

4.4. EL OBSERVATORIO DE MOVILIDAD

El cumplimiento de los objetivos del Plan Maestro se monitorea a través del Observatorio de Movilidad, a partir de cuyos resultados se evalúa la implementación de los proyectos, lo que permite proceder con los correctivos pertinentes en las etapas posteriores de la planificación.

Se concibe como una herramienta de recolección, sistematización, análisis, producción y difusión de datos.

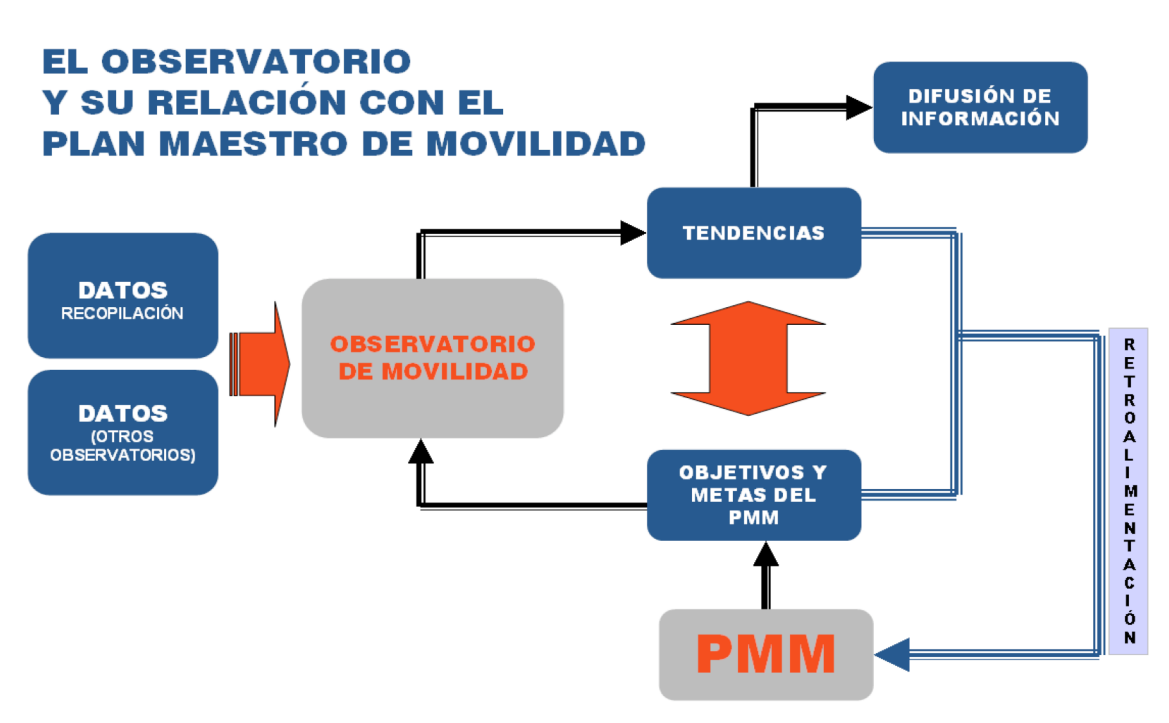


Gráfico 22 Diagrama de funcionamiento del Observatorio de Movilidad
Elaboración: DMT 2007

Objetivos:

- Ser el soporte fundamental de información que sirve para evaluar la estrategia y el cumplimiento de las metas trazadas en el PMM.
- Disponer de un sistema de información oficial sobre datos específicos en materia de movilidad para ser utilizados por los entes públicos y privados.
- Monitorear la evolución de los indicadores de movilidad en el tiempo.
- Mantener informada a la comunidad en temas de movilidad.

Metas:

- Hasta el año 2009 el Observatorio ha generado la línea base de información en movilidad la misma que está disponible en diversos medios de difusión, ha acordado los protocolos de recepción y entrega con los proveedores de información externa.
- A partir del año 2010 el Observatorio se ha posicionado como el ente emisor de información oficial en movilidad del DMQ.
- Hasta el año 2010 se han definido las tendencias de los indicadores de cumplimiento de los objetivos del PMM para proceder a su revisión quinquenal.
- A partir del 2012 el Observatorio de Movilidad ofrece información en tiempo real.
- Al año 2025 se han corregido las tendencias negativas en movilidad alcanzando un alto grado de cumplimiento de los objetivos del PMM.

Ámbitos de aplicación del Observatorio de Movilidad

- La demanda de transporte / los desplazamientos
- La oferta de transporte – las redes y las prestaciones
- El tráfico / valores cuantitativos y cualitativos
- Planificación del territorio
- Los impactos ambientales, financieros, socio - económicos, etc.

Indicadores de la Movilidad

Obedecen a estándares internacionales para facilitar su comparación con otras realidades. Los indicadores básicos considerados son:

- Partición modal
- Tipos de desplazamiento
- Desplazamientos por persona
- Longitud media de los desplazamientos
- Desplazamientos de mercaderías
- Tiempo promedio de viaje
- Parque automotor
- Volúmenes de tráfico
- Redes viales, de transporte motorizado y no motorizado.
- Capacidad y frecuencia del transporte público
- Velocidad comercial de transporte público
- Velocidad promedio en la red vial
- Oferta de estacionamiento
- Tasa de rotación del estacionamiento
- Contaminación atmosférica y sonora

- Seguridad por modo de transporte
- Accidentalidad
- Impacto social de los proyectos de movilidad.

Implementación

Concertar con las entidades proveedoras de información, acordando los protocolos de entrega y difusión de información.

Definición de estructura de la base de datos e ingeniería de manejo de la información.

Difusión y comunicación de la información producida en forma periódica, permanente y en tiempo real (boletín, telefonía celular, radio, Web).

