



EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE
MOVILIDAD - CAYAMBE

PLANIFICACIÓN INSTITUCIONAL

2018 – 2022



Contenido

<i>PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL</i>	4
<i>2018-2022</i>	4
1. <i>INTRODUCCIÓN</i>	4
2. <i>ANTECEDENTES</i>	4
3. <i>JUSTIFICACIÓN</i>	8
4. <i>RESEÑA HISTORICA EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE MOVILIDAD DE CAYAMBE</i>	11
5. <i>ESTRUCTURA ORGÁNICA</i>	13
6. <i>METODOLOGÍA</i>	15
7. <i>DIAGNÓSTICO</i>	17
7.1 <i>DIAGNÓSTICO TERRITORIAL</i>	17
7.2 <i>LINEA BASE – DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN EL CANTÓN CAYAMBE BASADO EN EL PLAN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE . PMS</i>	23
ALINEAMIENTO ENTRE EL PLAN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y EL PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL.	23
ESTIMACIÓN DE LA MOVILIDAD O VIAJES/DÍA QUE SE DAN EN EL CANTÓN CAYAMBE	25
MOTIVOS DE VIAJES.....	26
PARTICIÓN MODAL O USO DE LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE EN CAYAMBE.....	26
TRANSPORTE PÚBLICO INTRACANTONAL	27
TRANSPORTE COMERCIAL.....	28
ESTACIONAMIENTOS	33
SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO DE LA CIUDAD DE CAYAMBE.....	33
SISTEMA VIAL.....	34
SEGURIDAD VIAL	35



TERMINAL TERRESTRE.....	35
7.3 DESCRIPCIÓN Y DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL	36
7.3.1 PLANIFICACIÓN Y PRESUPUESTO.....	37
7.3.2. ESTRUCTURA ORGANICA E INFRAESTRUCTURA FÍSICA.....	39
7.3.3 TALENTO HUMANO	40
7.3.4 PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS	42
7.4 ANALISIS SITUACIONAL.- AMBIENTE EXTERNO	43
7.5 ANÁLISIS FODA (FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES, AMENAZAS).....	44
7.6 PROBLEMAS RELEVANTES ENCONTRADOS.- PLAN DE MOVILIDAD	47
8. ELEMENTOS ORIENTADORES.....	50
8.1 MISIÓN	51
8.2 VISIÓN	52
8.3 PRINCIPIOS Y VALORES INSTITUCIONALES	52
9. DISEÑO DE POLITICAS, OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y PROGRAMAS.....	54
9.1 POLITICAS INSTITUCIONALES.....	54
9.2. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	54
9.3. OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y PROGRAMAS	55

PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL

2018-2022

1. INTRODUCCIÓN

La Empresa Pública Municipal del Cantón Cayambe estableció un proceso de contratación directa denominado “ CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA INSTITUCIONAL PARA LA EMPRESA PUBLICA MUNICIPAL DE MOVILIDAD DEL CANTÓN CAYAMBE ”, con la finalidad de mediante la implementación de estrategias, políticas y acciones que garantice la efectividad y eficiencia de la gestión institucional en beneficio de sus ciudadanos.

La consultoría mencionada se dio mediante el proceso de contratación directa No. CDC-EPMMC-001-2017, siendo publicado el proceso el 11 de diciembre del 2017 por un monto de USD 13,256.10 + IVA con un plazo de 60 días, las fases del estudio según los Términos de Referencia son las siguientes:

Los productos esperados son:

- 1) Informe de revisión de instrumentos y estructura institucional (En caso de existir recomendaciones incluye modificación de productos existentes):
 - a) Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional
 - b) Matriz de Competencias
 - c) Modelo de Gestión
- 2) Plan Institucional de la Empresa Pública Municipal de Movilidad de Cayambe 2018-2022
- 3) Plan Plurianual de la política pública.
- 4) Plan Anual de la política pública.
- 5) Manual de Descripción de Valoración de Puestos
- 6) Modelo de seguimiento y evaluación

La fecha de arranque del plazo de la consultoría inició el martes 2 de enero del 2018, teniendo como fechas de entrega de productos a los 30 días PRODUCTOS 1,2 Y 3, *Fase I* (lunes 29 de enero del 2017) y a los 60 días, PRODUCTOS 4,5,6 (lunes 19 de febrero de 2018).

2. ANTECEDENTES

La Constitución de la República del Ecuador, en el artículo 264 numeral 6, determina que, dentro de las competencias exclusivas de los Gobiernos Municipales, está la de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público, dentro de su territorio cantonal.

La mencionada norma Suprema instituye en el artículo 225 que el sector público comprende, entre otros, las personas jurídicas creadas por acto normativo de los gobiernos autónomos descentralizados para la prestación de servicios; ello en concordancia con el artículo 315 de la misma Constitución, al expresar entre otras disposiciones que: "El Estado constituirá empresas públicas para la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y el desarrollo de otras actividades económicas."

El Art. 54, literal f), del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, establece como función del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la Ley y en dicho marco, prestar los servicios públicos y construir la obra pública cantonal correspondiente con criterio de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiariedad, participación y equidad.

El Art. 55, literales c) y f), del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, establece como competencias exclusivas de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, sin perjuicio de otras que determine la Ley, planificar, construir y mantener la vialidad urbana; y, planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal.

El Art. 315, inciso primero, del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización señala que el Estado constituirá empresas públicas para la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y el desarrollo de otras actividades económicas.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (agregada por el Art. 123 de la Ley s/n, R.O.415-S, 29-III-2011), en su Disposición Transitoria Decimoctava, establece que "Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales asumirán las competencias en materia de planificación, regulación, control de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, una vez que hayan cumplido con el procedimiento establecido en el COOTAD. Hasta tanto la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ejercerá tales competencias.

La Ley Orgánica de Empresas Públicas establece y regula entre otras a las empresas públicas creadas por acto normativo legalmente expedido por los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

En el Art. 1 de la LOEP, regula la constitución, organización, funcionamiento, fusión, escisión y liquidación de las empresas públicas que no pertenezcan al sector financiero y que actúen en el ámbito internacional, nacional, regional, provincial o local; y, establecen los mecanismos de control económico, administrativo, financiero y de gestión que se ejercerán sobre ellas, de acuerdo a lo dispuesto por la Constitución de la República.

El Art. 4 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, define a las empresas públicas como entidades que pertenecen al Estado en los términos que establece la Constitución de la República, personas jurídicas de derecho público, con patrimonio propio, dotadas de autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión. Estarán destinadas a la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y en general al desarrollo de actividades económicas que corresponden al Estado. El Art. 5, establece la constitución de las empresas públicas creadas por acto normativo legalmente expedido por los gobiernos autónomos descentralizados.

El Concejo Nacional de Competencias expidió la Resolución N° 003-CNC-2015, publicada en el Registro Oficial, Suplemento, N° 475 del 8 de abril 2015, donde se revisa los modelos de gestión determinados en los artículos 4, 5 y 6 de la resolución N° 006-CNC-2012 y establece que el Gobierno Autónomo Descentralizado Intercultural Plurinacional del Cantón Cayambe se ubica en el Modelo de Gestión C.

El Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución No. 006 CNC-2012, publicada en el suplemento del Registro Oficial No. 712 de mayo de 2012, transfiere las competencias para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, a favor de los GADS metropolitanos y municipales del país.

