

REPÚBLICA DEL ECUADOR



**INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES
UNIVERSIDAD DE POSTGRADO DEL ESTADO**

MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA

ARTÍCULO CIENTÍFICO

**“ANÁLISIS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD DE
LA CIUDAD DE RIOBAMBA 2019-2023.”**

**Autor: Arias Zambrano Luis Alejandro
Director: Dr. Paúl Cisneros**

Quito, junio 2024

REPÚBLICA DEL ECUADOR



**INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES
UNIVERSIDAD DE POSTGRADO DEL ESTADO**

Trabajo de titulación para obtener la Maestría en Gestión Pública

ARTÍCULO CIENTÍFICO

**“ANÁLISIS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD DE
LA CIUDAD DE RIOBAMBA 2019-2023.”**

Autor: Arias Zambrano Luis Alejandro
Director: Dr. Paúl Cisneros

Quito, junio 2024

Acta de grado



INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES
LA UNIVERSIDAD DE POSGRADO DEL ESTADO

No. 159-2024

ACTA DE GRADO

En el Distrito Metropolitano de Quito, hoy 14 de junio de 2024, LUIS ALEJANDRO ARIAS ZAMBRANO, portador del número de cédula: 1717835845, EGRESADO DE LA MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA 2023 - 2024 mayo, se presentó a la exposición y defensa oral de su ARTÍCULO CIENTÍFICO DE ALTO NIVEL, con el tema: "ANÁLISIS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA 2019-2023", dando así cumplimiento al requisito, previo a la obtención del título de MAGÍSTER EN GESTIÓN PÚBLICA.

Habiendo obtenido las siguientes notas:

Promedio Académico:	8.90
Trabajo Escrito:	8.25
Defensa Oral:	8.25
Nota Final Promedio:	8.58

En consecuencia, LUIS ALEJANDRO ARIAS ZAMBRANO, se ha hecho acreedor al título mencionado.

Para constancia firman:

Ana Marcela Paredes Encalada
PRESIDENTA DEL TRIBUNAL

Irma Victoria Jara Iniguez
MIEMBRO DEL TRIBUNAL

Gabriel Francisco Cevallos Martínez
MIEMBRO DEL TRIBUNAL

Abg. José Jaramillo Bustos
SECRETARIO GENERAL

AUTORIA

Yo, Luis Alejandro Arias Zambrano, con CI 1717835845 declaro que las ideas, juicios, valoraciones, interpretaciones, consultas bibliográficas, definiciones y conceptualizaciones expuestas en el presente trabajo; así cómo, los procedimientos y herramientas utilizadas en la investigación, son de absoluta responsabilidad del autor del trabajo de titulación. Así mismo, me acojo a los reglamentos internos de la universidad correspondientes a los temas de honestidad académica.



Firma
C.I. 1717835845

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN

"Yo Luis Alejandro Arias Zambrano cedo al IAEN, los derechos de publicación de la presente obra por un plazo máximo de cinco años, sin que deba haber un reconocimiento económico por este concepto. Declaro además que el texto del presente trabajo de titulación no podrá ser cedido a ninguna empresa editorial para su publicación u otros fines, sin contar previamente con la autorización escrita de la universidad"

Quito, junio, 2024



FIRMA DEL CURSANTE
Luis Alejandro Arias Zambrano
CI 1717835845

RESUMEN

El presente documento tiene por objetivo determinar qué factores influyeron en la implementación del plan, sus estrategias y acciones, hasta el año 2023. Para analizarlo se utilizó un enfoque cualitativo centrado en comprender las interacciones entre los distintos actores e instituciones involucrados, empleando un análisis documental y las entrevistas a los técnicos del GAD Riobamba, así como otras dignidades se empleará el instrumento de guía de preguntas estructuradas. Como resultado principal se obtuvo que la implementación del Plan de Movilidad revela que solo 17 de los 75 proyectos planeados se han ejecutado, representando un 30% de la meta establecida para 2023, que era del 73.3%. Como conclusión se estableció que el Plan de Movilidad de Riobamba enfrenta una serie de desafíos que han limitado su efectividad hasta la fecha. Sin embargo, con un enfoque renovado en la coordinación, transparencia y participación ciudadana, es posible superar estos obstáculos y garantizar un futuro más sostenible y eficiente en términos de movilidad urbana en la ciudad.

Palabras clave: movilidad, políticas públicas, ciclovía, transporte, peatones, sostenible

ABSTRACT

The present document aims to determine the factors that influenced the implementation of the plan, its strategies, and actions up to the year 2023. To analyze this, a qualitative approach was used, focusing on understanding the interactions between the different actors and institutions involved. This included document analysis and interviews with GAD Riobamba technicians, as well as other dignitaries, using a structured question guide instrument. The main result revealed that the implementation of the Mobility Plan shows that only 17 out of the 75 planned projects have been executed, representing 30% of the target established for 2023, which was 73.3%. The conclusion established that the Mobility Plan of Riobamba faces a series of challenges that have limited its effectiveness to date. However, with a renewed focus on coordination, transparency, and citizen participation, it is possible to overcome these obstacles and ensure a more sustainable and efficient future in terms of urban mobility in the city.

Keywords: mobility, public policies, bike lane, transport, pedestrians, sustainable

PLAN DE INVESTIGACIÓN

TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN

“ANÁLISIS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA 2019-2023.”

Introducción

La movilidad urbana es un desafío crucial en las ciudades debido al constante crecimiento demográfico y urbanización. Se requiere una perspectiva sostenible para abordar los efectos ambientales y territoriales de los desplazamientos diarios. La movilidad sostenible surge como una solución prometedora para minimizar estos impactos y priorizar la reducción del impacto ambiental y territorial derivado de los desplazamientos cotidianos (Berman, 1980).

Esto implica la consecución de un equilibrio deliberado entre equidad social, crecimiento económico e integridad ambiental. Este enfoque sostenible se sustenta en la reducción del consumo de recursos fósiles, tales como petróleo, carbón y gas, así como en la promoción de modalidades de movilidad más conscientes y activas, con miras a mejorar la salud de los individuos y la calidad del entorno urbano (Ministerio de Salud Pública, 2019).

La ciudad de Riobamba (GAD Riobamba, 2020) definió un plan de movilidad de acuerdo con la ORDENANZA 008-2020 el cual expone en su artículo 1, el objeto de la ordenanza el cual es la aprobación del Plan de Movilidad del cantón Riobamba, incluyendo su componente estratégico, las políticas a adoptar, así como la implementación gradual de las líneas de acción y proyectos clave establecidos en dicho plan.

En su capítulo II, objetivos y políticas del Plan de Movilidad, en el artículo 3 se establece que el objetivo del plan de movilidad es mejorar de manera integral del cantón y además de generar cambios en la calidad de vida de los habitantes. Mientras que el artículo 12 establece un proceso

de evaluación y seguimiento del mencionado plan, en donde la responsabilidad está a cargo de la Dirección de Gestión de Movilidad Tránsito y Transporte o la Empresa Pública Municipal.

Este estudio se centra en el período comprendido entre 2019 y 2023, durante el cual se implementó el Plan de Movilidad en la ciudad de Riobamba. El análisis se enfoca exclusivamente en esta fase de implementación, examinando cómo se llevaron a cabo las acciones y estrategias propuestas en el plan, así como los resultados y desafíos encontrados en el contexto geográfico específico de la ciudad de Riobamba y en la temporalidad expuesta.

La pregunta central de la investigación es: "¿Cuáles son los principales factores que han contribuido a la implementación del plan de movilidad urbana elaborado en el año 2019 en la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo, hasta el año 2023?"

El objetivo general del artículo es determinar qué factores influyeron en la implementación del plan, sus estrategias y acciones, hasta el año 2023. Este se logra a partir de dos objetivos específicos: a) Valorar la efectividad y ejecución de las acciones llevadas a cabo en el marco del Plan de Movilidad Urbana de Riobamba durante el período 2019-2023, identificando los logros y desafíos encontrados en su implementación y, b) Establecer las barreras que atraviesa la implementación del plan de movilidad y su incidencia de acuerdo en el periodo 2019-2023.

Con lo mencionado, el documento se encuentra estructurado por en el capítulo se hace referencia a la revisión del estado del arte, el segundo al marco teórico, el tercero establece la teoría, en el cuarto se determina los resultados y discusión, finalmente en el cinco están las conclusiones y recomendaciones.

1. Revisión del estado del arte

La revisión del estado del arte sobre los planes de movilidad en distintas ciudades del mundo subraya la necesidad de abordar los desafíos específicos de cada contexto urbano. Los estudios sobre Mumbai, Bogotá, Oslo, Madrid, Curitiba, Lille Metrópoli y Stuttgart revelan una variedad de enfoques y resultados en la implementación de estrategias de movilidad sostenible.

En Mumbai, en un contexto de la alta densidad poblacional, la mayoría de los viajeros optan por el transporte público, pero la congestión vehicular sigue siendo un problema. La ciudad ha avanzado en la reducción de emisiones vehiculares y la seguridad del transporte, pero aún se requieren mejoras en la eficiencia ambiental y la accesibilidad al transporte (Illahi & Mir, 2021; Das & Parikh, 2004).

Bogotá muestra una tendencia similar, con una alta dependencia del transporte público y activo, pero enfrenta desafíos en la reducción de emisiones y la congestión del tráfico. Aunque se están implementando políticas para mejorar la infraestructura y promover el transporte no motorizado, persisten obstáculos para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones (Guzmán, 2024 ; Moré, 2015 ; Balaguera & Salas, 2016).

Madrid también ha implementado medidas exitosas para mejorar la calidad del aire y promover la movilidad sostenible, con reducciones significativas en el tiempo de viaje en transporte público y emisiones de CO₂. La ciudad se ha centrado en la digitalización y la optimización del control del tráfico, junto con la promoción de vehículos menos contaminantes y el transporte público (González, 2024 ; Diario de Madrid, 2022 ; Hyundai, 2021 ; Madariaga & Zucchini, 2020).

En Lille Métropole, Francia, se ha logrado reducir significativamente el uso del automóvil y aumentar el transporte colectivo mediante una oferta mejorada de transporte público. Burgos, España, también ha tenido éxito con una alta satisfacción ciudadana y reducciones significativas

en el tráfico y las emisiones de CO₂ a través de restricciones de acceso y zonas peatonales (Martínez, 2018).

En el análisis de las iniciativas de movilidad urbana sostenible, es pertinente comparar las acciones de ciudades con características similares a Riobamba, como Latacunga y Ambato. Aunque Latacunga no ha desarrollado un plan de movilidad sostenible específico, ha colaborado con la Mancomunidad de Cotopaxi para gestionar una empresa pública de movilidad (EPMC, 2023). En contraste, Ambato ha avanzado significativamente con su Plan de Movilidad Urbana Sostenible (SUMP) en colaboración con Euroclima, (GIZ, 2022), destacándose por su enfoque integral en la planificación urbana y la movilidad sostenible.

