos naturales en función de las cualidades territoriales, a través de la definición de lineamientos para la materialización del modelo territorial deseado, establecidos por el nivel de gobierno respectivo.

La formulación del PDOT MANTA 2020-2035 se enmarca en el contexto legal nacional para el desarrollo y ordenamiento territorial vigente, se alinea con los objetivos nacionales del Plan Nacional de Desarrollo y los lineamientos del Plan de Gobierno de la actual administración municipal; e incorpora principios y enfoques de acuerdos internacionales como la nueva Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), (Manta, 2020).

El PDOT del cantón Manta, se encuentra alineado al Plan Nacional de Desarrollo Para el Nuevo Ecuador, donde se establecen objetivos estratégicos, los cuales, parten desde los objetivos establecidos en el PND y tienen su desarrollo de acuerdo a las necesidades de la ciudadanía de Manta.

Modelo Territorial del PDOT:

El desarrollo sostenible y resiliente del cantón “Manta Verde” demanda: la protección, conservación y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales e hídricos; la reducción y el tratamiento de las aguas residuales, que disminuyan la contaminación ambiental; la provisión de un servicio integrado y sostenible de transporte público; una gestión integral de residuos sólidos; asignaciones de usos y aprovechamientos urbanísticos; y, la definición de normativa urbanística para la planificación y construcción de edificaciones, que garanticen la vida y seguridad de la población y, la infraestructura del cantón (GAD Manta, 2019).

MOVILIDAD DE MANTA – EP, se alinea al siguiente componente y objetivo del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial:

Componente: Asentamientos Humanos.

Objetivo Estratégico: Transformar la movilidad de bienes y personas de forma sostenible y segura, mediante un sistema integrado de transporte público (como la mejor opción de desplazamiento) y, potenciando la conectividad local y nacional.

Por otro lado, dentro del Plan de Trabajo 2023 – 2027 (Oferta Electoral) se encuentra alineado a lo siguiente:

Circulación y Tráfico: Actualizar el Plan de Movilidad y continuar con los diseños del sistema vial y el transporte público.

1.3.3. Plan de Uso y Gestión de Suelo (PUGS).

El Plan de Uso y Gestión de Suelo del Cantón Manta, es el instrumento normativo de planificación, el cual, permite regular y gestionar la ocupación, uso y transformación del suelo, conforme a lo establecido en la visión de desarrollo y el modelo de gestión del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

La formulación del PUGS se sustenta en las determinantes programáticas de desarrollo contenidos en el PDOT, expresadas en la visión, los objetivos estratégicos, la definición de políticas y estrategias sectoriales y, en el modelo territorial propuesto; se basa en el análisis particularizado de las características de la estructura territorial: usos y vocaciones del suelo; sistema público de soporte y morfología urbana. A partir de este análisis se desarrolla la propuesta del PUGS, a través del componente estructurante, que establece la clasificación del suelo y del componente urbanístico que, determina los aprovechamientos del suelo, los estándares urbanísticos y los principales instrumentos de gestión (Manta, Plan de Uso y Gestión de Suelo, 2024).

Objetivos del PUGS:

Definir la Estructura Urbano – Rural Sostenible del Cantón:

- Que potencie las aptitudes y vocaciones del suelo;
- Que proteja los recursos naturales, productivos y paisajísticos; los conjuntos históricos y arqueológicos;
- Que para el desarrollo y crecimiento del cantón se considere: el aprovechamiento de las potencialidades para el desarrollo económico local, el nivel de consolidación de los asentamientos humanos, la dinámica demográfica, los patrones deseados de localización espacial, las amenazas y áreas de riesgo, la capacidad de acogida de población y sus respectivas actividades, la infraestructura instalada, y la conectividad cantonal, regional, nacional, internacional con las centralidades contiguas.

Definir los Aprovechamientos Urbanísticos - Uso, Ocupación y Edificabilidad del Suelo:

- Que prevea la conservación de las áreas y recursos naturales;
- Que propicie la implantación ordenada y desconcentrada de actividades económicas y la provisión de actividades comerciales, servicios y equipamientos de cercanía al uso residencial, en suelo urbano;
- Que garantice el desarrollo de actividades agro-productivas y turísticas sostenibles y sustentables en las áreas rurales;

- Que prevea la dotación de áreas verdes y espacio público integrado al borde costero.

Definir los Componentes Básicos del Sistema de Gestión del Suelo:

- Revisando y actualizando la normativa vigente, relacionada con la gestión, uso y ocupación del territorio cantonal;
- Estableciendo mecanismos y procedimientos que garanticen la gestión y aplicación del PUGS.

A continuación, se presentan los conceptos y lineamientos que se encuentran establecidos en el PUGS y que guardan relación con MOVILIDAD DE MANTA – EP y su planteamiento estratégico.

Red Vial:

La red vial de la ciudad de Manta y su conexión con la zona inmediata conurbada se estructura a partir de un sistema vial integrado por vías de carácter regional, primaria, secundarias y locales. El Plan de Movilidad (2019) identifica una red básica de 123.5 km de vías, conformada por vías regionales, primarias y secundarias. La red vial regional de 13.3 km articula al cantón Manta con su entorno territorial regional y nacional a partir de la ruta del Spondylus, la vía Manta -Montecristi, la vía Manta Jaramijó y la carretera E-15 Manta-Rocafuerte. La red vial primaria de 37.5 km se conforma por siete vías: Av. Jaime Chávez: entre Flavio Reyes-De la Cultura; Vía Circunvalación: entre De la Cultura-Manta Montecristi; Vía Circunvalación: entre Vía Montecristi-Vía Puerto Aeropuerto; Vía San Mateo: entre San Mateo centro poblado- Avda. de la Cultura; Av. de la Cultura: entre Vía Circunvalación- 4 de noviembre; Vía Manta- Montecristi: Av. de la Cultura-Vía Circunvalación; Vía Puerto AéreoRocafuerte: entre Av. 4 de Noviembre – Vía de Circunvalación La red secundaria de 72.7 Km se conforma por 38 vías que en conjunto y con diferentes características disfuncionales y estado de mantenimiento permiten la circulación a lo largo del mismo, cubre y articula las áreas urbanas con el territorio rural y los asentamientos menores existentes en estas jurisdicciones. La disposición de esta vialidad por sus características físicas y de operación soporta la estructura del sistema de transporte de la ciudad y por su disposición en el área urbana permiten establecer desde esta red un alto nivel de consolidación de la estructura urbana. (Manta, Plan de Uso y Gestión de Suelo, 2024).

Transporte Público:

El transporte público de la ciudad de Manta opera con diez y siete líneas de transporte público urbano, a través de una red cuya longitud es de 537 km, que transporta en promedio alrededor de 95.000 viajes diarios. Estas rutas no se corresponden con un diseño planeado bajo la perspectiva de un planteamiento integral de movilidad, en general no obedecen a los requerimientos de las necesidades de viajes origen-destino²¹ y su diseño se adecua más a la recolección de pasaje que a la satisfacción eficiente de necesidades de viaje. De esta manera las rutas más representativas son las líneas 17, 14, 8, 4 y 1, que atienden una alta demanda por jornada diaria, esto se debe a que su trazo en conjunto permite conectar las diversas zonas de la ciudad. Estableciendo de 400 m alrededor de las líneas de buses existentes se dispone de una cobertura territorial casi total del servicio en la ciudad, que permite establecer, desde este componente estructurante un alto nivel de

consolidación del área urbana de la ciudad. (Manta, Plan de Uso y Gestión de Suelo, 2024).

Sistema de Conectividad Vial:

El sistema general de conectividad vial forma parte del componente estructurante del plan de uso y gestión del suelo y está conformado por la red vial estructurante planteada en la nueva estructura urbana compacta y policéntrica del modelo de ciudad sostenible y resiliente. Se plantea una infraestructura de movilidad, como soporte formal del territorio y de la articulación del espacio económico. El diseño de sistema de conectividad vial se proyecta con las necesidades a futuro de los ciudadanos y dinámicas de transformación de la ciudad, tales como los proyectos estratégicos, zona especial de desarrollo económico, para fortalecer la cadena agro productiva, industrial, logística y tecnológica, que ofertará servicios a nivel del país e internacional, zonas que se encuentra proyectada cerca de los predios de Refinería del Pacífico. Se propone un conjunto de programas y propuestas viales e intenta sentar las bases que desde un concepto integral de planificación y desarrollo se contemplen las políticas, acciones y condiciones que garanticen el flujo y la movilidad de las personas, bienes y servicios, a través del mejoramiento de las condiciones de accesibilidad, inclusión, permeabilidad, integración y proyectar la articulación territorial, estableciendo un sistema vial planificado integral, que permita lograr una mejor calidad de vida incrementando la competitividad de la Ciudad y el Cantón, con las ciudades vecinas El sistema de conectividad vial planificado, se asienta en la provincia de Manabí, Cantón Manta, en el cual se desarrollaran vías planificadas de diferentes características como Vías Expresas (Autopistas – Viaductos), Vías Arteriales (principales y secundarias), Vías Colectoras (principales y secundarias), Vías Locales, Vías Peatonales y Ciclovías. (Manta, Plan de Uso y Gestión de Suelo, 2024).

Vías Expresas:

Son vías de circulación sin interferencias laterales y accesos controlados. Conforman la red vial básica y sirven de tráfico de larga y mediana distancia, estructuran el territorio, articulan grandes áreas urbanas generadoras de tráfico, sirven de enlaces zonales, regionales, nacionales y son soporte de tráfico pesado. Sus características funcionales son:

- Conforman el sistema vial que sirve y atiende los tráficos urbano-regionales.
- Soporte del tráfico de paso de larga y mediana distancia.
- Separan el tráfico de paso del tráfico local.
- Permiten una velocidad de operación hasta 100 km/h.
- No admiten accesos directos a lotes frentistas.
- Los accesos y salidas se realizan mediante carriles de aceleración y deceleración respectivamente.
- No admiten el estacionamiento lateral.
- Las intersecciones con otras vías se realizan solo a desnivel.
- Admiten la circulación de líneas de transporte interurbanas o interprovinciales.

Vías Alternas Principales:

Conforman el sistema de enlace entre vías expresas y arteriales secundarias, permitiendo, en condiciones técnicas inferiores a las vías expresas, la articulación directa entre generadores de

tráfico principales (grandes sectores urbanos, terminales de transporte, de carga o áreas industriales): Articulan áreas urbanas entre sí y sirven a sectores urbanos y suburbanos (rurales) proporcionando fluidez al tráfico de paso. Sus características funcionales son:

- Articulan las grandes áreas urbanas entre sí.
- Permiten una velocidad de operación de hasta 50 km/h.
- Permiten al tráfico pesado mediante regulaciones.
- Permiten el acceso a predios frentistas.
- Los cruces en intersecciones se realizan mayoritariamente a nivel e incluyen señalización y semaforización adecuadas.
- No admiten el estacionamiento de vehículos.
- Pueden circular algunas líneas de buses urbanos de grandes recorridos.
- Puede incorporar ciclovía.

Vías Arteriales Secundarias:

Sirven de enlace entre vías arteriales principales y vías colectoras. Su función es distribuir el tráfico entre las distintas áreas que conforman la ciudad; por tanto, permiten el acceso directo a zonas residenciales, institucionales, recreativas, productivas o de comercio en general. Sus características funcionales son:

- Sirven de enlace entre vías arteriales y las vías colectoras.
- Distribuyen el tráfico entre las diferentes áreas de la ciudad.
- Permiten buena velocidad de operación y movilidad.
- Proporcionan con mayor énfasis la accesibilidad a las propiedades adyacentes que las vías arteriales principales.
- Admiten importantes flujos de tráfico, generalmente inferiores al de las vías expresas y arteriales principales.
- Los cruces en intersecciones se realizan mayoritariamente a nivel, dotándose para ello de una buena señalización y semaforización.
- Excepcionalmente pueden permitir el estacionamiento controlado de vehículos.
- Pueden admitir la circulación en un solo sentido de circulación.
- Sirven principalmente a la circulación de líneas de buses urbanos, pudiendo incorporarse para ello carriles exclusivos.
- Puede incorporar ciclovía.

Vías Colectoras Primarias:

Sirven de enlace entre las vías arteriales y las vías colectoras Secundarias, su función es distribuir el tráfico dentro de las distintas áreas urbanas; por tanto, permiten acceso directo a zonas residenciales, institucionales, de gestión, recreativas, comerciales de menor escala. El abastecimiento a locales comerciales se realizará con vehículos de tonelaje menor (camionetas o furgones). Sus características funcionales son:

- Recogen el tráfico de las vías del sistema colector principal y lo canalizan hacia las vías del sistema arterial secundario.
- Distribuyen el tráfico dentro de las áreas o zonas urbanas.
- Favorecen los desplazamientos entre barrios cercanos.

- Permiten una velocidad de operación de 50 km/h.
- Permiten la circulación de líneas de buses urbanos.
- Permiten el tráfico pesado con regulaciones.
- Permiten el acceso a los predios frentistas.
- Pueden permitir el estacionamiento lateral de vehículos.
- Admiten intersecciones a nivel con dispositivos de control.
- Se recomienda la circulación de vehículos en un solo sentido, sin que ello sea imperativo.

Vías Colectoras Secundarias:

Sirven de enlace entre las vías colectoras Principal y las vías locales, su función es distribuir el tráfico dentro de las distintas áreas urbanas; permiten acceso directo a zonas residenciales, institucionales, de gestión, recreativas, comerciales de menor escala. El abastecimiento a locales comerciales se realizará con vehículos de tonelaje menor (camionetas o furgones). Sus características funcionales son: ▀

- Recogen el tráfico de las vías del sistema colector principal y lo canalizan hacia las vías del sistema local.
- Distribuyen el tráfico dentro de las áreas o zonas urbanas.
- Favorecen los desplazamientos entre barrios cercanos.
- Permiten una velocidad de operación de 50 km/h.
- Permiten la circulación de líneas de buses urbanos.
- Permiten el tráfico pesado con regulaciones.
- Permiten el acceso a los predios frentistas.

Vías Locales:

Se constituyen en el sistema vial urbano menor y se conectan con las vías colectoras. Se ubican generalmente en zonas residenciales. Sirven exclusivamente para dar acceso a las propiedades de los residentes, siendo prioridad la circulación peatonal. Permiten solamente la circulación de vehículos livianos de los residentes y no permiten el tráfico de paso ni de vehículos pesados (excepto vehículos de emergencia y mantenimiento). Pueden operar independientemente o como componentes de un área de restricción de velocidad, cuyo límite máximo es de 30 km/h. Además, los tramos de restricción no deben ser mayores a 500 m. para conectarse con una vía colectora. Sus características funcionales son:

- Permiten la movilidad al interior de sectores urbanos.
- Tiene prioridad la circulación peatonal sobre la vehicular.
- Admiten medidas de moderación de tráfico.
- Dan acceso a los predios frentistas.
- Todas las intersecciones son a nivel.
- Permiten el estacionamiento lateral de vehículos.
- No deben permitir el desplazamiento vehicular de paso (vías sin continuidad).
- No permiten la circulación de vehículos pesados. Deben proveerse de mecanismos para admitir excepcionalmente a vehículos de mantenimiento, emergencia y salubridad.
- No permiten la circulación de líneas de buses.
- La circulación de vehículos en un solo sentido es recomendable.

Ciclovías (Referencia INEN 004 señalización vial parte 6 Ciclovías):

Están destinadas al tránsito de bicicletas y, en casos justificados a motocicletas de hasta 50 cc. Conectan generalmente áreas residenciales con paradas o estaciones de transferencia de transporte colectivo. Además, pueden tener funciones de recreación e integración paisajística. • Pueden ser exclusivas (vías ciclistas), combinadas con la circulación vehicular (faja ciclista), combinadas con la circulación peatonal (acera bici). Al interior de las vías del sistema vial local pueden formar parte de espacios complementarios (zonas verdes, áreas de uso institucional). Las ciclovías observarán las siguientes especificaciones:

- En los puntos de cruce con vías vehiculares o peatonales, se deberán prever mecanismos de control de prioridad de circulación (señalización, semaforización, plataformas a nivel).
- En caso de que se contemple una acera o sendero peatonal junto con la ciclovía, éstos se separarán mediante: señalización horizontal, textura o color diferente de piso, bolardos, bordillos, etc.
- El sistema de ciclovía debe estar provista de facilidades y dispositivos de control como ciclo parqueaderos, señalización, semaforización, elementos de protección.
- Las ciclovías en un sentido tendrán un ancho mínimo de 1.20 m recomendado hasta 1.50m. y óptimo hasta 2.00m. y de doble sentido mínimo de 1.20m recomendado 2.50 m. y óptimo hasta 3.00 m.
- Es el sistema de movilización en bicicleta al interior de las vías del sistema vial local puede formar parte de espacios complementarios (zonas verdes, áreas de uso institucional).

Características funcionales de las ciclovías:

- En los puntos en que se interrumpa la ciclovía para dar paso al tráfico automotor, se deberá prever un paso cebra para el cruce peatonal, conformada por un cambio en la textura y color del piso; estos puntos estarán debidamente señalizados.
- La iluminación será similar a la utilizada en cualquier vía peatonal o vehicular. En el caso en que se contemple un sendero peatonal, éste se separará de la ciclovía.
- Estará provisto de parqueaderos para bicicletas, los cuales se diseñarán y localizarán como parte de los terminales y estaciones de transferencia de transporte público de la ciudad.
- El carril de la ciclovía se diferenciará de la calzada, sea mediante cambio de material, textura y color a través del uso de “topellantas” longitudinales.
- En todos los casos se implementará la circulación con la señalización adecuada.

1.3.4. Plan Estratégico Institucional.

El Plan Estratégico Institucional, es el instrumento de planificación que tiene MOVILIDAD DE MANTA -EP, en el cual se definen las políticas, programas y proyectos que buscan la eficiencia y la eficacia en la administración pública y la calidad del servicio brindado a la ciudadanía, este instrumento, a su vez, se relaciona estrictamente con el Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial del GAD Manta y el Plan Nacional de Desarrollo.

La Planificación Estratégica constituye una herramienta de gestión empresarial, que le permite al equipo directivo apoyarse a la toma de decisiones, en torno al presente y al

camino que las organizaciones deben tomar a futuro, para adecuarse a los cambios del entorno y lograr mayor eficiencia, eficacia y calidad en los bienes y/o servicios que proveen. Se puede decir entonces que el concepto de planificación estratégica está referido principalmente a la capacidad de observación y anticipación frente a desafíos y oportunidades que se generan, tanto de las condiciones externas a una organización, como de su realidad interna; (Navarrete & Cevallos , 2023).

El Plan Estratégico surge de un proceso participativo de los actores involucrados en el compromiso de trabajar con objetivos comunes, buscar la sostenibilidad institucional, medir su consecución y asumir el desafío de convertir a la Empresa Pública Municipal MOVILIDAD DE MANTA – EP en una empresa pública referente en el contexto nacional y regional, por la calidad y eficiencia en la prestación del servicio público de movilidad, transporte terrestre, tránsito, seguridad vial, centro comercial y por su aporte al desarrollo sostenible de la comunidad.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados, como la Municipalidad del Cantón Manta, se establece como un aliado estratégico en la misión y los objetivos de MOVILIDAD DE MANTA – EP, la cual, interpreta y gestiona las demandas de los ciudadanos, por ende, son partícipes permanentes de la planificación de la empresa, para que se alcancen las soluciones a largo plazo, a fin de que la gestión del ordenamiento territorial, el cuidado del ambiente, el buen uso de la infraestructura vial pública y la movilidad permita el desarrollo de sus habitantes y de la seguridad ciudadana. En este proceso fue imperativo armonizar, de manera conexas, los objetivos estratégicos y competencias del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el sector de la movilidad, con aquellos del GAD Municipal del Cantón Manta, con el objetivo de responder a las políticas del sector del transporte, formuladas a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y las políticas del Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (PDOT), tendientes a lograr, un sector de la movilidad eficiente.

Capítulo 2: Diagnóstico Institucional.

2.1. Análisis Interno.

La Empresa Pública Municipal MOVILIDAD DE MANTA-EP es una empresa, creada por el Concejo Cantonal de Manta, mediante acto normativo, constante en el Código Legal Municipal del Cantón Manta – Codificación 2023, publicado en Registro Oficial - Edición Especial N° 920, el 19 de junio de 2023. MOVILIDAD DE MANTA-EP, se constituyó como persona jurídica de derecho público, patrimonio propio, duración indefinida, autonomía financiera, económica, administrativa y de gestión, con altos parámetros de calidad y criterios empresariales, económicos, sociales y ambientales.

Tiene por objeto la gestión, endeudamiento, construcción, aprovechamiento, delegación, y administración de terminales terrestres, centros de transferencia de mercaderías, alimentos y trazado de vías rápidas, de transporte masivo o colectivo en el Cantón Manta, a cuyo efecto fijará los precios, tasas, y cánones que la utilización de tales espacios comporte. Así como las competencias municipales en materia de Movilidad, Tránsito, Seguridad Vial y Transporte, conforme a sus atribuciones que comprenden la planificación, gestión, organización, regulación, control y administración con criterios de eficiencia y responsabilidad social empresarial.

Adicionalmente, MOVILIDAD DE MANTA-EP, tendrá por objeto la facultad de planificación, regulación, gestión y control de las entidades complementarias de seguridad, única y exclusivamente las relacionadas a los Cuerpos de Agentes Civiles de Tránsito, mismas que deberán enmarcarse con las normas establecidas por el órgano rector nacional.

2.1.1. Análisis FODA.

Para la elaboración de la Matriz FODA, se realizó un taller con los integrantes de las Direcciones de MOVILIDAD DE MANTA – EP, el cual, consistió en la construcción de una matriz FODA valorada para iniciar la fase de diagnóstico pormenorizado de la situación de la Movilidad en el Cantón, en el cual, se planteó como objetivo del taller el siguiente:

“Consensuar y discutir un posible escenario de partida del Cantón en materia de movilidad (transporte terrestre, tránsito y seguridad vial)”.

Los aportes en el taller para cada elemento del FODA fueron:

Gráfico 2: Matriz FODA.



FORTALEZAS

- Decisión Política.
- Amplia participación y sensibilización social.
- Avances importantes en servicios de transporte.



OPORTUNIDADES

- Descentralización, adopción de competencias y posible conformación de una mancomunidad o relaciones a nivel interinstitucional.
- Intercambio de experiencias y posibilidad de generar una red nacional.
- Creación de puestos de trabajo especializados.



DEBILIDADES

- Limitados recursos económicos propios y asignados para movilidad.
- Talento Humano reducido y poco calificado y formado en movilidad
- Infraestructura de atención dispersa e insuficiente..



AMENAZAS

- Resistencia de los entes nacionales de transferir competencias e intereses particulares del sector operador del Transporte Terrestre nacional.
- Incidencia directa de grupos políticos.
- Limitada normativa específica sobre movilidad.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Nota: La Matriz FODA se estableció mediante mesa técnica con la participación de las Direcciones de MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Una vez establecida la Matriz FODA, se procede a valorar cada zona planteada bajo tres calificaciones:

- Relación “Muy relevante” con la calificación de 5 puntos.
- Relación “Relevante” con la calificación de 3 puntos.
- Relación “Poco relevante” con la calificación de 1 puntos.

Una vez establecidas las ponderaciones, se suman las columnas y filas, el resultado obtenido para la matriz FODA valorada fue como se muestra en la Tabla 1:

Tabla 1: Matriz FODA Valorada.

Matriz FODA Valorada		Fortalezas				Debilidades			
		Decisión Política.	Amplia participación y sensibilización social.	Avances importantes en servicios de transporte.		Limitados recursos económicos propios y asignados para movilidad.	Talento Humano reducido y poco calificado y formado en movilidad.	Infraestructura de atención e insuficiente.	
Amenazas	Resistencia de los entes nacionales de transferir competencias e intereses particulares del sector operador del Transporte Terrestre.	5	5	5	15	5	3	1	9
	Incidencia directa de grupos políticos.	3	3	3	9	5	5	1	11
	Limitada normativa específica sobre movilidad.	1	3	3	7	3	5	1	9
		9	11	11	31	13	13	3	29
Oportunidades	Descentralización, adopción de competencias y posible conformación de una mancomunidad u otras relaciones	5	3	3	11	1	1	1	3
	Intercambio de experiencias y posibilidad de generar una red nacional.	3	3	5	11	1	1	3	5
	Creación de puestos de trabajo especializados.	5	3	3	11	5	5	3	13
		13	9	11	33	7	7	7	21

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Nota: La Matriz FODA Valorada, se estableció mediante mesa técnica una vez analizada la Matriz FODA, con la participación de las Direcciones de MOVILIDAD DE MANTA – EP.

El área relevante y más puntuada de la matriz FODA se la encuentra en el cuadrante entre Oportunidades y Fortalezas lo que deriva en una construcción y toma de las competencias en base a las destrezas y fortalezas detectadas sin perder de vista las oportunidades que se vislumbran que podrían incidir positivamente en el desempeño de la las atribuciones transferidas.

2.2. Gestión por Procesos.

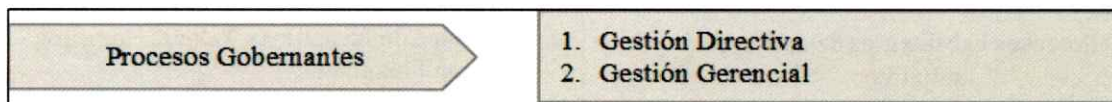
La Empresa Pública Municipal MOVILIDAD DE MANTA - EP ha establecido los siguientes tipos de procesos indicados a continuación:

1. Procesos Gobernantes.
2. Procesos Habilitantes de Asesoría o Adjetivos.
3. Procesos Agregadores de Valor o Sustantivos
4. Procesos Habilitantes de Apoyo o Adjetivos.

2.2.1. Procesos gobernantes.

Son aquellos que se encargan de emitir políticas, directrices, estrategias y normas para la administración de la empresa, orientadas a promover el óptimo funcionamiento en base a la legislación y normativa vigente. Los procesos que conforman este nivel son:

Gráfico 3: Procesos Gobernantes.