4.5. MARCO REGULATORIO E INSTITUCIONAL

Líneas estratégicas

- Reestructuración y unificación de los cuerpos normativos relacionados con la movilidad en el DMQ y derivados del PMM.*
- Formulación y aprobación del Reglamento para la aplicación de la Ordenanza del SMM.*
- Aplicación de estrategias de promoción de la Ordenanza del SMM.*
- Fortalecimiento institucional de la EMMOP-Q.*

Objetivo

La gestión de la movilidad en el DMQ está a cargo de una sola entidad eficiente que basa sus decisiones en estudios técnicamente fundamentados, con respaldo político y presupuestario, propiciando la activa participación de los actores relevantes, en un marco de aceptación ciudadana y con base de un marco regulatorio integral y práctico.

Metas

- A partir del 2009, las decisiones claves relacionadas con el sistema de movilidad del DMQ las adopta el Comité Metropolitano de Movilidad CMM con base en las disposiciones del PMM y sus instrumentos operativos.
- A partir del 2010, se están aplicando convenios con sectores ciudadanos organizados que permiten vincular a las organizaciones sociales en procesos de veeduría y cogestión del SMM.
- A partir del 2010 la instancia encargada de la Movilidad en el DMQ está operando con estándares de calidad ISO 14000.
- A partir del 2010 se cuenta con un marco regulatorio que cubre todos los ámbitos de la movilidad.

Programas y Proyectos

a) Marco Regulatorio

- Expedición de la Ordenanza y Reglamento para el Sistema Metropolitano de Movilidad.

- Recopilación de la normativa de Movilidad existente.
- Elaboración del documento del Marco Regulatorio para el DMQ.

b) Marco Institucional

- Reestructuración del Comité Metropolitano de la Movilidad CMM en el DMQ.
- Diseño y aplicación de un modelo de gestión de la EMMOP-Q
- Consolidación del Observatorio de la Movilidad para el DMQ.
- Creación y operación del Fondo de Movilidad del DMQ.
- Implementación del Sistema de Participación Ciudadana.

4.6. SISTEMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La participación ciudadana es un eje fundamental del PMM, se basa en la experticia de los esquemas de veeduría que ha desarrollado la Municipalidad a través de la aplicación de la Ordenanza del Sistema de Gestión Participativa, Rendición de Cuentas y Control Social del Distrito Metropolitano de Quito.¹

En el ámbito de la movilidad y en el contexto de la participación ciudadana se han identificado actores con responsabilidades específicas, entre ellos:

¹ Ordenanza Metropolitana No. 0187, 6 de julio del 2006.

Operadores de Transporte Público (Cámaras, Asociaciones, Consorcios, etc.)

- Proveer información legítima sobre demanda, costos y rendimientos de operación.
- Participar activamente en la discusión de las propuestas de proyectos de transporte.
- Brindar capacitación: conducción responsable, conocimiento de avances tecnológicos, normativa, socialización de las propuestas de transporte, hacia sus representados.
- Disponer de la información y mecanismos necesarios para garantizar su participación en los procesos de consolidación del Sistema Metrobús-Q.
- Fortalecer su capacidad organizativa y gerencial.

Cámara de Comercio

- Garantizar que la comercialización, la construcción de partes y el mantenimiento de buses y vehículos de uso privado deben cumplir las especificaciones establecidas por la Municipalidad.
- Garantizar que los productos relacionados con la movilidad que se expenden, cumplen con la normativa de seguridad y emisiones del INEN.
- Garantizar la disponibilidad de partes y repuestos.

Colegios Profesionales

- Conocer y analizar técnicamente los proyectos en materia de movilidad.
- Desarrollar propuestas y ponerlas a consideración de la Municipalidad.
- Facilitar información sistematizada disponible en lo referente a su especialidad relacionada con la movilidad.
-

Universidades y Escuelas Politécnicas:

- Disponer de laboratorios de certificación para garantizar la calidad de la tecnología adquirida.
- Fortalecer las capacidades locales en temas de formación en movilidad a través de:
 - Crear disciplinas acordes con las necesidades cambiantes.
 - Promover el intercambio de experiencias.
 - Promover la especialización internacional de sus estudiantes y docentes.
 - Promover la actualización periódica de conocimientos (seminarios, pasantías).
- Desarrollar modelos relacionados con costos, deseconomías, contaminación, etc.
- Desarrollar investigación sobre temas de movilidad.
- Apoyar al Observatorio con la generación periódica de información relativa a la movilidad.

4.7. FINANCIAMIENTO DEL PMM

Para la implementación del PMM se dispondrá de recursos financieros provenientes de diversas fuentes:

- Presupuesto municipal
- Gobierno Central
- Créditos externos e internos

Se prevé la constitución del Fondo Metropolitano de Movilidad con recursos dirigidos a sostener la gestión de la movilidad en el DMQ y que provendrán, entre otros, de los siguientes rubros:

- La participación en plusvalía originada por las actuaciones de las operaciones urbanas.
- Peajes urbanos y metropolitanos (CHQ).
- Pagos por contaminación producida por fuentes móviles.
- El cobro por estacionamientos en la vía pública, Zona Azul y en edificaciones del sistema.
- Tasa por semaforización.
- Tasa por registro de transporte comercial.
- Multas por colocación de equipamiento urbano que impacta negativamente en la movilidad.
- Participación en los ingresos por entrega de licencias de conducción, matriculas de los vehículos y multas de tránsito

Una fuente importante de financiamiento del Sistema de Movilidad en otros países ha sido la sobretasa a los combustibles utilizados por el parque automotor, como una iniciativa para redireccionar los subsidios de los combustibles hacia el desarrollo del transporte colectivo.