Es así que ambos planes comparten objetivos similares, como la reducción del uso predominante del vehículo particular, el control del crecimiento acelerado del parque automotor y la integración de la movilidad con la planificación urbana y la Política Nacional de Movilidad Urbana de Ecuador. Sin embargo, este estudio no ha considerado estos casos debido a limitaciones en la disponibilidad de datos y al desconocimiento de las autoridades locales, subrayando la importancia de contar con información detallada y una planificación coordinada para lograr una movilidad urbana sostenible y mejorar la calidad de vida en ciudades como Riobamba.

Cada uno de estos estudios documenta problemas específicos que han atravesado las ciudades para que los planes de movilidad sostenible sean una herramienta efectiva para abordar los desafíos urbanos contemporáneos, si bien estos no fueron el objetivo de estudio directo. El proceso de búsqueda de estudios sobre la implementación de planes de movilidad ha mostrado una escasez de análisis desde una perspectiva propia de las políticas públicas que pueda informar las prácticas de gestión. Es por eso que en esta investigación se adopta un marco explicativo de implementación que considera variables importantes para comprender las brechas de implementación y por tanto también las dificultades para alcanzar eficacia en cuanto a los objetivos trazados.

2. Marco teórico

La implementación se conceptualiza como aquellas acciones que son efectuadas por individuos o grupos que pueden ser privados o públicos con el propósito de realizar y establecer los objetivos previamente pactados. Además, a las acciones mencionadas, se incluyen esfuerzos momentáneos para traducir dichas decisiones en propuesta de tipo operativo y con ello realizar cambios pequeños y graduales que son ordenadas en políticas (Villanueva, 1993).

La implementación de políticas se enfrenta a una historia de fracasos debido a errores de diseño y defectos en la implementación (Lindblom, 1991). Además, la implementación puede variar según el contexto y está influenciada por la planificación estratégica y la coordinación de múltiples actores (Knoepfel et al., 2012).

La burocracia gubernamental juega un papel crucial en la implementación, con tensiones entre la adhesión a normas y la prestación eficaz de servicios (Mayntz, 1979). La efectividad en la aplicación de políticas depende no solo del tipo de política, sino también de la actitud y enfoque adoptados por la burocracia (Schofield, 2004). El enfoque de implementación programada contrasta con el modelo adaptativo, reconociendo la complejidad y la naturaleza dinámica de la implementación de políticas (Berman, 1980).

Desde una perspectiva integral, Winter (1989) identifica los enfoques "top-Down" y "bottom-up" como complementarios y aplicables según el contexto específico de la política pública en cuestión. Estos son también enfoques de análisis de las políticas públicas como han mostrado Sabatier y Mazmanian (1981). El enfoque "top-Down" implica la toma de decisiones desde niveles superiores del gobierno hacia abajo, con condiciones esenciales como objetivos claros y compromiso de implementadores hábiles (Sabatier & Mazmanian, 1981).

En contraste, el enfoque "bottom-up" se centra en la participación local y la adaptación de políticas a las necesidades de las comunidades, especialmente en programas de desarrollo comunitario (Sabatier, 1986). Por su parte, el enfoque híbrido de implementación de políticas

fusiona elementos de los enfoques de arriba abajo y de abajo arriba, otorgando flexibilidad tanto al gobierno central como a las comunidades locales para adaptar políticas según sus necesidades (Winter, 1989; Sabatier & Mazmanian, 1980; Giacchino & Kakabadse, 2003).

Con lo mencionado, se establece que la implementación de políticas incluye factores primordiales para su efectividad, a continuación, un detalle de lo mencionado:

Tabla 1: Los factores clave para la implementación exitosa de políticas públicas

Factor	Descripción
Enfoque (Efectivo)	Proceso estructurado, toma de decisiones rápida, actitud positiva, trabajo en equipo, voluntad política y administrativa visible.
Cooperación	Comportamiento colaborativo entre partes interesadas, alineación de objetivos, desarrollo de relaciones sólidas y disposición para compartir habilidades e información.
Planificación (Efectiva)	Organización detallada de actividades y dotación adecuada de recursos.
Liderazgo	Capacidad para desarrollar y liderar un grupo, claridad de visión y un mandato legítimo.
Compromiso	Puede lograrse de arriba hacia abajo (respaldo político) o desde la base (colectivos, sociedad)
Influencias de comportamiento	Creencias sobre los resultados o percepción de los recursos y oportunidades
Viabilidad política	Visibilidad y propiedad política que construye compromiso en ambas direcciones
Asociaciones Publico Privadas	Asociaciones entre organismos públicos, privados o ONG para implementar políticas exitosas debido a la necesidad de recursos.
Apoyo de Implementadores	La claridad de las pautas en la política y participación en el diseño
Ubicación de la Responsabilidad Política	Poder político emanado del lugar o posición, capacidad para ejercer autoridad sobre la implementación de recursos.
Estilo de Gestión	Comportamiento entusiasta y optimista de la gestión, capacidad para adaptarse a las circunstancias.
Propiedad	Estado percibido de pertenencia y responsabilidad hacia un programa de implementación de políticas.
Dinámica del Equipo de Proyecto/Gestión	Presencia del Equipo del Proyecto, grupo colaborativo con habilidades y experiencia complementarias.

Delineación de Roles	Claridad en la definición de responsabilidades entre políticos y funcionarios públicos.
Habilidades y Capacidades	Capacidad, astucia, experiencia, formación adecuada y enfoque práctico de las personas involucradas.
Involucramiento de los Interesados	Consultas amplias y activas con personas o entidades afectadas por la política, alta confianza en las personas involucradas y creencia de que no sabotearán la iniciativa.
(Uso de) Redes	Utilización de relaciones personales informadas para obtener acceso o control sobre recursos.
Valores/Creencias	Convicción de las personas sobre la 'corrección' o 'bondad' de una iniciativa política, coherencia con sus valores personales.

Fuente: Giacchino y Kakabadse, (2003)

Sin embargo, existen autores que indican que, a más de los factores mencionados existe otros aspectos relevantes para tomar en cuenta en la estructura de las políticas públicas y su efectividad, a continuación, un detalle de lo establecido:

Tabla 2: Otros factores que considerar en la implementación de acuerdo con diferentes autores

Autor/Autora	Factores Considerados en la Implementación de Políticas
Luft (1976)	Incentivos, proceso estructurado, claridad en la visión, toma de decisiones rápida, actitud positiva, trabajo en equipo, voluntad política.
McLanhan (1980)	Especificidad de metas, grado de centralización, participación de grupos de interés, responsabilidad pública.
Majone and Wildavsky (1978)	Objetivos, recursos, teoría subyacente a la política, restricciones surgidas en el proceso de implementación.
Mandell (1984)	Rol de intermediario multilateral.
Marvel (1982)	Número de niveles de gobierno involucrados.
Mazmanian & Sabatier (1981, 1983)	Tratabilidad del problema, capacidad de la estatua para estructurar la implementación, éxito inicial de implementación, etc.
Mead (1977)	Fuerzas económicas y sociales de fondo, nivel de financiamiento, estructura de incentivos, restricciones políticas.
Mechling (1978)	Incertidumbre técnica, conflicto interno.
Menzel (1981)	Plazos estatutarios, configuración de relaciones intergubernamentales e institucionales, relaciones de apoyo entre la clientela, etc.
Mitnick and Backoff (1984)	Modelo elaborado de sistema de incentivos.
Montjoy and O'Toole (1979)	Especificidad de la política, recursos, objetivos de la agencia, rutina, etc.

Moore (1977a and 1978b)	Incentivos, número de autorizaciones, especificidad de los criterios, recursos.
Mueller (1984)	Grado de cambio requerido, nivel de apoyo comunitario, solucionadores.
Murphy (1971, 1973, 1974, 1976)	Grado de apoyo entre los implementadores, adecuación del personal, presión de la clientela.
Nakamura and Smallwood (1980)	Especificidad de la política, limitaciones técnicas, actores, arenas, estructuras organizativas, etc.
Nixon (1980)	Claridad y consistencia de la comunicación.
O'Brien (1980)	Provisiones superpuestas y conflictivas de la ley.
Pesso (1978)	Reglas, supervisión.
Porter (1976)	Tecnología de la tarea, tipo de interdependencia, entorno.
Pressman and Wildavsky (1984)	Multiplicidad de participantes, perspectivas, puntos de decisión, intensidad de preferencias, recursos.
Raelin (1980, 1982)	Poder, autoridad y distribución de mandatos; cantidad de organizaciones; liderazgo en red; nivel de competencia y conflicto.
Rawson (1981)	Claridad de los objetivos organizativos, apoyo de los líderes organizativos, grado de discreción sobre medios y fines, organizaciones nuevas vs. establecidas.
Rein and Rabinovitz (1978)	Saliencia de metas, complejidad, naturaleza y nivel de recursos, número de niveles, número de agencias, número de participantes.
Ripley and Franklin (1982)	Tipo de política.
Rogers and Bullock (1976)	Percepción del estándar legal, grado de acuerdo con los estándares legales, costos y beneficios percibidos para los implementadores, etc.
Rosenbaum(1980)	Especificidad y aplicabilidad de la ley.
Ross (1984)	Estrategia de implementación, tratabilidad del problema de política, contenido de la política, estructura de sistemas sociopolíticos, etc.
Sapolsky (1972)	Entorno, recursos, habilidades en la política burocrática, capacidad para manejar la complejidad.
Scharpf (1977,1978)	Nivel de conflicto, capacidad disponible para la resolución de conflictos, variables estructurales u organizativas.
Scheier (1981)	Procesos de decisión y control, recursos, relaciones con el entorno, expectativas de supervisión, etc.
Skelcher, Hinings, Leach, and Ransom (1983)	Estructura del enlace interorganizativo.
Smith (1973)	Tensiones entre la política idealizada, la organización implementadora, el grupo objetivo, factores ambientales.
Sorg (1983)	Comportamientos individuales de los implementadores.