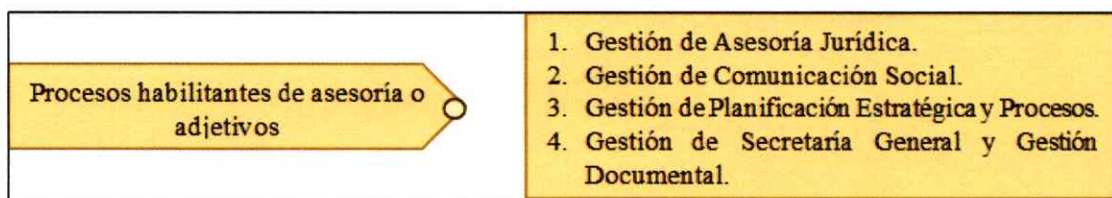
Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

2.2.2. Procesos habilitantes de asesoría o adjetivos.

Son aquellos que se orientan a elaborar productos o servicios para asesorar dentro su especialidad, enfocados en planificación, comunicación, materia jurídica o actividades que no corresponden a productos propios de la misión de la empresa, solventando requerimientos para el Directorio, Gerencia General y todas las unidades administrativas y operativas de la Empresa Pública Municipal Movilidad de Manta-EP, los procesos de asesoría son los siguientes:

Gráfico 4: Procesos de Asesoría.



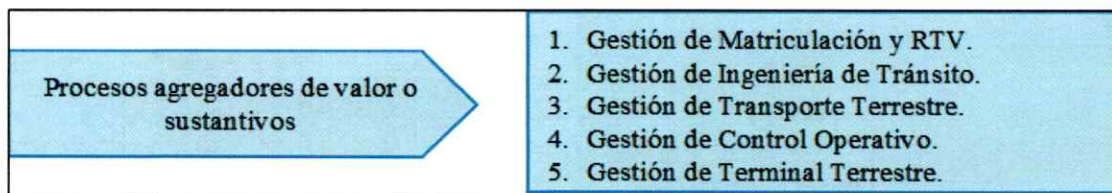
Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

2.2.3. Procesos agregadores de valor o sustantivos.

Son los responsables de ejecutar e implementar la misión de la Empresa Pública Municipal Movilidad de Manta-EP, a través del desarrollo y aplicación de los productos y servicios destinados a los usuarios o clientes finales, los procesos que conforman este nivel son:

Gráfico 5: Procesos Agregadores de Valor.



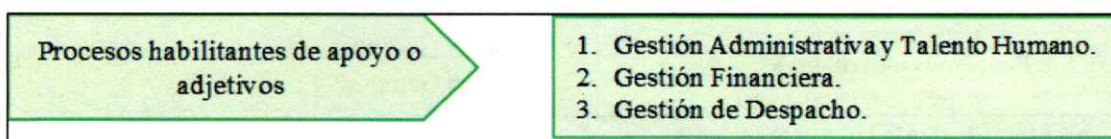
Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

2.2.4. Procesos habilitantes de apoyo o adjetivos.

Son aquellos que se encargan de generar y gestionar los productos o servicios de talento humano, financieros y administrativos, para proveer los requerimientos internos de la empresa para su óptimo funcionamiento.

Gráfico 6: Procesos de Apoyo.



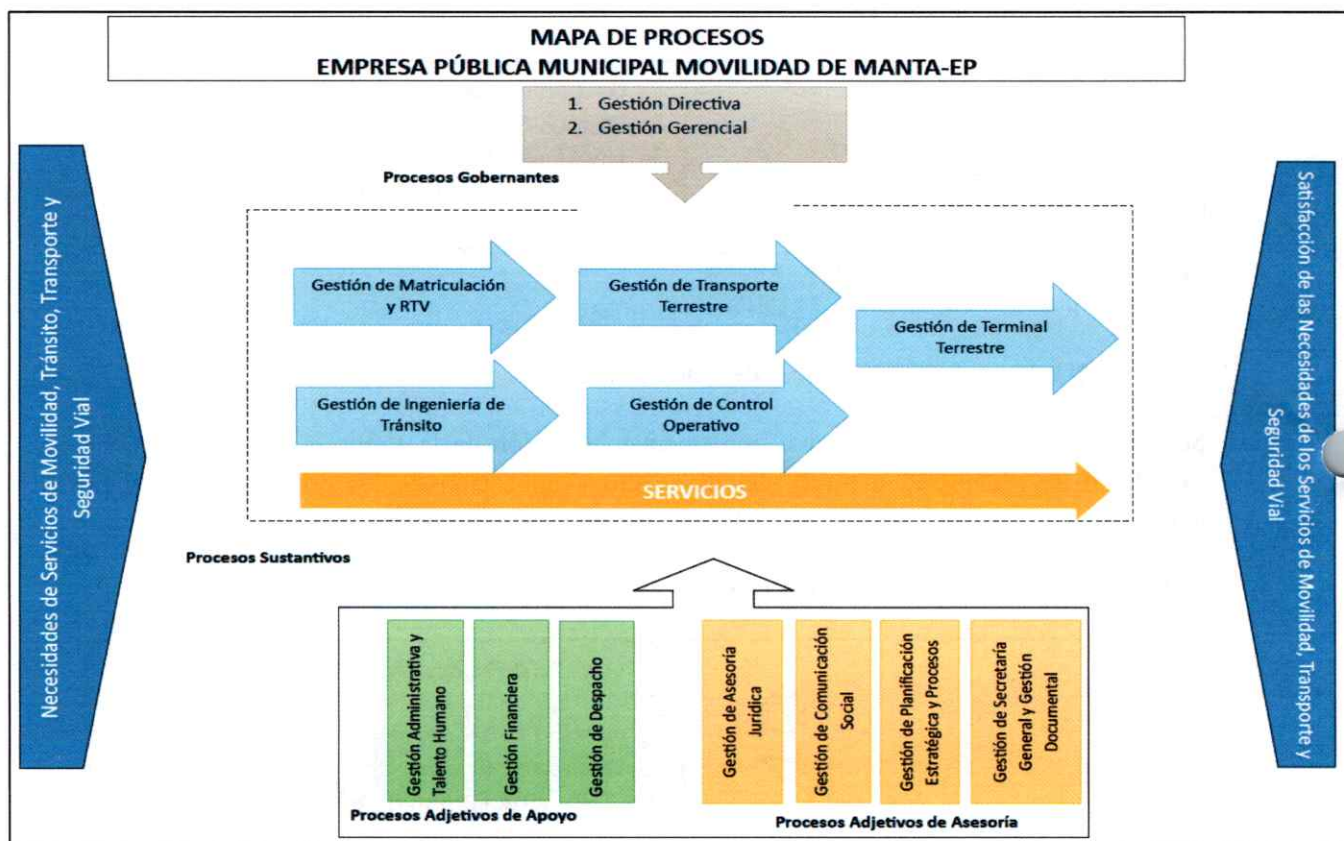
Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

2.2.5. Mapa de Procesos.

La Empresa Pública Municipal MOVILIDAD DE MANTA - EP en base a la estructura organizacional de gestión por procesos establecida, define el mapa de procesos, considerando los macroprocesos y procesos de su competencia.

Gráfico 7: Mapa de Procesos.



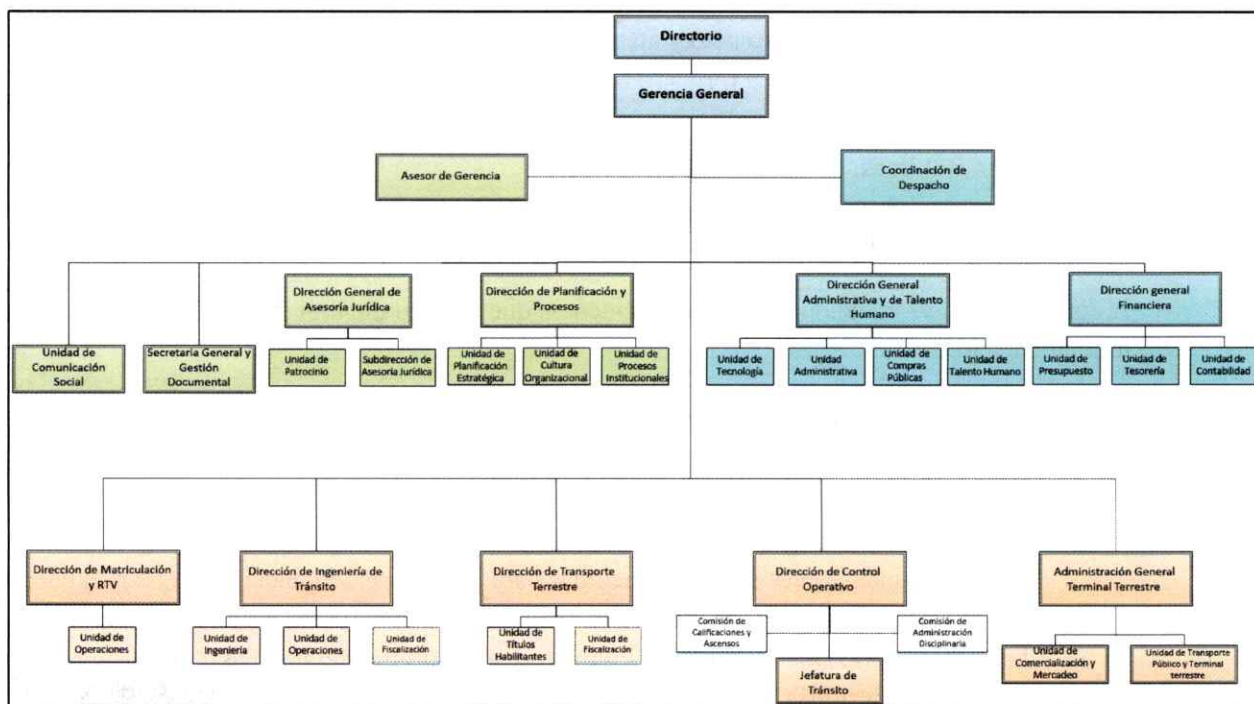
Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

2.3. Estructura Organizacional.

La Estructura Organizacional de la Empresa Pública Municipal MOVILIDAD DE MANTA - EP gira en torno a los procesos agregadores de valor o sustantivos; adicionalmente, posibilita reconocer y evidenciar que los procesos gobernantes, procesos adjetivos o habilitantes de asesoría y habilitantes de apoyo, estén orientados a satisfacer los requerimientos internos de la empresa para su óptimo funcionamiento, por ende, MOVILIDAD DE MANTA - EP en función de sus procesos establece la siguiente estructura orgánica funcional.

Gráfico 8: Estructura Orgánica Funcional.



Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

2.4. Valores Institucionales.

El personal de todos los niveles administrativos y operativos del cuerpo social de la Empresa Pública Municipal MOVILIDAD DE MANTA - EP, se caracterizará por desarrollar sus actividades bajo los siguientes valores:

- Apertura al cambio.
- Compromiso.
- Equidad.
- Transparencia.
- Orientación al servicio.
- Capacidad y Excelencia para la prestación de un servicio integral e integrado.
- Vocación de trabajo en equipo.
- Respeto y Amabilidad en la relación con el cliente usuario.
- Conciencia del empoderamiento de la responsabilidad ambiental.
- Responsabilidad social.
- Tolerancia.

2.5. Principios.

Serán los principios que regirán el actuar de MOVILIDAD DE MANTA - EP los siguientes:

- Profundo Compromiso Social de servicio.
- Democracia, en aquellas actividades que lo ameriten.
- Pluralismo, sin exclusiones de ninguna índole.
- Criticidad al trabajo y actividad de la EP.
- Eticidad, en el actuar, desterrando la corrupción.
- Aprendizaje continuo en lo laboral y humano.
- Cultura, Humanismo, respeto y atención cálida.
- Ecologismo y atención a formas sostenibles y alternativas del transporte

2.6. Políticas Públicas.

2.6.1. Elementos para la implementación de Políticas Públicas.

A continuación, se mencionan aquellos elementos que pueden mejorar la Política, previo y post implementación:

- **Oportunidad:** Que las personas accedan a los servicios o beneficios objeto de la política cuando las necesitan y no, por ejemplo, luego de meses de espera o a cambio de largos viajes, o a cambio de un voto.
- **Calidad:** El hecho que una política sea implementada no quiere decir que ésta conlleve calidad. Muchas veces se toman medidas para paliar la emergencia, sin tomar en cuenta que estas formas de salir del problema solamente traen mayores problemas en el futuro.
- **Transparencia:** Que las Políticas Públicas se generen sin preferencias a toda la población a la que van dirigidas, sin permitir que un grupo tenga mayor peso que otro por presiones de cualquier índole.
- **Apropiación social:** Políticas públicas congruentes con las necesidades para la solución de problemas concretos.

2.6.2 Orientación de las Políticas Públicas.

Las Políticas Públicas establecidas en el Plan Estratégico Institucional están orientadas a crear condiciones para que el sector del Transporte se desarrolle en armonía con las demás actividades productivas del país y de la ciudad de Manta, mediante la provisión de servicios de calidad, para lo cual se incentivará la conformación de sistemas de movilidad competentes, complementarios e integrados a la economía local y nacional, además de ser compatibles con la infraestructura existente.

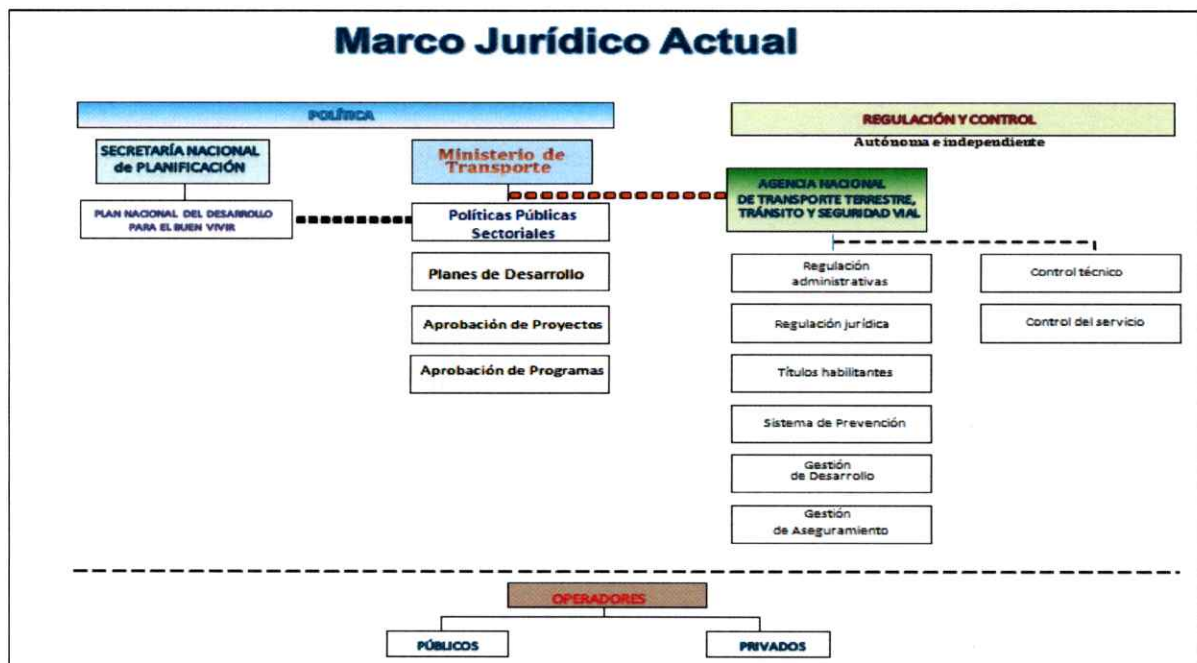
Para definir las políticas a aplicar en la ciudad de Manta es primordial considerar la Política de Estado definida por el ente rector, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP), en el año 2009 y de otros organismos relacionados con el tema; así como también considerar el marco jurídico general formado por la Constitución Política del Estado, El COOTAD, la Ley Orgánica Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la legislación conexas, en su correspondiente orden de prelación.

2.7. Marco Jurídico.

El Marco Jurídico para el planteamiento del Plan Estratégico Institucional de MOVILIDAD DE MANTA – EP, comprende las siguientes normativas: La Constitución de la República del Ecuador (CRE), la Ley Orgánica de Empresas Públicas, los Códigos Orgánicos de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) y el de Planificación y Finanzas Públicas (COPLAFIP), La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, La Ley Orgánica del Servicio Nacional de Contratación Pública, y sus respectivos reglamentos constituyen el principal marco legal que a la vez que determina la competencia de la planificación estratégica y el desarrollo organizacional, económico e institucional en el ámbito cantonal correspondiente a las competencias otorgadas, el modelo de gestión y giro de negocio, dan el soporte necesario para la creación del Plan Estratégico Institucional de MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Como se hacía mención en el acápite precedente y en el caso que compete MOVILIDAD DE MANTA - EP, el Estado Ecuatoriano, ha generado el marco jurídico necesario, para que sean los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales (GADM's) y sus asociaciones o GADes, particularmente en el caso de la movilidad, los que asuman las competencias en esta materia (Tránsito, Transporte y Seguridad Vial) en sus jurisdicciones. Dicho marco jurídico se resume en el siguiente Grafico:

Gráfico 9: Marco Jurídico.



Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

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

2.7.1. Constitución de la Republica del Ecuador.

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

2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.
6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

2.7.2. Ley Orgánica de Empresas Públicas:

Art. 34.- CONTRATACION EN LAS EMPRESAS PUBLICAS.- Todo proceso de contratación de obras, bienes y servicios, incluidos los de consultoría, así como las contrataciones en actividades de prospección, exploración, explotación, refinación, comercialización, industrialización de los recursos hidrocarburíferos, las contrataciones de bienes de carácter estratégico necesarias para la defensa nacional, que realicen las empresas públicas, estarán sujetos al Plan Nacional de Desarrollo, con observancia del presupuesto nacional y empresarial, además de lo siguiente:

1. PLAN ESTRATEGICO Y PLAN ANUAL DE CONTRATACIONES. - Las empresas públicas deberán contar con su Plan Estratégico y Plan Anual de Contrataciones, debidamente aprobados.

Los criterios generales del Plan Estratégico guardarán relación con las políticas del gobierno nacional o de los gobiernos autónomos descentralizados, el Plan Nacional de Desarrollo y los intereses del Estado.

El Plan Estratégico será una de las herramientas para evaluar a los administradores de las empresas.

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

Art. 3A.- Prioridad de movilidad.- El Estado garantizará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente el medio y la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes y servicios, con los límites establecidos por la autoridad competente.

Para el establecimiento de la política pública en la materia, se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad.

Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos del presupuesto, en el siguiente orden:

1. Peatones, especialmente las personas pertenecientes a grupos de atención prioritaria;
2. Ciclistas y usuarios de vehículos de tracción humana;
3. Servicio de transporte público de pasajeros;
4. Servicio de transporte comercial y de carga; y,
5. Transporte particular.

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

Competencias Exclusivas de los Gobiernos Autónomos Descentralizados:

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

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

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

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

Todas estas atribuciones pueden ser ejecutadas bajo varios modelos de gestión también definidos en el COOTAD entre los que se cuenta con la posibilidad de administrarlos por medio de una Empresa Pública que fue el modelo escogido.

2.7.5. Código Legal Municipal.

Artículo 179.- Todo proceso de contratación de obras, bienes y servicios, incluidos los de consultoría, que realice MOVILIDAD DE MANTA-EP, se hará con observancia del presupuesto empresarial y estarán sujetos a lo siguiente:

1. Plan Estratégico y Plan Anual de Contrataciones.- MOVILIDAD DE MANTA-EP deberá contar con un Plan Estratégico y un Plan Anual de Contrataciones, debidamente aprobados. Los criterios generales del Plan Estratégico guardarán relación con las políticas del GADMC Manta, el Plan Nacional de Desarrollo y los intereses del Estado. El Plan Estratégico será una de las herramientas para evaluar a los administradores de la empresa.

2.7.6. Naturaleza Jurídica.

El Código Legal Municipal del Cantón Manta - Codificación 2023, publicada en Registro Oficial - Edición Especial N° 920, del 19 de junio de 2023, conforme lo estipula en el Artículo 144.- Créase la Empresa Pública Municipal "MOVILIDAD DE MANTA-EP", la que se constituye como persona jurídica de derecho público, patrimonio propio, duración indefinida, autonomía financiera, económica, administrativa y de gestión, con altos parámetros de calidad y criterios empresariales, económicos, sociales y ambientales. MOVILIDAD DE MANTA-EP tiene por objeto la gestión, endeudamiento, construcción, aprovechamiento, delegación, y administración

de terminales terrestres, centros de transferencia de mercaderías, alimentos y trazado de vías rápidas, de transporte masivo o colectivo en el Cantón Manta, a cuyo efecto fijará los precios, tasas, y cánones que la utilización de tales espacios comporte. Así como las competencias municipales en materia de Movilidad, Tránsito, Seguridad Vial y Transporte, conforme a sus atribuciones que comprenden la planificación, gestión, organización, regulación, control y administración con criterios de eficiencia y responsabilidad social empresarial.

2.8. Política Nacional de Logística y Transporte para Movilidad.

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

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

Capítulo 3: Planteamiento Estratégico.

3.1. Misión.

Brindar servicios eficientes para la administración, regulación y control de tránsito, transporte terrestre, gestión de movilidad e infraestructura comercial, con un equipo humano de alto desempeño, procesos eficientes, sustentables y con innovación tecnológica, satisfaciendo las necesidades de los ciudadanos mantenses y a sus partes interesadas.

3.2. Visión.

Ser al 2035, un referente a nivel nacional en la prestación de soluciones integrales para la movilidad sustentable, mejorando la calidad de vida de la ciudadanía, aportando al ordenamiento y desarrollo territorial del Cantón Manta.

3.3. Objetivos Estratégicos.

1. Planificar, dirigir, controlar y evaluar los procesos institucionales a través de la gestión de la planificación estratégica.
2. Proveer de manera eficiente los recursos administrativos, logísticos, tecnológicos y de bienes y servicios; así como también planificar, administrar, gestionar y controlar los subsistemas de desarrollo del talento humano.
3. Preservar de forma adecuada el Archivo con el fin de fortalecer la Gestión Documental.
4. Ejecutar estrategias, planes, programas de comunicación y de mercadeo, mejorar la imagen Institucional y publicaciones, con el propósito de posicionar y fortalecer la imagen e identidad de la Empresa.
5. Garantizar la implementación de un modelo de gestión comercial eficiente y sostenible enfocada en la mejora de los servicios para los usuarios, a través de una relación confiable, ética y transparente con los arrendatarios y operadores de transporte terrestre.
6. Administrar, regular y controlar el manejo adecuado de los recursos financieros de la institución con eficiencia, eficacia y transparencia.
7. Administrar, regular y controlar el Transporte Terrestre y el Terminal Terrestre con el fin de mejorar a Movilidad en la ciudad de Manta.
8. Garantizar la eficiencia en la prestación de los servicios de transporte terrestre y tránsito, mediante la gestión de las solicitudes o trámites de los servicios de matriculación y revisión técnica vehicular.
9. Formular el Plan de Educación Vial para garantizar una Movilidad segura, la calidad en el servicio público/privado y reducir la vulnerabilidad en las vías.
10. Generar una Movilidad inteligente implementando sistemas integrados de gestión del transporte.

3.4. Análisis del Entorno Empresarial.

Dentro del Análisis del Entorno de MOVILIDAD DE MANTA – EP, se plantan 3 componenetes, los que se presentan a continuación:

Gráfico 10: Componentes del Plan Estratégico.



Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

3.5. Componente Institucional.

Misión:

Dirigir el desarrollo de MOVILIDAD DE MANTA - EP a través de una gestión administrativa de calidad y de una planificación eficiente, que genere las condiciones necesarias para fortalecer la institucionalidad con el fin de brindar servicios de calidad a la ciudad de Manta.

Visión:

Ser al 2027 una Empresa Pública que cuente con mecanismos de planificación y administración, orientados a la gestión por resultados, cumpliendo con la ejecución responsable de los planes, programas y proyectos definidos.

La Empresa Pública Municipal MOVILIDAD DE MANTA – EP, destaca como pilares del sistema de movilidad el desarrollo de una movilidad sostenible en la ciudad de Manta, junto con la participación ciudadana y la sociedad civil, donde se han encontrado esfuerzos importantes destinados a mejorar la gestión operativa y administrativa, desde su estructura, atribuciones y responsabilidades, equipo directivo, incorporación de tecnología y en la forma de relacionarse con otros actores locales y nacionales que tienen que ver con el desarrollo de la movilidad en el cantón.

Se podría considerar que han existido avances como por ejemplo un proceso profundo de reforma institucional, que observa especialmente el dimensionamiento de la entidad en relación con sus competencias, así como la búsqueda de alianzas estratégicas, las cuales permitirán ampliar los horizontes de planificación y lograr generar programas de desarrollo de capacidades institucionales. Por otro lado, la aplicación de una Estructura Orgánica por Procesos es uno de los

puntos favorables que tiene esta institución, puesto que se busca de forma permanente la mejora de los procesos institucionales con el objetivo de generar eficiencia en la oferta de servicios a la ciudadanía.

Estos avances son importantes destacarlos, pero es necesario aclarar que la institucionalidad se desarrolla a lo largo del tiempo y que al compararse con mejores prácticas nacionales o internacionales se encuentran brechas que superar. Surge entonces, la necesidad de medir el grado de madurez que poseen la institucionalidad pública de MOVILIDAD DE MANTA - EP y su relacionamiento con todos los actores, para gestionar al desarrollo de una movilidad sostenible. Básicamente se deberá medir el grado y la preparación en cuanto a sus capacidades de gestión, en cuanto a sus capacidades tecnológicas, organizacionales, operacionales y de capital humano, entre otras.; todo esto permite a la empresa realizar evaluaciones que desprenden acciones efectivas, estandarizadas y replicables.

El Componente Institucional está conformado por las siguientes gestiones estratégicas:

- Gestión por Procesos.
- Gestión Administrativa y de Talento Humano.
- Gestión Documental y Archivo.
- Gestión de Comunicación.

3.5.1. Planteamiento Estratégico de la Gestión por Procesos.

3.5.1.1. Objetivo Estratégico:

Planificar, dirigir, controlar y evaluar los procesos institucionales a través de la gestión de la planificación estratégica.

3.5.1.2. Política de la Gestión por Procesos.

Mejorar la eficiencia en la gestión por procesos: Manuales de procesos orientados al óptimo funcionamiento de las unidades administrativas, para así, reducir los tiempos de la gestión administrativa y atención al usuario.