El art. 3 de la Resolución No. 006 CNC-2012 del Consejo Nacional de Competencias, establece tres modelos de gestión diferenciados en función de las necesidades territoriales cantonales en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, la experiencia de los GADS metropolitanos y municipales y requisitos mínimos de sostenibilidad del servicio.

El art. 5 de la Resolución 006-CNC-2012 del Consejo Nacional de Competencias, establece que los GADS municipales de algunas provincias entre ellas Pichicha en los cantones Pedro Moncayo, Cayambe, San Miguel de los Bancos, Pedro Vicente Maldonado, Puerto Quito, se encuentran dentro del Modelo de Gestión C y tendrán a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

El numeral 3 del art. 7 de la Resolución 006-CNC-2012 del Consejo Nacional de Competencias, señala que la asignación de productos y servicios de los GADS comprenderá todos sus procesos.

El art. 28 de la Resolución 006-CNC-2012 del Consejo Nacional de Competencias, establece la distribución de la tasa de matriculación de los valores recaudados por concepto del cobro de la tasa de matriculación y sus multas asociadas por parte de los GADS y Gobierno Central.

La primera Disposición Transitoria de la Resolución 006-CNC-2012 del Consejo Nacional de Competencias, señala que la implementación tendrá lugar dentro de los plazos máximos establecidos y una vez cumplidos los requisitos establecidos por la ANT, para lo cual se elaborará un cronograma detallado de la implementación de la competencia.

La segunda Disposición General de la Resolución 006-CNC-2012 indica que las transferencias tendrán lugar una vez que se realice la asunción efectiva de la competencia por parte de los GADS municipales y metropolitanos de acuerdo al principio de progresividad observando el art. 154 letra e) del COOTAD y considerando un cronograma de implementación establecido en el marco de los plazos determinado en dicha resolución.

A través de Ordenanza Municipal de 09 de agosto de 2017, el Concejo Municipal del Cantón Cayambe, resuelve crear la “Empresa Pública Municipal de Movilidad de Cayambe – EPMMC- C” como una entidad de derecho público, con personería jurídica y patrimonio propio, dotada de autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión, con altos parámetros de calidad criterios empresariales, económicos, sociales y ambientales.

El Ministerio de Finanzas del Ecuador con acuerdo No. 203, establece en su Art. 1, emitir normas de procedimientos en la transferencia de fondos públicos por concepto de descentralización de competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a los GADS Metropolitanos y Municipales.

La ANT mediante Resolución No. 117-DIR-2015-ANT de fecha 28 de diciembre del 2015, ha emitido el Reglamento de Procedimientos y Requisitos para la Emisión de Títulos Habilitantes de cuyo Capítulo III, Procedimiento para la Emisión de Títulos Habilitantes.

La ANT mediante Resolución No. 039-DIR-2016-ANT de fecha 17 de mayo del 2016, ha emitido la Reforma al Reglamento de Procedimientos y Requisitos para la Emisión de Títulos Habilitantes contenido en la Resolución No. 117-DIR-2015-ANT.

La ANT mediante Resolución No. 012-DIR-2017-ANT de fecha 16 de marzo del 2017, ha emitido la Reforma al Reglamento de Procedimientos y Requisitos para la Emisión de Títulos Habilitantes contenido en la Resolución No. 117-DIR-2015-ANT.

La ANT mediante Resolución No. 008-DIR-2017-ANT de fecha 16 de marzo del 2017, ha emitido el Reglamento de Procedimientos y Requisitos para la Matriculación Vehicular.

La ANT mediante Resolución No. 077-DIR-2017-ANT de fecha 28 de diciembre del 2017, ha emitido el Cuadro Tarifado 2018.

3. JUSTIFICACIÓN

La Constitución de la República, determina que la planificación y las políticas públicas son los medios para lograr los objetivos del desarrollo.

El Plan Nacional de Desarrollo es el instrumento al que se sujetarán las políticas, programas y proyectos públicos; la programación y ejecución del presupuesto del Estado; y la inversión y la asignación de los recursos públicos; y coordinar las competencias exclusivas entre el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados. Su observancia será de carácter obligatorio para el sector público e indicativo para los demás sectores.

La formulación y la ejecución del Presupuesto General del Estado deben sujetarse al Plan Nacional de Desarrollo. Los presupuestos de los gobiernos autónomos descentralizados y los de otras entidades públicas deben ajustarse a los planes regionales, provinciales, cantonales y parroquiales, respectivamente, en el marco del Plan Nacional de Desarrollo, sin menoscabo de sus competencias y su autonomía. Los gobiernos autónomos descentralizados deben someterse a reglas fiscales y de endeudamiento interno, análogas a las del Presupuesto General del Estado, de acuerdo con la ley.

El artículo 295 del COOTAD determina la necesidad de la planificación del desarrollo y estipula que los gobiernos autónomos descentralizados, con la participación protagónica de la ciudadanía, planificarán estratégicamente su desarrollo con visión de largo plazo considerando las particularidades de su jurisdicción, permitiendo ordenar la localización de las acciones públicas en función de las cualidades territoriales.

Para la formulación de los planes de desarrollo y ordenamiento territorial los gobiernos autónomos descentralizados deberán cumplir con un proceso que aplique los mecanismos participativos establecidos en la Constitución, la ley y el COOTAD.

El artículo 298 del COOTAD determina que, las directrices e instrumentos de planificación complementarios deben orientar la formulación de estos planes, así como el seguimiento y la evaluación de su cumplimiento por cada uno de los gobiernos autónomos descentralizados, serán dictados a través de normas de sus respectivos órganos legislativos, y se ajustarán a las normas contempladas en la ley que regule el sistema nacional.

El art. 9, de la Ley de Empresa Públicas, en su numeral 6, indica, Aprobar el Plan Estratégico de la empresa, elaborado y presentado por la Gerencia General, y evaluar su ejecución.

El TÍTULO V de la Ley Orgánica de Empresas Públicas que norma el SISTEMA DE CONTRATACIÓN EN LAS EMPRESAS PÚBLICAS, menciona que todo proceso de contratación de obras, bienes y servicios, incluidos los de consultoría, así como las contrataciones en actividades de prospección, exploración, explotación, refinación, comercialización, industrialización de los recursos hidrocarbúricos, las contrataciones de

bienes de carácter estratégico necesarias para la defensa nacional, que realicen las empresas públicas, estarán sujetos al Plan Nacional de Desarrollo, con observancia del presupuesto nacional y empresarial. Se determina que Las empresas públicas deberán contar con su Plan Estratégico y Plan Anual de Contrataciones, debidamente aprobados, que los criterios generales del Plan Estratégico guardarán relación con las políticas del gobierno nacional o de los gobiernos autónomos descentralizados, el Plan Nacional de Desarrollo y los intereses del Estado y que el Plan Estratégico será una de las herramientas para evaluar a los administradores de las empresas.