Thomas (1979)	Propensión local para aceptar un programa, combinación de incentivos de política con condiciones, desarrollo del problema.
F. Thompson (1982)	Discrecionalidad en la política, consenso, ética y liderazgo de la agencia, etc.
J. Thompson (1982)	Jerarquía, variables socioeconómicas.
Van Meter and Van Horn (1975), Van Horn (1978, 1979a, 1979b), Van Horn and Van Meter (1976)	Estándares de política, recursos, aplicación, etc.
Weatherley and Lipsky (1977)	Recursos, comportamientos de afrontamiento de los burócratas de nivel de calle.
Weiler et al. (1982)	Disponibilidad de datos de línea de base, medida en que los programas individuales se ven afectados por los estándares requeridos de rendimiento, etc.
Weimer (1983)	Tiempo, sistema de servicio civil, entorno burocrático.
Williams (1980, 1982)	Negociación y fijación, acuerdos institucionales, competencia del personal, etc.
Yaffee (1982)	Estatuto (carácter prohibitivo).

Fuente: Brynard, (2009)

Con lo mencionado, en las tablas 1 y 2, para una implementación efectiva de políticas públicas, es crucial considerar diversos aspectos y enfoques de análisis, como normas y objetivos de política, recursos, la comunicación entre organizaciones, actividades de inducción y entorno económico, social y político (Brynard, 2009)

Es necesario mencionar que la implementación de políticas públicas, es algo complejo, pues establecer cuáles son los actores relevantes dentro de ellas, así como la difícil tarea de aislar decisiones que se toman en un entorno administrativo. Por lo tanto, el análisis de la implementación exige que se preste toda la atención a las múltiples acciones durante periodos prolongados (Villanueva, 1993).

Tabla 3: Factores Considerados en la Implementación de Políticas

Factores Considerados en la Implementación de Políticas	
Claridad y coherencia de la política (Villanueva, 1993)	La política debe ser clara y coherente en sus objetivos y directrices para que pueda ser fácilmente entendida y ejecutada por quienes están a cargo de implementarla.

Apoyo y compromiso de la alta dirección (Villanueva, 1993)	La aceptación y el apoyo activo de la alta dirección son fundamentales para asegurar que la política se implemente de manera efectiva.
Comunicación efectiva (Villanueva, 1993)	La comunicación clara y constante sobre la política y sus objetivos es esencial para garantizar que todos los niveles de la organización estén alineados y trabajen hacia los mismos objetivos.
Capacitación y recursos adecuados (Villanueva, 1993)	Es importante proporcionar la capacitación adecuada y los recursos necesarios para que el personal pueda cumplir con los requisitos de la política de manera efectiva.
Cultura organizativa (Villanueva, 1993)	La cultura organizativa puede influir en la aceptación y la implementación de la política.
Monitoreo y evaluación (Villanueva, 1993)	Se deben establecer mecanismos de monitoreo y evaluación para asegurar que la política se esté implementando de manera efectiva y para identificar cualquier problema o desafío que pueda surgir durante el proceso de implementación.

Fuente: Villanueva (Villanueva, 1993)

Políticas públicas

Las políticas públicas son herramientas desarrolladas por los Estados, implementadas a través de los gobiernos, con el propósito de transformar la sociedad. Se basan en la definición de objetivos mediante la utilización de los recursos estatales, como la legislación y los fondos públicos, para influir en el comportamiento de los individuos que se considera están involucrados en algún problema de interés público. En esencia, las políticas públicas son mecanismos de cambio social que inciden en las conductas individuales (Noël, 2019).

Políticas de movilidad

De acuerdo con Savastano et al., (2023), las políticas públicas de movilidad tienen el potencial de resolver las necesidades de desplazamiento de los ciudadanos en los diferentes territorios de los estados. La accesibilidad es un derecho individual que depende de las particularidades personales de cada ciudadano. Sin embargo, también es una opción pública que puede beneficiar a las ciudades en la medida en que exista una cohesión territorial y social dentro del espacio urbano.

Política de movilidad en Ecuador 2023-2050

En Ecuador, la política de movilidad se basa en siete ejes fundamentales que responden a la planificación de la movilidad urbana sostenible. Estos ejes son planificación integrada, gestión integral, movilidad eficiente y segura, sostenibilidad financiera, reducción de brechas e inequidades, inclusión de género y compromiso ambiental.

3. Metodología

3.1. Enfoque de la Investigación

Para analizar la implementación del Plan de Movilidad de Riobamba se utilizó un enfoque cualitativo centrada en comprender las interacciones entre los distintos actores e instituciones involucrados. Esta metodología cualitativa, de acuerdo a Flick (2007), enmarcada en una perspectiva constructivista, se apoya en la observación para recabar datos no numéricos, que en este caso fue la realización de entrevistas para examinar la implementación del plan en relación con los objetivos propuestos.

3.2. Nivel de la Investigación

Para la presente investigación aplicará un nivel explicativo en donde se recolectará datos relevantes que respaldará el tema investigado, es decir esto incluirá datos sobre la construcción, evaluación de la implementación, entre otros del plan de movilidad estudiado (Hernández, 2023).

Por otro lado, la investigación aplica un nivel documental para obtener información actores clave, la recopilación de datos cualitativos y cuantitativos, el análisis de contenidos provistos por el GAD Riobamba, entrevistas, la identificación de patrones y tendencias obtenidos mediante la información recolectada con las encuestas, y la presentación de resultados (Villanueva, 1993).

3.3. Métodos, técnicas e instrumentos de investigación

3.3.1. Técnicas

En este documento se empleará el análisis documental como técnica primaria. Esta técnica involucra una revisión exhaustiva de artículos académicos, estudios previos y otros documentos pertinentes sobre el Plan de Movilidad de Riobamba.

Por otro lado, para el método cualitativo se emplearán entrevistas a los técnicos del GAD Riobamba, así como otras dignidades que peritarán recolectar información sobre el plan.

3.3.2. Instrumentos

Para el análisis documental, los instrumentos utilizados incluirán fichas de registro y unidades de almacenamiento en computadoras, que facilitarán la organización y conservación de la información recopilada. Estas herramientas permitirán sistematizar los datos de manera eficiente, asegurando un acceso fácil y rápido durante todo el proceso de investigación

En el caso de las entrevistas a los técnicos del GAD Riobamba, así como otras dignidades se empleará el instrumento de guía de preguntas estructuradas.

3.4. Alcance

La presente investigación se realizará en la ciudad de Riobamba en el periodo 2019-2023, en donde se analizará la implementación del Plan de Movilidad

3.5. Diseño de la investigación

Para el diseño, en la siguiente tabla se detalla las variables que intervienen en el estudio, por un lado, la variable dependiente que se encuentra representada por la implementación del Plan de movilidad de Riobamba, mientras que la independiente se relaciona con los factores de evaluación de este plan:

Tabla 4: Variable dependiente

Variable Dependiente	Subvariable	INDICADOR	Fuente de Información
Implementación del Plan de movilidad de Riobamba	Ejecución de políticas, programas o proyectos	Porcentaje de acciones implementadas	GAD Riobamba
	objetivos establecidos a nivel político o administrativo	Alineación con los objetivos del plan	
	influencia de la cúpula directiva	Liderazgo de director y jefes departamentales	
	Entorno social y político	Impacto del entorno	

Fuente: GAD Riobamba

Tabla 5: Variables independiente

Variable Independiente	subvariable	indicador	Fuente de Información
Factores de evaluación	Asignación de Recursos Financieros	Porcentaje de ejecución del presupuesto asignado	Responsable de Finanzas o Presupuesto
		Eficiencia en el uso de recursos financieros	Responsable de Finanzas o Presupuesto
	talento humano	Dotación de personal	Responsable del Departamento de Recursos Humanos de la dirección de movilidad
	Tecnológicos	Adquisición y mantenimiento de tecnologías	técnicos de movilidad
	Planificación y Programación	Cronograma de Implementación(hitos y plazos)	Director de Movilidad
	Eficacia	Adaptabilidad a cambios en el entorno	técnicos de movilidad
		Desglose de Actividades	Director de Movilidad
		Coherencia con los objetivos del plan	técnicos de movilidad
	Involucramiento	Director de Movilidad	

Participación Comunitaria	Estrategias para fomentar la participación	Director de Movilidad
Interacción	Comunicación	Director de Movilidad
	Transparencia en la información proporcionada	Director de Movilidad
Monitoreo y Evaluación	Sistema de Monitoreo	técnicos de movilidad
	Frecuencia y calidad del monitoreo	Director de Movilidad
	Comparación de resultados con metas establecidas	Director de Movilidad
regulaciones y estándares	Conformidad con regulaciones y estándares	Jurídico de movilidad
Estructura Organizativa	Coordinación entre unidades organizativas	Director de Movilidad
Coordinación Interdepartamental	Evaluación de la coordinación entre departamentos	Director de Movilidad
Transparencia Organizacional	Acceso a información interna	Director de Movilidad
dialogo Interno	Comunicación abierta sobre avances y desafíos	Director de Movilidad
Lecciones Aprendidas	Documentación y análisis de experiencias pasadas	Director de Movilidad y técnicos
dialogo Interno	Comunicación abierta sobre avances y desafíos	Director de Movilidad

Fuente: GAD Riobamba

4. Resultados y discusión

Para comprender el periodo 2019-2023, se presenta un cuadro comparativo que aborda diversos aspectos clave relacionados con el desarrollo económico y la movilidad urbana en el cantón Riobamba. Posteriormente se presentan los datos que brindan una visión global de los factores determinantes que han influido en la implementación del Plan.

4.1. Contextualización

Como muestra la Tabla 6, el cantón Riobamba en Ecuador ha experimentado un crecimiento en su Producto Interno Bruto (PIB) a lo largo de los años. En 2017, el PIB alcanzó los USD 1,439,925, mostrando un desarrollo económico positivo. Sin embargo, en 2020, el PIB sufrió una disminución del 13.01% debido a los impactos de la pandemia global. Para el año 2022, el PIB se recuperó alcanzando \$1.977.719, demostrando la resiliencia del cantón ante desafíos económicos. El sector Manufacturero fue fundamental, contribuyendo con un 15.47% al Valor Agregado Bruto total cantonal en 2022 (*GAD Riobamba, 2020*). A continuación, un detalle de lo mencionado:

Tabla 6: Cuadro comparativo de avances de la Movilidad entre 2019 a 2023 en el cantón Riobamba

Aspecto	2019	2023
(PIB)	\$1.439.925	\$1.977.719
Crecimiento Demográfico	225.741 64.8 urbano 35.2% rural	260.882 67.9% urbano 32.1% rural
	Se presentó un plan de movilidad urbana sostenible	avances del PM
Transporte Privado	50.000 vehículos privados	55000 vehículos particulares Mas aumento a un 10% y no se redujo al 20% cual era el objetivo
Ciclo vías	496 ciclistas 0 km	620 ciclistas 13.1 km
Terminales	4	4
Transporte Público	9% en composición de tráfico 174 buses urbanos Línea 11 Intervalos son mayores a 8 minutos 1 asiento por cada 18 habitantes 1 bus por cada 1227 habitantes Tiempo promedio de viaje 27 minutos 7km distancia aproximada IPK altos de 7 a 8	205 buses urbanos Línea 11 se dividió en dos recorridos Creación de la línea 17 Déficit del 41%
Semaforización	Reducción de fases semafóricas reducir tiempos de espera en 25%	Se ha dado mantenimiento y nuevas intersecciones semaforizadas mas no correcciones de fases semafóricas