3.5.1.3. Estrategias de la Gestión por Procesos.

- Implementar el catálogo de trámites.
- Generar Manuales de Procesos Institucionales.

3.5.2. Planteamiento Estratégico de la Gestión Administrativa y de Talento Humano.

3.5.2.1. Objetivo Estratégico.

Proveer de manera eficiente los recursos administrativos, logísticos, tecnológicos y de bienes y servicios; así como también planificar, administrar, gestionar y controlar los subsistemas de desarrollo del talento humano.

3.5.2.1. Políticas de la Gestión Administrativa y de Talento Humano.

Proveer los recursos administrativos: recursos tecnológicos y logísticos de bienes y servicios en función de las necesidades institucionales

Gestionar el desarrollo del Talento Humano: gestionar y controlar los subsistemas de desarrollo del talento humano desde el reclutamiento, selección, promoción y ascenso, evaluación, régimen disciplinario, seguridad y salud ocupacional, con el fin de potenciar bajo las normas regulatorias en materia laboral un ambiente adecuado de trabajo

3.5.2.3. Estrategia de la Gestión Administrativa y de Talento Humano.

- Ejecutar el Plan Estratégico de Desarrollo Tecnológico.
- Plan de Adquisición y Mantenimiento de Bienes.

3.5.3. Planteamiento Estratégico de la Gestión Documental y Archivo.

3.5.3.1. Objetivo Estratégico.

Preservar de forma adecuada el Archivo con el fin de fortalecer la Gestión Documental.

3.5.3.2. Política de la Gestión Documental y Archivo.

Adoptar los conceptos de la gestión documental y la legislación archivística: custodiar y salvaguardar la documentación interna y externa a fin de mantener un sistema de información eficiente para la toma de decisiones.

3.5.3.3. Estrategia de la Gestión Documental y Archivo.

- Implementar el Reglamento de Organización y Gestión de Archivo.

3.5.4. Planteamiento Estratégico de la Gestión de Comunicación.

3.5.4.1. Objetivo Estratégico.

Ejecutar estrategias, planes, programas de comunicación y de mercadeo, mejorar la imagen Institucional y publicaciones, con el propósito de posicionar y fortalecer la imagen e identidad de la Empresa.

Asegurar el desarrollo de planes de comunicación: ejecutar estrategias integrales, para dar a conocer el portafolio de servicios a los grupos de interés, contribuyendo a conservar y posicionar la marca institucional y a promover uso de los servicios.

3.5.4.3. Estrategia de la Gestión de Comunicación.

- Elaborar el Plan de Comunicación.

3.5.5. Muestra General de las Políticas del Componente Institucional.

Tabla 2: Políticas del Componente Institucional.

Componente	Proceso	Objetivo Estratégico	Política
Institucional	Gestión por Procesos	Planificar, dirigir, controlar y evaluar los procesos institucionales a través de la gestión de la planificación estratégica.	Mejorar la eficiencia en la gestión por procesos: Manuales de procesos orientados al óptimo funcionamiento de las unidades administrativas, para así, reducir los tiempos de la gestión administrativa y atención al usuario.
	Gestión Administrativa y de Talento Humano	Proveer de manera eficiente los recursos administrativos, logísticos, tecnológicos y de bienes y servicios; así como también planificar, administrar, gestionar y controlar los subsistemas de desarrollo del talento humano.	Proveer los recursos administrativos: recursos tecnológicos y logísticos de bienes y servicios en función de las necesidades institucionales Gestionar el desarrollo del Talento Humano: gestionar y controlar los subsistemas de desarrollo del talento humano desde el reclutamiento, selección, promoción y ascenso, evaluación, régimen disciplinario, seguridad y salud ocupacional, con el fin de potenciar bajo las normas regulatorias en materia laboral un ambiente adecuado de trabajo
	Gestión Documental y Archivo	Preservar de forma adecuada el Archivo con el fin de fortalecer la Gestión Documental.	Adoptar los conceptos de la gestión documental y la legislación archivística: custodiar y salvaguardar la documentación interna y externa a fin de mantener un sistema de información eficiente para la toma de decisiones
	Gestión Comunicacional	Ejecutar estrategias, planes, programas de comunicación y de mercadeo, mejorar la imagen Institucional y publicaciones, con el propósito de posicionar y fortalecer la imagen e identidad de la Empresa.	Asegurar el desarrollo de planes de comunicación: ejecutar estrategias integrales, para dar a conocer el portafolio de servicios a los grupos de interés, contribuyendo a conservar y posicionar la marca institucional y a promover uso de los servicios.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 3: Conjunto de Políticas, Estrategias y Programas.

Política	Estrategias	Programas
Mejorar la eficiencia en la gestión por procesos: Manuales de procesos orientados al óptimo funcionamiento de las unidades administrativas, para así, reducir los tiempos de la gestión administrativa y atención al usuario.	1.1.1. Implementar el catálogo de trámites.	1.1.1.1. Diagnóstico y levantamiento de información del catastro de trámites y servicios
	1.1.2. Generar Manuales de Procesos Institucionales.	1.1.2.1. Desarrollo de Manuales de Procesos conforme a lo requerido por las Unidades Administrativas
Proveer los recursos administrativos: recursos tecnológicos y logísticos de bienes y servicios en función de las necesidades institucionales	2.2.1. Ejecutar el Plan Estratégico de Desarrollo Tecnológico.	2.2.1.1. Elaboración del Plan Estratégico de Desarrollo Tecnológico.
	2.2.2. Plan de Adquisición y Mantenimiento de Bienes.	2.2.2.1. Elaboración del Plan de Adquisición y Mantenimiento de Activos.
Gestionar el desarrollo del Talento Humano: gestionar y controlar los subsistemas de desarrollo del talento humano desde el reclutamiento, selección, promoción y ascenso, evaluación, régimen disciplinario, seguridad y salud ocupacional, con el fin de potenciar bajo las normas regulatorias en materia laboral un ambiente adecuado de trabajo	2.3.1. Implementar el plan de carrera de los Agentes Civiles de Tránsito.	2.3.1.1. Diseñar y elaborar los instructivos de Evaluación del Desempeño y Plan de Carrera para el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito
Adoptar los conceptos de la gestión documental y la legislación archivística: custodiar y salvaguardar la documentación interna y externa a fin de mantener un sistema de información eficiente para la toma de decisiones	3.4.1. Implementar el Reglamento de Organización y Gestión de Archivo	3.4.1.1. Clasificación del archivo y de la gestión documental
	3.4.2. Adecuación del espacio físico para el archivo general.	3.4.2.1. Adecuación del espacio físico, infraestructura y mobiliarios para el archivo general.
Asegurar el desarrollo de planes de comunicación: ejecutar estrategias integrales, para dar a conocer el portafolio de servicios a los grupos de interés, contribuyendo a conservar y posicionar la marca institucional y a promover uso de los servicios.	4.5.1. Elaborar el Plan de Comunicación	4.5.1.1. Desarrollo del Plan de Comunicación

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

3.6. Componente de Desarrollo Económico.

Misión:

Implementar estrategias para la administración y buen uso de los recursos económicos de la institución, basadas en los principios de eficiencia, eficacia y transparencia.

Visión:

Ser al 2027 una Empresa Pública autosuficiente, que genere los recursos económicos necesarios para la ejecución de sus proyectos y mantener la eficiencia en su operatividad.

La Empresa Pública Municipal MOVILIDAD DE MANTA – EP, con sus procesos agregadores de valor, genera los recursos necesarios para la operatividad de sus competencias. Sin embargo, durante los últimos años, la economía a nivel nacional a afectado al sector público en general, lo cual, ha ocasionado que las funciones de las instituciones se encuentren restringidas en cuanto a su operatividad.

Uno de los factores claves es afrontar la situación actual mediante la planificación a corto y mediano plazo, establecer alternativas eficientes con el objetivo de maximizar los beneficios, con políticas de austeridad y minimizando los costos operativos con el fin de optimizar los recursos económicos.

El componente de Desarrollo Económico, está compuesto por los agregadores de valor que genera ingresos, tales como el Centro Comercial y el área Matriculación Vehicular.

El Componente de Desarrollo Económico está conformado por las siguientes gestiones estratégicas:

- Centro Comercial.
- Gestión Financiera.
- Matriculación, Licencias y Servicios.

3.6.1. Planteamiento Estratégico del Centro Comercial.

El Centro Comercial está ubicado en las instalaciones del Terminal Terrestre “Luis Valdiviezo Morán” este cuenta con un diseño basado en brindar las mejores oportunidades de comercio, gastronomía, entretenimiento y variedad a los miles de personas que se movilizan diariamente por sus instalaciones, convirtiéndose en un lugar afín al estilo de vida de los ecuatorianos.

3.6.1.1. Objetivo Estratégico.

Garantizar la implementación de un modelo de gestión comercial eficiente y sostenible enfocada en la mejora de los servicios para los usuarios, a través de una relación confiable y ética transparente con los arrendatarios y operadores del transporte terrestre.

3.6.1.2. Política del Centro Comercial.

Gestionar el desarrollo del centro comercial: desde la gestión de comercialización y mercadeo de los locales comerciales hasta la gestión con los operadores del transporte terrestre a Intracantonal e Interprovincial, garantizando el consumo al concentrar la oferta y la demanda en un mismo lugar.

3.6.1.3. Estrategias de la Gestión del Centro Comercial.

- Desarrollar el Plan Estratégico de la Terminal Terrestre.
- Concesión del Servicio Interno.
- Mejoras en la Infraestructura Comercial.
- Gestión del Parqueo Tarifado.
- Generar una base de datos estadísticos.

3.6.2. Planteamiento Estratégico de la Gestión Financiera.

3.6.2.1. Objetivo Estratégico.

Administrar, regular y controlar el manejo adecuado de los recursos financieros de la institución con eficiencia, eficacia y transparencia.

3.6.2.2. Política de la Gestión Financiera.

Generar desarrollo económico a través de la recaudación efectiva: administrar, controlar y gestionar la recaudación de tasas, impuestos, contribuciones e ingresos generales que tiene MOVILIDAD DE MANTA - EP con el fin de garantizar la operatividad financiera y ejecutar los proyectos públicos.

3.6.2.3. Estrategias de la Gestión Financiera.

- Implementar la gestión de cobranza mediante la coactiva.
- Generar un programa de recaudación eficiente administrando el Tarifario de la Institución.

3.6.3. Planteamiento Estratégico de Matriculación, Licencias y Servicios.

El Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución No. 001-CNC-2022 y Resolución No- 002-CNC-2022, otorga las competencias de Licencias a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, por lo que, una vez que la Agencia Nacional de Tránsito transfiera las competencias a MOVILIDAD DE MANTA – EP, esta activará sus proyectos concernientes a Licencias y Placas. Así mismo, algunas facultades o atribuciones de MOVILIDAD DE MANTA – EP, podrán ser administradas o delegadas conforme a lo establecido en el Código Legal Municipal Artículos 145 y 146 “FUNCIONES Y CAPACIDAD ASOCIATIVA”.

3.6.3.1. Objetivo Estratégico.

Garantizar la eficiencia en la prestación de los servicios de transporte terrestre y tránsito, mediante la gestión de las solicitudes o trámites de los servicios de matriculación y Revisión Técnica Vehicular

3.6.3.2. Política de la Gestión de Matriculación, Licencias y Servicios.

Proveer servicios de calidad en los trámites de matriculación, licencias y revisión técnica vehicular, ya sean esto por gestión interna, alianzas estratégicas o concesiones.

3.6.3.3. Estrategias de la Gestión de Matriculación, Licencias y Servicios.

- Mejora del servicio al cliente.
- Otorgar y elaborar placas y licencias.
- Generar eficiencia operativa en la Revisión Técnica Vehicular y la matriculación.

3.6.4. Muestra General de las Políticas del Componente de Desarrollo Económico.

Tabla 4: Políticas del Componente de Desarrollo Económico.

Componente	Proceso	Objetivo Estratégico	Política
Económico	Centro Comercial	Garantizar la implementación de un modelo de gestión comercial eficiente y sostenible enfocada en la mejora de los servicios para los usuarios, a través de una relación confiable, ética y transparente con los arrendatarios y operadores de transporte terrestre.	Gestionar el desarrollo del centro comercial: desde la gestión de comercialización y mercadeo de los locales comerciales hasta la gestión con los operadores del transporte terrestre a Intracantonal e Interprovincial, garantizando el consumo al concentrar la oferta y la demanda en un mismo lugar.
	Gestión Financiera	Administrar, regular y controlar el manejo adecuado de los recursos financieros de la institución con eficiencia, eficacia y transparencia	Generar desarrollo económico a través de la recaudación efectiva: administrar, controlar y gestionar la recaudación de tasas, impuestos, contribuciones e ingresos generales que tiene MOVILIDAD DE MANTA - EP con el fin de garantizar la operatividad financiera y ejecutar los proyectos públicos
	Matriculación, Licencias y Servicios	Garantizar la eficiencia en la prestación de los servicios de transporte terrestre y tránsito, mediante la gestión de las solicitudes o trámites de los servicios de matriculación y revisión técnica vehicular	Proveer servicios de calidad en los trámites de matriculación, licencias y revisión técnica vehicular, ya sean esto por gestión interna, alianzas estratégicas o concesiones.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 5: Conjunto de Políticas, Estrategias y Programas.

Política	Estrategias	Programas
Gestionar el desarrollo del centro comercial: desde la gestión de comercialización y mercadeo de los locales comerciales hasta la gestión con los operadores del transporte terrestre a Intracantonal e Interprovincial, garantizando el consumo al concentrar la oferta y la demanda en un mismo lugar.	5.6.1. Desarrollar el Plan Estratégico de la Terminal Terrestre.	5.6.1.1. Desarrollo del Plan Estratégico de la Terminal Terrestre.
	5.6.2. Concesión del Servicio Interno.	5.6.2.1. Concesión de servicios
	5.6.3. Mejoras en la Infraestructura Comercial.	5.6.3.1. Mantenimiento, adecuación y readecuación de la infraestructura
	5.6.4. Gestión del Parqueo Tarifado.	5.6.4.1. Gestionar el parqueo tarifado conforme a lo establecido en el TARIFARIO.
	5.6.2. Generar una base de datos estadísticos	5.6.5.1. Alimentar la base de datos con los indicadores establecidos
Generar desarrollo económico a través de la recaudación efectiva: administrar, controlar y gestionar la recaudación de tasas, impuestos, contribuciones e ingresos generales que tiene MOVILIDAD DE MANTA - EP con el fin de garantizar la operatividad financiera y ejecutar los proyectos públicos	6.7.1. Implementar la gestión de cobranza mediante la coactiva.	6.7.1.1. Generar una Base de Datos de clientes y usuarios beneficiarios del servicio de MOVILIDAD DE MANTA - EP.
	6.7.2. Generar un programa de recaudación eficiente administrando el Tarifario de la Institución.	6.7.2.1. Gestionar de forma eficiente el Tarifario de la Institución.
Proveer servicios de calidad en los trámites de matriculación, licencias y revisión técnica vehicular, ya sean esto por gestión interna, alianzas estratégicas o concesiones.	7.8.1. Mejora del servicio al cliente	7.8.1.1. Ampliar canales de soporte y atención al cliente.
		7.8.1.2. Desarrollar e identificar habilidades interpersonales.
	7.8.2. Otorgar y elaborar placas y licencias	7.8.2.1. Distribuir licencias y placas conforme a la normativa legal vigente
	7.8.3. Generar eficiencia operativa en la Revisión Técnica Vehicular	7.8.3.1. Realizar la Revisión Técnica Vehicular conforme a la normativa legal vigente, cumpliendo los parámetros establecidos para el Centro de Revisión Técnica Vehicular

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

3.7. Componente de Movilidad Sostenible.

Misión:

Administrar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial, con un alto desempeño en la gestión de movilidad, procesos eficientes y con innovación tecnológica.

Visión:

Lograr al 2027 que el desplazamiento y transporte de personas sea eficiente y racional, brindando soluciones integrales para la movilidad sustentable, optimizando los recursos y generando bienestar social y ambiental.

Dentro del Componente de Movilidad Sostenible, se analiza la situación actual de la movilidad en la ciudad de Manta, así como se ha diagnosticado que las políticas nacionales en materia de transporte, se las ha desagregado a un segundo nivel, definiéndose políticas específicas para el Transporte Terrestre con objetivos específicos también:

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

Los objetivos de esta política son:

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

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

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

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

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

Los objetivos de esta política son:

- Mejorar la calidad de vida de los habitantes.

- Optimizar la ocupación del espacio público.
 - Mejorar el servicio a sectores que actualmente están atendidos por transporte inadecuado para sus necesidades.
 - Reducir el consumo de combustibles no renovables.
 - Reducir la contaminación por ruido y gases.
 - Reducir los tiempos de viaje de las personas.
 - Reducir la congestión vehicular.
 - Optimizar la gestión del sistema.
 - Controlar el mantenimiento preventivo y correctivo de su flota vehicular.
 - Controlar los niveles de servicio de sus operaciones establecidos por la autoridad competente.
 - Se impulsará el desarrollo de una cultura de servicio tanto por parte de los prestadores del servicio como de los usuarios del mismo.
3. Mejorar las condiciones de Seguridad en la prestación del servicio de Transporte Público. Que las empresas de transporte, obligatoriamente mantengan procesos de Selección, Capacitación, Contratación y Seguimiento y Control de Conductores.

Los objetivos de esta política son:

- Garantizar un grado de seguridad a los usuarios del transporte público.
 - Disminuir el número de accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público.
 - Asegurar que la prestación del servicio de transporte se dé en las condiciones en las que fue autorizado.
 - Contribuir a la seguridad vial, al utilizar los vehículos adecuados para cada tipo de operación.
 - Evitar la desleal competencia en el transporte público.
4. Las tarifas de Transporte Terrestre serán determinadas técnicamente en función de una estructura de costos dependiendo de su ámbito y condiciones de operación.

La tarifa socialmente aceptable considerará modelos de compensación y/o incentivos al sector, por otro lado, la Agencia Nacional de Tránsito y los GADMs que tienen las competencias en la gestión del transporte terrestre determinarán las tarifas del transporte público en las áreas de su jurisdicción.

Los objetivos de esta política son:

- Que las tarifas permitan el acceso al transporte público a la totalidad de la población.
 - Asegurar la dotación de transporte a las áreas que por falta de rentabilidad no son atendidas por las operadoras de transporte.
 - Que se garantice la continuidad en la prestación del servicio.
5. Toda vía deberá estar debidamente señalizada horizontal, vertical y semaforizada donde se lo requiera.

Para esto, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, los GADs Parroquiales, los GADs Municipales, la ANT y todas las instituciones que hagan señalización deberán considerar en todos

los sistemas viales a su cargo, la señalización respectiva en base al Manual de Señalización Ecuatoriano a fin de utilizar códigos únicos (hoy Reglamento RTE INEN 004).

Los objetivos de esta política son:

- Organizar y brindar seguridad en caminos, calles y carreteras.
 - Guiar a peatones y conductores.
 - Prevenir accidentes.
6. Para el transporte público de pasajeros y carga, el Estado proveerá las condiciones de desplazamiento eficientes, generando la infraestructura logística necesaria.

Los objetivos de esta política son:

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

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

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

Además, las Políticas que se van a plantear nacen del Modelo Nacional que se particulariza en cada administración y gobierno seccional conforme a su nivel de competencia. Para el caso presente de Manta, tomará como suyas algunas de las nacionales para desarrollar sus políticas internas institucionales.

Los objetivos estratégicos de las Políticas, son:

- Coadyuvar a la integración cantonal, buscando la unidad territorial con la movilidad y si se puede de forma amplia o regional
- Tender hacia la excelencia en el servicio al ciudadano.
- Ceder soberanía particular (atribuciones) en procura de la atención al usuario
- Permitir y fortalecer la gobernabilidad.
- Aumentar el nivel de competitividad de los productos generados
- Incrementar la calidad de vida de la población.
- Mejorar la organización y competitividad (oferta) del sector transportador.

- Reducir el nivel de siniestralidad.

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

3.7.1. Planteamiento Estratégico del Transporte Terrestre.

3.7.1.1. Objetivo Estratégico.

Administrar, regular y controlar Tránsito y el Transporte Terrestre con el fin de mejorar y fortalecer la Movilidad en la ciudad de Manta.

Determinar y proponer el servicio de transporte: tipos, sistemas, características, y condiciones en función de las necesidades de movilidad de las áreas a servirse.

Fomentar los sistemas de transporte masivo/colectivo a nivel urbano e intracantonal de propiedad pública /privada.

Realizar toda la señalización horizontal, vertical y semaforización donde se lo requiera.

Proveer las condiciones de desplazamiento eficientes, generando la infraestructura logística necesaria.

Brindar las condiciones suficientes para garantizar la máxima accesibilidad al transporte público y en general a la movilidad.

Asegurar que la conservación ambiental sea un elemento transversal como garante del desarrollo sostenible de la movilidad.

3.7.1.3. Estrategias de la Gestión del Transporte Terrestre.

- Crear la Unidad de Ingeniería de Transporte.
- Generar políticas de incentivos, estimulación del transporte masivo/colectivo con el fin de disminuir el uso de vehículos privados.
- Implementar programas de estudios, diseños, construcción, rehabilitación, mantenimiento y modernización de infraestructuras viales.
- Implementar sistemas de atención al ciudadano y dar respuesta inmediata al tráfico vehicular.
- Mejora de la infraestructura asociada al transporte.
- Implementar un sistema de normatividad y seguimiento de la accesibilidad al transporte público.
- Orientar la gestión de la movilidad hacia la prevención, monitoreo y remediación de los impactos ambientales.

3.7.2. Educación Vial.

La educación vial consiste en el conocimiento teórico - práctico, sistemático y asistemático sobre normas de tránsito y de las interpretaciones del significado de las señales viales correspondientes,

en el que todos los transeúntes o peatones estamos obligados a conocerlas y respetarlas, a fin de poder transitar con seguridad por la vía pública.

Adicionalmente, no sólo se debe conocer en profundidad la Ley de Tránsito y las señales viales, sino que se deben respetar, cumplir y hacer cumplir con el objetivo de contar con un tránsito ordenado y respetuoso, por otro lado, la educación del peatón es fundamental y debe estar dirigida a su concientización sobre el peligro concreto, inminente y enorme que lo rodea en la vía.

El primer objetivo pedagógico debe ser borrar el mortal estereotipo mental de que es portador consistente en que es el conductor quien tiene que parar con el cual cree descargarse de cualquier obligación, preocupación, cuidado y hasta de simplemente mirar cuando y en donde cruza.

Lo mismo vale plenamente para los conductores de bicicletas, ciclomotores y motocicletas con el agravante en su contra de que éstos participan activamente en el flujo del tránsito bajo aquella convicción estereotípica a la cual se suman la del convencimiento del que a su respecto no rigen reglas de ninguna clase.

La cuestión de la educación vial del conductor propiamente dicho es mucho más delicada porque éste es quien introduce en la vía el mayor factor de riesgo, calificado como arma mortal. Por otra parte, la seguridad vial consiste en una serie de medidas que las autoridades, funcionarios competentes adoptan en bien de la comunidad y que van desde el cuidado y mantenimiento de las infraestructuras viales, los operativos de control del tránsito hasta las exigencias del cumplimiento de las normas de tránsito y demás disposiciones a dar cumplimiento por parte de los transeúntes, a fin de proteger la vida y la salud de los mismos, evitando así lesiones, muertes y/o daños materiales.

Por todo ello, los ciudadanos debemos ser sujetos activos y tomar una conducta de cambio, actitudes solidarias para con todos los usuarios del espacio común, dejando de justificar comportamientos inadecuados con los que se limitan derechos ajenos para satisfacer necesidades propias.

“La educación vial es parte de la educación ciudadana. Esto es, un buen ciudadano, será un buen conductor”.

Misión de la Educación Vial: Generar una nueva cultura en seguridad vial, por medio de la implementación de acciones que ayuden a mejorar el comportamiento de los usuarios del sistema de tránsito y a la calidad de vida. Complementando; los recursos materiales y financieros con sujeción a lo establecido en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, manteniendo un equipo profesional humanista con calidad permanentemente capacitado y comprometido con la excelencia.

Visión de la Educación Vial: Ser un Área Técnica en Educación Vial de la Empresa Pública Municipal MOVILIDAD DE MANTA - EP, reconocida por el desempeño de sus integrantes, con responsabilidad, respeto y honestidad, acorde al proceso de enseñanza-aprendizaje, obteniendo una cultura vial, que nos permita reducir las infracciones de tránsito, la siniestralidad y la contaminación ambiental por medio de la capacitación, reeducación, concienciación y rehabilitación en beneficio de los usuarios viales.

Objetivo General: “Capacitar en Educación Vial a la población en general para que sepan transitar en la vía pública con mayor seguridad ya sea como peatones, pasajeros o conductores; así mismo, articular esfuerzos del sector público, privado y la sociedad civil, en la ejecución de acciones de protección y seguridad para los usuarios que se movilizan por el sistema de tránsito nacional, de tal forma que se reduzca el número de personas fallecidas por siniestros de tránsito”.

Objetivos Específicos:

- Reducir el número de personas fallecidas por siniestros de tránsito en un 20%, en un período de dos años.
- Aumentar la concienciación sobre la seguridad vial en un 30% en los próximos 12 meses a través de campañas educativas.
- Implementar medidas de control de velocidad en 10 áreas de alto riesgo (PUNTOS NEGROS Y CRÍTICOS) dentro de los próximos doce meses.
- Proteger la integridad de las personas y sus bienes.
- Conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular.
- Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre.
- Prevenir y controlar la contaminación ambiental.
- Procurar la disminución de la comisión de las infracciones de tránsito.
- Capacitar a los docentes de educación básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, en materia de seguridad vial y normas generales de tránsito.
- Garantizar la capacitación permanente para el mejoramiento profesional de docentes, instructores, agentes de control y conductores.
- Salvaguardar la integridad física y precautelar los derechos de niños, niñas y adolescentes con discapacidad y demás grupos vulnerables.
- Promover el respeto a los derechos humanos, eliminando toda forma de discriminación y generar un trato inclusivo de niños, niñas y adolescentes, mujeres, adultos mayores y demás usuarios de las vías.
- Disminuir los riesgos de los siniestros viales, promoviendo el compromiso de los distintos sectores de la sociedad.
- Promover acciones permanentes de seguridad vial, mediante el uso eficiente de los recursos humanos y materiales disponibles.
- Desarrollar programas de información, concienciación y sensibilización de seguridad vial para la población.