En Resolución Administrativa N° 040-2017-DA-GADIPMC, del 12 de septiembre de 2017, donde designa al Magister SEGUNDO VICENTE REVELO RUIZ, Gerente General de la Empresa Pública Municipal de Movilidad de Cayambe EPMM-C, se determina como su responsabilidad el realizar todos los trámites pertinentes de legalización y vida jurídica de la EP y dar continuidad a los servicios de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial. A partir de esta fecha se inicia la etapa de diseño de la entidad, donde se efectúa el diseño del deber ser, es así que la Gerencia General prepara los instrumentos necesarios, como son: Matriz de Competencia, Modelo de Gestión de la nueva entidad y Estatuto Orgánico por procesos, que fueron puestos en conocimiento del Directorio en la sesión extraordinaria del 12 de octubre de 2017, cuando se trato el punto 6, Análisis y Aprobación de la Estructura Orgánica del EPMMC.

En el Modelo de Gestión de la Entidad, en el punto 10.- Plan de Implementación, se determinó ya la necesidad de que esta Empresa Pública cuente con el Plan Estratégico Institucional.

El Plan Estratégico Institucional (PEI) surge de un proceso participativo de los Actores involucrados en el compromiso de trabajar con objetivos comunes, buscar la sostenibilidad institucional, medir su consecución y asumir el desafío de convertir a la EPMMC en una empresa pública referente a nivel nacional y regional, por la calidad y eficiencia en la prestación del servicio público de movilidad y por su aporte al desarrollo sostenible de la comunidad.

El Municipio de Cayambe, GADIP-MC, es un aliado estratégico en la misión de la EPMMC, es partícipe de la planificación de la Empresa Pública, a fin de que la gestión del ordenamiento territorial, el cuidado del ambiente, el rescate del espacio público y la movilidad permita el desarrollo de sus habitantes y de la seguridad ciudadana.

Será necesario armonizar los objetivos estratégicos y competencias del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el sector de la movilidad, con aquellos del GAD Municipal y los que se determinen en esta Empresa Pública. Por tanto se debe alinear las políticas del sector del transporte formuladas a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con las políticas del Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (PDOT) del Cantón y el Plan Estratégico 2018 – 2022 de la EPMMC.

Por tanto; la Empresa Pública Municipal de Movilidad de Cayambe, EPMMC; por mandato legal y disposición expresa de autoridad competente y al ser una entidad pública, debe contar con estos instrumentos necesarios y valiosos del quehacer institucional, bajo la Metodología SENPLADES, El contar con el Plan Estratégico Institucional permitirán a la Empresa:

- Lograr coherencia y racionalidad de las acciones, a través del enlace entre las políticas nacional y sectorial, y los medios propuestos para alcanzarlos.
- Enfrentar los principales problemas, proporcionando un marco útil para tomar decisiones en forma coordinada.
- Introducir nuevas y mejores formas del quehacer público, a través del reconocimiento de las competencias y responsabilidades de cada entidad.
- Ubicar un mecanismo al más alto nivel para la sostenibilidad de los enfoques transversales.
- Mejorar su desempeño a través del establecimiento de un sistema de seguimiento permanente.
- Crear un sentido de pertenencia a la institución.
- Mejorar las relaciones entre las y los servidores de la institución, a través del dialogo y la construcción de una visión compartida.
- Comprometer a las y los directivos a impulsar el logro de los objetivos planteados y evitar que el proceso de planificación quede en buenas intenciones.
- Optimizar dinero, tiempo y esfuerzo.
- Trabajar con una visión integral del desarrollo orientada hacia el Buen Vivir y la igualdad entre actores/as diversos/as.
- Planificar para modificar modelos anacrónicos, que mantienen injusticias, pobreza, desarraigo, y desempoderamiento de segmentos significativos de la población.

4. RESEÑA HISTORICA EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE MOVILIDAD DE CAYAMBE

El Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución No. 006-CNC-2012, publicada en el suplemento del Registro Oficial No. 712 del 29 mayo de 2012, resolvió transferir progresivamente las competencias para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, a favor de los GADs Metropolitanos y Municipales del país, en los términos previstos en dicha resolución.

Mediante Resolución No. 022-DE-ANT-2013 de fecha 26 de abril del 2013, la Agencia Nacional de Tránsito transfiere al Gobierno Autónomo Descentralizado de Cayambe, la competencia de títulos habilitantes, que en su texto dice:

Art.1.- Certificar que el Gobierno Autónomo Descentralizado de Cayambe, cumplió con los requisitos mínimos y empezara a ejecutar las competencias de Títulos Habilitantes, de Transporte Terrestre en el ámbito de su jurisdicción, a partir del 02 de mayo del 2013.

Art. 2.- Los Títulos Habilitantes de Transporte Terrestre Público y Comercial que a partir de la fecha señalada podrá emitir el Gobierno Autónomo Descentralizado de Cayambe, son exclusivamente aquellos que corresponda al ámbito intracantonal dentro de su jurisdicción y se sujetarán a los estudios técnicos aprobados por la ANT.

El Consejo Nacional de Competencias (CNC), mediante resolución No. 0003-CNC-2015 de 25 de marzo de 2015, determina que los municipios categorizados con el modelo de gestión “C” (Resolución No. 006-CNC-2012), asuman las competencias de TTTSV de acuerdo al modelo de gestión “B”, guardando la metodología de asignación de recursos para este modelo conforme lo determina la Resolución No. 006-CNC-2012.

Mediante Resolución Administrativa N° 011-2015-DA-GADIPMC de 25 marzo de 2015 se expidió el Estatuto Orgánico del Gobierno Autónomo Descentralizado Intercultural y Plurinacional del Municipio de Cayambe, en que consta en su Capítulo IV, PROCESOS AGREGADORES DE VALOR, establece que son atribuciones y responsabilidades de la Dirección de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial “Planificar, regular y controlar la gestión de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio cantonal, a fin de garantizar la libre y segura movilidad terrestre, prestando servicios de calidad que satisfagan la demanda ciudadana, coadyuvando a la preservación del ambiente y contribuyendo al desarrollo del cantón”.

Mediante resolución No. 435-DE-ANT-2015, de fecha 24 de julio de 2015, la Agencia Nacional de Tránsito emite la mencionada resolución, para certificar la ejecución de las COMPETENCIAS DE MATRICULACIÓN Y REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DE CAYAMBE



A través de sesión del Concejo Municipal del 9 de agosto de 2017 se aprobó la Ordenanza Municipal de creación de la Empresa Pública Municipal de Movilidad de Cayambe– EPMMC– C” como una entidad de derecho público, con personería jurídica y patrimonio propio, dotada de autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión, con altos parámetros de calidad y criterios empresariales, económicos, sociales y ambientales.

El 11 de septiembre de 2017, se expide la primera Reforma a la Ordenanza de Creación de la Empresa Pública Municipal de Movilidad de Cayambe EPMMC-C.

A través de Resolución Administrativa N° 040-2017-DA-GADIPMC, del 12 de septiembre de 2017, se designa al Primer Gerente General de la Empresa Pública Municipal de Movilidad de Cayambe EPMMC-C, Magister SEGUNDO VICENTE REVELO RUIZ determinándose como su responsabilidad el realizar todos los trámites pertinentes de legalización y vida, jurídica de la EP y dar continuidad a los servicios de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial en Cayambe.

La Empresa Pública Municipal de Movilidad de Cayambe EPMMC-C, tiene como objetivo principal planificar, regular y controlar el Sistema de Movilidad del Cantón, que comprende el tránsito, transporte y seguridad vial, en concordancia con las políticas emitidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y por el GADIP del Municipio de Cayambe.