Siniestros de tránsito	29 fallecidos por cada cien mil habitantes 722 puntos negros observados	48 fallecidos por cada cien mil habitantes 800 puntos negros observados
Taxi y Transporte Privado	7% composición de tráfico 3465 taxis 3072 convencionales 393 ejecutivos 1 cada 65 habitantes	3661 taxis 3242 taxis convencionales 419 ejecutivos 1 cada 71 habitantes
Proyectos Propuestos	Mantenimiento vial de 34 km Ciclovías con un total de 36 km Pavimentación de caminos de tierra 105 km Paso lateral 7km Nueva circunvalación 36km Avenida ecuador 26 ^a 52 km Ciclovía recreativa con 10km de circuitos Creación de EMPRESA PUBLICA	Pavimentación de caminos de tierra ejecutada Proyecto UNIDOS POR LA VIDA, se realizó sept a diciembre de 2021 Existió la intención pero no se aprobó en consejo ni apoyo de la dirección financiera

Fuente: elaboración propia de la información documental y entrevistas

En términos demográficos, Riobamba contaba con 225,741 habitantes en 2010, con un crecimiento anual promedio del 1.3% entre 2010 y 2020, mayor en áreas urbanas debido a la migración desde zonas rurales. La población femenina supera a la masculina con una edad promedio de 30 años. La concentración poblacional es mayor en áreas urbanas (67.9%) que en rurales (32.1%), con un crecimiento anual del 1.7% y 0.7% respectivamente.

En el ámbito laboral, la tasa de Participación Económica Activa (PEA) en el sector del transporte es del 5.86%, reflejando una dinámica demográfica y laboral en evolución con migración hacia áreas urbanas y mayor presencia femenina en la población económicamente activa. Las actividades económicas no financieras de la Economía Popular y Solidaria representan aproximadamente el 58.00% de la economía local, abarcando sectores como educación, turismo, alimentación, reciclaje y transporte.

En cuanto a la movilidad sostenible, se enfrentan desafíos en el transporte público para satisfacer la demanda estudiantil y mejorar la seguridad en zonas donde el 50% de los estudiantes se desplazan a pie. A pesar de contar con una extensión de ciclovía de 36 km, su aprovechamiento es limitado debido a la falta de promoción de medios ecológicos y transporte urbano nocturno que dificultan la movilidad urbana (GAD Riobamba, 2020).

Los ejes viales son cruciales para el desarrollo de Riobamba, conectando a la población con servicios esenciales. La Red Vial Estatal, con la Troncal de la Sierra como eje principal, abarca 128,36 km en el cantón, facilitando conexiones provinciales. En el ámbito urbano, la Red Vial Cantonal Urbana requiere mejoras para una movilidad eficiente y segura.

En la capital provincial, el flujo vehicular diario es de 88,255 vehículos, con predominio del transporte privado (80%). Se registra un déficit del 41% en transporte público y un aumento en accidentes con bicicletas. La señalización vial es crucial para la seguridad, pues existieron 136 accidentes anuales en los últimos tres años y 43 muertes. Se identifican puntos críticos como Parque Infantil, Estadio Olímpico y Mercados La Condamine (GAD Riobamba, 2023).

En cuanto al transporte público, se identifican problemas como cambios en itinerarios y puntos de despacho, largos tiempos de espera, flotas de buses envejecidas y tiempos de recorrido variables, afectando la puntualidad y comodidad de los usuarios. Además, las terminales de buses presentan falta de espacio para estacionamiento, carecen de infraestructura adecuada y necesitan una reubicación urgente para garantizar un servicio óptimo. Riobamba también muestra concentración de vehículos en áreas clave como entidades educativas, el centro comercial y burocrático, la terminal terrestre y los mercados, generando competencia entre buses y taxis y desafíos relacionados con la congestión del tráfico.

En términos de desplazamientos rápidos y congestión, se identifica que el 10% de las rutas permiten desplazamientos rápidos con pocas interrupciones, mientras que el 50% presenta condiciones favorables para la circulación en áreas urbanas consolidadas. Sin embargo, el restante 40% de las rutas experimenta velocidades bajas en la Zona Central debido a la concentración de servicios públicos y comerciales. Los accidentes viales constituyen una preocupación significativa, además, los registros de accidentes también presentan limitaciones. En cuanto al transporte de taxis, se estima que cada taxi realiza en promedio 25 carreras diarias en el cantón Riobamba. Las

líneas de autobuses presentan diferentes niveles de eficiencia, con algunas rutas destacando por su alto índice de pasajeros por kilómetro.

En 2019, se lanzó un plan de movilidad urbana sostenible en Riobamba con el objetivo de mejorar el transporte, reducir costos y tiempos, y aumentar la seguridad vial. Se centra en mejorar el transporte público y promover el uso de modos de transporte sostenibles, como la bicicleta. Además, busca integrar el plan con el uso del suelo y establecer un modelo de gestión eficiente. Prioriza la seguridad vial con medidas preventivas y de sensibilización (GAD Riobamba, 2020).

Los objetivos para 2040 buscan mejorar la calidad del sistema de movilidad y fomentar la movilidad sostenible entre la ciudadanía, evaluando indicadores como la satisfacción con el servicio y la sensibilidad hacia la movilidad sostenible. Se enfocan en ofrecer un transporte público eficiente, mejorar su disponibilidad y calidad, y operar de manera sostenible y eficiente, medidos a través de indicadores como tiempo de espera, cobertura del servicio y satisfacción del usuario.

4.2. Resultados de la variable dependiente

En 2019, se llevó a cabo el Plan de Movilidad de Riobamba, que incluyó un levantamiento del estado de la movilidad en la ciudad. Los datos recabados contaron con apoyo político y civil en su co-creación. Surgieron grupos de oposición a ciertos proyectos, como ciclovías y la creación de nuevas rutas de transporte. Sin embargo, en junio de 2020, el GAD Riobamba realizó un evento para socializar la entrega oficial de las ciclovías emergentes, proporcionando espacios de movilidad para ciclistas, peatones y personas con discapacidad (La Prensa, 2020).

No obstante, lo anterior es contrario con lo establecido por Soto y Villacís (2022) quienes establecen que la calidad de serviciabilidad de las ciclovías emergentes no es el aceptable, ya que solo en la ciclo ruta longitudinal solo un 50% del total de la ciclovía es óptimo para su circulación y además el impacto social no fue el esperado por parte de los ciudadanos, pues surgieron otras variables.

En referente a *ejecución de políticas o proyectos*, los técnicos manifestaron que presentar “porcentajes es complicado debido a la diversidad de las variables y mediciones diferentes de cada proyecto así como la responsabilidad de cada dirección del GAD en hacerla realidad” (Riofrio, 2024); (Técnico 3, 2024). Para la medición del plan, las personas encargadas de cada diseño, lo realizan por separado por lo que en esencia cada proyecto se mide individualmente y su verificación se contrasta con los objetivos y cronograma del plan, así como los diferentes departamentos municipales para obtener una imagen precisa del progreso a alcanzar (Gavilanez, 2024).

Asimismo, manejan un cuadro de seguimiento de los proyectos el cual haciendo el análisis correspondiente a 75 proyectos planteados para el desarrollo completo del plan, de estos solo se han ejecutado 17 hasta la fecha de la entrevista. Según lo previsto en el cronograma al año 2023 debería haberse completado 55 proyectos lo que representaría un 73.3% de avance. No obstante, debido a diversos factores que se analizaran posteriormente, solo se ha logrado un 30% de ejecución. Tal como detalla la tabla 7:

Tabla 7: Proyectos identificados en el plan de acuerdo con áreas de intervención y ejecución de estos.

Área de intervención del plan	Número de proyectos	ejecutado	Planificado a 2023
Transporte Publico	6	1	2
Taxis	4	0	3
Terminales y señalética	7	1	1
Viabilidad (obras públicas)	6	3	4
Seguridad vial y reformas geométricas	5	3	3
Gestión de transito	2	1	2
Reformas viales menores	16	0	16
Reformas viales mayores	9	2	9
Semaforización	2	0	2
SEROT estacionamientos (servicio municipal)	4	2	4
Apaciguamiento de calles	14	1	4

Ciclovías	6	3	5
TOTAL	75	17	55

Fuente y elaboración: propia con información de la Dirección de Gestión de Movilidad y transporte Gad Riobamba (GAD Riobamba, 2020)

En cuanto a la *alineación de los objetivos del plan*, los técnicos mencionaron “Hasta la fecha se llevaron a cabo 13 proyectos los cuales fueron socializados con la ciudadanía “sin embargo, la falta de información detallada sobre los proyectos y su impacto en aspectos clave, dificulta una evaluación completa de la efectividad de las iniciativas llevadas a cabo” (Técnico 1, 2024). Lo establecido se corrobora con las campañas para la comunidad en julio de 2020, del nuevo plan de movilidad en las redes sociales del GAD de Riobamba (GAD Riobamba, 2020).

El alcance del plan abarca un diseño de políticas para las diferentes áreas de tránsito, transporte y seguridad vial. La mayoría de los proyectos menores, es decir, los que no requieren de unos altos costos como la creación de nueva infraestructura o la creación de la empresa pública con un nuevo modelo de gestión, están establecidos en temporalidad de 15 años, lo que representa un tercio del total establecido: “se han logrado mejorar ciertas aristas como el crecimiento de nuevos buses urbanos y cambios direccionales de algunas vías , pero falta el compromiso de alinear y afianzar estos objetivos” (Gavilanez, 2024).

El liderazgo del director y los jefes departamentales ha sido objeto de análisis, tanto a través de las expresiones del director como de la percepción de algunos técnicos y ciudadanos. Estas fuentes indican una desconexión entre la ciudad y el plan de movilidad, a pesar de las mejoras implementadas en el transporte público y la señalización en áreas urbanas clave. Aunque se han expandido rutas y se ha introducido una nueva línea de autobús, aún no se ha logrado una sincronización efectiva con el plan originalmente propuesto. Confirmando lo mencionado por La Prensa (2023) en donde se realiza un artículo sobre la falta de espacio y el incremento de la congestión vehicular debido a las ciclovías.