Ámbito General: Las directrices de Educación Vial serán impartidas por el Director de Planificación Estratégica y Procesos, en coordinación con el Jefe de Tránsito, con el objetivo de cumplir con lo estipulado en el Plan de Educación Vial, el cual, es producto de la Dirección de Planificación Estratégica y Procesos.

3.7.2.1. Objetivo Estratégico.

Formular el Plan de Educación Vial para garantizar una Movilidad segura, la calidad en el servicio público/privado y reducir la vulnerabilidad en las vías.

3.7.2.2. Políticas de la Gestión de Educación Vial.

Mejorar las condiciones de la seguridad y calidad del transporte público/privado y en general de la movilidad.

Fomentar la educación vial: a través de campañas de seguridad vial y capacitaciones a las modalidades de transporte, instituciones educativas, empresas, personas naturales, entre otras

3.7.2.3. Estrategias de la Gestión de Educación Vial.

- Reducir la vulnerabilidad de la población con la incorporación de la gestión de riesgo y seguridad integral.
- Elaborar el Plan de Educación y Vial.

3.7.3. Innovación Tecnológica del Transporte.

3.7.3.1. Objetivo Estratégico.

Generar una Movilidad inteligente implementando sistemas integrados de gestión del transporte.

3.7.3.2. Política de la Innovación Tecnológica del Transporte.

Fomentar la utilización de medios tecnológicos para el control, gerenciamiento y seguimiento.

3.7.3.3. Estrategia de la Innovación Tecnológica del Transporte.

- Orientar el desarrollo de una plataforma ITS.
- Mejorar la calidad y los servicios del transporte público y comercial.

3.7.4. Muestra General de las Políticas.

Tabla 6: Muestra de Políticas del Componente de Movilidad Sostenible.

Componente	Proceso	Objetivo Estratégico	Política
Movilidad Sostenible	Transporte Terrestre	Administrar, regular y controlar el Transporte Terrestre con el fin de mejorar y fortalecer la Movilidad en la ciudad de Manta.	Determinar y proponer el servicio de transporte: tipos, sistemas, características, y condiciones en función de las necesidades de movilidad de las áreas a servirse.
			Fomentar los sistemas de transporte masivo/colectivo a nivel urbano e intracantonal de propiedad pública /privada.
			Realizar toda la señalización horizontal, vertical y semaforización donde se lo requiera.
			Proveer las condiciones de desplazamiento eficientes, generando la infraestructura logística necesaria.
			Brindar las condiciones suficientes para garantizar la máxima accesibilidad al transporte público y en general a la movilidad.
			Asegurar que la conservación ambiental sea un elemento transversal como garante del desarrollo sostenible de la movilidad.
	Seguridad y Educación Vial	Formular el Plan de Educación Vial para garantizar una Movilidad segura, la calidad en el servicio público/privado y reducir la vulnerabilidad en las vías.	Mejorar las condiciones de la seguridad y calidad del transporte público/privado y en general de la movilidad.
			Fomentar la educación vial: a través de campañas de seguridad vial y capacitaciones a las modalidades de transporte, instituciones educativas, empresas, personas naturales, entre otras.
	Innovación en Transporte Terrestre	Generar una Movilidad inteligente implementando sistemas integrados de gestión del transporte.	Fomentar la utilización de medios tecnológicos para el control, gerenciamiento, administración y seguimiento.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 7: Conjunto de Políticas, Estrategias y Programas.

Política	Estrategia	Programa
Determinar y proponer el servicio de transporte: tipos, sistemas, características, y condiciones en función de las necesidades de movilidad de las áreas a servirse.	8.9.1. Crear la unidad de Ingeniería de Transporte	8.9.1.1. Desarrollo del área jurídica y técnica en materia de Ingeniería del Transporte
Fomentar los sistemas de transporte masivo/colectivo a nivel urbano e intracantonal de propiedad pública /privada.	8.10.1. Generar políticas de incentivos, estimulación del transporte masivo/colectivo con el fin de disminuir el uso de vehículos privados.	8.10.1.1. De estímulos para el transporte masivo / colectivo con el fin de disminuir el uso de vehículos privados.
Realizar toda la señalización horizontal, vertical y semaforización donde se lo requiera.	8.11.1. Implementar programas de estudios, diseños, construcción, rehabilitación, mantenimiento y modernización de infraestructuras viales.	8.11.1.1. Señalización y semaforización vial
Proveer las condiciones de desplazamiento eficientes, generando la infraestructura logística necesaria.	8.12.1. Implementar sistemas de atención al ciudadano y dar respuesta inmediata al tráfico vehicular	8.12.1.1. Control
		8.12.1.2. Mejora de la circulación vial y gestión de la congestión
	8.12.2. Mejora de la infraestructura asociada al transporte	8.12.2.1. Mejora de la infraestructura propia y pública asociada al transporte
Brindar las condiciones suficientes para garantizar la máxima accesibilidad al transporte público y en general a la movilidad.	8.13.1. Implementar un sistema de normatividad y seguimiento de la accesibilidad al transporte público.	8.13.1.1. Desarrollo del área jurídica y de fiscalización de derechos y acceso a la movilidad

Asegurar que la conservación ambiental sea un elemento transversal como garante del desarrollo sostenible de la movilidad.	8.14.1 Orientar la gestión de la movilidad hacia la prevención, monitoreo y remediación de los impactos ambientales	8.14.1.1. Utilización de energías renovables para la movilidad y sustentables
Mejorar las condiciones de la seguridad y calidad del transporte público/privado y en general de la movilidad.	9.15.1. Reducir la vulnerabilidad de la población con la incorporación de la gestión de riesgo y seguridad integral.	9.15.1.1. Reducción de la vulnerabilidad de las amenazas naturales.
		9.15.1.2. De componente de seguridad interna y externa.
		9.15.1.3. Programa de seguridad de la Movilidad
Fomentar la educación vial: a través de campañas de seguridad vial y capacitaciones a las modalidades de transporte, instituciones educativas, empresas, personas naturales, entre otras.	9.16.1. Elaborar el Plan de Educación y Vial.	9.16.1.1. Desarrollo, implementación y socialización del Plan de Educación Vial
Fomentar la utilización de medios tecnológicos para el control, gerenciamiento y seguimiento.	10.17.1. Mejorar la calidad y los servicios del transporte público y comercial.	10.17.1.1. Programa de mejora del servicio público.
	10.17.2. Orientar el desarrollo de una plataforma ITS	10.17.2.1. Tecnología ITS

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

3.7.5. Relación entre las Políticas de la Movilidad Sostenible y las Políticas Nacionales.

Tabla 8: Matriz de Relación con las Políticas Nacionales.

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

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Cada Política incluyó un conjunto de líneas estratégicas ancladas en la Política Nacional. Derivadas de estas estrategias se definieron una serie de programas generales de largo plazo sobre los cuales poder ir creando y desarrollando proyectos concretos en base al diagnóstico presentado y que permitirán mejorar, en el cantón:

- La integración territorial y de las personas.
- La movilidad en su ámbito y con los principales atractores y generadores.
- Mejora de la infraestructura propia del GADM y la EP en materia de atención a la movilidad.
- Tener un horizonte de planificación hasta el 2027 y también con vista para los próximos 11 años.
- Conocer y administrar todo el equipamiento vial que el ejercicio de la competencia conlleva.
- La administración eficiente de recursos.
- El ordenamiento urbano.
- Mejorar los índices de Seguridad Vial.

Los proyectos que se presentan derivan de algunas orientaciones:

- Los que son posibles de acometer debido a la administración de la competencia de Movilidad por parte del cantón.
- Los que pueden ayudar a soportar la estructura de costos e inversiones necesaria para brindar el mejor servicio a la ciudadanía.
- Los que están contenidos o derivados de la propia transferencia de la competencia.
- Algunos que son de necesidad urgente debido al estado de la operación.

Cada proyecto está relacionado con una estrategia, que a su vez tiene programas asociados y éstos tienen proyectos definidos. La elección de los mismos u otros y su implementación será decisión del Directorio de la EP, así como su presupuesto, alcance, cronograma y recursos.

Capítulo 4: Planificación, Seguimiento y Evaluación Estratégica.

4.1. Consideraciones Generales.

Todas estas políticas de movilidad deben ser implementadas a través de planes y programas, cuidando de incorporar obligatoriamente a todos los actores de la movilidad terrestre. Se tendrá especial cuidado para la movilidad segura de peatones y ciclistas. En este documento se irán definiendo un conjunto de programas, planes y proyectos con sus indicadores de gestión y seguimiento, así como con su presupuesto asociado de forma que indicando a qué Política de las enunciadas hacen relación directa.

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

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

Cabe resaltar que muchas veces, la falta de gestión de las autoridades hace que los objetivos públicos estén siendo desarrollados por manos privadas sin ningún plan ni regulación; es el caso del transporte público en el Ecuador durante varias décadas. No olvidar la importancia de evaluaciones imparciales y seguimiento-valoración sobre la implementación de las políticas.

4.2. Proyectos del Componente Institucional.

Tabla 9: Proyecto "Catálogo de Trámites".

Proceso:	Gestión por Procesos.
Objetivo:	Planificar, dirigir, controlar y evaluar los procesos institucionales a través de la gestión de la planificación estratégica.
Política:	Mejorar la eficiencia en la gestión por procesos: Manuales de procesos orientados al óptimo funcionamiento de las unidades administrativas, para así, reducir los tiempos de la gestión administrativa y atención al usuario.
Estrategia:	Implementar el catálogo de trámites.
Programa:	Diagnóstico y levantamiento de información del catastro de trámites y servicios
Proyecto:	Catálogo de Trámites
Alcance:	El catálogo de trámites y servicios estará a disposición en la página web institucional con el fin de que los habitantes de la ciudad conozcan los servicios que brinda MOVILIDAD DE MANTA – EP.
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	Ninguna
Productos requeridos:	Ninguno
Evaluación posterior:	A definirse
Indicador de gestión:	Número de Trámites que ingresan/número de trámites atendidos
Meta fijada:	Simplificar los trámites
Línea base:	Ninguno

Presupuesto:	\$ -
Permite ingresos	No
Actividades clave:	Levantamiento de información sobre el catálogo de trámites. Implementación de la matriz de costos.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 10: Proyecto "Manuales de Procesos".

Proceso:	Gestión por Procesos.
Objetivo:	Planificar, dirigir, controlar y evaluar los procesos institucionales a través de la gestión de la planificación estratégica.
Política:	Mejorar la eficiencia en la gestión por procesos: Manuales de procesos orientados al óptimo funcionamiento de las unidades administrativas, para así, reducir los tiempos de la gestión administrativa y atención al usuario.
Estrategia:	Generar Manuales de Procesos Institucionales.
Programa:	Desarrollo de Manuales de Procesos conforme a lo requerido por las Unidades Administrativas
Proyecto:	Manuales de Procesos
Alcance:	Los Manuales de procesos son de aplicación para todos los funcionarios de MOVILIDAD DE MANTA - EP y de los usuarios que intervengan dentro de ellos.
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	Ninguna
Productos requeridos:	Manuales de Procesos – Flujos de Procesos.
Evaluación posterior:	Evaluación mediante seguimiento de los administradores de los manuales.
Indicador de gestión:	Número de Manuales implementados.
Meta fijada:	Simplificar la gestión por procesos.
Línea base:	Ninguno
Presupuesto:	\$ -
Permite ingresos	No
Actividades clave:	Levantamiento de información sobre el proceso Realizar el manual de proceso junto con los involucrados Establecer el flujo del proceso Realizar el seguimiento y evaluación del manual

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 11: Proyecto " Plan Estratégico de Desarrollo Tecnológico.".

Proceso:	Gestión Administrativa y de Talento Humano.
Objetivo:	Proveer de manera eficiente los recursos administrativos, logísticos, tecnológicos y de bienes y servicios; así como también planificar, administrar, gestionar y controlar los subsistemas de desarrollo del talento humano.
Política:	Proveer los recursos administrativos: recursos tecnológicos y logísticos de bienes y servicios en función de las necesidades institucionales
Estrategia:	Ejecutar el Plan Estratégico de Desarrollo Tecnológico.
Programa:	Elaboración del Plan Estratégico de Desarrollo Tecnológico.
Proyecto:	Plan Estratégico de Desarrollo Tecnológico.
Alcance:	El Plan Estratégico de Desarrollo Tecnológico permite a la Empresa mejorar la eficiencia institucional para garantizar la calidad de los servicios.
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	Ninguna
Productos requeridos:	Plan Estratégico Institucional.
Evaluación posterior:	Informe de ejecución del Plan.
Indicador de gestión:	Número de mantenimientos y soportes otorgados a los bienes informáticos.
Meta fijada:	Cumplir lo estipulado en el Plan de Manteamiento de Bienes Informáticos.

Línea base:	Ninguno
Presupuesto:	\$ -
Permite ingresos	No
Actividades clave:	Levantamiento de Información. Evaluación de los Equipos. Informe de Requerimientos. Elaboración del Plan.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 12: Proyecto "Plan de Adquisición y Mantenimiento de Activos".

Proceso:	Gestión Administrativa y de Talento Humano.
Objetivo:	Proveer de manera eficiente los recursos administrativos, logísticos, tecnológicos y de bienes y servicios; así como también planificar, administrar, gestionar y controlar los subsistemas de desarrollo del talento humano.
Política:	Proveer los recursos administrativos: recursos tecnológicos y logísticos de bienes y servicios en función de las necesidades institucionales
Estrategia:	Ejecutar el Plan de Adquisición y Mantenimiento de Bienes.
Programa:	Elaboración del Plan de Adquisición y Mantenimiento de Activos.
Proyecto:	Plan de Adquisición y Mantenimiento de Activos.
Alcance:	El Plan de Mantenimiento de activos, permitirá identificar el estado actual de los bienes de la empresa, y así realizar las acciones correctivas pertinentes, por otro lado, permite saber con anticipación los bienes a adquirir durante un determinado periodo. Este plan tiene como anexos el Plan de Mantenimiento de Bienes, el Plan de Mantenimiento de Infraestructura, El Plan de Mantenimiento de Bienes Tecnológicos y el Plan de Mantenimiento de la Flota Vehicular.
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	Ninguna
Productos requeridos:	Plan Estratégico Institucional. Informes del estado de los bienes institucionales.
Evaluación posterior:	Informe de mantenimientos sobre los activos, esto incluye: parque automotor, bienes muebles e infraestructura general de MOVILIDAD DE MANTA – EP.
Indicador de gestión:	Número de Mantenimientos realizados.
Meta fijada:	Cumplir lo estipulado en el Plan de Adquisición y Mantenimiento de Activos.
Línea base:	Ninguno
Presupuesto:	\$ -
Permite ingresos	No
Actividades clave:	Levantamiento de Información. Evaluación de los activos institucionales Informe de Requerimientos. Elaboración del Plan.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 13: Proyecto "Instructivos del Plan de Carrera de los Agentes Civiles de Tránsito".

Proceso:	Gestión Administrativa y de Talento Humano.
Objetivo:	Proveer de manera eficiente los recursos administrativos, logísticos, tecnológicos y de bienes y servicios; así como también planificar, administrar, gestionar y controlar los subsistemas de desarrollo del talento humano.
Política:	Gestionar el desarrollo del Talento Humano: gestionar y controlar los subsistemas de desarrollo del talento humano desde el reclutamiento, selección, promoción y ascenso, evaluación, régimen disciplinario, seguridad y salud ocupacional, con el fin de potenciar bajo las normas regulatorias en materia laboral un ambiente adecuado de trabajo
Estrategia:	Implementar el Plan de Carrera de los Agentes Civiles de Tránsito.
Programa:	Diseñar y elaborar los instructivos de Evaluación del Desempeño y Plan de Carrera para el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito.
Proyecto:	Instructivos del Plan de Carrera del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito

Alcance:	Permitirá realizar la correcta aplicación del Reglamento Interno que regula el ingreso, plan de carrera y régimen disciplinario del cuerpo de agentes civiles de tránsito
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	Ninguna
Productos requeridos:	Reglamento de Organización y Gestión de Archivo.
Evaluación posterior:	Seguimiento a la gestión documental y de archivo.
Indicador de gestión:	Número de documentos clasificados y archivados.
Meta fijada:	Al 2026 contar con el archivo clasificado
Línea base:	Ninguno
Presupuesto:	\$ 10.000,00
Permite ingresos	No
Actividades clave:	Diagnóstico de la situación actual del archivo. Elaboración de propuesta del Reglamento de Organización y Gestión de Archivo. Aprobación e implementación. Seguimiento y Control.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 14: Proyecto "Reglamento de Organización y Gestión de Archivo".

Proceso:	Gestión Documental y Archivo.
Objetivo:	Preservar de forma adecuada el Archivo con el fin de fortalecer la Gestión Documental.
Política:	Adoptar los conceptos de la gestión documental y la legislación archivística: custodiar y salvaguardar la documentación interna y externa a fin de mantener un sistema de información eficiente para la toma de decisiones
Estrategia:	Implementar el Reglamento de Organización y Gestión de Archivo.
Programa:	Clasificación del archivo y de la gestión documental.
Proyecto:	Reglamento de Organización y Gestión de Archivo.
Alcance:	<ul style="list-style-type: none"> Garantizar la fluidez y agilidad en los trámites que deben de atenderse en la difusión e información que el usuario tanto interno como externo requiera. Entregar información confiable y oportuna, a través de la Secretaría General, en el ámbito de su competencia. Determinar niveles de responsabilidad sobre la ejecución de tareas en el campo archivístico. Servir como material de consulta en el caso de dudas sobre la aplicación o ejecución de procedimientos dentro del manejo de documentos y archivos dentro de la Empresa.
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	Ninguna
Productos requeridos:	Reglamento de Organización y Gestión de Archivo.
Evaluación posterior:	Seguimiento a la gestión documental y de archivo.
Indicador de gestión:	Número de documentos clasificados y archivados.
Meta fijada:	Al 2026 contar con el archivo clasificado
Línea base:	Ninguno
Presupuesto:	\$-
Permite ingresos	No
Actividades clave:	Diagnóstico de la situación actual del archivo. Elaboración de propuesta del Reglamento de Organización y Gestión de Archivo. Aprobación e implementación. Seguimiento y Control.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 15: Proyecto "Implementación del Archivo General".

Proceso:	Gestión Documental y Archivo.
Objetivo:	Preservar de forma adecuada el Archivo con el fin de fortalecer la Gestión Documental.

Política:	Adoptar los conceptos de la gestión documental y la legislación archivística: custodiar y salvaguardar la documentación interna y externa a fin de mantener un sistema de información eficiente para la toma de decisiones
Estrategia:	Adecuación del espacio físico para el archivo general
Programa:	Adecuación del espacio físico, infraestructura y mobiliarios para el archivo general.
Proyecto:	Implementación del Archivo General.
Alcance:	Adecuación de Infraestructura, Mobiliarios, Equipos Tecnológicos y Bienes de Oficina necesarios para la implementación del Archivo.
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	Ninguna
Productos requeridos:	Reglamento de Organización y Gestión de Archivo.
Evaluación posterior:	Seguimiento a la gestión documental y de archivo.
Indicador de gestión:	Número de documentos clasificados y archivados.
Meta fijada:	Al 2026 contar con el espacio físico para el archivo.
Línea base:	Ninguno
Presupuesto:	\$ 60.000,00
Permite ingresos	No
Actividades clave:	Diagnóstico de la situación actual del archivo. Elaboración del Informe de Requerimiento de Infraestructura para la implementación del Archivo. Aprobación e implementación. Seguimiento y Control.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 16: Proyecto "Plan de Comunicación".

Proceso:	Gestión Comunicacional.
Objetivo:	Ejecutar estrategias, planes, programas de comunicación y de mercadeo, mejorar la imagen Institucional y publicaciones, con el propósito de posicionar y fortalecer la imagen e identidad de la Empresa.
Política:	Asegurar el desarrollo de planes de comunicación: ejecutar estrategias integrales, para dar a conocer el portafolio de servicios a los grupos de interés, contribuyendo a conservar y posicionar la marca institucional y a promover uso de los servicios.
Estrategia:	Elaborar el Plan de Comunicación.
Programa:	Desarrollo del Plan de Comunicación.
Proyecto:	Plan de Comunicación,
Alcance:	El Plan de Comunicación forma parte de la estrategia de comunicación y establece la información a transmitir, el momento en el que se deben comunicar las diferentes acciones, así como las personas emisoras, el público objetivo y el canal de transmisión más apropiado en cada situación.
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	Ninguna
Productos requeridos:	Plan de Comunicación.
Evaluación posterior:	Seguimiento y evaluación de la implementación del Plan de Comunicación. Y a través de encuestas apoyadas por la Dircom medidas la aceptación que tiene MOVILIDAD DE MANTA en la ciudadanía.
Indicador de gestión:	Datos estadísticos proporcionados por las publicidades contratadas en medios, y de las páginas oficiales de la institución.
Meta fijada:	Lograr llegar a un 60% de la ciudad ciudadanía con las estrategias planteadas en el plan de comunicación, basadas en campaña de concienciación vial y trabajos que se realizan como institución para el beneficio de la ciudadanía. Además, seguir promoviendo a la terminal "Luis Valdivieso Morán" como puerta la principal puerta de ingreso a la ciudad, además de su modernidad y calidad de servicios.
Línea base:	Ninguno
Presupuesto:	\$ 20.000,00
Permite ingresos	No
Actividades clave:	Formulación del Plan de Comunicación. Promover y resaltar todas las acciones que se realicen como institución. Contratación de publicidad en medios de comunicación convencionales y digitales. Mantener el número de publicaciones diarias en todas nuestras plataformas digitales.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

4.3. Proyectos del Componente Económico.

Tabla 17: Proyecto "Plan Estratégico de la Terminal Terrestre de Manta".

Proceso:	Centro Comercial
Objetivo:	Garantizar la implementación de un modelo de gestión comercial eficiente y sostenible enfocada en la mejora de los servicios para los usuarios, a través de una relación confiable, ética y transparente con los arrendatarios y operadores de transporte terrestre.
Política:	Gestionar el desarrollo del centro comercial: desde la gestión de comercialización y mercadeo de los locales comerciales hasta la gestión con los operadores del transporte terrestre a Intracantonal e Interprovincial, garantizando el consumo al concentrar la oferta y la demanda en un mismo lugar.
Estrategia:	Desarrollar el Plan Estratégico de la Terminal Terrestre.
Programa:	Desarrollo del Plan Estratégico de la Terminal Terrestre.
Proyecto:	Plan Estratégico de la Terminal Terrestre de Manta.
Alcance:	El Plan Estratégico de la Terminal Terrestre de Manta, establecerá una guía clara y detallada de las acciones y estrategias que MOVILIDAD DE MANTA - EP debe llevar a cabo para alcanzar sus objetivos de marketing y obtener una ventaja competitiva en el mercado. Bajo este plan, se establecen los lineamientos para la elaboración del Plan de Mercadeo.
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP.
Institución apoyo:	Ninguna.
Productos requeridos:	Plan Estratégico Institucional.
Evaluación posterior:	Seguimiento y evaluación de la implementación del Plan Estratégico de la Terminal Terrestre de Manta.
Indicador de gestión:	Porcentaje de plazas comerciales ocupadas.
Meta fijada:	Cumplir con el 100% de ocupación del Centro Comercial.
Línea base:	Ninguno
Presupuesto:	\$-
Permite ingresos	Si
Actividades clave:	<p>Diagnóstico del Centro Comercial.</p> <p>Análisis del Mercado (Oferta y Demanda).</p> <p>Cuantificación de la Oferta y la demanda para elaboración de propuesta.</p> <p>Consolidación, aplicación y seguimiento al Plan Estratégico de la Terminal Terrestre de Manta.</p>

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 18: Proyecto "Concesión de Servicios".

Proceso:	Centro Comercial
Objetivo:	Garantizar la implementación de un modelo de gestión comercial eficiente y sostenible enfocada en la mejora de los servicios para los usuarios, a través de una relación confiable, ética y transparente con los arrendatarios y operadores de transporte terrestre.
Política:	Gestionar el desarrollo del centro comercial: desde la gestión de comercialización y mercadeo de los locales comerciales hasta la gestión con los operadores del transporte terrestre a Intracantonal e Interprovincial, garantizando el consumo al concentrar la oferta y la demanda en un mismo lugar.
Estrategia:	Concesión del Servicio Interno.
Programa:	Concesión de Servicios.
Proyecto:	Concesión de Servicios.
Alcance:	Se realizará la concesión de los servicios internos que sean beneficio para los intereses de MOVILIDAD DE MANTA - EP
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP.
Institución apoyo:	Ninguna.
Productos requeridos:	<ul style="list-style-type: none"> Propuesta Económica de Concesión. Informe Económico. Informe Jurídico. Informe Comercial.
Evaluación posterior:	Análisis Financiero de Concesión.
Indicador de gestión:	Ingresos del Centro Comercial.
Meta fijada:	Mejorar los Ingresos en un rango de 5% a 10% anual.
Línea base:	Ninguno

Presupuesto:	\$ -
Permite ingresos	Si
Actividades clave:	Análisis de Propuesta de Concesión.
	Elaboración de Informes Habilitantes.
	Evaluación y Seguimiento Comercial.
	Evaluación y Seguimiento Financiero.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 19: Proyecto "Mejora en la Infraestructura Comercial".