5. ESTRUCTURA ORGÁNICA

La Empresa Pública Municipal de Movilidad de Cayambe EPMMC-C, para el cumplimiento de su misión, objetivos y responsabilidades desarrolla procesos internos que elaboran los productos y servicios de la Empresa Pública, los mismos que se ordenan y clasifican en función de su grado de contribución o valor agregado.

1. **Procesos Gobernantes**, Diseñan, planifican, orientan la gestión institucional a través de la formulación y la expedición de políticas, normas, planes, proyectos, convenios, contratos e instrumentos direccionales para dirigir, orientar y enrumbar a la EPMMC-C EP hacia el logro de su visión corporativa.

1.1. Directorio

1.2. Gerencia General

2. **Procesos Sustantivos o Agregadores de Valor**, son los que generan, administran y controlan los productos y servicios brindados a clientes internos y externos, y que permiten cumplir con la misión empresarial y los objetivos estratégicos.

2.1. Gestión de Tránsito y Transporte Terrestre

2.2. Gestión de Seguridad Vial

3. **Procesos Adjetivos o Habilitantes de Asesoría**, son aquellos que asesoran con sus conocimientos especializados a los procesos gobernantes, agregadores de valor y habilitantes de apoyo, creando basamento legal y técnico con el fin de garantizar la adecuada y eficiente generación de los productos y servicios y el cumplimiento de los objetivos estratégicos.

3.1. Gestión de Asesoría Jurídica

3.2. Gestión de Comunicación Social

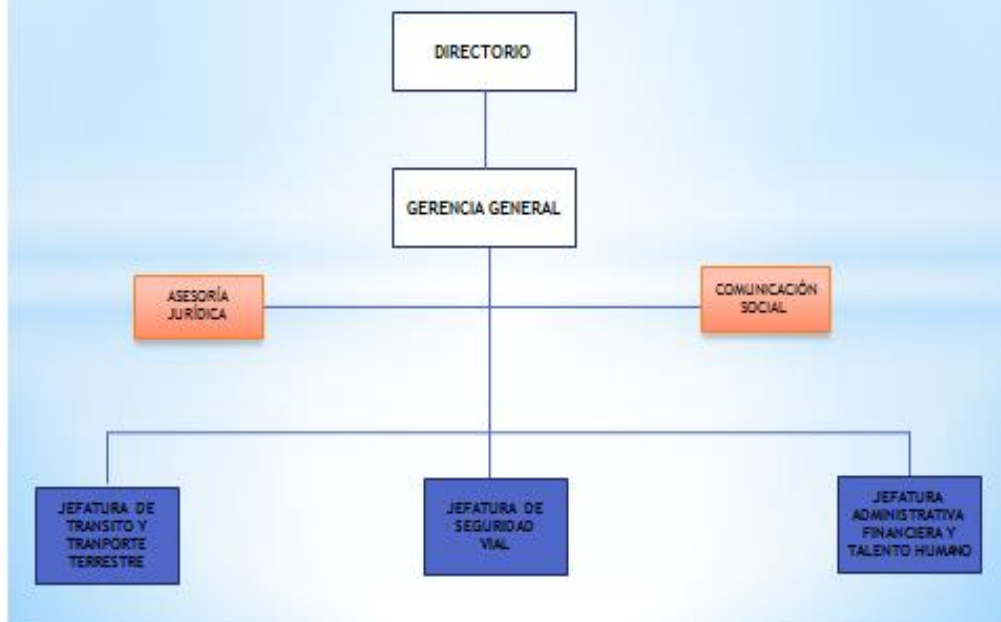
4. **Procesos adjetivos o habilitantes de apoyo**, están encaminados a generar servicios para los procesos gobernantes, para los agregadores de valor y para sí mismos, con el fin de viabilizar y facilitar la gestión empresarial. Por lo general ofrecen apoyo logístico.

4.1 Gestión Administrativa Financiera

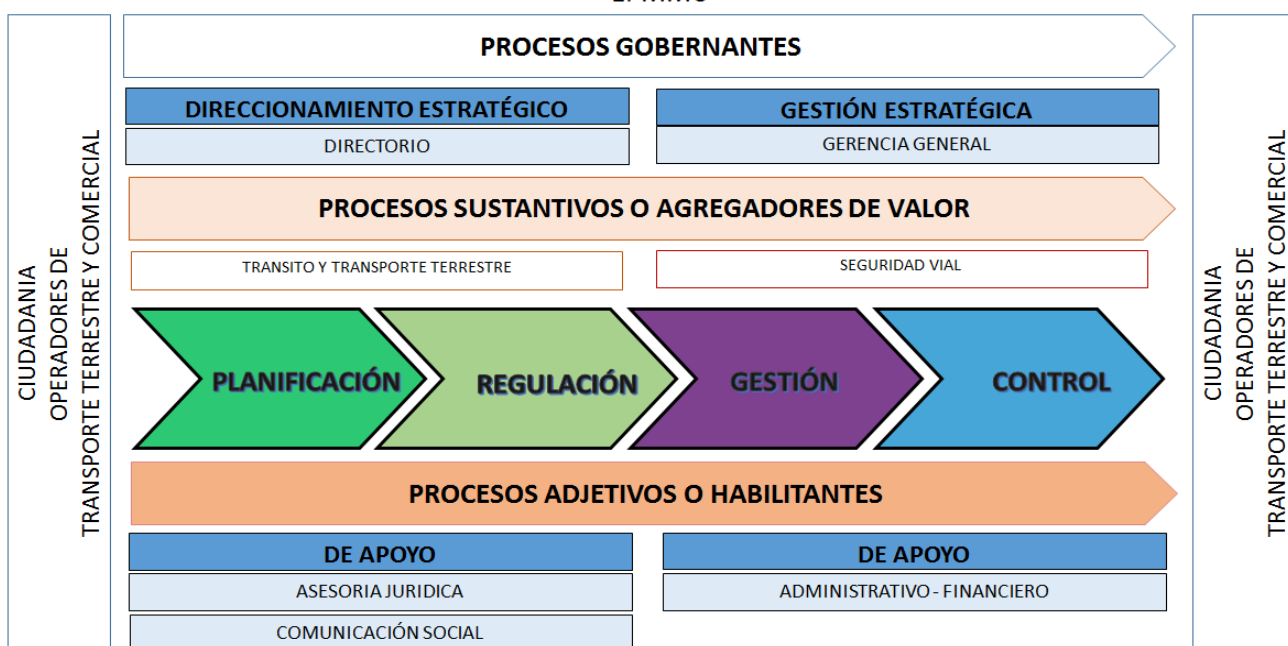


EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE
MOVILIDAD - CAYAMBE

ORGANIGRAMA ESTRUCTURAL BASE
EMPRESA PUBLICA MUNICIPAL DE MOVILIDAD DE CAYAMBE



MAPA DE PROCESOS
EMPRESA PUBLICA MUNICIPAL DE MOVILIDAD DE CAYAMBE
EPMDC



6. METODOLOGÍA

Para estructurar el Plan estratégico de la EPMCM considerando el periodo comprendido entre los años 2018-2022, la EPMCM a partir de la gestión de la Gerencia General y Jefaturas Departamentales dan paso a Planificación Institucional para que mediante un proceso direccionado, estructurado e incluyente, se defina:

- a. Un diagnóstico inicial de la EPMCM, estableciendo la problemática que incide en las operaciones y actividades normales desarrolladas en el día a día por el personal administrativo y operativo de la empresa.
- b. Un levantamiento de Información con técnicas básicas de planeación, toma de decisiones e identificación de causas generadoras de dificultades.
- c. La determinación de los Objetivos, Estrategias y Políticas a través del Análisis de los nudos críticos.
- d. La implementación de nuevas herramientas, métodos, técnicas, recursos y sistemas de gestión.
- e. La ejecución en el desarrollo organizacional de proyectos en sus diferentes etapas, considerando la gestión de recursos y la inclusión de la administración del Talento Humano basado en sus competencias.