A pesar de que se han presentado algunas ideas para actualizar el plan, su ejecución aún no se ha materializado hasta la fecha. Factores políticos, ideológicos y presiones de diversas fuentes de poder, como señalan Knoepfel (2012), Bardach (1973) y Schofield (2004), han dificultado la coordinación, y el contexto legislativo y administrativo, particularmente del consejo municipal y la administración del director, no ha sido claro en cuanto a las reglas a seguir. Esto ha generado posiciones contradictorias, como la mala distribución de las ciclovías y la implementación de radares, entre otros, que no se alinean con algunas directrices del plan.

El impacto del entorno en la implementación del plan de movilidad ha experimentado cambios significativos en el ámbito social y político, generando una complejidad adicional debido a deficiencias estructurales como la ineficacia burocrática y la inestabilidad en ciertos departamentos debido a la rotación y cambios en el personal clave.

Todas las variables anteriores describen a la implementación del plan, pero aquellas que logran cierta cohesión son las siguientes variables independientes:

4.3. Resultados de la variable independiente

El cumplimiento presupuestario del plan de movilidad ha sido consistente, alcanzando entre el 70% y el 80% en los últimos tres años, con énfasis en la señalización vial. No obstante, áreas como la infraestructura y los estacionamientos tarifados han recibido menos atención, señalando una posible carencia de recursos. Los cambios políticos y administrativos han generado discontinuidad en la implementación, causando descoordinación entre entidades gubernamentales. La falta de capacitación y recursos humanos ha generado deficiencias en la gestión de proyectos, con retrasos y sobrecostos.

Se destacó la importancia de la mediación y habilidades de comunicación efectiva para gestionar conflictos y negociar acuerdos con diversas partes interesadas, lo que condujo a la creación de ciclovías en varias avenidas, alcanzando más de 8 km en total. En cuanto a los aspectos tecnológicos, se emplearon contadores vehiculares para recopilar datos precisos sobre el flujo de

tráfico y patrones de movilidad, lo que facilitó una planificación más informada y basada en evidencia.

La implementación y mantenimiento continuo de tecnologías enfrentaron desafíos como la complejidad de los procesos de contratación pública y la necesidad de garantizar la interoperabilidad. La eficacia en el cumplimiento de hitos y plazos del plan de movilidad ha sido parcial hasta 2022. La dirección de movilidad ha liderado la coordinación, respaldada por la comisión de movilidad, pero obstáculos como la disponibilidad de recursos han afectado la capacidad de cumplir con los plazos establecidos.

Se presentaron imprevistos durante la implementación del plan de movilidad, como el cambio de ubicación de la ciclovía de la Calle Primera Constituyente a la Calle Argentinos debido a restricciones de espacio y tipo de calzada. A pesar de las críticas por el nuevo trayecto, se identificó una alternativa viable que mantuviera el objetivo de fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte (Técnico 2, 2024). Esta adaptación implicó la revisión de planes existentes, evaluación de opciones y coordinación con autoridades locales y grupos comunitarios. Aunque mostró la capacidad del equipo para adaptarse a cambios inesperados, la falta de detalle en las actividades resalta la necesidad obtener más información para comprender completamente el proceso de implementación del plan.

Así mismo la coherencia con los objetivos del plan sugiere que, si bien las actividades planificadas inicialmente estaban alineadas con los objetivos establecidos en este, hubo desviaciones durante la ejecución. Estas, surgieron debido a varios factores, como retrasos en la planificación del proyecto, procesos de contratación prolongados y problemas en la entrega de dispositivos necesarios. Estas discrepancias entre la planificación y la ejecución, afectan la coherencia y alineación de las actividades con los objetivos del plan de movilidad.

En relación con *participación comunitaria*, se utilizaron estrategias para fomentar y evaluar la participación de “la ciudadanía, las empresas de taxis y autobuses, así como los propietarios de

otros modos de transporte formaron parte en la toma de decisiones y la retroalimentación durante la implementación del plan de movilidad en sus tres fases” (Riofrio, 2024). Estas estrategias incluyeron el conocimiento de los diferentes colectivos ciudadanos, asociaciones y demás actores relevantes, así como la socialización de propuestas, la escucha activa de dudas y recomendaciones, y la apertura a la retroalimentación por parte de estos grupos.

Acerca de la *interacción*, “Se implementaron varias medidas para garantizar la efectividad de las comunicaciones con el sector del transporte público urbano, intercantonal e interprovincial, así como con las empresas de transporte comercial en relación con el plan de movilidad. Entre estas medidas se incluyeron la distribución de material informativo en las unidades de transporte, como folletos, carteles o volantes, que proporcionaban detalles sobre las iniciativas del plan de movilidad y cómo podrían afectar a los operadores de transporte” (Gavilanez, 2024).

Durante la implementación del plan de movilidad, las redes sociales se utilizaron como el principal canal de comunicación para difundir información relevante y fomentar la participación de los actores del transporte. Se mantuvo una comunicación regular sobre los progresos y obstáculos del plan, aunque la falta de recursos y tiempo puede haber limitado esta comunicación. Se llevaron a cabo diversas actividades, como reuniones informativas y campañas de sensibilización, para mejorar la transparencia y permitir la participación de la comunidad y las partes interesadas. (Técnico 2, 2024).

Con relación a *Frecuencia y calidad del servicio*, se “utilizaron varios indicadores del uso de ciclovías, el número de pasajeros en el transporte público y el número de dispositivos instalados. Estos indicadores proporcionaron información sobre el progreso de las acciones implementadas en el plan de movilidad (Gavilanez, 2024).

El seguimiento del número de dispositivos instalados proporciona un indicador del avance en la expansión de infraestructuras o tecnologías para mejorar la movilidad urbana, facilitando la toma de decisiones informadas. Sin embargo, la evaluación de resultados es esencial para comprender

el impacto de las acciones implementadas y ajustar las estrategias según sea necesario. La organización emplea métodos para garantizar el cumplimiento de normativas legales, pero la falta de coordinación entre diferentes direcciones municipales ha obstaculizado la implementación efectiva del plan de movilidad (Burbano, 2024).

De acuerdo Gudiño, (2022) señala que los proyectos de contratación son públicos y que cada proyecto se socializa, lo que podría proporcionar cierto grado de transparencia en la información relacionada con la implementación del plan de movilidad. A pesar de esto, la falta de una gestión activa para asegurar la accesibilidad transparente a la información interna puede limitar la participación y la comprensión de la ciudadanía en el proceso de implementación del plan de movilidad.

Tabla 8: Resumen de los Factores que incidieron en el plan de movilidad desde 2019 hasta 2023

Aspecto	Resumen
Ejecución de Políticas	Dificultades para medir la ejecución debido a la diversidad de variables y mediciones, así como la responsabilidad de cada dirección.
Evaluación de Proyectos	Se ejecutaron solo 17 de los 75 proyectos planeados hasta el momento, alcanzando solo el 30% de la meta establecida para el año 2023.
Alcance del Plan	Objetivos específicos incluyen diagnóstico del sistema de transporte, mejoras al transporte público, implementación de medidas de tráfico.
Liderazgo	Falta de alineación y coordinación entre diferentes entidades municipales.
Impacto del Entorno	Ineficiencia burocrática y cambios en el personal afectan la implementación del plan.
Aspectos Financieros	Ejecución del presupuesto entre 70-80%, con énfasis en señalización vial.
Aspectos Humanos	Selección de personal con formación adecuada y habilidades de comunicación.
Aspectos Tecnológicos	Uso de tecnologías como contadores vehiculares para mejorar la planificación.
Eficacia	Cumplimiento parcial de hitos y plazos establecidos, enfrentando obstáculos.
Adaptabilidad	Adaptación a cambios inesperados como el cambio de ubicación de una ciclo vía.
Participación Comunitaria	Estrategias para fomentar la participación ciudadana durante la implementación.
Interacción	Comunicación activa con actores del transporte mediante varios canales.
Transparencia	Difusión de información sobre proyectos y políticas para garantizar transparencia.
Evaluación de Resultados	Falta de evaluación formal de resultados en relación con las metas establecidas.
Aspectos Jurídicos	Métodos para garantizar el cumplimiento de normativas y mejorar coordinación.
Coordinación	Falta de coordinación entre direcciones municipales y necesidad de ajustes estructurales.
Acceso a la Información	Necesidad de medidas adicionales para garantizar transparencia y acceso a información.
Comunicación	Comunicación regular sobre avances y obstáculos, pero falta de coordinación formal.

Documentación y Análisis	Ausencia de lecciones aprendidas de planes anteriores, oportunidad para establecer prácticas efectivas.
---------------------------------	---

Fuente y elaboración: Propia de acuerdo con variables identificadas

4.4. Discusión

El análisis de la implementación de políticas públicas permite evaluar la eficiencia y eficacia de los planes, identificando resultados a través de diversos factores, como la transparencia y la rendición de cuentas. Esto facilita el aprendizaje organizacional y proporciona retroalimentación para ajustar los planes y objetivos. La efectividad de la implementación está condicionada por factores políticos, administrativos, técnicos y de participación comunitaria, los cuales han influido en el progreso del plan hasta la fecha y proporcionan información valiosa para futuras estrategias de implementación.

Además, los cambios políticos y administrativos, como la sucesión de un nuevo gobierno cantonal y la rotación de personal, han generado inestabilidad y falta de continuidad en la implementación del plan dificultando la coordinación entre las diferentes entidades gubernamentales y departamentos municipales, lo que ha generado posiciones contradictorias y obstaculizado el avance del plan.

Adicionalmente, la ejecución del plan se ha visto afectada por limitaciones financieras, a pesar de que el presupuesto asignado se ha cumplido en un 70-80% en los últimos años. Sin embargo, se observa una distribución desigual de los recursos financieros, con un enfoque más centrado en la señalización vial en detrimento de otras áreas clave del plan. Esta falta de recursos adecuados puede haber contribuido a retrasos y deficiencias en la implementación de ciertas iniciativas.

Por otro lado, la idoneidad del talento humano y la disponibilidad de tecnología adecuada son aspectos cruciales para el éxito del plan. Si bien se ha priorizado la selección de personal con formación académica sólida y habilidades específicas, se ha enfrentado a la falta de coordinación y cohesión en el equipo, lo que ha afectado la ejecución eficiente de las tareas. Además, si bien se han utilizado tecnologías como contadores vehiculares para recopilar datos precisos, se han

enfrentado desafíos en la adquisición y mantenimiento de estas tecnologías debido a procesos de contratación burocráticos y limitaciones presupuestarias.

Bajo este contexto, la falta de información detallada sobre los proyectos y su impacto ha generado interrogantes sobre la efectividad de las iniciativas implementadas. Además, la falta de transparencia en cuanto a la metodología utilizada y los resultados de la evaluación plantea cuestionamientos sobre la efectividad real de las estrategias para fomentar y evaluar la participación comunitaria.