Proceso:	Centro Comercial
Objetivo:	Garantizar la implementación de un modelo de gestión comercial eficiente y sostenible enfocada en la mejora de los servicios para los usuarios, a través de una relación confiable, ética y transparente con los arrendatarios y operadores de transporte terrestre.
Política:	Gestionar el desarrollo del centro comercial: desde la gestión de comercialización y mercadeo de los locales comerciales hasta la gestión con los operadores del transporte terrestre a Intracantonal e Interprovincial, garantizando el consumo al concentrar la oferta y la demanda en un mismo lugar.
Estrategia:	Mejoras en la Infraestructura Comercial.
Programa:	Mantenimiento, adecuación y readecuación de la infraestructura comercial.
Proyecto:	Mejora en la Infraestructura Comercial.
Alcance:	Cambio y promoción de los espacios de arrendamientos.
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP.
Institución apoyo:	Ninguna.
Productos requeridos:	<ul style="list-style-type: none"> • Propuesta de arrendamiento. • Informe Técnico de Infraestructura. • Ficha Técnica de Infraestructura. • Ficha Tecnológica. • Informe Técnico Comercial.
Evaluación posterior:	Análisis Beneficio/Costo del cambio de infraestructura.
Indicador de gestión:	Ingresos del Centro Comercial.
Meta fijada:	Mejorar los Ingresos en un rango de 5% a 10% anual.
Línea base:	Ninguno
Presupuesto:	\$ 50.000,00
Permite ingresos	Si
Actividades clave:	Análisis de Propuesta de arrendamiento.
	Elaboración del Informe Técnico Comercial.
	Análisis Beneficio/Costo del cambio de infraestructura.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 20: Proyecto "Gestión Eficiente del Parqueo Tarifado del Terminal Terrestre".

Proceso:	Centro Comercial
Objetivo:	Garantizar la implementación de un modelo de gestión comercial eficiente y sostenible enfocada en la mejora de los servicios para los usuarios, a través de una relación confiable, ética y transparente con los arrendatarios y operadores de transporte terrestre.
Política:	Gestionar el desarrollo del centro comercial: desde la gestión de comercialización y mercadeo de los locales comerciales hasta la gestión con los operadores del transporte terrestre a Intracantonal e Interprovincial, garantizando el consumo al concentrar la oferta y la demanda en un mismo lugar.
Estrategia:	Gestión del Parqueo Tarifado del Terminal Terrestre.
Programa:	Gestionar el parqueo tarifado del Terminal Terrestre conforme a lo establecido en el TARIFARIO.
Proyecto:	Gestión Eficiente del Parqueo Tarifado del Terminal Terrestre.
Alcance:	Gestionar el parqueo tarifado conforme a lo establecido en el TARIFARIO con el objetivo de mejorar los ingresos de la EP.
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP.
Institución apoyo:	Ninguna.
Productos requeridos:	Cuadro Tarifario.



Evaluación posterior:	Análisis de Ingresos del Parqueo Tarifado del Terminal Terrestre.
Indicador de gestión:	Ingresos
Meta fijada:	Aumentar en un rango entre 5% y 10% anual, los ingresos del parqueo tarifado del Terminal Terrestre.
Línea base:	Ninguno
Presupuesto:	\$ 15.000,00
Permite ingresos	Si
Actividades clave:	Elaboración de una matriz que permita saber cuántos vehículos hacen uso del parque del Terminal Terrestre.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 21: Proyecto "Base de Datos del Centro Comercial y Atención al Cliente".

Proceso:	Centro Comercial
Objetivo:	Garantizar la implementación de un modelo de gestión comercial eficiente y sostenible enfocada en la mejora de los servicios para los usuarios, a través de una relación confiable, ética y transparente con los arrendatarios y operadores de transporte terrestre.
Política:	Gestionar el desarrollo del centro comercial: desde la gestión de comercialización y mercadeo de los locales comerciales hasta la gestión con los operadores del transporte terrestre a Intracantonal e Interprovincial, garantizando el consumo al concentrar la oferta y la demanda en un mismo lugar.
Estrategia:	Generar una base de datos estadísticos.
Programa:	Alimentar la base de datos con los indicadores establecidos.
Proyecto:	Base de Datos del Centro Comercial y Atención al Cliente
Alcance:	La Base de Datos del Centro Comercial permitirá tomar acciones estratégicas de promoción y publicidad para la atracción de clientes.
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP.
Institución apoyo:	Ninguna.
Productos requeridos:	Indicadores que alimenten la base de datos.
Evaluación posterior:	Determinar indicadores cualitativos de la toma de decisiones de los clientes.
Indicador de gestión:	Porcentaje de Ocupación del Centro Comercial.
Meta fijada:	100% de ocupación.
Línea base:	Ninguno
Presupuesto:	\$ -
Permite ingresos	No
Actividades clave:	Levantar información de los locales arrendados. Realizar encuestas de satisfacción. Analizar los indicadores. Plantear nuevas estrategias de mercado.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 22: Proyecto " Ejercer la Coactiva".

Proceso:	Gestión Financiera.
Objetivo:	Administrar, regular y controlar el manejo adecuado de los recursos financieros de la institución con eficiencia, eficacia y transparencia.
Política:	Generar desarrollo económico a través de la recaudación efectiva: administrar, controlar y gestionar la recaudación de tasas, impuestos, contribuciones e ingresos generales que tiene MOVILIDAD DE MANTA - EP con el fin de garantizar la operatividad financiera y ejecutar los proyectos públicos.
Estrategia:	Implementar la gestión de cobranza mediante la coactiva.
Programa:	Generar una Base de Datos de clientes y usuarios beneficiarios del servicio de MOVILIDAD DE MANTA - EP.
Proyecto:	Ejercer la Coactiva
Alcance:	La Base de Datos de las multas de tránsito se indexarán en el módulo de coactivas para ejecutar el cobro mediante la vía coactiva, así mismo, con la base de datos del Centro Comercial y Terminal Terrestre.
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	Ninguno

Productos requeridos:	Base de Datos del Centro Comercial y el Terminal Terrestre.
Evaluación posterior:	A definirse
Indicador de gestión:	Ratio de rotación de cartera.
Meta fijada:	Recupera la cartera vencida por completo.
Línea base:	Ninguno
Presupuesto:	\$ -
Permite ingresos	Sí
Actividades clave:	Desarrollar la plataforma tecnológica para administración de los ingresos. Implementación del módulo "coactiva".

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 23: Proyecto "Cuadro Tarifario".

Proceso:	Gestión Financiera.
Objetivo:	Administrar, regular y controlar el manejo adecuado de los recursos financieros de la institución con eficiencia, eficacia y transparencia.
Política:	Generar desarrollo económico a través de la recaudación efectiva: administrar, controlar y gestionar la recaudación de tasas, impuestos, contribuciones e ingresos generales que tiene MOVILIDAD DE MANTA - EP con el fin de garantizar la operatividad financiera y ejecutar los proyectos públicos.
Estrategia:	Generar un programa de recaudación eficiente administrando el Tarifario de la Institución.
Programa:	Gestionar de forma eficiente el Tarifario de la Institución.
Proyecto:	Cuadro Tarifario
Alcance:	Con el cobro de nuevos valores fortaleceremos la capacidad financiera económica de la EP.
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	Ninguna
Productos requeridos:	Ninguno
Evaluación posterior:	A definirse
Indicador de gestión:	Valor total de los ingresos/ingresos proyectados (porcentaje de ingreso efectivo)
Meta fijada:	Cumplir al 100% con el ingreso codificado
Línea base:	Ninguno
Presupuesto:	\$ -
Permite ingresos	Si
Actividades clave:	Análisis de los rubros cobrados por cada servicio otorgado. Informe Económico.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 24: Proyecto "Aplicativo Informático para otorgar placas, licencias y otros".

Proceso:	Matriculación, Licencias y Servicios
Objetivo:	Garantizar la eficiencia en la prestación de los servicios de transporte terrestre y tránsito, mediante la gestión de las solicitudes o trámites de los servicios de matriculación y Revisión Técnica Vehicular.
Política:	Proveer servicios de calidad en los trámites de matriculación, licencias y revisión técnica vehicular, ya sean esto por gestión interna, alianzas estratégicas o concesiones.
Estrategia:	Mejora del servicio al cliente.
Programa:	Ampliación de canales de soporte y atención al cliente.
Proyecto:	Aplicativo Informático para otorgar placas, licencias y otros.
Alcance:	Con la implementación de los servicios en línea se reducen los costos administrativos y se genera eficiencia en los programas de matriculación vehicular.
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP

Institución apoyo:	Ninguna.
Productos requeridos:	Ninguno
Evaluación posterior:	A definirse
Indicador de gestión:	Número de Trámites atendidos.
Meta fijada:	Brindar atención a todos los usuarios.
Línea base:	Ninguno
Presupuesto:	\$ 20.000,00
Permite ingresos	Si
Actividades clave:	Desarrollo del aplicativo informático.
	Puesta en marcha.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 25: Proyecto "Implementación del módulo de turnos para trámites en línea y presenciales".

Proceso:	Matriculación, Licencias y Servicios
Objetivo:	Garantizar la eficiencia en la prestación de los servicios de transporte terrestre y tránsito, mediante la gestión de las solicitudes o trámites de los servicios de matriculación y Revisión Técnica Vehicular.
Política:	Proveer servicios de calidad en los trámites de matriculación, licencias y revisión técnica vehicular, ya sean esto por gestión interna, alianzas estratégicas o concesiones.
Estrategia:	Mejora del servicio al cliente.
Programa:	Ampliación de canales de soporte y atención al cliente.
Proyecto:	Implementación del módulo de turnos para trámites en línea y presenciales.
Alcance:	La implementación del módulo de turnos permite la organización interna de los clientes y evita la aglomeración de personas dentro de las instalaciones de la Empresa
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	Ninguna.
Productos requeridos:	Ninguno
Evaluación posterior:	A definirse
Indicador de gestión:	Número de usuarios atendidos.
Meta fijada:	Brindar atención a todos los usuarios.
Línea base:	Ninguno
Presupuesto:	\$ 5.000,00
Permite ingresos	Si
Actividades clave:	Desarrollo del módulo.
	Puesta en marcha.

Tabla 26: Proyecto " Programa de capacitación interna en atención al cliente.".

Proceso:	Matriculación, Licencias y Servicios
Objetivo:	Garantizar la eficiencia en la prestación de los servicios de transporte terrestre y tránsito, mediante la gestión de las solicitudes o trámites de los servicios de matriculación y Revisión Técnica Vehicular.
Política:	Proveer servicios de calidad en los trámites de matriculación, licencias y revisión técnica vehicular, ya sean esto por gestión interna, alianzas estratégicas o concesiones.
Estrategia:	Mejora del servicio al cliente.
Programa:	Desarrollar e identificar habilidades interpersonales.
Proyecto:	Programa de capacitación interna en atención al cliente.

Alcance:	La formación continua y la atención óptima a los usuarios que son acreedores de los servicios de MOVILIDAD DE MANTA - EP en matriculación vehicular mejora la percepción de los trámites y capta más usuarios.
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	Universidad, Empresas Privadas.
Productos requeridos:	Ninguno
Evaluación posterior:	A definirse
Indicador de gestión:	Número de Trámites atendidos.
Meta fijada:	Brindar atención a todos los usuarios.
Línea base:	Ninguno
Presupuesto:	\$ -
Permite ingresos	Si
Actividades clave:	Evaluación de percepción de la atención al usuario.
	Análisis de los indicadores de evaluación.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 27: Proyecto "Otorgar placas y licencias de conformidad a las competencias de MOVILIDAD DE MANTA - EP".

Proceso:	Matriculación, Licencias y Servicios
Objetivo:	Garantizar la eficiencia en la prestación de los servicios de transporte terrestre y tránsito, mediante la gestión de las solicitudes o trámites de los servicios de matriculación Y Revisión Técnica Vehicular.
Política:	Proveer servicios de calidad en los trámites de matriculación, licencias y revisión técnica vehicular, ya sean esto por gestión interna, alianzas estratégicas o concesiones.
Estrategia:	Otorgar y elaborar placas y licencias.
Programa:	Distribuir licencias y placas conforme a la normativa legal vigente.
Proyecto:	Otorgar placas y licencias de conformidad a las competencias de MOVILIDAD DE MANTA - EP
Alcance:	Atención integral a la ciudadanía en los trámites de matriculación vehicular y la distribución de placas y licencias
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	CNC
Productos requeridos:	Ninguno
Evaluación posterior:	A definirse
Indicador de gestión:	Número de placas y licencias emitidas.
Meta fijada:	Emitir placas y licencias al 25% del parque automotor.
Línea base:	Ninguno
Presupuesto:	A calcularse una vez que se tengan las competencias.
Permite ingresos	Si
Actividades clave:	Gestionar el traspaso de competencias con la ANT.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 28: Proyecto "Implementar una Fábrica de Placas".

Proceso:	Matriculación, Licencias y Servicios
Objetivo:	Garantizar la eficiencia en la prestación de los servicios de transporte terrestre y tránsito, mediante la gestión de las solicitudes o trámites de los servicios de matriculación Y Revisión Técnica Vehicular.
Política:	Proveer servicios de calidad en los trámites de matriculación, licencias y revisión técnica vehicular, ya sean esto por gestión interna, alianzas estratégicas o concesiones.
Estrategia:	Otorgar y elaborar placas y licencias.



Programa:	Distribuir licencias y placas conforme a la normativa legal vigente.
Proyecto:	Implementar una Fábrica de Placas.
Alcance:	Con la implementación de la fábrica de placas se optimizan los costos y se maximizan los beneficios, ya que estas pueden ser distribuidas no solo al parque automotor sino a otras instituciones.
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	Ninguna
Productos requeridos:	Ninguno
Evaluación posterior:	Análisis Costo/Beneficio de la Implementación del Proyecto.
Indicador de gestión:	Número de placas fabricadas/Número de placas vendidas.
Meta fijada:	Emitir placas al 25% del parque automotor.
Línea base:	Ninguno
Presupuesto:	A definirse una vez que se tengan las competencias.
Permite ingresos	Si
Actividades clave:	Gestionar el traspaso de competencias con la ANT.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 29: Proyecto "Proyecto "Control de la movilidad mediante la Revisión Técnica Vehicular".

Proceso:	Matriculación, Licencias y Servicios
Objetivo:	Garantizar la eficiencia en la prestación de los servicios de transporte terrestre y tránsito, mediante la gestión de las solicitudes o trámites de los servicios de matriculación y revisión técnica vehicular
Política:	Proveer servicios de calidad en los trámites de matriculación, licencias y revisión técnica vehicular, ya sean esto por gestión interna, alianzas estratégicas o concesiones.
Estrategia:	Generar eficiencia operativa en la Revisión Técnica Vehicular
Programa:	Realizar la Revisión Técnica Vehicular conforme a la normativa legal vigente, cumpliendo los parámetros establecidos para el Centro de Revisión Técnica Vehicular
Proyecto:	Control de la movilidad mediante la Revisión Técnica Vehicular
Alcance:	Atención integral a la ciudadanía en los trámites de matriculación y Revisión Técnica Vehicular
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	Ninguna
Productos requeridos:	Ninguno
Evaluación posterior:	A definirse
Indicador de gestión:	Número de vehículos matriculados con RTV.
Meta fijada:	100% de vehículos matriculados con RTV.
Línea base:	Ninguno
Presupuesto:	\$ -
Permite ingresos	Si
Actividades clave:	Realizar la Revisión Técnica Vehicular.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

4.4. Proyectos del Componente de Movilidad Sostenible.

Los siguientes proyectos, parten de un análisis integral de la movilidad en la ciudad de Manta, los cuales, se presentan según formato de perfil de proyecto bajo esquema de SENPLADES.

Tabla 30: Proyecto "Normativa y Control".

Proceso: Movilidad Sostenible.	Programa 1: Desarrollo del área jurídica y técnica en materia de Ingeniería del Transporte. Programa 2: Desarrollo del área jurídica y de fiscalización de derechos y acceso a la movilidad. Estrategia 1: Crear la unidad de Ingeniería de Transporte. Estrategia 2: Implementar un sistema de normatividad y seguimiento de la accesibilidad al transporte público. Proyecto: Normativa y Control.
Antecedentes:	De cara a poder establecer controles y seguimiento del cumplimiento de estándares de calidad, contaminación y en general de la operación del tránsito y el transporte es necesario definir el marco legal de trabajo y para ello se deben realizar las regulaciones necesarias para definir el espacio de trabajo, es por ello que la EP de Movilidad debe adoptar regulaciones y expedir aquellas que requiera para su funcionamiento en esta materia.
Objetivo:	Generar el espacio normativo adecuado para que sea de amplio conocimiento y se pueda exigir su cumplimiento.
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local y adopción de normas nacionales y supranacionales
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP, ANT, MTOP
Institución apoyo:	Asamblea Nacional
Productos requeridos:	Normas legales en forma de Leyes, Reglamentos, Instructivos, manuales, acuerdos, resoluciones y Ordenanzas
Evaluación posterior:	Grado de cumplimiento y adecuación a la realidad
Indicador de gestión:	Número de normas expedidas y adoptadas
Meta fijada:	Al menos la expedición de 5 normas anuales por los próximos 5 años
Línea base:	12 ordenanzas.
Presupuesto:	Interno
Permite ingresos	En algunos casos
Inicio:	2025
Actividades clave:	Estudio del problema y participación social Propuestas de borradores Análisis y aprobación de la entidad competente (Cabildo, Alcalde, etc) Difusión Cumplimiento

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 31: Proyecto "Estudios de transporte y otorgamiento de permisos y autorizaciones".

Proceso: Movilidad Sostenible.	Programa: Desarrollo del área jurídica y de fiscalización de derechos y acceso a la movilidad Estrategia: Crear la unidad de Ingeniería de Transporte Proyecto: Estudios de transporte y otorgamiento de permisos y autorizaciones.
Antecedentes:	Entre las competencias que recibió MOVILIDAD DE MANTA - EP está la de administración de títulos habilitantes del transporte público, es por ello que se plantea este proyecto.
Objetivo:	Desarrollo de una unidad de Ingeniería del transporte que permita realizar estudios bajo demanda y por planificación interna, tramite y gestione todas las autorizaciones y solicitudes de títulos habilitantes del transporte, así como otros permisos administrativos como publicidad en vehículos y en infraestructuras viales.
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	ANT, Empresas Locales, Operadoras de Transporte, MTOP, concesionarios viales
Productos requeridos:	Sistema informático y herramientas de diseño CAD y GIS
Evaluación posterior:	Por medio de una encuesta de percepción del servicio y por ingresos generados
Indicador de gestión:	Número de trámites ingresados y despachados, igual para estudios

Meta fijada:	Realizar 50 trámites anuales y al menos 4 estudios.
Línea base:	Programa reducido de archivo de trámites
Presupuesto:	Se lo ha considerado en sistemas ITS
Permite ingresos	Por medio de publicidad, de cobro de tasas por servicio y por los estudios que soliciten las operadoras
Inicio:	2024-2025
Actividades clave:	Estudios de transporte Análisis de trámites Inspecciones de vehículos Atención al usuario

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 32: Proyecto "Racionalización de rutas y frecuencias del transporte colectivo de pasajeros y estudios de transporte masivo".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa: Desarrollo del área jurídica y de fiscalización de derechos y acceso a la movilidad Estrategia: Crear la unidad de Ingeniería de Transporte Proyecto: Racionalización de rutas y frecuencias del transporte colectivo de pasajeros y estudios de transporte masivo.
Antecedentes:	No se ha hecho un estudio de este tipo anteriormente, la ANT tiene algunos, pero no específicamente del Cantón.
Objetivo:	Realizar un estudio de análisis de rutas y frecuencias, sobreoferta de servicio y zonas desatendidas, con el objeto de racionalizar el servicio, ya sea por medio de rectificaciones a los permisos operacionales o por medio de concursos de servicio.
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	ANT, MTOP
Productos requeridos:	Estudio de racionalización, se recomienda subcontratarlo
Evaluación posterior:	Revisión del modelo de transporte deseable y obtenido
Indicador de gestión:	Rutas y frecuencias revisadas, población servida, nivel de ocupación vehicular
Meta fijada:	En dos años debería estar acabado e implementado
Línea base:	Nada existe
Presupuesto:	Estudio e implementación \$ 45.000,00
Permite ingresos	No
Inicio:	2025-2026
Actividades clave:	Estudio Difusión Implementación Revisión evaluación

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 33: Proyecto "Seguimiento, Fiscalización y Control de la Operación".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa: Desarrollo del área jurídica y de fiscalización de derechos y acceso a la movilidad Estrategia: Crear la unidad de Ingeniería de Transporte Proyecto: Seguimiento, fiscalización y control de la operación
Antecedentes:	No hay esta disciplina, se otorgan rutas y frecuencias, pero no hay controles periódicos o aleatorios de esta actividad.
Objetivo:	Destinar parte del equipo humano a realizar tareas de medición, evaluación y seguimiento de la operación de transporte de acuerdo a lo definido en sus permisos de operación, como encuestas de despacho, encuestas de calidad de servicio y seguimiento y fiscalización de unidades de transporte.
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local

Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	ANT, MTOP
Productos requeridos:	Informes generados por cada operativo o inspección realizada. No requiere productos externos
Evaluación posterior:	Medición del grado de cumplimiento de frecuencias y de rutas, así como de la calidad de servicio y del cumplimiento de la normativa de tránsito y Transporte
Indicador de gestión:	Número de operativos, número de infracciones y los medidos en cada inspección, grados de avance
Meta fijada:	Realizar al menos un operativo quincenal al principio y luego mensual
Línea base:	Nada existe
Presupuesto:	No tiene costo adicional
Permite ingresos	Si por medio de sanciones específicas a ordenanzas que permitan estas multas
Inicio:	2025, después del inventario vehicular
Actividades clave:	Estudio de factibilidad
	Contratación
	Instalación
	Operación

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 34: Proyecto "Inventario Vehicular del Servicio Público."

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa 1: De estímulos para el transporte masivo / colectivo con el fin de disminuir el uso de vehículos privados. Programa 2: Programa de mejora del servicio público. Estrategia 1: Generar políticas de incentivos, estimulación del transporte masivo/colectivo con el fin de disminuir el uso de vehículos privados. Estrategia 2: Mejorar la calidad y los servicios del transporte público y comercial. Proyecto: Inventario Vehicular del Servicio Público.
Antecedentes:	En los permisos de operación hay información sobre este tema, pero no es suficiente
Objetivo:	Tener por cada vehículo destinado al servicio de transporte masivo/colectivo o comercial una ficha completa que indique los datos vehiculares, revisiones efectuadas, propietarios del mismo, datos del propietario actual y de los posibles conductores y ayudantes, así como una fotografía y se le debe entregar una identificación municipal. De igual forma de las cooperativas y compañías de transporte del cantón.
Duración:	Indefinida, y realizado cada año.
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	ANT, SRI, MTOP
Productos requeridos:	Base de Datos y terminales de captura de información tipo Tablet con cámara, así como un programa informático.
Evaluación posterior:	% de la flota registrada
Indicador de gestión:	Vehículos registrados, empresas registradas.
Meta fijada:	Registro vehicular de toda la flota pública y comercial
Línea base:	Datos de los permisos de operación, como punto de partida.
Presupuesto:	SW y equipos \$12.000, \$3.000 en stickers
Permite ingresos	Por el cobro de una tasa a cada unidad
Inicio:	2026
Actividades clave:	Adquisición del sistema
	Realización del inventario
	Explotación
	Evaluación

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 35: Proyecto "Análisis de Rutas Intracantonales".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa: De estímulos para el transporte masivo / colectivo con el fin de disminuir el uso de vehículos privados.
	Estrategia: Generar políticas de incentivos, estimulación del transporte masivo/colectivo con el fin de disminuir el uso de vehículos privados.
	Proyecto: Análisis de Rutas Intracantonales
Antecedentes:	En los permisos de operación hay información sobre este tema, pero no es suficiente
Objetivo:	Mediante este proyecto se analiza la habilitación o modificación de las rutas intracantonales en la ciudad de Manta.
Duración:	Indefinida, y realizado cada año.
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	ANT, MTOP
Productos requeridos:	Permisos de Operación.
Evaluación posterior:	A definirse
Indicador de gestión:	Número de Rutas intervenidas.
Meta fijada:	A definirse
Línea base:	Datos de los permisos de operación, como punto de partida.
Presupuesto:	A definirse
Permite ingresos	Sí
Inicio:	2025
Actividades clave:	Análisis del inventario de rutas
	Evaluación del Informe Cantonal de Rutas

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 36: Proyecto "Títulos Habilitantes".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa: De estímulos para el transporte masivo / colectivo con el fin de disminuir el uso de vehículos privados.
	Estrategia: Generar políticas de incentivos, estimulación del transporte masivo/colectivo con el fin de disminuir el uso de vehículos privados.
	Proyecto: Títulos Habilitantes.
Antecedentes:	En los permisos de operación hay información sobre este tema, pero no es suficiente
Objetivo:	Emisión y renovación de Títulos Habilitantes para Instituciones de Transporte.
Duración:	Indefinida, y realizado cada año.
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	Ninguna
Productos requeridos:	Ninguno
Evaluación posterior:	Cumplimiento del Contrato de Operación
Indicador de gestión:	Número de Habilitaciones
Meta fijada:	100% de los vehículos cooperados con Título Habilitante
Línea base:	Ninguna
Presupuesto:	\$-
Permite ingresos	Sí
Inicio:	2024
Actividades clave:	Análisis de la Flota Vehicular
	Emisión del Título Habilitante

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 37: Proyecto "Apoyo para la Renovación de la Flota Vehicular Pública".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa 1: De estímulos para el transporte masivo / colectivo con el fin de disminuir el uso de vehículos privados. Programa 2: Programa de mejora del servicio público Estrategia 1: Generar políticas de incentivos, estimulación del transporte masivo/colectivo con el fin de disminuir el uso de vehículos privados. Estrategia 2: Mejorar la calidad y los servicios del transporte público y comercial. Proyecto: Apoyo para la renovación de la flota vehicular pública.
Antecedentes:	Existe el programa gubernamental denominado RENOVA que permite la renovación del parque vehicular de alquiler.
Objetivo:	Realizar campañas de sensibilización, difusión y sociabilización de este programa RENOVA para conocer qué vehículos aún no se renuevan y por qué no lo hacen, con el fin de generar incentivos, gestión con otras autoridades y modelos de ahorros de costos derivados de la operación de transporte para que sean conocidos por los operadores renuentes.
Duración:	Indefinida, mientras haya apoyos estatales.
Alcance:	Local y nacional
Institución líder:	MTOP, ANT
Institución apoyo:	MOVILIDAD MANTA-EP
Productos requeridos:	Ninguno, estudios de consumo tipo VOC (Vehicule Operation Cost)
Evaluación posterior:	Flota renovada
Indicador de gestión:	Vehículos renovados, reuniones e iniciativas desarrolladas
Meta fijada:	En cuatro años haber renovado completamente el parque de buses, en dos años el de livianos de alquiler.
Línea base:	El MTOP tiene los datos
Presupuesto:	No se requiere
Permite ingresos	No, salvo que se ate con un programa de publicidad general
Inicio:	2025
Actividades clave:	Análisis del problema de la no renovación Sensibilización con las autoridades Difusión y asesoramiento Evaluación

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 38: Proyecto "Caja Común en el Transporte Colectivo.".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa 1: De estímulos para el transporte masivo / colectivo con el fin de disminuir el uso de vehículos privados. Programa 2: Programa de mejora del servicio público. Estrategia: Generar políticas de incentivos, estimulación del transporte masivo/colectivo con el fin de disminuir el uso de vehículos privados. Estrategia 2: Mejorar la calidad y los servicios del transporte público y comercial. Proyecto: Caja Común en el Transporte Colectivo.
Antecedentes:	La LOTTTSV establece que el servicio de transporte masivo/colectivo de pasajeros debe estar operando bajo la modalidad de caja común. Es por ello necesario que las operadoras acojan este modo de gestión de los recursos con el fin de bajar la guerra del pasajero o del centavo entre unidades de la misma operadora y mejorar la calidad del servicio y la seguridad vial. Esta disposición consta en la Disposición transitoria décimo tercera de la ley reformativa a la LOTTTSV. El sector solicita apoyo para la homologación de los equipos de Manta
Objetivo:	Apoyar por medio de asesoría técnica y financiera a las operadoras de transporte masivo/colectivo objeto de esta regulación a implementar el modelo e caja común. Posteriormente implementar modelos derivados para el transporte de carga liviana y taxi.
Duración:	Hasta que la norma indique ya que periódicamente se extiende el plazo.
Alcance:	Nacional y local
Institución líder:	ANT
Institución apoyo:	MOVILIDAD MANTA-EP

Productos requeridos:	Estudio de posibilidades de implementación de caja común y material para socializar.
Evaluación posterior:	Número de operadoras que hayan ingresado al modelo de caja común
Indicador de gestión:	Número de operadoras
Meta fijada:	Todas las operadoras hasta mediados del 2015
Línea base:	Ninguna a ingresado
Presupuesto:	No se requiere
Permite ingresos	No
Inicio:	2025
Actividades clave:	Estudio y posibilidades, material de presentación
	Difusión
	Evaluación

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 39: Proyecto "Mejora o cambio del Terminal Terrestre".