Para el desarrollo de la Planificación se utilizó la metodología establecida por el órgano rector, la Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo. SENPLADES, con base en la Guía Metodológica de Planificación Institucional que contempla seis actividades:

1. Descripción y diagnóstico institucional
2. Análisis situacional
3. Elementos Orientadores de la Institución
4. Objetivos Estratégicos Institucionales
5. Diseño de estrategias, programas y proyectos
6. Programación Plurianual y Anual de la política pública

La metodología mencionada se ha aplicado a través de las siguientes actividades necesarias para alcanzar los objetivos planteados.

1. Reuniones de coordinación con el Gerente General y/o Jefe Administrativa Financiera de la Empresa Pública Municipal de Movilidad de Cayambe, para conocer sus lineamientos operatividad, visión y funcionamiento organizacional.
2. Determinación de Cronograma de Trabajo estableciendo responsables, aprobación por parte de la Gerencia General y difusión a efecto de garantizar el cumplimiento del mismo.
3. Identificación de actores sociales de la Empresa Pública Municipal de Movilidad de Cayambe.
4. Levantamiento de información a través de reuniones con las autoridades y Jefes
5. Análisis y revisión de los Instrumentos institucionales y de Estructura:
 - Matriz de Competencia.
 - Modelo de Gestión.
 - Estatuto Orgánico por Procesos.
6. Análisis de información, estadísticas, normas legales y demás documentos vigentes y pertinentes para la formulación del marco estratégico y para la formulación de acciones operativas para cada objetivo estratégico, tales como:
 - Ordenanzas Municipales.
 - Plan de Ordenamiento Territorial.
 - Bases legales, Acuerdos y Resoluciones Inherentes y aplicables a la Institución.
 - Plan de Movilidad de la EPMCM.



- Modelo de Operación, Control, Administración y Gestión para la Atención al Cliente de Competencias de Matriculación Vehicular y revisión técnica Vehicular Para la Empresa Pública Municipal de Movilidad de Cayambe.
 - Nómina del Personal que labora
 - Consultorías realizadas
 - Estadísticas de servicios, operadores, etc.
7. La ejecución de Talleres con la participación de todos los funcionarios de la EPMMC, en grupos de trabajo preestablecidos de acuerdo a las necesidades. Los talleres realizados fueron
- Taller de Socialización de Herramientas Institucionales, cuyo objetivo fue retroalimentar a los funcionarios de la EP, del conocimiento necesario, en cuanto a Competencias, Facultades, Modelo de Gestión, Estructura Organizacional.
 - Taller de Elaboración del Plan Estratégico Institucional: PRIMERA PARTE, donde se trabajó en la Descripción y Diagnóstico Institucional; análisis del contexto interno de la empresa.
 - Taller de Elaboración del Plan Estratégico Institucional: SEGUNDA PARTE, donde se realizó un análisis situacional, el contexto externo de la empresa, el Análisis FODA, determinándose los elementos orientadores de la Institución, Misión y Visión.
 - Taller de Elaboración del Plan Estratégico Institucional: TERCERA PARTE, diseño de Estrategias, programas y proyectos: meta, indicadores.

7. DIAGNÓSTICO

7.1 DIAGNÓSTICO TERRITORIAL

Se ha considerado de suma importancia, efectuar un diagnóstico territorial que nos permita tener información relevante, así datos y estadísticas que permitan enfocar la problemática del Cantón en cuanto a vías y movilidad. Información y datos para este análisis ha sido tomado del INEN, PDYOT y Plan de Movilidad Sustentable.

MACRO LOCALIZACIÓN

El Cantón Cayambe está localizado en la provincia de Pichincha, cantón Cayambe

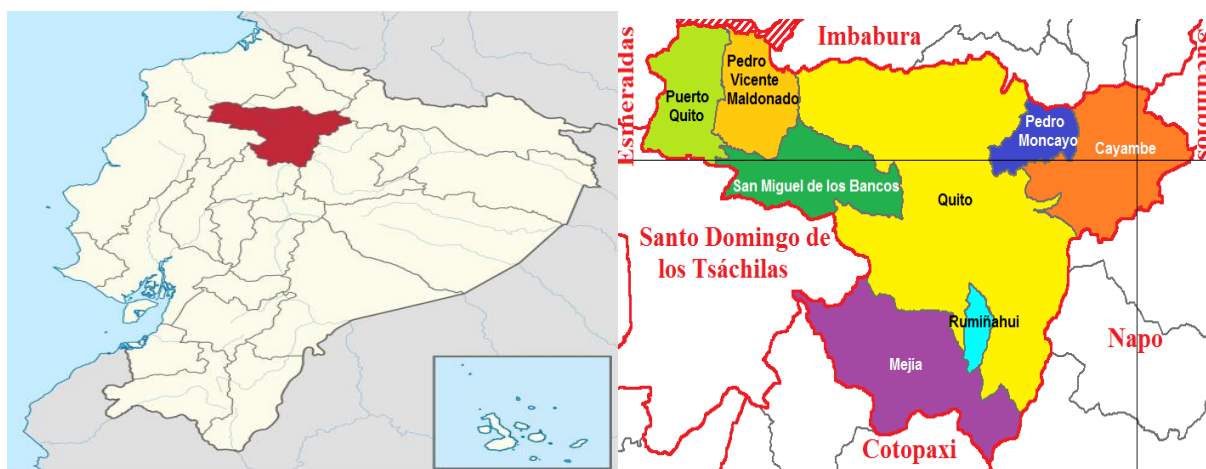


GRÁFICO No. 1: Ubicación Pichincha en Ecuador. Ubicación de Cayambe en Pichincha

DATOS GENERALES DEL CANTÓN CAYAMBE

NOMBRE DEL GAD	Gobierno Autónomo Descentralizado Intercultural y Plurinacional del Municipio de San Pedro de Cayambe (GADIP Municipio Cayambe)
FECHA DE CREA-CIÓN DEL CAN-TÓN	23 de Julio de 1.883
POBLACIÓN TOTAL AL 2015	El cantón Cayambe tiene una población de 85.795hab. (INEC-2010), urbana: 39.028hab, y rural de 46.767 habitantes. Al 2015 la población de Cayambe es de 98.242hab, urbana de 45.137hab, y la rural de 53.105 habitantes.
EXTENSIÓN	El cantón tiene una extensión de 1.350km ²
LÍMITES	Sus límites son: al NORTE la provincia de Imbabura, al SUR con el Distrito Metropolitano de Quito; al ESTE la Provincia de Napo y Sucumbios; y al OESTE con el cantón Pedro Moncayo
RANGO ALTITU-DINAL	Cayambe tiene un altitud: 2.700 a 5.790m.s.n.m

El cantón Cayambe está ubicado en los Andes, al norte del Ecuador, al noreste de la provincia de Pichincha, al pie del nevado que lleva su nombre; posee una extensión de 1.350km²; su cabecera cantonal tiene su mismo nombre, la fecha de cantonización fue el 23 de Julio de 1.883.