En contraste, la implementación del plan debe cumplir con normativas legales y estándares relevantes. Sin embargo, la falta de coordinación entre diferentes direcciones municipales ha obstaculizado este aspecto. Además, la falta de gestión activa para garantizar la accesibilidad transparente a la información interna relevante puede limitar la participación y comprensión de la ciudadanía en el proceso de implementación.

Además, el Plan implementado en 2019 fue concebido con la intención de abordar los desafíos de movilidad en la ciudad y mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Sin embargo, tras cinco años de implementación, es evidente que el progreso ha sido limitado y que persisten una serie de obstáculos que han dificultado su avance. Al revisar el progreso hasta la fecha, es crucial destacar que, aunque se han ejecutado 17 de los 75 proyectos planificados, el ritmo de implementación ha sido significativamente más lento de lo esperado.

La falta de alineación con los objetivos del plan y la insuficiente información proporcionada a la ciudadanía han contribuido a esta brecha entre las expectativas y la realidad. A pesar de la socialización de algunos proyectos con la comunidad, la falta de transparencia y detalles específicos sobre el impacto de las iniciativas implementadas dificulta una evaluación completa de su efectividad. Además, los cambios políticos y administrativos han generado inestabilidad y falta de continuidad en la implementación del plan.

En el presente, se identifican múltiples factores que han obstaculizado la efectividad del plan de movilidad. Estos incluyen la falta de coordinación entre las entidades gubernamentales y departamentos municipales, así como la insuficiente capacitación y recursos humanos para llevar a cabo las tareas necesarias. La ineficiencia burocrática y la falta de transparencia en el uso de los recursos asignados también han generado retrasos y obstáculos en la implementación.

Contrastación de los resultados obtenidos con los proyectos identificados en el plan de acuerdo con áreas de intervención y ejecución de estos:

Los resultados obtenidos hasta la fecha muestran una discrepancia significativa entre los proyectos identificados en el plan de movilidad y su ejecución real. De los 75 proyectos planificados, solo se han ejecutado 17, lo que representa un 30% de la meta establecida para 2023. En áreas clave como el transporte público, solo se ha completado uno de los seis proyectos planificados, y en las reformas viales mayores, solo dos de los nueve proyectos han sido completados. Sin embargo, en la señalización vial y las reformas geométricas, se ha logrado una mayor ejecución, con tres de los cinco proyectos completados. Esta discrepancia resalta las dificultades en la implementación del plan, especialmente en términos de coordinación, asignación de recursos y gestión administrativa.

5. Conclusiones y recomendaciones

El Plan de Movilidad de Riobamba enfrenta una serie de desafíos que han limitado su efectividad hasta la fecha. Sin embargo, con un enfoque renovado en la coordinación, transparencia y participación ciudadana, es posible superar estos obstáculos y garantizar un futuro más sostenible y eficiente en términos de movilidad urbana en la ciudad.

Para mejorar la implementación del plan de movilidad en Riobamba, se pueden considerar medidas como la creación de equipos interdisciplinarios, designación de responsables para la coordinación entre departamentos y la implementación de la Empresa municipal. Además, la

capacitación y sensibilización sobre el plan en todos los niveles de la organización serían útiles para garantizar una comprensión común y compromiso compartido. Abordar los desafíos identificados y establecer estrategias efectivas para superarlos es crucial para el éxito continuo del plan, lo que implica mejorar la coordinación entre entidades gubernamentales, garantizar la transparencia y fomentar la participación ciudadana.

La implementación exitosa del Plan de Movilidad de Riobamba requiere abordar una serie de factores interrelacionados que van desde aspectos políticos y financieros hasta consideraciones humanas y tecnológicas. La identificación y comprensión de estos factores son fundamentales para informar estrategias efectivas de implementación y garantizar un futuro más sostenible en términos de movilidad urbana en la ciudad.

Recomendaciones

Sería necesario revisar y ajustar los procesos de planificación y presupuesto para integrar los proyectos del plan de movilidad en el plan operativo anual. Además, se podrían establecer mecanismos formales de coordinación, como comités interdepartamentales o equipos de trabajo, para facilitar la comunicación y la colaboración entre las diferentes unidades organizativas en la implementación del plan de movilidad. La falta de evaluación de los resultados obtenidos en relación con las metas establecidas dificulta la identificación de áreas de mejora y la toma de decisiones informadas.

Para mejorar la comunicación en el futuro, podría ser necesario asignar recursos específicos para actividades de comunicación, establecer canales formales de comunicación y coordinación, y garantizar un compromiso constante con la divulgación de información relevante sobre el progreso del plan de movilidad y los obstáculos encontrados. Esto podría contribuir a una mayor transparencia y eficacia en la implementación del plan.

6. Referencias

- Técnico 1. (12 de abril de 2024). Implementación del Plan de Movilidad de la ciudad de Riobamba 2019-2023. (L. Arias, Entrevistador)
- Técnico 2. (12 de abril de 2024). Implementación del plan de movilidad de la ciudad de Riobamba 2019-2023. (L. Arias, Entrevistador)
- Técnico 3. (12 de abril de 2024). Implementación del plan de movilidad de la ciudad de Riobamba 2019-2023. (L. Arias, Entrevistador)
- Balaguera, J., & Salas, K. (2016). *Publicación: Estudio de viabilidad para la creación de la empresa Green-Bike S.A.S: ensambladora y comercializadora de bicicletas eléctricas en Pereira y Dosquebradas*. Pereira: Repositorio UCP. Obtenido de <https://repositorio.ucp.edu.co/entities/publication/a9d2edb4-a303-4856-ae87-de7267b52ad8>
- Bardach, E. (1977). The implementation game: what happens after a Bill becomes a Law. *MIT Press*, 1-58.
- Berman, P. (1980). The study of macro and micro implementation. *Journal of public policy*, 1(2), 147-166. Obtenido de <https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/papers/2008/P6071.pdf>
- Brynard, P. (2009). Policy implementation. *Journal of administration*, 17(4), 1-15. Obtenido de <https://journals.co.za/doi/pdf/10.10520/ejc-adminpub-v17-n4-a2>

Burbano, V. (12 de abril de 2024). Implementación del plan de movilidad de la ciudad de Riobamba 2019-2023. (L. Arias, Entrevistador)

Das, A., & Parikh, J. (2004). Transport scenarios in two metropolitan cities in India: Delhi and Mumbai. *Energy Conversion and Management*, 45(15-16), 2603-2625. Obtenido de <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0196890403002383>

De Carvalho, F., De França, B., Pagani, R., Pilatti, L., Kovaleski, J., & De Genaro, C. (2021). Urban mobility in smart cities: a case study in the city of Curitiba. *International Journal of Development Research*, 11(6), 48152-48157. Obtenido de https://www.journalijdr.com/sites/default/files/issue-pdf/22310_o.pdf

Diario de Madrid. (22 de marzo de 2022). Plan de Movilidad Sostenible Madrid 360, por una ciudad más segura, saludable e innovadora. *Diario de Madrid*, pág. 6. Obtenido de <https://diario.madrid.es/blog/2022/03/09/plan-de-movilidad-sostenible-madrid-360-por-una-ciudad-mas-segura-y-saludable/>

FLACSO Radio. (14 de agosto de 2020). *Medidas emergentes de movilidad implementadas en Riobamba*. Obtenido de Diario de una peatona: <https://www.flacso.edu.ec/flacso-radio/medidas-emergentes-de-movilidad-implementadas-en-riobamba>

Flick, U. (2007). *Introducción a la investigación cualitativa*. Coruña: Morata. Obtenido de Downloads/INVESTIGACIONCUALITATIVAFLICK.pdf

GAD Riobamba. (22 de julio de 2020). *Nuevo Plan de Movilidad Riobamba*. Obtenido de <https://www.facebook.com/watch/?v=1105404409845051>

GAD Riobamba. (10 de Julio de 2020). *El nuevo Plan de Movilidad de Riobamba prioriza al peatón y a los vehículos no motorizados, propone medidas que mejoren la accesibilidad*. Obtenido de <https://www.facebook.com/watch/?v=294953571696215>

GAD Riobamba. (23 de diciembre de 2020). Municipio. GAD Riobamba. Obtenido de <https://www.gadmriobamba.gob.ec/>

GAD Riobamba. (31 de agosto de 2020). Oodenanza Nro. 008-2020. Año II - N° 278. Riobamba: Corte Constitucional del Ecuador. Obtenido de https://sevilladeoro.gob.ec/wp-content/uploads/2021/10/2020-Cuerpo-de-bomberos-RO278_20200831.pdf

GAD Riobamba. (1 de junio de 2020). *Plan de Movilidad 2020*. Obtenido de <https://www.gadmriobamba.gob.ec/index.php/descarga/plan-de-movilidad>

Gavilanez, C. (12 de abril de 2024). Implementación del Plan de Movilidad de la ciudad de Riobamba 2019-2023. (L. Arias, Entrevistador)

Giacchino, S., & Kakabadse, A. (2003). Successful Policy Implementation: The Route to Building Self-Confident Government. *International Review of Administrative Sciences*, 69(2), 1-69. doi:DOI:10.1177/0020852303069002002

González, G. (2024). *Análisis de las metodologías implementadas en proyectos de peatonalización de entornos educativos a partir de una revisión bibliográfica*. Cartagena: Repositorio Unicartagena. Obtenido de <https://repositorio.unicartagena.edu.co/handle/11227/17643>

Gudiño, Z. (2022). El principio constitucional de transparencia en la contratación pública del Ecuador. Un enfoque desde la participación ciudadana. *Revista Universidad y Sociedad*, 14(2), 56-89. Obtenido de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-36202022000200410

Guzmán, L., Oviedo, D., & Cantillo, V. (2024). *¿Es suficiente la proximidad? Análisis crítico del concepto de ciudad de 15 minutos incluyendo preferencias individuales*. Bogotá: Grupo Sur. Obtenido de https://www.researchgate.net/profile/Luis-Guzman-21/publication/378491968_Es_suficiente_la_proximidad_Analisis_critico_del_concep

to_de_ciudad_de_15_minutos_incluyendo_preferencias_individuales/links/65dd030b
adf2362b635a168c/Es-suficiente-la-proximidad-Ana

Hernández, M. (2023). *Metodología-de-la-investigación*. Madrid: ESIC. Obtenido de <https://es.scribd.com/document/668733410/Metodologia-de-la-investigacion-Hernandez-y-Mendoza-2023>

Hyundai. (14 de diciembre de 2021). Madrid 360: Todo lo que necesitas saber si conduces por Madrid. *Eco Útil*. Obtenido de <https://www.hyundai.com/es/es/zonaeco/eco-util/madrid-360>

Illahi, U., & Mir, M. (2021). Sustainable Transportation Attainment Index: multivariate analysis of indicators with an application to selected states and National Capital Territory (NCT) of India. *Environment, Development and Sustainability*, 3578-3622. Obtenido de https://ideas.repec.org/a/spr/endesu/v23y2021i3d10.1007_s10668-020-00734-w.html

ISW. (2016). Governance in Smart (Mega) Cities: The German Perspective – City of Stuttgart. *Cultura moderna de movilidad*, 91-120. Obtenido de <https://www.mobiliseyourcity.net/sites/default/files/2020-11/Informaci%C3%B3n%20Stuttgart.pdf>

Knoepfel, P., Larrue, C., Varone, F., & Hill, M. (2012). Nine Policy implementation. *Public policy analysis*, 22(1), 187-2012. Obtenido de <https://academic.oup.com/policy-press-scholarship-online/book/20461/chapter-abstract/179632694?redirectedFrom=fulltext>

La Prensa. (20 de junio de 2020). Las ciclovías ya son de la ciudadanía. *La Prensa*, pág. 8. Obtenido de <https://www.laprensa.com.ec/las-ciclovias-ya-son-de-la-ciudadania/>

La Prensa. (28 de mayo de 2022). Políticas públicas a favor de movilidad. *La Prensa*. Obtenido de <https://www.laprensa.com.ec/politicas-publicas-a-favor-de-movilidad/>

La Prensa. (19 de junio de 2023). ¡Sin planificación solo es congestión! *La Prensa*, pág. 8.