Proceso: Movilidad Sostenible	<p>Programa 1: De estímulos para el transporte masivo / colectivo con el fin de disminuir el uso de vehículos privados.</p> <p>Programa 2: Mejora de la infraestructura propia y pública asociada al transporte.</p> <p>Programa 3: Programa de mejora del servicio público.</p> <p>Estrategia 1: Generar políticas de incentivos, estimulación del transporte masivo/colectivo con el fin de disminuir el uso de vehículos privados.</p> <p>Estrategia 2: Mejora de la infraestructura asociada al transporte.</p> <p>Estrategia 3: Mejorar la calidad y los servicios del transporte público y comercial.</p> <p>Proyecto: Mejora o cambio del Terminal Terrestre, estaciones de transferencia de pasajeros y intercambios nodales de pasajeros.</p>
Antecedentes:	Manta ya cuenta con una terminal terrestre de primera categoría como lugar de transferencia de pasajeros y un estacionamiento para buses. Es posible que debe ser reubicada o construida una estación de transferencia interprovincial cerca del paso lateral norte.
Objetivo:	Generar un modelo de red de terminal y estaciones de transferencia, y paraderos de transporte urbano y comercial en la ciudad para albergar y ayudar a los usuarios del servicio de transporte masivo/colectivo, con una verdadera terminal terrestre para la utilización de los usuarios bajo la modalidad de pago por servicio, para ello se requiere la regulación y colocación de sellos a las unidades, el retiro de los mismos y la realización de estaciones de transferencia periféricas con una conectividad de transporte urbano adecuada que permita segregar los viajes y especializar el transporte, para mejorarlos. Instalar paraderos nuevos y mejorar existentes.
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	ANT, MTOP
Productos requeridos:	Construcción de una estación de transferencia o reubicación del Terminal Terrestre y nodos de conexión articulados a la red de transporte masivo, red de paraderos sobre los ejes del transporte.
Evaluación posterior:	Encuesta de percepción del servicio
Indicador de gestión:	Número de paraderos implementados, inversión anual en paraderos, terminales, nodos y estaciones de transferencia
Meta fijada:	En tres años completar la red
Línea base:	Existe una TT y un conjunto de paraderos
Presupuesto:	Estimado anual de \$40.000 por año con fondos propios y existen fondos de compensación del Estado destinarles para este propósito. La estación de transferencia (costo de al menos 4 millones de dólares)
Permite ingresos	Inversión externa por medio de delegación, fondos de compensación de la ANT y pago directo de los usuarios o de las operadoras.
Inicio:	2025
Actividades clave:	Realización del estudio de factibilidad dentro del de transporte masivo
	Contratación de paraderos y mejoras a los TT, estaciones de transferencia, búsqueda de inversionistas
	Instalación
	Operación
	Evaluación

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.
Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 40: proyecto "Actualización del Plan de Movilidad Sostenible".

Proceso: Movilidad Sostenible.	Programa: Señalización y semaforización vial.
	Estrategia: Implementar programas de estudios, diseños, construcción, rehabilitación, mantenimiento y modernización de infraestructuras viales.
	Proyecto: Actualización del Plan de Movilidad Sostenible.
Antecedentes:	De cara a poder establecer controles y seguimiento del cumplimiento de estándares de calidad, contaminación y en general de la operación del tránsito y el transporte es necesario definir el marco legal de trabajo y para ello se deben realizar las regulaciones necesarias para definir el espacio de trabajo, es por ello que la EP de Movilidad debe adoptar regulaciones y expedir aquellas que requiera para su funcionamiento en esta materia. Así mismo, se debe actualizar el Plan de Movilidad Sostenible, el cual, es el instrumento mediante el cual se toman decisiones sobre la movilidad en la ciudad de Manta
Objetivo:	Generar el espacio normativo adecuado para que sea de amplio conocimiento y se pueda exigir su cumplimiento.
Duración:	5 años
Alcance:	Local.
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	GAD Manta
Productos requeridos:	Del GAD Manta: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, Plan de Uso y Gestión de Suelo. De MOVILIDAD DE MANTA: Plan Estratégico Institucional
Evaluación posterior:	Grado de cumplimiento y adecuación a la realidad
Indicador de gestión:	Cumplimiento del Plan de Movilidad Sostenible
Meta fijada:	Una vez actualizado se establecerán las metas de cumplimiento.
Línea base:	Plan de Movilidad actual.
Presupuesto:	\$ 150.000,00
Permite ingresos	En algunos casos
Inicio:	Lo establecerá el PDOT.
Actividades clave:	Análisis de las líneas bases del PDOT
	Análisis de las líneas bases del PUGS
	Análisis de las líneas bases del PEI de MOVILIDAD
	Socialización, Aprobación, Difusión.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.
Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 41: Proyecto "Señalización Vertical y Creación de un Fábrica de Señales".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa: Señalización y semaforización vial
	Estrategia: Implementar programas de estudios, diseños, construcción, rehabilitación, mantenimiento y modernización de infraestructuras viales.
	Proyecto: Señalización Vertical y Creación de un Fábrica de Señales
Antecedentes:	El control tiene un componente principal en la gestión del ordenamiento local que es el gerenciamiento del tránsito y dentro de esta actividad uno de los brazos ejecutores de esta política es la señalización vial que permite encauzar el tránsito vehicular y peatonal conforme a lo planificado.
Objetivo:	Señalizar las vías de manera óptima, para permitir a los vehículos y peatones transitar con elevados estándares de eficiencia y seguridad.
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local y regional
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	CTE, MTOP, ANT y otras
Productos requeridos:	Fábrica de señales e insumos.
Evaluación posterior:	Número de señales instaladas y sustituidas e intersecciones intervenidas.

Indicador de gestión:	No. de intersecciones, No. de señales verticales nuevas-sustituidas, No. de otros dispositivos instalados (fotorradars, GPS, ...), datos a ser analizados de manera semestral.
Meta fijada:	% de aumento de señales nuevas, mantenidas, % de aumento de intersecciones intervenidas.
Línea base:	Inventario de señales verticales instaladas con su edad y estado. Inventario de señalización horizontal y semafórico.
Presupuesto:	Inversión \$35.000, insumos anuales \$80.000
Permite ingresos	Sí por la venta de señales
Inicio:	2025
Actividades clave:	Estudios e inventario de señales verticales y horizontales. Instalación y operación Capacitación de operadores Evaluación de resultados

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 42: Proyecto "Fortalecimiento de una unidad de demarcación".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa: Señalización y semaforización vial Estrategia: Implementar programas de estudios, diseños, construcción, rehabilitación, mantenimiento y modernización de infraestructuras viales. Proyecto: Fortalecimiento de una unidad de demarcación.
Antecedentes:	La demarcación vial o señalización horizontal es una actividad de alta visibilidad y no debe ser externa a las actividades de la Dirección de Tránsito ya que requiere de rápida respuesta.
Objetivo:	Crear una unidad de señalización vial horizontal con personal entrenado y equipamiento adecuado para la demarcación nueva de las vías, mantenimiento de la existente y solicitudes externas
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	ANT
Productos requeridos:	Franjadora, moldes e insumos de pintar (ya se dispone un modelo pequeño)
Evaluación posterior:	Inventario vial
Indicador de gestión:	Metros cuadrados demarcados por año
Meta fijada:	Tener operativa la unidad en el 2014 y pintar más de 1.000 m2 por año
Línea base:	Se debe realizar el inventario de dispositivos viales
Presupuesto:	Inversión 2025 (\$65.000) y operación anual \$75.000
Permite ingresos	Sí, si se permite pintar por encargo (urbanizaciones, lotizaciones, estaciones de combustible, otros GADs)
Inicio:	2025
Actividades clave:	Adquisición de equipamiento Reclutamiento de personal Entrenamiento Plan de demarcación Operación

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 43: Proyecto "Ingeniería de Tránsito y Análisis de Intersecciones".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa: Señalización y semaforización vial Estrategia: Implementar programas de estudios, diseños, construcción, rehabilitación, mantenimiento y modernización de infraestructuras viales. Proyecto: Ingeniería de Tránsito y Análisis de Intersecciones.
Antecedentes:	Dentro del conjunto de herramientas de análisis de tráfico se encuentran los micro simuladores que permiten modelar realidades y alternativas de tránsito para experimentar soluciones y propuestas teóricas antes de implementarlas en el terreno.

Objetivo:	Evaluar la interrelación o el grado de conflicto del vehículo v/s peatón por medio de técnicas de Ingeniería de Tránsito y de herramientas tecnológicas, permiten visualizar parámetros y estándares de seguridad vial especialmente en lo que se refiere a la gestión de intersecciones conflictivas y redes de tráfico, en la actualidad casi no cuenta con algunos tipos de estos medios, pero es importante adquirir otros equipos complementarios para evaluar medidas de gerencia de tránsito a nivel nacional con el fin de determinar e implantar medidas que tengan el menor impacto vial optimizando y disminuyendo el índice de riesgo presente en intersecciones conflictivas. Implementar sistemas de ingeniería de tráfico que permitan evaluar el grado de conflicto en una intersección o red vial con el fin de optimizarla, minimizando el índice de riesgo de siniestros de tránsito.
Duración:	Indefinido
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	No aplica
Productos requeridos:	Software de modelamiento de tránsito, herramientas computacionales (CAD y GIS), semáforos
Evaluación posterior:	Grado de funcionalidad y operación de intersecciones conflictivas (situación futura con micro simulación y optimización).
Indicador de gestión:	Índices de gestión de tránsito semestral (intensidad vehicular, velocidades medias de operación, densidad vehicular), No. de semáforos instalados
Meta fijada:	% intersecciones micro simuladas y optimizadas
Línea base:	Ninguna
Presupuesto:	Inversión \$15.000 en SW y \$20.000 en mantenimiento semafórico
Permite ingresos	Sí en autorizaciones y permisos
Inicio:	2025
Actividades clave:	Adquisición de Software Capacitación Estudios Ejecución de Proyectos Evaluación de resultados

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 44: Proyecto "Matriculación vehicular y Revisión Técnica Vehicular enfocado al control".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa: Implementar sistemas de atención al ciudadano y dar respuesta inmediata al tráfico vehicular. Estrategia: Control Proyecto: Matriculación vehicular y Revisión Técnica Vehicular enfocado al control
Antecedente:	La LOTTSV dispone que los vehículos deben someterse a una revisión técnica vehicular como prerequisite a la matriculación. Además, los vehículos deben matricularse periódicamente.
Objetivo:	Que los vehículos tanto públicos como particulares operen en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad y cumplan con los requisitos del pago de la matrícula y cambio de titularidad cuando sean enajenados.
Duración:	indefinida
Alcance:	Local-nacional
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP y el operador de RTV
Institución apoyo:	MTOP, ANT, EP de RTV
Productos requeridos:	Ninguno si se terceriza, infraestructura para la matriculación
Evaluación posterior:	Número de vehículos matriculados, revisados anualmente y número de siniestros por falla mecánica.
Indicador de gestión:	No. de vehículos matriculados, revisados anual y número de siniestros por falla mecánica anual.
Meta fijada:	% de aumento de vehículos revisados, reducción del porcentaje de siniestros por falla mecánica.
Línea base:	Estadísticas de las CRTV de Quito y Cuenca
Presupuesto:	Inversión matriculación (\$35.000)
Permite ingresos	Sí por medio de la RTV, y sanciones en vía pública
Inicio:	2024 matriculación y RTV.

Actividades clave:	Expedición de normativa secundaria para el control
	Fiscalización en vía pública
	Evaluación de resultados ambientales y de seguridad vial

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 45: Proyecto "Control Operativo con Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa 1: Control.
	Programa 2: De componente de seguridad interna y externa.
	Estrategia: Implementar sistemas de atención al ciudadano y dar respuesta inmediata al tráfico vehicular.
	Estrategia 2: Reducir la vulnerabilidad de la población con la incorporación de la gestión de riesgo y seguridad integral.
	Proyecto: Control Operativo con Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito.
Objetivo 1:	Planificar, dirigir, controlar y evaluar los procesos institucionales a través de la gestión de la planificación estratégica.
Objetivo 2:	Fortalecer y mejorar las destrezas del CACT de la EP de Movilidad para poder hacer extensivo y complementario el control operativo a su quehacer en Movilidad, sin dependencias externas.
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	Ninguna
Productos requeridos:	Ninguno
Evaluación posterior:	A definirse
Indicador de gestión:	Número de Agentes Civiles, número de sanciones impuestas, número de operativos/efectuados en el año
Meta fijada:	Tener un CACT con suficientes efectivos, medios y capacitación
Línea base:	Ninguno
Presupuesto:	En dotación (\$120.000) en operación (\$750.000)
Permite ingresos	Si de las sanciones impuestas
Inició:	2024 - 2025
Actividades clave:	Selección - reclutamiento de otros llamados
	Instrucción general
	Instrucción local
	Operación/fortalecimiento
	Seguimiento/capacitación continua

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 46: Proyecto "Controles de Alcoholemia."

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa 1: Control.
	Programa 2: De componente de seguridad interna y externa.
	Estrategia: Implementar sistemas de atención al ciudadano y dar respuesta inmediata al tráfico vehicular.
	Estrategia 2: Reducir la vulnerabilidad de la población con la incorporación de la gestión de riesgo y seguridad integral.
	Proyecto: Controles de Alcoholemia.
Antecedentes:	Conducir bajo los efectos del alcohol, retarda la capacidad de respuesta ante un evento de tránsito, constituye la tercera causa más frecuente de los siniestros de tránsito, en nuestro país representando en porcentaje promedio el 10%. Conducir en estado de embriaguez aumenta la probabilidad de ocurrencia de siniestros de tránsito, así como la gravedad de los traumatismos.
Objetivo:	Efectuar controles de alcohómetros fijos en terminales, peajes y móviles sobre la vía, en puntos días y horas estratégicas, por medio de alcohómetros portátiles y estáticos, con el fin de reducir el número de siniestros de tránsito por esta causa creando una conciencia de control permanente en los conductores.
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP

Institución apoyo:	CTE, PPNN, IMBABUS, ANT
Productos requeridos:	Alcochecks
Evaluación posterior:	No. de detenidos por esta contravención (Por mes),
Indicador de gestión:	No. de siniestros por esta causa mensual.
Meta fijada:	% reducción de los siniestros y % reducción de detenciones por esta contravención durante los controles.
Línea base:	Se parte de estadística de siniestros y contravenciones
Presupuesto:	Alcochecks (\$12.000)
Permite ingresos	Sí
Inicio:	2024 - 2025
Actividades clave:	Adquisición de Equipos Fijos y móviles.
	Instalación y operación
	Evaluación de resultados

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 47: Proyecto "Controles a Peatones y Ciclistas".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa 1: Control.
	Programa 2: De componente de seguridad interna y externa.
	Estrategia: Implementar sistemas de atención al ciudadano y dar respuesta inmediata al tráfico vehicular.
	Estrategia 2: Reducir la vulnerabilidad de la población con la incorporación de la gestión de riesgo y seguridad integral.
	Proyecto: Controles a Peatones y Ciclistas.
Antecedentes:	El COPI establece responsabilidades para los peatones y ciclistas que no respetan la ley, ellos están expuestos y sujetos a la sanción en el caso de cometer infracciones de tránsito, pero en la actualidad no se sanciona debido a que en el reglamento no consta un procedimiento tipo para infraccionar al peatón, tomando en cuenta que en muchos casos es el responsable del mismo.
Objetivo:	Sancionar con contravenciones de tránsito a los peatones y ciclistas que cometen contravenciones estipuladas en el COIP.
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	CTE, PPNN, ANT
Productos requeridos:	Ninguno
Evaluación posterior:	No. de contravenciones emitidas a peatones y a ciclistas
Indicador de gestión:	No. de siniestros tipo atropello mensual y No. de siniestros tipo arrollamiento mensual.
Meta fijada:	% reducción de los siniestros tipo atropello y arrollamiento.
Línea base:	Se parte de estadística de siniestros y contravenciones
Presupuesto:	ninguno
Permite ingresos	Sí
Inicio:	2025
Actividades clave:	Emitir una ordenanza en la cual se determine el procedimiento de aplicación de sanciones y cobro de multas.
	Operación y Ejecución.
	Evaluación de resultados

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 48: Proyecto "Centro de Mediación".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa 1: Control.
	Programa 2: De componente de seguridad interna y externa.
	Estrategia: Implementar sistemas de atención al ciudadano y dar respuesta inmediata al tráfico vehicular.
	Estrategia 2: Reducir la vulnerabilidad de la población con la incorporación de la gestión de riesgo y seguridad integral.
	Proyecto: Centro de Mediación.

Antecedentes:	Actualmente no se cuenta con un centro de resolución de conflictos en materia de transporte terrestre y tránsito, por lo que los usuarios en la mayoría de los casos, deben buscar centros de mediación externos lo que ocasiona un excedente de gastos en la ciudadanía.
Objetivo:	Con la creación del centro de mediación, se pretende brindar al usuario las soluciones pertinentes a los inconvenientes que se tienen en materia de transporte y tránsito
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	Ninguna
Productos requeridos:	Ninguno
Evaluación posterior:	Número de atenciones (mediaciones realizadas)
Indicador de gestión:	Número de atenciones por tipología de siniestro.
Meta fijada:	% de atenciones internas versus atenciones externas
Línea base:	Se parte de estadística de siniestros y contravenciones
Presupuesto:	\$3.000,00
Permite ingresos	Sí
Inicio:	2025
Actividades clave:	Adecuar el espacio donde se ubicará el Centro de Mediación.
	Operación y Ejecución.
	Evaluación de resultados

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 49: Proyecto "Planes de Manejo de Tránsito".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa: Implementar sistemas de atención al ciudadano y dar respuesta inmediata al tráfico vehicular.
	Estrategia: Control
	Proyecto: Planes de Manejo de Tránsito
Antecedentes:	Los Planes de manejo o control de tránsito PCT son instructivos preprogramados de gerenciamiento de tránsito que permiten implementar medidas circulatorias ante eventos repetitivos que se producen en el tránsito sin necesidad de estar improvisando en cada momento.
Objetivo:	Dotar a la EP de Movilidad de un conjunto de PCT de aquellos eventos repetitivos como cierre de vías, operaciones de vías, cambios de sentido, desastres naturales, siniestros de tránsito y otros a definirse
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	ANT, MTOP, CTE, PPNN
Productos requeridos:	Manual de PCT
Evaluación posterior:	Evaluación del funcionamiento de los PCT
Indicador de gestión:	Número de PCT desarrollados
Meta fijada:	Tener al menos 10 PCT en dos años
Línea base:	Ninguno
Presupuesto:	Consultoría para la elaboración del manual (\$15.000)
Permite ingresos	Sí en algunos casos como obras, cierre de vías, competencias deportivas y otros
Inicio:	2025
Actividades clave:	Definición de eventos
	Contratación
	Operación

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 50: Proyecto "Mejora del Estacionamiento Regulado".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa: Implementar sistemas de atención al ciudadano y dar respuesta inmediata al tráfico vehicular.
	Estrategia: Mejora de la circulación vial y gestión de la congestión
	Proyecto: Mejora del Estacionamiento Regulado
Antecedentes:	Manta cuenta con un sistema de estacionamiento regulado que debe ser mejorado en el marco de la reducción del personal y la inclusión de sistemas de gestión más directos y eficientes.
Objetivo:	Mejorar el sistema de estacionamiento regulado, rotativo y Tarifado del centro del cantón y otras zonas para democratizar el uso del espacio de parqueo. Además, establecer un sistema de retiro de vehículos con grúas en toda la jurisdicción.
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local, centro del cantón. Grúas en el cantón
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	No aplica
Productos requeridos:	Sistema tecnológico de control. Señalización vial.
Evaluación posterior:	Niveles de ordenamiento y congestión vehicular.
Indicador de gestión:	Ingresos anuales, plazas disponibles y ocupadas
Meta fijada:	Mejorar el Estacionamiento Regulado en el año 2025
Línea base:	No aplica
Presupuesto:	Aproximadamente \$70.000 para el SER y de \$40.000 para la operación con grúas
Permite ingresos	Sí
Inicio:	2025-2026
Actividades clave:	Estudio técnico-tecnológico
	Capacitación al personal
	Mejora de la operación

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 51: Proyecto "Fortalecimiento Institucional".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa: Implementar sistemas de atención al ciudadano y dar respuesta inmediata al tráfico vehicular.
	Estrategia: Mejora de la circulación vial y gestión de la congestión
	Proyecto: Fortalecimiento Institucional.
Antecedentes:	El mayor problema que enfrentan los GADs al afrontar las competencias de Movilidad es encontrar profesionales y técnicos capacitados en las áreas mencionadas, es por ello que se plantea un programa de fortalecimiento y creación de capacidades internas en los MOVILIDAD MANTA-EP para que puedan administrar esta competencia con eficiencia y conocimiento técnico.
Objetivo:	Brindar el marco de capacitación, experiencias y trabajos de campo para que el equipo humano de la EP de Movilidad pueda desempeñar de la mejor manera la competencia de Movilidad
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	ANT, MTOP, FONSAT, CTE
Productos requeridos:	Contratación de cursos de formación en diversas materias de la Movilidad: semaforización, demarcación, ingeniería de tránsito, gerenciamiento de transporte, seguridad vial, auditorías de seguridad vial, diseño de guardavías, señalización temporal de vías y otros. Además, contratar una asesoría permanente de expertos.
Evaluación posterior:	Nivel de desempeño de técnicos
Indicador de gestión:	Cursos realizados y horas de formación
Meta fijada:	Capacitar al personal técnico de manera adecuada
Línea base:	Ninguno
Presupuesto:	Dotar anualmente de \$15,000 para formación externa
Permite ingresos	No
Inicio:	2026
Actividades clave:	Definición de necesidades y creación de un programa

Ejecución del mismo

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 52: Proyecto " Facilitación para la transportación pesada".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa: Mejora de la infraestructura propia y pública asociada al transporte.
	Estrategia: Mejora de la infraestructura asociada al transporte.
	Proyecto: Facilitación para la transportación pesada.
Antecedentes:	Actualmente parte de la transportación pesada ingresa a la zona urbana consolidada se estacionan a diario sobre las vías estatales del cantón en búsqueda de servicios, como alimentación, descanso y ocio. Esta situación deriva en problemas de inseguridad vial, mala imagen y estrechamiento de la capacidad vial. Es por ello que se plantea un proyecto de implantación de un estacionamiento o incluso de un centro de transferencia de carga para vehículos pesados previo a su ingreso a la ciudad, y dotado de todos los servicios requeridos por este colectivo, aseos, patio de comidas, servicios comerciales y hasta hotel.
Objetivo:	Desarrollar un proyecto de estacionamientos y de central de distribución de carga creando primero una ordenanza de acompañamiento, restricción de ingreso para su cumplimiento que permitan ordenar el tráfico vehicular pesado en el cantón y minimizar las situaciones de riesgo en el cantón.
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	ANT, DNCTTSV
Productos requeridos:	Estudio de estacionamiento, de central de distribución a nivel de factibilidad y diseños definitivos con su modelo de gestión.
Evaluación posterior:	Análisis de la accidentología vial de siniestros por choques, estrellamientos y atropellos, y revisión de la capacidad vial. Reducción de vehículos pesados dentro del perímetro urbano.
Indicador de gestión:	Parqueaderos implementados, número de usuarios/día, ingresos
Meta fijada:	En dos años tener listos al menos dos estacionamientos.
Línea base:	Nada existe
Presupuesto:	Estimado \$150.000 por estacionamiento, o de 3 millones para la central de distribución
Permite ingresos	Por el pago del ingreso, servicios y las concesiones (alquileres) de los puestos instalados.
Inicio:	2026
Actividades clave:	Estudios Contratación Instalación Operación