Sus límites son: al NORTE la provincia de Imbabura, al SUR con el Distrito Metropolitano de Quito; al ESTE la Provincia de Napo y Sucumbíos; y al OESTE con el cantón Pedro Moncayo.

Cayambe tiene 2 parroquias urbanas: Juan Montalvo y Ciudad de Cayambe y 6 parroquias rurales: Ascázubi, Cangahua, Olmedo, Otón, San José de Ayora y Santa Rosa de Cusubamba.

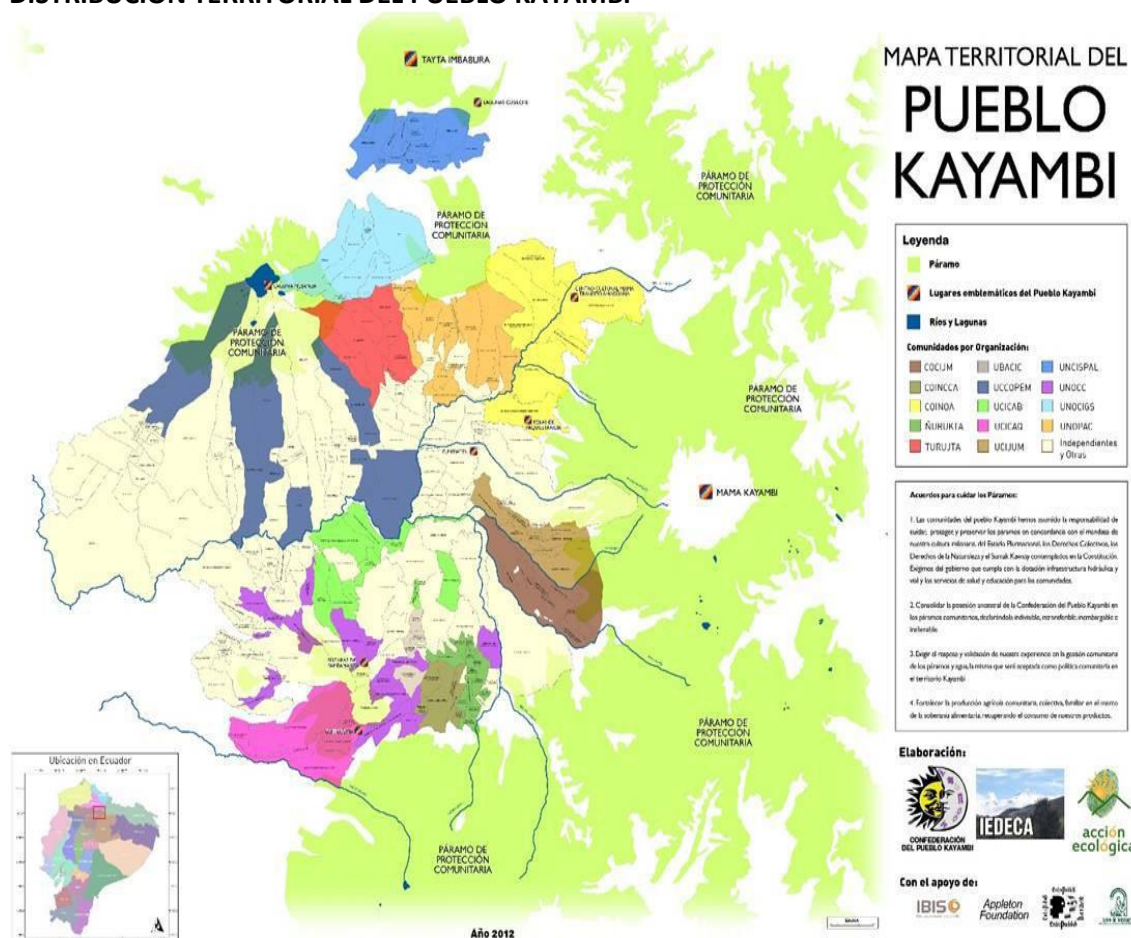
La población del cantón Cayambe es de: 85.795 hab. (INEC-2010), urbana: 39.028 hab. Y rural: 46.767 habitantes.

El idioma es el español y el Kichwa que se habla en algunas comunidades indígenas del pueblo Kayambi.

Cayambe tiene un altitud: 2.700 a 5.790m.s.n.m, su clima es frío – templado y su temperatura oscila entre 8° y 22° centígrados, con una humedad relativa cercana al 80% y precipitación media anual de 600 – 800mm.

Accesibilidad: Panamericana Norte Eje vial E35.

DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DEL PUEBLO KAYAMBI



En referencia a lo manifestado en la Agenda para la Transformación Productiva Territorial elaborada por el Ministerio Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad, el cantón Cayambe De acuerdo a los datos del último censo de población realizado en el año 2010, tiene una población total de 85.795 habitantes, de los cuales el 51,08% son mujeres y 48,92% son hombres. 46.767 personas que es el 54,51% están ubicadas en el área rural y 39.028 (45,49%) en el área urbana, es decir la población de Cayambe se encuentra ubicada mayoritariamente en el área rural.

Población Cantón Cayambe

Indicador	Total	Urbano	Rural
Población Total	85.795	39.028	46.767
Población Femenina	43.828	19.808	24.020
Población Masculina	41.967	19.220	22.747

FUENTE: PDYOT GADIPMC 2015-2025

En cuanto a proyección demográfica, como se puede evidenciar en el cuadro a continuación el crecimiento poblacional en el cantón Cayambe del año 2010 al año 2020 es de 1.800 personas por año

Proyecciones Demográficas

Indicador	Fuente	Total	Urbano	Rural	Hombres	Mujeres
Proyecciones Demográficas	Inec-Cpv2010_2010	88.840	40.363	48.477	43492	45348
Proyecciones Demográficas	Inec-Cpv2010_2011	90.709	41.328	49.381	43492	45348
Proyecciones Demográficas	Inec-Cpv2010_2012	92.587	42.291	50.296	43492	45348
Proyecciones Demográficas	Inec-Cpv2010_2013	94.470	43.247	51.223	43492	45348
Proyecciones Demográficas	Inec-Cpv2010_2014	96.356	44.196	52.160	43492	45348
Proyecciones Demográficas	Inec-Cpv2010_2015	98.242	45.137	53.105	43492	45348
Proyecciones Demográficas	Inec-Cpv2010_2016	100.129	46.076	54.053	43492	45348
Proyecciones Demográficas	Inec-Cpv2010_2017	102.015	47.004	55.011	43492	45348
Proyecciones Demográficas	Inec-Cpv2010_2018	103.899	47.925	55.974	43492	45348
Proyecciones Demográficas	Inec-Cpv2010_2019	105.781	48.840	56.941	43492	45348