Obtenido de <https://www.laprensa.com.ec/sin-planificacion-solo-es-congestion/>

Leite de Almeida, C., Silveira, S., Jenelui, E., & Fuso, F. (2021). Using the Sustainable Development Goals to Evaluate Possible Transport Policies for the City of Curitiba. *Sustainability*, 41(14), 156-174. Obtenido de <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/21/12222>

Lindblom, C. (1991). *El proceso de elaboración de políticas públicas*. Madrid: REBIUN. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=41274>

Locatelli, L., Russo, B., Acero, A., Sánchez, J., Martínez, E., & Martínez, M. (2020). Modeling of E. coli distribution for hazard assessment of bathing waters affected by combined sewer overflows. *Natural Hazards and Earth System Sciences*, 20(5), 562-587. Obtenido de <https://nhess.copernicus.org/articles/20/1219/2020/nhess-20-1219-2020-discussion.html>

Madariaga, I. Z. (2020). “Movilidad del cuidado” en Madrid: nuevos criterios para las políticas de transporte. *Ciudad y territorio CYTET*, 52(203), 125-136. Obtenido de <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/78364>

Martínez, M. (2018). Los planes de movilidad Urbana Sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico urbano. Análisis de la situación en las principales ciudades españolas (2017). *CRISS*, 59-100. Obtenido de <https://accedacris.ulpgc.es/handle/10553/96113?locale=en>

Mayntz, R. (1979). Burocracias públicas y ejecución de directrices políticas. *Revista internacional de ciencias sociales*, 9(1), 1197-1239. Obtenido de https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000036669_spa

- Ministerio de Salud Pública. (2019). *Desarrollo sustentable*. Quito: MSP. Obtenido de <https://www.recursosyenergia.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/09/9-Ape%CC%81ndice-B-Desarrollo-Sustentable.pdf>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2023). *Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible*. Quito: Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Obtenido de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2023/06/PNMUS_MTOP_Sintesis-de-la-PNMUS.pdf
- Moré, R. (2015). Movilidad sostenible en Bogotá D.C. – caso metro Bogotá. *Tecnología*, 12(2), 56-98. Obtenido de <https://revistas.unbosque.edu.co/index.php/RevTec/article/view/769>
- Noël, A. (2019). Las políticas públicas y la gestión pública: un análisis desde la teoría y la práctica. *Función Pública*, 17(2), 12-41. Obtenido de <https://revistas.uasb.edu.ec/index.php/eg/article/download/1207/1125>
- Olesknow, J, & Stachowiak, A. (2019). The Framework of Logistics 4.0 Maturity Model. *ISPEM*, 55(6), 47-60. Obtenido de https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-319-97490-3_73
- Olsen, J., Lindberg, M., & Lamu, A. (2020). Health and wellbeing in Norway: Population norms and the social gradient. *Social Science & Medicine*, 259(69), 116-128. Obtenido de <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0277953620303749>
- Paredes, Á., Soto, V., & Villafuerte, A. (2022). *Evaluación de resultados del uso de la Ciclovía en la Ciudad de Riobamba y alternativas de mejora*. Riobamba: Dpsapce UNACH. Obtenido de <http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/9050>
- RENEWABLE. (5 de octubre de 2017). Energías renovables. *Stuttgart, capital mundial de la movilidad eléctrica en octubre*. Obtenido de <https://www.energias->

renovables.com/movilidad/stuttgart-capital-mundial-de-la-movilidad-electrica-20170925#

Riofrio, P. (12 de abril de 2024). IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA 2019-2023.". (L. Arias, Entrevistador)

Ruggieri, S., Ingoglia, S., Bofanti, R., & Lo Coco, G. (2021). The role of online social comparison as a protective factor for psychological wellbeing: A longitudinal study during the COVID-19 quarantine. *Personality and Individual Differences*, 171(56), 112-121. Obtenido de <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0191886920306772>

Sabatier, P. (1986). "Top down and Bottom-up approaches to implementation research. *Journal of public policies*, 56(69), 98-135. Obtenido de file:///C:/Users/a_cad/Downloads/Dialnet-LaImplementacionDePoliticasyPublicas-2562409.pdf

Sabatier, P., & Mazmanian, D. (1981). Effective. *Heat and Company*, 69-81. Obtenido de file:///C:/Users/a_cad/Downloads/Dialnet-LaImplementacionDePoliticasyPublicas-2562409.pdf

Savastano, M., Suci, M., Gorelova, I., & Stativa, >. (2023). How smart is mobility in smart cities? An analysis of citizens' value perceptions through ICT applications. *Cities*, 132(23), 1-58. Obtenido de <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0264275122005108>

Schofield, J. (2004). A Model of Learned Implementation. *Public administration*, 48(1), 84-99. Obtenido de <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.0033-3298.2004.00395.x>

Secretaría de Transporte, Ministerio de Desarrollo y Transporte GCBA. (26 de abril de 2017). Metrobus del Bajo. *Buenos Aires*. Buenos Aires. Obtenido de <https://buenosaires.gob.ar/metrobus-del-bajo>

Soto, V., & Villafuerte, A. (2022). *EVALUACIÓN DE RESULTADOS DEL USO DE LA CICLOVÍA EN LA CIUDAD DE RIOBAMBA Y ALTERNATIVAS DE MEJORA*. Riobamba: Dspace Unach. Obtenido de <http://dspace.unach.edu.ec/bitstream/51000/9050/1/Evaluacion%20de%20resultados%20del%20uso%20de%20la%20ciclov%3%ada%20en%20la%20ciudad%20de%20Riobamba%20y%20alternativas%20de%20mejora.pdf>

Villanueva, L. (1993). *Problemas públicos y agenda de gobierno*. México: ESIC. Obtenido de https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/94234764/Bardach_Tema-Agenda-libre.pdf?1668450757=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DProblemas_publicos_y_agenda_de_gobierno.pdf&Expires=1714943605&Signature=KX8yslbTJhZ-x7Uo2S1hxNzmvvOdWeRlaqhqvROnVUS

Winter, P. (1989). Historial Social. *Jorunal home page*, 1(3), 91-121. Obtenido de <https://www.jstor.org/stable/i40014657>

Anexos:

Anexo 1: **Instrumento de recolección de datos: Entrevista:**

Diseño de Cuestionarios y Guiones de Entrevistas:

Para cada grupo de participantes, se desarrollarán cuestionarios y guiones de entrevistas específicos. Estos documentos contendrán preguntas diseñadas para abordar los objetivos de la investigación, como la evaluación de estrategias, los desafíos experimentados y recomendaciones para mejorar la movilidad sostenible. Se garantizará que las preguntas sean claras y relevantes para cada grupo.

Entrevistas

Las entrevistas con los participantes clave se llevarán a cabo de manera personalizada utilizando guiones de entrevistas estructurados que se centren en temas específicos relacionados con la movilidad sostenible y los desafíos específicos de cada grupo

Anexo 2: Formulario de consentimiento informado para entrevistados

Proyecto de Investigación:

Artículo científico requisito para la incorporación
como magister en gestión pública

Título del Estudio:

“ANÁLISIS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN
DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA
2019-2023.”

Investigador:

Luis Alejandro Arias Zambrano ci 1717835845

Objetivo del Estudio:

Analizar la implementación del plan de movilidad
urbana de Riobamba y los factores que inciden en su
alcance durante el período 2019-2023."

PROCEDIMIENTO DE LA ENTREVISTA:

Anexo 3: Descripción del Estudio:

El proyecto responde a la necesidad de analizar críticamente la efectividad y la eficiencia de las políticas públicas implementadas en el ámbito de la movilidad en Riobamba, con el objetivo de identificar áreas de mejora y oportunidades para una movilidad más amigable con el entorno y los ciudadanos.

Voluntariedad de Participación: Su participación en esta entrevista es completamente voluntaria. Puede decidir no participar o retirarse en cualquier momento sin ninguna consecuencia.

Confidencialidad: La información proporcionada durante la entrevista será tratada de forma confidencial. Los resultados del estudio se presentarán de manera agregada y no se revelará su identidad sin su consentimiento expreso.

Grabación de la Entrevista: Se realizará grabación de audio durante la entrevista, por lo que usted está completamente informado y dará el consentimiento respectivo de la misma.

Duración: La entrevista tomará aproximadamente 40 a 60 minutos

Anexo 4: Consentimiento

Al acceder a participar en esta entrevista, comprendo y acepto lo siguiente:

- He leído y comprendido la descripción del estudio y los procedimientos de la entrevista.
- He tenido la oportunidad de hacer preguntas y se me han proporcionado respuestas satisfactorias.
- Comprendo que mi participación es voluntaria y que puedo retirarme en cualquier momento sin penalización.
- Acepto que la información proporcionada durante la entrevista puede ser grabada [si aplica] y utilizada con fines de investigación.
- Entiendo que se mantendrá la confidencialidad de la información y que mi identidad será protegida.

- Estoy de acuerdo en participar en esta entrevista.

Firma del Entrevistado:

Firma del Investigador:

Fecha:

Nota: Proporcione una copia de este formulario al entrevistado para su referencia. Asegúrese de responder a todas las preguntas del entrevistado antes de obtener su consentimiento.