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 53: Proyecto "Implementación del Centro Integral Gestión de la Movilidad de Manta CIGM".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa: Mejora de la infraestructura propia y pública asociada al transporte.
	Estrategia: Mejora de la infraestructura asociada al transporte.
	Proyecto: Implementación del Centro Integral Gestión de la Movilidad de Manta CIGM
Antecedentes:	La actividad de gestión y administración de la Movilidad requiere de infraestructuras adecuadas y acordes a las crecientes necesidades que demanda la ciudadanía en cuanto a atención cálida, eficiente y eficaz. Es por ello que se requiere de una infraestructura que albergue todos los servicios ofrecidos y por ofrecer, al personal requerido y todo ello en condiciones ideales de atención y formación.
Objetivo:	Desarrollar un proyecto constructivo para crear un centro integrado de movilidad cantonal o regional que permita aglutinar en un punto todas las infraestructuras de servicio y atención al usuario como matriculación, gestión y estudios, bodegas, talleres, control operativo, semaforización, rescate, centros de detención y retención, parque vial y otros servicios.
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	ANT, DNCTTSV, MTOP
Productos requeridos:	Estudio constructivo

Evaluación posterior:	Percepción de servicio y eficiencia en el mismo.
Indicador de gestión:	Parqueaderos implementados, número de usuarios/días atendidos
Meta fijada:	En un año tener la primera fase y en dos más completar la instalación completamente
Línea base:	Nada existe
Presupuesto:	Estimado \$5.000.000
Permite ingresos	Por el pago de servicios y las concesiones (alquileres) de los puestos instalados.
Inicio:	2026-2027
Actividades clave:	Estudios
	Contratación
	Instalación
	Operación

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 54: Proyecto "Ciclovías y otros Medios de Transporte Sostenible".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa: Utilización de energías renovables para la movilidad y sustentables.
	Estrategia: Orientar la gestión de la movilidad hacia la prevención, monitoreo y remediación de los impactos ambientales.
	Proyecto: Ciclovías y otros medios de transporte sostenible.
Antecedentes:	La utilización del transporte autopropulsado humano o eléctrico son los puntos de partida de este proyecto, así como los proyectos que otras ciudades ya han implementado en este concepto
Objetivo:	Brindar el marco adecuado e implementar proyectos de transporte sostenible
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	ANT, MIPRO, MCPEC, MTOP
Productos requeridos:	A definirse (construcción de ciclovías, Bici pública, Restricciones vehiculares, zonas exclusivas peatonales, etc.)
Evaluación posterior:	Cálculo de Tn de CO2 emitidas
Indicador de gestión:	Proyectos implementados
Meta fijada:	Implementación de 3 proyectos, uno por año
Línea base:	Cálculo de Tn de CO2 emitidas
Presupuesto:	A definirse
Permite ingresos	En algunos casos (bici pública)
Inicio:	2025
Actividades clave:	Estudios
	Construcción o adecuación
	Implementación
	Operación

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 55: Proyecto "Mejora de los combustibles en la transportación (matriz energética)".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa: Utilización de energías renovables para la movilidad y sustentables.
	Estrategia: Orientar la gestión de la movilidad hacia la prevención, monitoreo y remediación de los impactos ambientales.
	Proyecto: Mejora de los combustibles en la transportación (matriz energética)
Antecedentes:	El cambio en la matriz energética, la búsqueda de combustibles limpios, la utilización de energías alternativas y el uso del transporte limpios son los puntos de partida de este proyecto
Objetivo:	Brindar el marco adecuado e implementar proyectos de transporte sostenible
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	ANT, MIPRO, MCPEC, MTOP

Productos requeridos:	A definirse (cambio hacia GLP del transporte comercial, urbano, carriles exclusivos, celdas de hidrógeno, etc.)
Evaluación posterior:	Cálculo de Tn de CO2 emitidas
Indicador de gestión:	Proyectos implementados
Meta fijada:	Implementación de 1 proyecto, uno por año
Línea base:	Cálculo de Tn de CO2 emitidas
Presupuesto:	A definirse
Permite ingresos	En algunos casos
Inicio:	2026
Actividades clave:	Estudios Construcción o adecuación Implementación Operación

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 56: Proyecto "Monitoreo, seguimiento y control tecnológico".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa 1: De componente de seguridad interna y externa. Programa 2: Tecnología ITS. Estrategia 1: Reducir la vulnerabilidad de la población con la incorporación de la gestión de riesgo y seguridad integral. Estrategia 2: Orientar el desarrollo de una plataforma ITS. Proyecto: Monitoreo, seguimiento y control tecnológico
Antecedentes:	La gestión del tránsito se ha convertido en los países desarrollados como una importante herramienta para la disminución de la siniestralidad al informar de forma oportuna y en tiempo real a los usuarios de los niveles de operación de las vías y así ellos poder tomar decisiones sobre desvíos, accesos y otras actividades. Relacionado con ello las autoridades pueden monitorear el estado de la circulación vial y tomar decisiones gerenciales modificando los dispositivos de control del tránsito, control de rutas, frecuencias, lucha contra la informalidad y la inseguridad.
Objetivo:	Implementar un centro de Comando, Control, Comunicaciones e Información, para el monitoreo, control, gerenciamiento y toma de decisiones sobre tránsito. Además, se incorporaría un sistema de control de flotas, ya se con el equipamiento que disponen las cooperativas de transporte urbano de la ciudad o con equipamiento propio que permita monitorear las rutas, frecuencias y alarmas que pudieran suscitarse en el servicio de transporte masivo/colectivo, taxi y camionetas. Este sistema permitiría controlar que el servicio de taxi se preste en la jurisdicción cantonal
Duración:	Indefinido
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	MTOP, ANT, CTE, PPNN, ECU911, MCSIE y DNCTSV
Productos requeridos:	Centro Integrado de Gestión de la Movilidad y control de flotas
Evaluación posterior:	% de avance del proyecto según especificación del estudio
Indicador de gestión:	% de avance del proyecto según especificación del estudio control de una ciudad mediana: por intersecciones, y cámaras, por Kms de vías urbana. Control de transporte público, aforos vehiculares, paneles de información variable. Flota implementada y controlada
Meta fijada:	100% cubrimiento de la red urbana de tránsito
Línea base:	Ninguna
Presupuesto:	Depende de estudios (\$30.000) completo
Permite ingresos	Sí
Inicio:	2026
Actividades clave:	Estudio de prefactibilidad Aprobación Proyecto Desarrollo tecnológico Implementación proyecto piloto, instalación GPS Operación piloto Implementación, instalación GPS

Operación

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 57: Proyecto "Regular la Micromovilidad Eléctrica".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa: De componente de seguridad interna y externa. Estrategia: Reducir la vulnerabilidad de la población con la incorporación de la gestión de riesgo y seguridad integral. Proyecto: Regular la Micromovilidad Eléctrica.
Antecedentes:	La gestión del tránsito se ha convertido en los países desarrollados como una importante herramienta para la disminución de la siniestralidad al informar de forma oportuna y en tiempo real a los usuarios de los niveles de operación de las vías y así ellos poder tomar decisiones sobre desvíos, accesos y otras actividades. Relacionado con ello las autoridades pueden monitorear el estado de la circulación vial y tomar decisiones gerenciales modificando los dispositivos de control del tránsito, control de rutas, frecuencias, lucha contra la informalidad y la inseguridad.
Objetivo:	Regular la circulación de la micromovilidad eléctrica mediante la entrega de permisos de circulación y licencias.
Duración:	Indefinido
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	Ninguna
Productos requeridos:	Ordenanza de Micromovilidad.
Evaluación posterior:	A definirse
Indicador de gestión:	% de vehículos de micromovilidad regulados
Meta fijada:	100% de vehículos de micromovilidad que circulen dentro de Manta regulados.
Línea base:	Ninguna
Presupuesto:	A definirse
Permite ingresos	Sí
Inicio:	2025
Actividades clave:	Aprobación de Ordenanza de Micromovilidad.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 58: Proyecto "ASV urbano y análisis acústico".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa 1: Programa de seguridad de la Movilidad. Estrategia 1: Reducir la vulnerabilidad de la población con la incorporación de la gestión de riesgo y seguridad integral. Proyecto: ASV urbano y análisis acústico.
Antecedentes:	La siniestralidad vial tiene una alta relación con el estado y las condiciones geométricas de las vías, es por ello que se recomienda la práctica de auditorías para detectar elementos de alto riesgo que puedan ser corregidos en pro de la seguridad. También se incluyen los análisis y modelos acústicos urbanos
Objetivo:	Realizar técnicas de Auditorías de Seguridad Vial para tomar las medidas técnicas preventivas sobre la infraestructura de transporte, que permita a los vehículos y peatones transitar con elevados estándares de eficiencia y seguridad. Obtener el mapa acústico de la ciudad de Manta
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	CTE, DNCTSV y MTOP
Productos requeridos:	Auditorías de seguridad vial en vías en estudio, diseño, construcción y operación. Estudio acústico urbano
Evaluación posterior:	Revisión de la siniestralidad y análisis acústico
Indicador de gestión:	No. de ASV, No. de puntos o tramos intervenidos por año. Mapa de ruido
Meta fijada:	% de aumento de ASV, % de puntos o tramos intervenidos. Zona cubierta acústicamente
Línea base:	Ninguna
Presupuesto:	Depende de estudios (\$20.000) anuales
Permite ingresos	No

Inicio:	2025
Actividades clave:	Realización de ASVs y Análisis Acústico
	Intervención de puntos críticos y tramos inseguros.
	Evaluación de resultados

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 59: Proyecto "Capacitación".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa 1: Programa de seguridad de la Movilidad. Estrategia 1: Reducir la vulnerabilidad de la población con la incorporación de la gestión de riesgo y seguridad integral. Proyecto: Capacitación
Antecedentes:	Las bases para tener en el futuro un país culto en materia de tránsito parte desde la educación en materia de tránsito a la población más vulnerable, que incluye a los más pequeños y a los adultos mayores, constituyendo la educación vial un pilar importante para crear un país más seguro en el aspecto del tránsito. Actualmente la educación vial es un eje transversal y optativo en los centros de educación por lo cual muchos niños, niñas y adolescentes llegan a conducir un vehículo sin tener los suficientes conocimientos poniendo en riesgo su vida y la de los usuarios de las vías. O con el envejecimiento de la población y el aumento de la esperanza de vida las ciudades se están poblando de muchos mayores que empiezan a tener problemas de pérdida de Movilidad, reflejos y sentidos y se convierten en ciudadanos de alto riesgo para transitar como peatones y/o conductores en nuestras vías. Es por ello que se deben crear programas y ciclos de capacitación permanente para estos colectivos vulnerables.
Objetivo:	Educar sobre materias de tránsito en escuelas, colegios y universidades, así como a los colectivos de mayores de la tercera edad, por medio del personal de educación vial y especializado en este aspecto a fin de tener un país más seguro y culto en materia de tránsito.
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	Ministerio de Educación, Medios de comunicación.
Productos requeridos:	Material educativo y didáctico
Evaluación posterior:	No. de niños, niñas y adolescentes capacitados - No. De adultos mayores capacitados - No. de ciclos ejecutados
Indicador de gestión:	Evaluación trimestral de conocimientos.
Meta fijada:	% niños, niñas y adolescentes capacitadas, % de adultos mayores capacitados
Línea base:	No existe
Presupuesto:	Interno
Permite ingresos	Sí
Inicio:	2024
Actividades clave:	Preparar personal suficiente
	Adquisiciones de materiales lúdicos de capacitación, parques viales móviles o fijos, material audiovisual, etc.
	Ejecución de Proyectos
	Evaluación de resultados

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 60: Proyecto "Complejos viales de educación y prevención".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa: Programa de seguridad de la Movilidad. Estrategia: Reducir la vulnerabilidad de la población con la incorporación de la gestión de riesgo y seguridad integral. Proyecto: Complejos viales de educación y prevención.
Antecedentes:	En Manta hay un parque de educación vial itinerante y ninguno fijo, para desarrollo de los aprendizajes de circulación vial, este número es insuficiente para la formación y reforzamiento de la misma por intermedio de materiales impresos.

Objetivo:	Que la EP de Movilidad comenzará operando el parque itinerante y luego el complejo fijo de educación vial.
Duración:	Indefinido
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	Ministerio de Educación, ANT
Productos requeridos:	Complejo de educación vial y parque itinerante de educación vial
Evaluación posterior:	Número de instalaciones o parques
Indicador de gestión:	No. de personas capacitadas en el complejo semestral.
Meta fijada:	Itinerante al menos 10.000 infantes por semestre capacitados (para el fijo el valor lo fijará posteriormente la EP de Movilidad en base a la capacidad del complejo),
Línea base:	Un parque itinerante, cero capacitados
Presupuesto:	Parque itinerante (\$25.000) - operación anual (\$30.000). Parque fijo (\$300.000) - Operación anual (\$40.000)
Permite ingresos	Sí, podría ser en el parque fijo directos o auspicios
Inicio:	2025 itinerante y 2027 fijo
Actividades clave:	Adquisición - capacitación Convenios de cooperación Proyectos de construcción Ejecución de los complejos Evaluación de resultados

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 61: Proyecto "Equipamiento especializado."

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa: Programa de seguridad de la Movilidad. Estrategia: Reducir la vulnerabilidad de la población con la incorporación de la gestión de riesgo y seguridad integral. Proyecto: Equipamiento especializado.
Antecedentes:	Además de prevenir la ocurrencia de siniestros de tránsito es importante e imprescindible estar preparado para rescatar a las víctimas que en muchas ocasiones producto del siniestro quedan atrapados entre los fierros y carrocerías por tal motivo es necesario contar con las herramientas necesarias para cumplir con este fin a nivel nacional, así como vehículos para traslado urgente y apropiado de heridos.
Objetivo:	Adquirir equipos de rescate para los cuerpos de bomberos de los MOVILIDAD MANTA-EP a fin de tener personal y equipos técnicos preparados para brindar apoyo inmediato en caso de siniestros; así como los equipos de rescate cortadoras, cizallas, extensores, compresores, etc. a fin de rescatar a las víctimas optima y efectivamente.
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local, regional
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	Organismos de Rescate cantonales, bomberos, CACT
Productos requeridos:	Equipos de rescate, y de señalización temporal
Evaluación posterior:	No. de equipos y vehículos adquiridos para emergencias.
Indicador de gestión:	Tiempo de respuesta de atención a los siniestros.
Meta fijada:	Disminución del tiempo de respuesta de atención a los siniestros.
Línea base:	No existe
Presupuesto:	Inversión 2025 (\$3.000), 2026 (\$20.000) y 2027 (\$40.000)
Permite ingresos	No
Inicio:	2025 señalización temporal, 2026 y 2027 de rescate
Actividades clave:	Análisis de necesidades Adquirir los equipos y vehículos Entrenamiento Ejecución del Proyecto Evaluación de resultados

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 62: Proyecto "Estudio de accidentología".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa: Programa de seguridad de la Movilidad. Estrategia: Reducir la vulnerabilidad de la población con la incorporación de la gestión de riesgo y seguridad integral. Proyecto: Estudio de accidentología.
Antecedentes:	La búsqueda de las causales que originan los siniestros de tránsito es una de los principales enfoques para su solución, es el que hemos denominado sistemático y es el origen de este programa que trata de mapear los siniestros para ver frecuencias de ocurrencia y buscar las causas que los originan en esos puntos si es que tienen relación espacio o con el entorno circundante.
Objetivo:	Ubicar los puntos de siniestralidad, tanto fatal (mortalidad) como lesividad (morbilidad), así como la determinación de puntos negros (tres fallecidos en un año en el mismo punto) o de hot spots (puntos de alta siniestralidad no fatal).
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	ANT, CTE, DNCTSV y MTOP
Productos requeridos:	Mapa de puntos de siniestros con la información asociada al punto.
Evaluación posterior:	Revisión de la siniestralidad y análisis acústico
Indicador de gestión:	No. de puntos relevados anual, No. de puntos estudiados anual y No. Intervenidos anual.
Meta fijada:	% de puntos sobre el total de siniestros mapeados. % de puntos intervenidos sobre el total de siniestros.
Línea base:	No existe esta práctica.
Presupuesto:	No requiere adicional
Permite ingresos	No
Inicio:	2025-2026
Actividades clave:	Identificación de puntos negros Identificación de hot spots. Realización de la geodatabase Intervención de puntos. Evaluación de resultados

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 63: Proyecto "Concienciación".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa: Programa de seguridad de la Movilidad. Estrategia: Reducir la vulnerabilidad de la población con la incorporación de la gestión de riesgo y seguridad integral. Proyecto: Concienciación.
Antecedentes:	Los traumatismos causados por el tránsito constituyen un problema importante de salud pública considerando el costo social que le representa al estado y el inmenso dolor y pérdidas materiales que los siniestros originan, por lo tanto, es importante llegar a la conciencia de los actores del sistema vial, con el fin de impactar en las personas por medio de la reducción de siniestros de tránsito y en particular de muertes ocurridas por este hecho. Lo importante es que la EP de Movilidad pueda tener una campaña de prevención propia que lo identifique dentro de su actuar municipal.
Objetivo:	Crear una campaña propia, un logo o una mascota, a través de eventos sociales y distintas actividades intensivas, con el fin de llegar a la conciencia de más ciudadanos ecuatorianos obteniendo un país más culto en materia de tránsito evidenciado por la disminución de siniestros de tránsito y por ende de muertes a causa de este fatal suceso.
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	Medios de comunicación, artistas, conductores autoridades locales.
Productos requeridos:	campana a través de Trípticos, Afiches, camisetas.
Evaluación posterior:	Análisis de impacto de las campañas realizadas. Seguimiento de la siniestralidad
Indicador de gestión:	No de víctimas fatales anual y No de siniestros anual.
Meta fijada:	% en reducción de víctimas fatales y % de reducción de siniestros.

Línea base:	Se parte desde el año en el que se imparte las campañas.
Presupuesto:	No requiere, hay que buscar auspicios
Permite ingresos	No
Inicio:	2025
Actividades clave:	Creación por las autoridades locales
	Buscar apoyo de diversas instituciones y personajes.
	Ejecución de Proyectos
	Evaluación de resultados

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 64: Proyecto "Simulador de Conducción".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa: Programa de seguridad de la Movilidad. Estrategia: Reducir la vulnerabilidad de la población con la incorporación de la gestión de riesgo y seguridad integral. Proyecto: Simulador de Conducción
Antecedentes:	No se cuenta con un simulador de conducción.
Objetivo:	Capacitar en Educación Vial a la población en general y realizar pruebas de manejo en el simulador de conducción, para que sepan transitar en la vía pública con mayor seguridad ya sea como peatones, pasajeros o conductores; así mismo, articular esfuerzos del sector público, privado y la sociedad civil, en la ejecución de acciones de protección y seguridad para los usuarios que se movilizan por el sistema de tránsito nacional, de tal forma que se reduzca el número de personas fallecidas por siniestros de tránsito.
Duración:	Indefinido
Alcance:	Nacional
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	Ninguna
Productos requeridos:	Plan de Educación Vial
Evaluación posterior:	Informe de Evaluación de conocimientos post capacitaciones
Indicador de gestión:	Número de capacitaciones – número de personas capacitadas.
Meta fijada:	Capacitar a todas las unidades educativas de la ciudad, instituciones, cooperativas y compañías de transporte, entre otros.
Línea base:	Syllabus de Educación Vial.
Presupuesto:	\$ 5.000,00
Permite ingresos	No
Inicio:	2024
Actividades clave:	Elaboración del Plan de Educación Vial Aprobación del Plan de Educación Vial Puesta en marcha del Plan de Educación Vial Evaluación y Seguimiento del Plan de Educación Vial.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 65: Proyecto "Plan de Educación Vial".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa: Desarrollo, implementación y socialización del Plan de Educación Vial. Estrategia: Elaborar el Plan de Educación y Vial. Proyecto: Plan de Educación Vial
Antecedentes:	No se cuenta con el Plan de Educación Vial aprobado.
Objetivo:	Capacitar en Educación Vial a la población en general para que sepan transitar en la vía pública con mayor seguridad ya sea como peatones, pasajeros o conductores; así mismo, articular esfuerzos del sector público, privado y la sociedad civil, en la ejecución de acciones de protección y seguridad para los usuarios que se movilizan por el sistema de tránsito nacional, de tal forma que se reduzca el número de personas fallecidas por siniestros de tránsito.
Duración:	Actualización anual
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP

Institución apoyo:	ANT, ULEAM, Otras instituciones de Transporte.
Productos requeridos:	Plan de Educación desde Inicial Elemental hasta Bachillerato
Evaluación posterior:	Informe de Evaluación de conocimientos post capacitaciones
Indicador de gestión:	Número de capacitaciones – número de personas capacitadas.
Meta fijada:	Capacitar a todas las unidades educativas de la ciudad, instituciones, cooperativas y compañías de transporte, entre otros.
Línea base:	Syllabus de Educación Vial.
Presupuesto:	\$-
Permite ingresos	No
Inicio:	2024
Actividades clave:	Elaboración del Plan de Educación Vial Aprobación del Plan de Educación Vial Puesta en marcha del Plan de Educación Vial Evaluación y Seguimiento del Plan de Educación Vial.

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Tabla 66: Proyecto "Implementación de Sistemas ITS".

Proceso: Movilidad Sostenible	Programa: Tecnología ITS. Estrategia: Orientar el desarrollo de una plataforma ITS. Proyecto: Implementación de sistemas ITS.
Antecedentes:	En la parte final del documento se detallan el conjunto de sistemas y aplicativos tecnológicos que se enmarcan en estas tecnologías por lo que es necesario profundizar en ella por los beneficios que conlleva.
Objetivo:	Red de información, mejorar la gestión, el control y el acceso a la información
Duración:	Indefinida
Alcance:	Local
Institución líder:	MOVILIDAD MANTA-EP
Institución apoyo:	ANT, MINTEL
Productos requeridos:	Terminales de información, red de comunicaciones y central de despacho en el control de flotas (ver listado de aplicativos)
Evaluación posterior:	Número de proyectos, sistemas o aplicativos implementados
Indicador de gestión:	A definirse
Meta fijada:	En dos años se debería implementar
Línea base:	Nada existe
Presupuesto:	Estimado \$1.000 por paradero
Permite ingresos	Por medio de publicidad
Inicio:	2026
Actividades clave:	Estudios de factibilidad Contratación/convenios Instalación Operación

Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Adicionalmente, MOVILIDAD DE MANTA – EP, tiene dos proyectos en los cuales, no tiene competencia, sin embargo, es un participante activo, los cuales se detalla a continuación:

- Proyecto "Sitios Seguros".
- Proyecto "Centro de monitoreo para la seguridad ciudadana y otros proyectos".

Muchos de los proyectos listados se los realizará por medio de la capacidad asociativa de MOVILIDAD DE MANTA - EP al buscar y colaborar con socios estratégicos. En relación a los

proyectos normativos, los estudios de tránsito y transporte terrestre, MOVILIDAD DE MANTA – EP tiene pensado hacer los siguientes:

- Actualización del Plan de Movilidad Sostenible, entregado en el 2019.
- Realización de los Planes maestros o directores (Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial).
- Estudio de fijación de tarifas del servicio público urbano de pasajeros.
- Diagnóstico y replanteamiento del sistema de semaforización vial del cantón, hacia un sistema centralizado.
- Estudio de necesidad (Oferta y Demanda) para el servicio de transporte comercial en taxi convencional y ejecutivo (solo para los cupos revertidos).
- Estudio de necesidad (Oferta y Demanda) para el servicio de transporte comercial de carga liviana.
- Estudio de necesidad (Oferta y Demanda) para el servicio de transporte comercial escolar e institucional.
- Estudio de necesidad (Oferta y Demanda) para el servicio de transporte comercial en tricótomos.
- Estudio de necesidad (Oferta y Demanda) para el servicio de transporte comercial alternativo comunitario rural excepcional.
- Estudios de modelización y contaminación acústica.
- Análisis de Ciclovías, ciclorrutas y bicicletas pública.
- Estudios pormenorizados Auditorias de Seguridad, ASV, urbanas y rurales.
- Certificaciones de la Revisión Técnica Vehicular y la Terminal Terrestre “Luis Valdiviezo Morán”.
- Centro de Información de Tránsito, o sala de monitoreo de la movilidad.
- Proyecto de cámaras de Control de la Informalidad.
- Centro de retención de infractores viales.
- Escuela de Formación de Agentes Civiles de Tránsito.
- Mejora de la Terminal Terrestre “Luis Valdiviezo Morán”.
- Escuela de Microvilidad.
- Fábrica de Placas.
- Entrega de Liciencias de conducción.
- APP para la Revisión Técnica Vehicular.
- Mini Terminales Terrestres
- Auditorio para la Terminal Terrestre “Luis Valdiviezo Morán”.
- Mejora de los arrendamientos de la Terminal Terrestre “Luis Valdiviezo Morán”.
- Recuperación cartera de la Terminal Terrestre “Luis Valdiviezo Morán”.
- Cobro del estacionamiento de la Terminal Terrestre “Luis Valdiviezo Morán”.
- Instalación de detectores de paso en rojo.
- Instalación de detectores de “giro prohibido”.
- Redacción de Ordenanzas:
- Micromovilidad. (sería una reforma porque ya hay una ordenanza).
- Incluir multas económicas ordenanza motos (reforma).
- Publicidad en medios móviles (nueva).
- Revisión Técnica Vehicular (nueva).

- Requisitos para el área de movilidad: para otorgamiento de títulos habilitantes y para estudios de impacto vial (reforma).
- Transporte excepcional alternativo rural comunitario
- RESOLUCIÓN de Alcaldía que disponga la:
 - “Obligatoriedad en los requisitos de funcionamiento, aprobación de planos o similares de contar con estudios de impacto vial, para determinadas actividades (edificaciones, lotizaciones, clínicas, mercados, parques, centros comerciales y otros)”.
 - “obligue a que todos los proyectos que requieran señalización vial cuenten con este rubro completamente financiado y que nos sean contratados a nosotros por sus contratistas municipales”.
- Incorporación o préstamo de 120 ACTs 4ª promoción.
- Instrumentos de Talento Humano.
- Implementación Plan de carrera.
- Convenios de cooperación interinstitucional y estudios a 3eros.
- Mejora de relaciones con CTS, coactiva, defensa, señalización, fuera del rango moderado.
- Documentos (informes factibilidad, manual de RTV en vía pública, ...).
- Cerramiento Agencia.
- Compra de wincha.
- Crédito al BDE.
- Repotenciación de la TT – boleterías, dormitorios
- SW:
 - Intranet Aplicativo interno para Talento Humano.
 - Intranet Aplicativo interno para Planificación.
 - Enfocados en el control de los recursos financieros (ingresos) > contratación a terceros x este año 2024 con bolsa de horas.
 - En la gestión operativa de la Terminal Terrestre > contratación a terceros por este año 2024.
 - En la emisión y control de los títulos habilitantes > a desarrollarse.
 - Aplicativo propio de matriculación > a desarrollarse.
 - Conductores FETUM.