FUENTE: INEC –CPV 2010

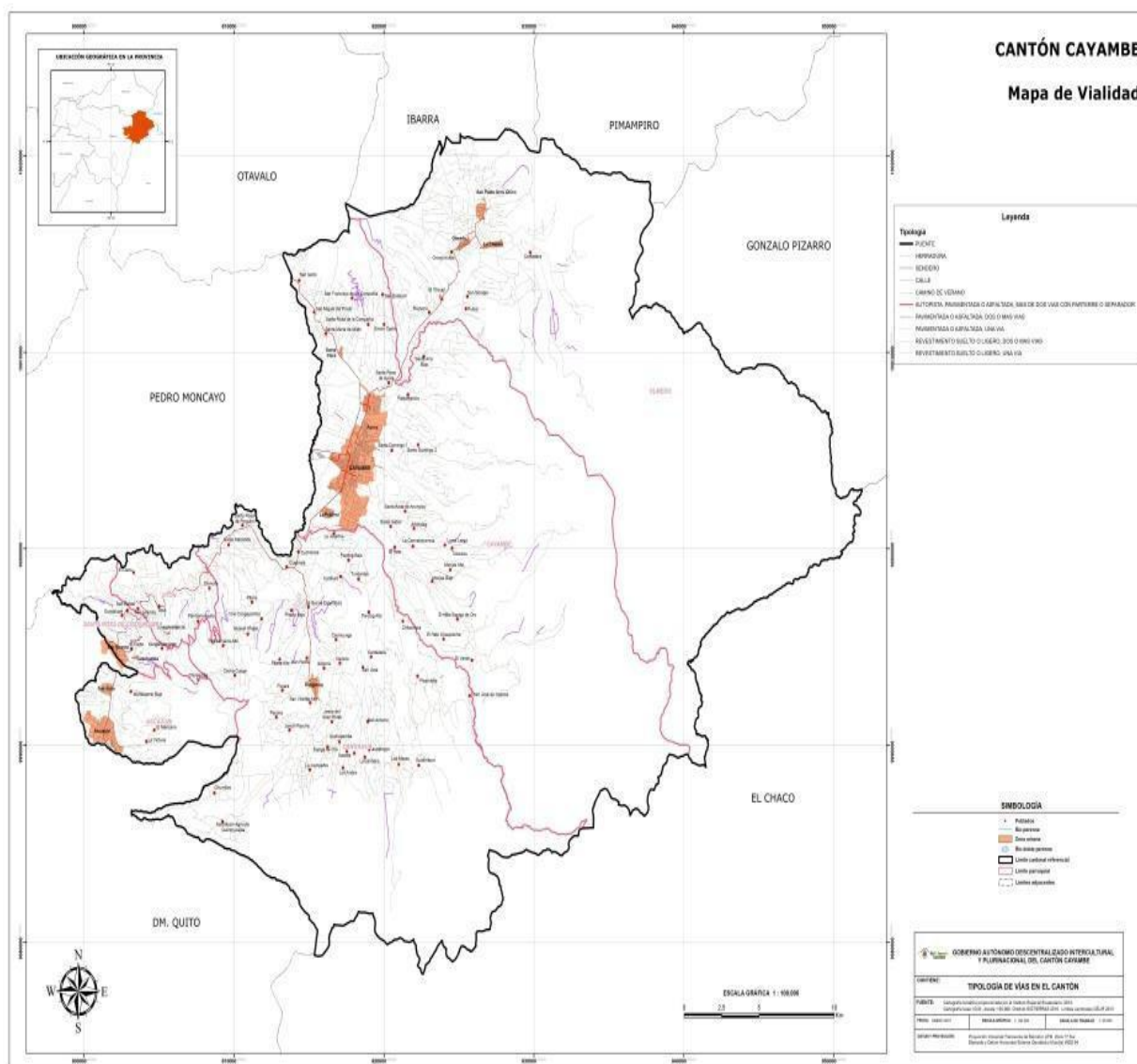
En general, la mayoría de la población se concentra en zonas donde existe disponibilidad de servicios básicos, infraestructura de educación y salud; de preferencia con cercanía o con buena accesibilidad a superficies con vocación agrícola y pecuaria de tal manera que el recurso suelo sea una fuente de ingresos económicos para el hogar.

POBLACIÓN POR PARROQUIA

Principales Poblados	Población (Habitantes)
Santa Rosa De Cusubamba	258
Ayora	260
Otón	482
Cangahua	1040
Olmedo (Pesillo)	2562
Ascázubi	4186
Cayambe	40258

FUENTE: INEC –CPV 2010

RED VIAL Y DE TRANSPORTE EN EL CANTÓN CAYAMBE



Según el mapa superior, el cantón Cayambe se encuentra atravesado por la vía Panamericana de suroeste a noroeste, vía que comunica la capital nacional y el sur del país con las provincias de Imbabura y Carchi. La red vial del cantón Cayambe abarca alrededor de 2.215 Km; de los cuales prevalecen los caminos de verano con el 35,08% en las áreas rurales. Los caminos pavimentados de dos o más vías corresponden al 3,26% y son los que comunican la zona urbana con las cabeceras parroquiales de Ayora y Olmedo al norte; y con Cangahua al sur-este del cantón. La red vial dentro del área urbana se caracteriza por vías pavimentadas de dos o más carriles; la mayoría en buen estado. En zonas periféricas predominan las vías lastradas de una o dos carriles.

La red vial del cantón Cayambe se compone de la siguiente manera:

Tipos de vías en Cayambe

VÍAS	KM	%
Pavimentada o asfaltada, dos o más vías	72,28	3,26
Revestimiento suelto o ligero, dos o más vías	106,96	4,83
Pavimentada o asfaltada, una vía	0,22	0,01
Revestimiento suelto o ligero, una vía	468,01	21,13
Camino de verano	777,13	35,08
Autopista, pavimentada o asfaltada, más de dos vías con parterre o se-parador	6,53	0,29
Calle	245,13	11,07
Sendero	75,97	3,43
Herradura	463,03	20,90
TOTAL	2215,26	100

FUENTE: IEE 2013

Poblados

El núcleo poblado más importante corresponde a la ciudad de Cayambe, capital cantonal. En la parte norte del cantón están localizados cuatro centros poblados de importancia como La Chimba, Olmedo, San Pablo Urcu y Pesillo siendo su principal actividad económica la ganadería. Al sureste del cantón, aledaños a la vía Panamericana se localizan los centros poblados de Azcázubi, San Juan, San Vicente y Santa Rosa de Cusubamba. Mientras la cabecera parroquial de Cangahua está ubicada en las faldas del cerro Pambamarca, siendo el centro poblado más lejano a la ciudad. A parte de estos centros poblados existen 88 comunidades y centros poblados de menor tamaño que se asientan en las áreas rurales, principalmente cercanas a vías de comunicación.

Para los centros poblados parroquiales la necesidad es el mantenimiento de las obras viales o su mejoría, pues aunque no se encuentran aislados, las obras se deterioran en forma acelerada, sin que el GAD Provincial se ocupe del mantenimiento de las vías. Así en la Parroquia de Cangahua se insistía en la necesidad del mantenimiento vial.

Una de las quejas más extendidas hace referencia al servicio de transporte brindado por la única flota de buses autorizada para brindar el servicio de transporte desde Quito. Su servicio es malo, son displicentes en el trato hacia niños y ancianos, abusan de sus competencias para cobrar pasaje completo cuando los usuarios solo recorren un tramo del recorrido y además no brindan todas las frecuencias necesarias a los usuarios. Así los moradores de Ascázubi, Otón, Cangahua, Cusubamba presentaron quejas de malos tratos y cobros excesivos, falta de frecuencias y desconsideración en el trato de parte de esa cooperativa.