Anexo 5: Formulario de consentimiento informado para entrevistados

Proyecto de Investigación:

Artículo científico requisito para la incorporación
como magister en gestión pública

Título del Estudio:

“ANÁLISIS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN
DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA
2019-2023.”

Investigador:

Luis Alejandro Arias Zambrano

ci 1717835845

Objetivo del Estudio:

Analizar la implementación del plan de movilidad
urbana de Riobamba y los factores que inciden en su
alcance durante el período 2019-2023."

Anexo 6: Procedimiento de la entrevista

Descripción del Estudio:

El proyecto responde a la necesidad de analizar críticamente la efectividad y la eficiencia de las políticas públicas implementadas en el ámbito de la movilidad en Riobamba, con el objetivo de identificar áreas de mejora y oportunidades para una movilidad más amigable con el entorno y los ciudadanos.

Voluntariedad de Participación: Su participación en esta entrevista es completamente voluntaria. Puede decidir no participar o retirarse en cualquier momento sin ninguna consecuencia.

Confidencialidad: La información proporcionada durante la entrevista será tratada de forma confidencial. Los resultados del estudio se presentarán de manera agregada y no se revelará su identidad sin su consentimiento expreso.

Grabación de la Entrevista: Se realizará grabación de audio durante la entrevista, por lo que usted está completamente informado y dará el consentimiento respectivo de la misma.

Duración: La entrevista tomará aproximadamente 40 a 60 minutos

Anexo 7: Consentimiento

Al acceder a participar en esta entrevista, comprendo y acepto lo siguiente:

- He leído y comprendido la descripción del estudio y los procedimientos de la entrevista.
- He tenido la oportunidad de hacer preguntas y se me han proporcionado respuestas satisfactorias.
- Comprendo que mi participación es voluntaria y que puedo retirarme en cualquier momento sin penalización.
- Acepto que la información proporcionada durante la entrevista puede ser grabada [si aplica] y utilizada con fines de investigación.
- Entiendo que se mantendrá la confidencialidad de la información y que mi identidad será protegida.
- Estoy de acuerdo en participar en esta entrevista.

Firma del Entrevistado:

Firma del Investigador:

Fecha:

Nota: Proporcione una copia de este formulario al entrevistado para su referencia. Asegúrese de responder a todas las preguntas del entrevistado antes de obtener su consentimiento.

Anexo 8: Guía de la entrevista

Ejecución de políticas, programas o proyectos

1. ¿Cuál fue el porcentaje exacto de implementación del plan de movilidad en nuestra ciudad entre los años 2019 y 2023?

Alineación con los objetivos del plan

2. Durante este período, ¿cuántos proyectos específicos incluidos en el plan de movilidad fueron ejecutados exitosamente? Además, ¿qué medidas adicionales se implementaron para abordar los desafíos de tráfico, mejorar el transporte público y la infraestructura vial en nuestra ciudad?

Liderazgo de director y jefes departamentales

3. Desde su posición como director de movilidad de la alcaldía, ¿cómo se aseguró de alinear y mantener la coherencia entre las decisiones y directrices y el plan de la alcaldía de acuerdo con las prácticas y acciones cotidianas de la implementación del plan a nivel operativo en su departamento

Impacto del entorno

4. ¿Cómo evaluó usted el impacto y la adaptación de las acciones de implementación del plan de movilidad frente a cambios en el entorno social y político?
5. ¿Qué estrategias empleó usted dentro del marco del plan de movilidad para gestionar estos factores externos de manera efectiva en su trabajo dentro de la institución?

Responsable de Finanzas o Presupuesto (2)

6. ¿Cómo se evaluó el nivel de ejecución de acciones específicas dentro del plan de movilidad en comparación con los recursos asignados?
7. ¿Cuál fue la relación entre los recursos financieros asignados y los resultados alcanzados en la implementación del plan de movilidad?
8. ¿Cómo se midió el progreso hacia los objetivos del plan de movilidad en términos de asignación y ejecución de recursos? ¿Cuál es la normativa que rige la asignación y ejecución del presupuesto para la implementación del plan de movilidad? ¿Cómo se ha aplicado esta normativa en la práctica hasta ahora?
9. ¿Consideraba usted que los costos asociados con la implementación del plan de movilidad fueron adecuados eran eficientes?
10. En caso afirmativo, ¿cuáles eran los factores que contribuían a lograr esta eficiencia? Y en caso negativo, ¿cuáles eran los factores que contribuían a la ineficiencia de estos costos

Responsable del Departamento de Recursos Humanos de la dirección de movilidad

11. ¿Cómo se aseguró la idoneidad del talento humano involucrado en la implementación del plan de movilidad? ¿Qué habilidades y competencias consideró cruciales para el éxito de la implementación

Adquisición y mantenimiento de tecnologías / técnicos de movilidad

12. ¿Cómo se utilizó la tecnología para cumplir con lo establecido en el plan de movilidad? ¿Cuál fue el proceso para adquirir y mantener las tecnologías necesarias para la gestión de la implementación del plan? Además, ¿se enfrentaron desafíos específicos en este aspecto.

Cronograma de Implementación (hitos y plazos (2)

13. ¿En qué medida se cumplieron los hitos y plazos establecidos en el cronograma del plan de movilidad hasta el momento? ¿Cuáles fueron los principales impulsores de la puntualidad y cuáles fueron los obstáculos encontrados?

Adaptabilidad a cambios en el entorno / técnicos de movilidad

14. ¿Cómo se adaptó el plan de movilidad a cambios imprevistos en el entorno? ¿Puede proporcionar ejemplos específicos de situaciones inesperadas y las respuestas estratégicas implementadas?

Desglose de Actividades

15. Puede proporcionar un desglose detallado de las actividades realizadas durante el proceso de implementación del plan original. Además, ¿cuáles fueron los motivos y desafíos que llevaron a realizar ajustes en estas actividades?"

Coherencia con los objetivos del plan / técnicos

16. ¿En qué medida estaban alineadas y eran coherentes las actividades planificadas con los objetivos establecidos en el plan de movilidad

Estrategias para fomentar la participación

17. Qué estrategias se utilizaron para fomentar y evaluar la participación de la ciudadanía, las empresas de taxis y autobuses, así como los propietarios de otros modos de transporte en la toma de decisiones y la retroalimentación durante la implementación del plan de movilidad

Comunicación

18. ¿Qué medidas se implementaron para garantizar la efectividad de las comunicaciones con el sector del transporte público urbano, Inter cantonal e interprovincial, así como las empresas de transporte comercial en relación con el plan de movilidad?

Transparencia en la información proporcionada

19. Durante la implementación del plan de movilidad, ¿cómo se garantizó la transparencia en la información proporcionada al ciudadano o empresas que prestan servicios de transporte?

Frecuencia y calidad del monitoreo (2)

20. ¿Qué indicadores clave se utilizaron para monitorear la implementación del plan de movilidad?

21. ¿Quién fue responsable de realizar este monitoreo? Además, ¿con qué frecuencia se llevó a cabo y cómo se midió la calidad de los informes generados? Finalmente, ¿qué acciones correctivas se implementaron a partir de los resultados del monitoreo?

Comparación de resultados con metas establecidas

22. ¿Cómo se evaluó los resultados obtenidos en relación con las metas establecidas en el plan de movilidad?

Normativas / Jurídico de movilidad

23. ¿Cuáles son los métodos utilizados por la organización para garantizar el cumplimiento de las normativas legales, estatutos, reglamentos, ordenanzas y estándares relevantes durante la implementación del plan de movilidad

Coordinación entre unidades organizativas

24. ¿La estructura organizativa permitió la implementación adecuada del plan de movilidad? En caso contrario, ¿qué cambios se podrían hacer para mejorar la implementación?"

25. ¿Los mecanismos de coordinación entre diferentes unidades organizativas funcionaron adecuadamente en relación con la implementación del plan de movilidad? En caso

afirmativo, ¿cómo funcionaron estos mecanismos? Y en caso negativo, ¿cuáles fueron los obstáculos que impiden una coordinación efectiva

Acceso a información interna

26. Cómo se aseguró la accesibilidad transparente a la información interna relevante para la implementación del plan de movilidad al ciudadano en común.

Comunicación abierta sobre avances y desafíos

27. ¿Se llevó a cabo una comunicación regular sobre los avances y obstáculos durante la implementación del plan de movilidad? En caso afirmativo, ¿qué impacto se ha observado como resultado de esta comunicación? En caso negativo, ¿cuáles fueron las razones detrás de la falta de comunicación?"

Documentación y análisis de experiencias pasadas

28. ¿Cómo se transmitió el aprendizaje adquirido de las experiencias pasadas durante la implementación del plan de movilidad para mejorar futuras acciones

Anexo 4: Evidencia fotográfica y oficio



Quito, 04 de marzo de 2024

Señor Ingeniero
Cristian Gavilanez
Director de Movilidad
GAD Municipal Riobamba
Presente

De mi consideración:

Reciba un cordial y atento saludo de parte del Instituto de Altos Estudios Nacionales.

En calidad de Coordinadora del Programa de Maestría en Gestión Pública del Instituto de Altos Estudios Nacionales, Universidad de Postgrado del Estado, me permito indicar que el estudiante Luis Arias Zambrano con Cédula de Identidad: 1717835845 quien cursa la mencionada Maestría se encuentra desarrollando el trabajo de titulación con componentes de investigación denominado "ANÁLISIS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA 2019-2023", para lo cual requiere iniciar la etapa de entrevistas; por lo que, solicito a Ud. muy comedidamente, se sirva autorizar al estudiante para su aplicación.

Cabe indicar que el proyecto responde a la necesidad de analizar la efectividad y la eficiencia de las políticas públicas implementadas en el ámbito de la movilidad en Riobamba, con el objetivo de identificar áreas de mejora y oportunidades para una movilidad más amigable con el entorno y los ciudadanos, y se tiene programada la finalización de su investigación en este mes de marzo.

Por la atención dada a la presente, presento mi más sincero agradecimiento,

Atentamente,

IRMA
VICTORIA
JARA INIGUEZ

Firmado digitalmente
por IRMA VICTORIA
JARA INIGUEZ
Fecha: 2024.03.04
23:50:27 -05'00'

Irma Jara Iniguez, PhD
Coordinadora del Programa de Maestría en Gestión Pública
Escuela de Gobierno y Administración Pública
Instituto de Altos Estudios Nacionales







Tabla 9: Entrevistados y códigos citados.

Nombre del entrevistado	Código citado
E1	Riofrío, (2024)
E2	Gavilánez, (2024)
E3	Técnico 1, (2024)
E4	Técnico 2, (2024)
E5	Técnico 3, (2024)
E6	Burbano, (2024)

Fuente y elaboración: propia con información de las entrevistas realizadas