En relación a las campañas Divulgativas de Educación Vial cabe indicar algunas otras que se podrían realizar, las cuales, consisten en la adhesión a otras campañas nacionales o regionales para la difusión intensiva de campañas de educación y seguridad vial por medio de folletos, textos, material de apoyo, entre otros, con el fin de concienciar a los usuarios de la vía.

Por ejemplo:

- Guías oficiales de conducción.
- Sistemas de Retención Infantil.
- Anuarios estadísticos.
- Documentación oficial, reglamentos gráficos.
- Publicaciones menores sobre seguridad vial y circulación.
- Guía práctica de servicios en carretero (ej.: unidades de salud, farmacias, vulcanizadoras).

Además, el cantón puede definir nuevos programas que contrarresten causas que se consideren locales; algunas de éstas podrían ser:

- Programa de formación para ciclistas, en ámbito urbano y rural.
- Programa para conductores de motocicletas y utilización de las mismas.

Dados los índices de Seguridad Vial detallados en diagnóstico cabe indicar que se debe reforzar la mejora de los mismos por medio de campañas focalizadas a estos hallazgos, y con una evaluación constante y permanente de la eficacia de las mismas. Por ejemplo, se debe mejorar la utilización del cinturón de seguridad sobre todo en los pasajeros tanto delantero y sobre todo posterior ya que el índice de uso observado aun es bajo en acompañantes y pasajeros.

Respecto a la posición de los infantes en los asientos posteriores, y sobre todo la utilización de DRI (Dispositivos de Retención Infantil). Para ello se realizará un tríptico sobre la utilización de los DRIs, ventajas y forma de seleccionar e instalar un dispositivo, que será entregado durante la matriculación vehicular.

Por otro lado, en lo que respecta al uso del casco, se hará énfasis sobre todo en el pasajero que es donde se tiene un menor indicador de uso, y la forma podría ser similar a la anterior, con folletos explicativos entregados en la matriculación, con normas para imposibilitar la venta de motocicletas en el cantón sin la entrega de dos cascos, o cosas similares.

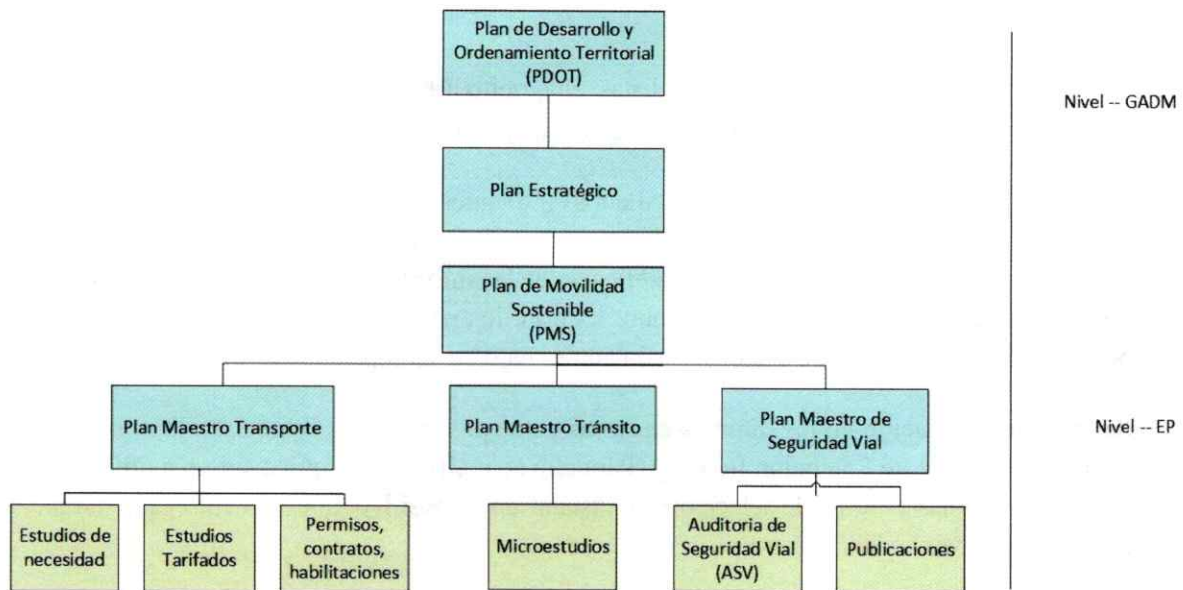
Respecto a la tecnología la EP por medio de su capacidad asociativa o adquiriendo aplicativos y sistemas deberá contar con los siguientes sistemas de control, gestión y administración de la competencia:

- Sistema de gestión del estacionamiento regulado, el estacionamiento en playas y el control de lugares de parqueo privado.
- Sistema de control de flotas de transporte comercial y público.
- Sistema de paraderos inteligentes.
- Sistema de sanciones en vía pública.
- Sistema de gerenciamiento y gestión del tráfico.
- Sistema de control centralizado y adaptativo semafórico (ya se cuenta en un gran porcentaje).
- Sistema automatizado de sanciones por exceso de velocidad.
- Sistema de control de acceso para vehículos a zonas peatonales (si se autorizan zonas peatonales).
- Sistema de gestión y administración de títulos habilitantes del transporte.
- Sistema de gestión del inventario vehicular de servicio público y comercial.
- Sistema de Revisión Técnica Vehicular, aplicativo central de la autoridad concedente.
- Supervisión al sistema de caja común y recaudo.

4.5. Jerarquización de Proyectos.

El Gráfico 11 muestra la jerarquización de los instrumentos de planificación a nivel de Gobierno Autónomo Descentralizado, y la aplicación para nuestro caso en temas de Movilidad, puesto que los demás Planes, Programas y Proyectos que realice MOVILIDAD DE MANTA – EP, parten de este Plan Estratégico Institucional.

Gráfico 11: Jerarquía Completa de Instrumentos de Planificación y Ejecución.



Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

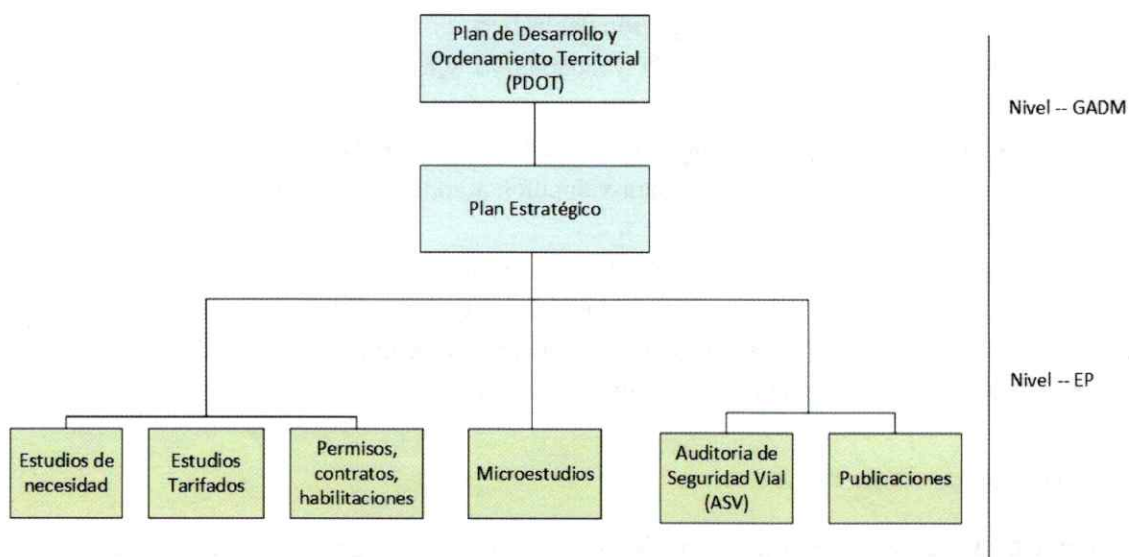
Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Nota: Los cuadros presentados en color verde pertenecen a los productos de ejecución.

Es importante mencionar que MOVILIDAD DE MANTA – EP no cuenta con algunos instrumentos de planificación, o su vigencia está por expirar, ya que la ANT considera un horizonte de 5 años máximo para este tipo de instrumentos y existe la necesidad de realizar Estudios de Necesidad y el Plan tarifado de Transporte Urbano, por ende, al pertenecer al último nivel de planificación (tarifarios y estudios de necesidad) se han anclado a este Plan Estratégico mientras se desarrollan o construyen los planes intermedios, ya que toda la planificación institucional nace de este instrumento.

Esto se puede ver en el siguiente cuadro:

Gráfico 12: Jerarquía Incompleta de Instrumentos de Planificación, Ejecución y su Anclaje.



Fuente: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Elaborado por: MOVILIDAD DE MANTA – EP.

Capítulo 5: Conclusiones y Recomendaciones.

5.1. Conclusiones.

Las conclusiones de este documento:

- Se han definido de manera consensuada y participativa con los técnicos de la unidad diecisiete (17) Políticas Públicas que abarcan toda la gestión de la misma en materia de su competencia, tanto con un horizonte cercano como a un plazo lejano; veintiocho (28) estrategias que parten desde las Políticas Públicas, treinta y tres (33) programas y cincuenta y siete (58) proyectos ejecutables por MOVILIDAD DE MANTA – EP.
- Todas las Políticas planteadas tienen una conexión directa con la Política Nacional y, o bien derivan de ella o bien la complementan, estableciendo el nexo de lo particular a lo general en busca del bien común.
- Es importante señalar que no comience con todos los programas a la vez, sino con aquellos que sean de más rápida acción y generación de resultados de acuerdo con la realidad provincial y su problemática.
- Se debe aprovechar la capacidad normativa que el cantón tiene para mejorar situaciones no atendidas o especiales de su jurisdicción, pero ésta debe ser muy bien difundida y acorde a los lineamientos de la máxima Autoridad ya que de otra forma sería un atentado a la unidad nacional y generaría fricciones innecesarias en los actores viales.
- Finalmente concluir con una reflexión, *“el presente documento, no pretende solamente ser un medio de divulgación sino, y sobre todo, provocar el debate, la concienciación, destacar la urgencia, poner énfasis en la emergencia y buscar soluciones que puedan servir para la gestión de la Movilidad”*.

5.2. Recomendaciones.

Como recomendaciones a este documento:

- La primera y más importante que los proyectos que se derivan de la ejecución de las políticas tienen que precautelar la sostenibilidad del modelo y buscar sistemas de sustentabilidad tanto ambiental como autogeneración de recursos, ya que los desafíos son muy grandes, los retos a afrontar son enormes y los recursos son y serán muy limitados si no se buscan fuentes alternas de financiación.
- Cualquier acción que se desarrolle o medida que se implemente debe considerar tanto a la generalidad y especialmente a los grupos vulnerables para que la movilidad sea un derecho común y extendido a todos los ciudadanos y no sólo a un grupo de favorecidos.
- Para desarrollar estas Políticas se debe tener un recurso humano preparado técnicamente, socialmente receptivo y muy alineado con las máximas autoridades del cantón ya que algunas de las líneas de acción planteadas tendrán costos políticos inmediatos y serán medidas no populares pero que a la larga mejorarán la movilidad y la eficiencia de la infraestructura sin grandes inversiones económicas. Hay que asumir que todo cambio conlleva una reacción y en la medida que se sea capaz de trabajar con la comunidad y explicar los alcances del cambio y sus ventajas la ciudadanía verá con satisfacción las acciones que deban tomarse siempre que estén bien fundamentadas.

5.3. Referencias.

- Finanzas, M. d. (2010). *Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas*. Quito.
- GAD Manta. (2019). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. Manta: Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Manta.
- Manta, G. (2020). *Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial*. Manta: GAD Manta.
- Navarrete, P., & Cevallos, S. (2023). *Planificación Estratégica*. Pilar, Paraguay: Editorial CID - Centro de Investigación y Desarrollo.
- Planificación, S. N. (2024). *Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial*. Quito: Secretaría Nacional de Planificación.
- Planificación, S. N. (2024). *Plan Nacional de Desarrollo 2024 - 2025*. Quito.
- Recomendaciones para el diseño del espacio vial - urbano (REDEVU) Sección 3.2. 1998
- Campos, J., de Rus, G. y Nombela, G. Antoni Bosch. (2003). *Economía del Transporte*.
- The public administration dictionary / Ralph C. Chandler, Jack C. Plano, Santa Barbara, Calif 1988
- Revista de Estudios Políticos (Nueva Época) Núm. 62. Octubre-Diciembre 1988, LAS POLÍTICAS PUBLICAS: EL SISTEMA POLÍTICO EN ACCIÓN, Francesc Pallares
- ¿Qué Es Una Política Pública?, Domingo Ruiz López, Carlos Eduardo Cadenas Ayala.
- Manual de formulación de Políticas Públicas (2008). Secretaría Nacional de Planificación Ecuador.
- CONAMA (1998). Plan de prevención y descontaminación atmosférica de la Región Metropolitana. Comisión Nacional del Medio Ambiente, Santiago (Chile).
- Gárate, Cecilia. "Expansión de redes urbanas para ciudades intermedias en Ecuador, desde el punto de vista de ingeniería". Gestión de suelo urbano. Preparación para la expansión urbana de ciudades intermedias del Ecuador. Enero de 2007, MIDUVI, Banco Mundial, PNUD-HABITAT, Banco del Estado
- Normas para la inclusión de proyectos en los Planes de Inversión Pública (SENPLADES)
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial y Su Reglamento General.
- Ley Orgánica de Empresas Públicas
- Ley Orgánica de Servicio Público
- Código Orgánico de Ordenamiento Territorial Autonomía y Descentralización
- Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones
- Ley de Régimen tributario Interno
- Ley de Modernización del Estado
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Manta. Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (2011-2031)
- Comisión Técnica Sectorial de costeo de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; Informe de costeo de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, Quito, 2012.
- Fernández Tabales A. y otros, El Concepto de cohesión territorial. Escalas de aplicación, sistemas de medición y políticas derivadas. Boletín de la A.G.E. No. 50. Universidad de Sevilla, Sevilla, 2009, pp. 159 - 160.
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Convenios suscritos para la transferencia de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el marco del proceso de descentralización anterior a la Constitución del 2008 y al COOTAD emitido en el año 2010, Quito,
- Thomson, I., & Bull, A., La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales en Revista de la CEPAL 76, 2002, pp. 109-121

5.4. Siglas o Acrónimos.

AME	Asociación de Municipales Ecuatorianas
ANT	Agencia Nacional de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial
ASV	Auditoría de Seguridad Vial
CACT	Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito
CAN	Comunidad Andina de Naciones
CIGM	Centro Integrado de Gestión de la Movilidad
CNC	Consejo Nacional de Competencias
CNTTT	Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre
CNTTTSV	Comisión Nacional de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial
COOTAD	Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización
CRCV	Centro de Revisión y Control Vehicular
CTE	Comisión de Tránsito del Ecuador
DNCTSV	Dirección Nacional de Control del Tránsito y la Seguridad Vial
GAD	Gobierno Autónomo Descentralizado/ Gobiernos Autónomos Descentralizados
INEC	Instituto Nacional de Estadísticas y Censos
INEN	Instituto Ecuatoriano de Normalización
ITS	Intelligent Transportation System o Sistemas Inteligentes de Transporte
LoS	Level of Service, o nivel de servicio de una infraestructura o prestación
LOTTTSV	Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
PMS	Plan de Movilidad Sustentable
POA	Presupuesto Operativo Anual
PPO	Permiso de Operación del Transporte Público
RTV	Revisión Técnica Vehicular
SENPLADES	Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo
SER	Sistema de Estacionamiento Regulado
SRI	Servicio de Rentas Internas
TIC	Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
TT	Terminal Terrestre
TTTSV	Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial

5.5. Glosario de Términos.



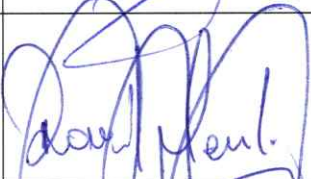
Accesibilidad:	Grado de acceso de las personas a la utilización del uso en el servicio del transporte, su infraestructura o medio de comunicación.
Accidentología vial	Rama del saber que versa sobre la siniestralidad en vías
Adelantar:	Maniobra mediante la cual un vehículo se sitúa delante de otro que lo antecede, utilizando el carril de la izquierda a su posición, salvo excepciones.
Alcoholemia:	Examen o prueba para detectar presencia de alcohol en la sangre de una persona. (Dopaje étílico).
ASV:	Procedimiento metodológico para estudiar el nivel de riesgo de una infraestructura vial.
Calzada:	Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos y eventualmente al cruce de peatones y animales.
Camino:	Vía rural destinada a la circulación de vehículos, peatones, y animales.
Carretera:	Vía fuera del ámbito urbano, destinada a la circulación de vehículos y eventualmente de peatones y animales.
Carril:	Parte de la calzada destinada al tránsito de una fila de vehículos.
Certificado de Registro:	El documento otorgado por el Organismo Nacional Competente, que acredita la inscripción del Operador de Transporte Multimodal en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, y que lo autoriza a actuar como tal.

Conductor:	Persona habilitada para conducir un vehículo por una vía.
Conexiones:	Es decir todos aquellos elementos físicos que facilitan los desplazamientos, entradas, salidas e intercambios, se los puede denominar de forma general como infraestructuras, mismas que en su mayoría son de carácter público, es decir que todo ciudadano puede utilizarlas y son dotadas en su mayoría por el Estado, quien le concierne aportar con las facilidades del transporte para las unidades transportadoras que en su mayoría son privados, junto con las operaciones de transporte, que son realizadas por empresas representantes de sectores productivos, turísticas, de transporte masivo de mercancía o personas.
Cúmulos o Clusters:	Grupo geográficamente denso de empresas e instituciones conexas, pertenecientes a un campo concreto, unidas por rasgos comunes y complementaras entre sí.
Demarcación:	Símbolo, palabra o marca, de preferencia longitudinal o transversal, sobre la calzada, para guía del tránsito de vehículos y peatones.
Demoras:	Retraso en cumplimiento de horarios operacionales planificados.
Detención:	Inmovilización del vehículo por emergencia, por impedimento de circulación o para cumplir una disposición reglamentaria.
Efectiva:	La capacidad de lograr el resultado que se desea o espera. Se refiere a logro de los objetivos al menor costo y con el menor número de consecuencias imprevistas.
Estacionamiento:	Cuando un vehículo permanece detenido por más de dos minutos
Estacionar:	Paralizar un vehículo en la vía pública, con o sin el conductor, por un período mayor que el necesario para dejar o recibir pasajeros o cosas.
Flete:	Es el costo total de un servicio de transporte, especialmente para transporte de carga.
Gravamen	Figura jurídica que no permite la negociación de un vehículo.
Hora de Oro:	Periodo de tiempo vital durante el cual la víctima de un siniestro debe ser estabilizada y atendida en una unidad de urgencia médica. Habitualmente se estima que menor a sesenta minutos.
Hot spot:	Lugar de una vía interurbana, calle o vía urbana donde, en menos de 500 metros de distancia, ocurren tres o más accidentes en los que no hay víctimas y sólo producen daños materiales. También se entiende por punto de alta congestión vehicular.
Intersección:	Área común de calzadas que se cruzan o convergen.
Limitación de dominio	Figura jurídica que no permite la negociación de un vehículo
Isla:	Área de seguridad situada entre carriles destinada a encauzar el movimiento de vehículos o como refugio de peatones.
Logística:	Proceso y planeamiento, implementación y control del flujo y almacenaje eficiente y efectivo en costos de materiales en bruto, existencias en proceso, mercancías acabadas e información relacionada desde el punto de origen hasta el punto de consumo del cliente. Dicho de forma simple, es la ciencia y el arte de asegurar que los productos correctos lleguen al lugar correcto en la cantidad correcta y en el tiempo correcto para satisfacer la demanda del cliente. La logística abarca el almacenaje, transporte, servicios de valor añadido/preminorista y soluciones IT y cubre el flujo de producto de entradas, salidas, interno, internacional y de devoluciones.
Marca:	Señal colocada o pintada sobre el pavimento o en elementos adyacentes al mismo, consistente en líneas, dibujos, colores, palabras o símbolos (Señal horizontal).
Medio de Transporte:	Es el tipo de servicio de transporte de cada modo. A veces se asocia al tipo de vehículo utilizado.
Mercancías:	Toda clase de bienes, incluidos los animales vivos y los contenedores, las paletas u otros elementos de transporte o de embalaje análogos.

Microsimulador de tráfico:	Software especializado que permite modelar la operación de tráfico y realizar simulaciones virtuales del mismo en base a datos reales medidos.
Modos de Transporte:	Forma de traslado de personas o desde un lugar hasta otro. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías.
Movilidad Sostenible:	La capacidad para satisfacer las necesidades de la sociedad de movilizarse libremente, acceder, comunicarse, comercializar y establecer relaciones sin dejar de lado el desarrollo humano y la protección al ambiente.
Parada:	Cuando un vehículo permanece detenido por menos de 2 minutos.
Parque Vehicular:	Vehículos que de acuerdo a su tipo constituyen las flotas de las diversas categorías de transporte particular y colectivo.
Peatón:	Persona que circula caminando por una vía pública.
Punto negro:	Lugar de una vía interurbana, calle o vía urbana donde, en menos de 500 metros de distancia, ocurren tres o más siniestros con al menos dos o más víctimas fatales en un periodo de un año.
Rebasar:	Maniobra mediante la cual un vehículo adelanta a otro que transita por distinto carril.
Red de Transporte:	La infraestructura necesaria para la circulación de los vehículos que transportan las mercancías o las personas. Suelen estar dispuestas en el territorio conectando los nodos logísticos de tal manera que se genere una red o malla de diferente densidad dependiendo del tráfico generado en la zona, normalmente las redes más densas se sitúan en el entorno a los nodos o lugares en los que se conectan varios ejes o sirven de intercambiador entre medios de transporte diferentes.
Retención:	Inmovilización de un vehículo, dispuesto por la Autoridad competente.
Revisión Técnica Vehicular:	Conjunto de pruebas físicas, mecánicas y visuales a las que se debe someter un vehículo para considerarlo apto para la circulación.
Semáforo:	Dispositivo operado eléctricamente mediante el cual se regula la circulación de vehículos y peatones por medio de luces de color rojo, ámbar o amarilla y verde.
Señal de Tránsito:	Dispositivo, signo o demarcación, tocado por la Autoridad competente con el objeto de regular, advertir o encauzar el tránsito.
Señalización vial:	Ver demarcación
Servicios:	Los diferentes intangibles que brinda el sistema de transporte a las personas en el mejoramiento de la seguridad, efectividad y ahorro de tiempo y costos en sus desplazamientos, siendo opcional el cobro de una contraprestación.
Siniestro de tránsito:	Suceso eventual o acción de la que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas
Tarifa:	Es la contraprestación económica del servicio de transporte público de pasajeros o de carga.
Tasa de ocupación:	Porcentaje de ocupación de una plaza de estacionamiento que se calcula dividiendo el tiempo que estuvo ocupada una plaza por el tiempo total de operación diaria del SER. También se puede referir al grado de ocupación del sistema completo que es la sumatoria promedio de las tasas de ocupación individuales de cada plaza.
Tasa de Rotación:	Cantidad de vehículos que ocupan una plaza por día
Terminales:	Instalaciones especiales situadas en emplazamientos estratégicos donde el punto del viaje o embarque comienza o termina, definido por el lugar de intercambio de unidad transportadora o modo de transporte.
Tráfico:	Acción que implica movimiento, circulación, desplazamiento de vehículos y/o personas a lo largo de una vía de comunicación.
Transitar:	Ir o pasar de un punto a otro por vías, calles o parajes públicos.

Tránsito:	Acción de transitar. Sitio por donde se pasa de un lugar a otro. Conjunto de desplazamientos de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público (Circulación).
Transportación:	Acción o efecto de transportar o transportarse.
Transportar:	Llevar una cosa de un sitio o lugar a otro. Cuando se habla de servicio de transporte se lo concibe como una actividad económica.
Transporte Público:	Es aquel transporte de personas que se presta en condiciones de continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad en igualdad de condiciones para todos los usuarios, a lo largo de las rutas autorizadas por la autoridad competente y en contraprestación a una tarifa.
Transporte:	Medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías.
Unidad de transporte:	Todo vehículo a motor o tracción humana o animal utilizado para el traslado de bienes o personas.
Vehículo automotor:	Vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia.
Vehículo de emergencia:	Vehículo utilizado para prestar servicio de auxilio en forma inmediata conforme a ley.
Vehículo:	Artefacto de libre operación que sirve para transportar personas o bienes por una vía.
Vía de acceso restringido:	Vía en que los vehículos y las personas sólo tienen oportunidad a ingresar o salir de ella, por los lugares y bajo las condiciones fijadas por la Autoridad competente.
Vía urbana:	Vía dentro del ámbito urbano, destinada a la circulación de vehículos y peatones y eventualmente de animales (Calle).
Vía:	Carretera, vía urbana o camino rural abierto a la circulación pública de vehículos y/o peatones, y también de animales.
Viaje:	Es el desplazamiento entre un origen y un destino, puede realizarse mediante diferentes modos o medios de transporte y se origina por un motivo de viaje.
Vialidad:	Conjunto de obras de infraestructura y el equipamiento correspondiente para optimizar su capacidad.
Víctima:	Toda persona que resulte muerta o herida como consecuencia de un accidente de circulación
Weblog	Bitácora en formato WEB

Firmas de Responsabilidad:

Validación	Cargo	Firma
Aprobado por:	Dr. Pedro Zuloaga Alvarado. PRESIDENTE (DELEGADO) DIRECTORIO DE LA EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL “MOVILIDAD DE MANTA -EP”	
Revisado Por:	Ab. Sandy Maiker García Cano. GERENTE GENERAL (E) EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL “MOVILIDAD DE MANTA -EP”	
Elaborador Por:	Eco. Guillermo Mendoza García. DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA Y PROCESOS (E) EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL “MOVILIDAD DE MANTA -EP”	

PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL



2024 - 2027