Además han insistido en forma fehaciente que las negociaciones con los personeros de la citada Cooperativa de Transporte no han dado resultados y han pedido de forma expresa que el Municipio en uso de su competencia de transporte haga las gestiones necesarias para terminar con el monopolio del transporte en manos de esta Compañía de Transportación Pública.

La misma queja la hacen presente los usuarios que se dirigen diariamente hacia las escuelas, colegios, universidades y labores al norte del cantón, es decir Otavalo e Ibarra.

Población servida por Tráfico Terrestre

Tema	Cantón	Indicador	Fuente	Total	Urban a	Rural
Movilidad (estructura, disponibilidad, localización, jerarquía)	Cayambe	Trafico terrestre población servida (urbana y rural) por la red vial estatal	Mtop 2010	84.388	36.919	47.469

FUENTE: PDYOT 2015-2025 GADIPMC

PROPUESTA PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL VIGENTE CON ENFOQUE EN VIALIDAD.

VISIÓN DEL CANTÓN CAYAMBE

CAYAMBE al 2025 será un territorio donde se construya permanentemente la plurinacionalidad, la interculturalidad, la equidad y la inclusión en pro del desarrollo social, agrícola, pecuario, económico y productivo, **para esto contará con un sistema vial, de tránsito y transporte garantizando eficientemente la movilidad y conectividad internas y externas, para su desarrollo territorial.** Garantizando la soberanía alimentaria de los cayambeños para lo cual se tomarán medidas para uso de los recursos del cantón, priorizando el desarrollo sustentable y los efectos del cambio climático. Esta dinámica influenciará recíprocamente el desarrollo de los cantones aledaños, aprovechando que Cayambe se encuentra en una posición estratégica conectado con la Zona 1, la Zona 2, la capital y el país con varios ejes viales importantes. Cayambe potenciará turísticamente su patrimonio cultural tangible e intangible y su patrimonio natural, creando intercambio, crecimiento económico y social en el territorio cantonal, a la vez que manejará sustentablemente el entorno natural. También, y aprovechando la fuerte tradición organizativa de los actores sociales del cantón optimizará la participación política de la ciudadanía y la gestión comunitaria en la construcción permanentemente de una sociedad de respeto y cumplimiento de los derechos colectivos, económicos, políticos y sociales, reduciendo la pobreza y la exclusión brindando pleno acceso a los servicios públicos y a los sistemas modernos de comunicación en un sistema ordenado de asentamientos humanos para alcanzar los objetivos nacionales de desarrollo y el Sumak Kawsay.

VISIÓN POSITIVA DE FUTURO POR CADA COMPONENTE 2025 (se ha tomado únicamente lo referente a movilidad)

DE MOVILIDAD, ENERGÍA, CONECTIVIDAD: Gestionará la conexión de sus poblados y comunidades con vías transitables durante todo el año, mejorando el sistema de transporte público, la cobertura de energía eléctrica y la conexión con enlaces de telecomunicaciones locales y telefonía moderna con cobertura eficiente.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE DESARROLLO POR COMPONENTES (se ha tomado únicamente lo referente a movilidad)

DE MOVILIDAD, ENERGÍA, CONECTIVIDAD: GESTIONAR vías adecuadas; la comunicación, conectividad, cobertura eléctrica para las comunidades y cabeceras parroquiales.

7.2 LINEA BASE – DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN EL CANTÓN CAYAMBE BASADO EN EL PLAN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE . PMS

Se hace necesario analizar información y estadísticas sobre Movilidad del Cantón que determinen la línea base o punto de partida. El Gobierno Autónomo Descentralizado Intercultural y Plurinacional del Municipio de Cayambe estableció un proceso de contratación directa denominado “CONSULTORÍA PARA ELABORAR EL PLAN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL CANTÓN CAYAMBE”, con la finalidad de analizar y establecer soluciones a su problemática de movilidad en toda su circunscripción territorial.

Por tanto a través de la información de este instrumento técnico, Plan de Movilidad Sustentable del Cantón, vamos a cimentar la base del diagnóstico de las competencias de la EP y los programas y proyectos o acciones planteados en este instrumento serán los esquematizados en el PLAN y serán la ruta a seguir por la EPMMC como responsable del tránsito, transporte t

ALINEAMIENTO ENTRE EL PLAN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y EL PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL.

Dentro del desarrollo de la consultoría de planeación estratégica de cualquier entidad local de gestión de la movilidad, el documento de guía de mayor importancia es el Plan de Movilidad Sustentable, declarado por el GAD ante la Agencia Nacional de Tránsito como parte del proceso de asunción de competencias en Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y tal como lo señala la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

“Art. 30.3.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen.

Nota: Artículo sustituido por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de Marzo del 2011.” (sic)

Es por medio del Plan de Movilidad Sustentable, que el GAD declara los planes, proyectos y programas que pretende implementar para la gestión de la movilidad en su jurisdicción, razón por la que incluso en muchos casos, los GAD los elevan a la categoría de Ordenanza Municipal. La importancia de estos documentos de planificación, es conocida por la propia Ley de Tránsito, que en su artículo 30.5 literal B determina la obligación del GAD de hacer cumplir con lo declarado en dicho Plan:

“Art. 30.5.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:

- a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;*
- b) Hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento, en coordinación con la Agencia Nacional y los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales;*
- c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;*
- d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;...” (sic)*

Adicionalmente, la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, declara en su artículo 2 lo siguiente:

*Art. 2.- **Ámbito de aplicación.** Las disposiciones de esta Ley serán aplicables a todo ejercicio de planificación del desarrollo, ordenamiento territorial, planeamiento y actuación urbanística, obras, instalaciones y actividades que ocupen el territorio o incidan significativamente sobre él, realizadas por el Gobierno Central, los Gobiernos Autónomos Descentralizados y otras personas jurídicas públicas o mixtas en el marco de sus competencias, así como por personas naturales o jurídicas privadas.*

Razón por la que la Superintendencia de Ordenamiento Territorial y Uso y Gestión del Suelo tiene la capacidad legal para evaluar la implementación de planes y proyectos que afecten el uso del suelo, incluyendo los de movilidad, en la medida en que se enmarcan en el ámbito de aplicación de la referida Ley. Específicamente, la Superintendencia tiene la obligación de velar por la coherencia entre todos los documentos de planificación emitidos por el GAD, específicamente en lo que atañe al trabajo de la EPMMC, entre el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial y el Plan de Movilidad Sustentable.

Por otra parte, el Reglamento General de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, destaca entre las competencias de los responsables de las unidades descentralizadas de la Agencia Nacional de Tránsito, la de supervisar el cumplimiento del Plan de Movilidad Sustentable:

“Art. 20.- Serán competencias de los responsables de unidad, además de las que determine el Director Ejecutivo de la ANT, las siguientes:

- 1. Elaborar los estudios regionales y provinciales, bajo los parámetros técnicos emitidos por la Agencia Nacional de Tránsito, que sirvan de insumo para la expedición del Plan Nacional de Rutas y Frecuencias;*

- 2. Mantener los registros respectivos con la información que se genere en sus jurisdicciones; para estos efectos, los GADs que hayan asumido las competencias señaladas en la Ley, deberán proporcionar a las unidades la información correspondiente a sus jurisdicciones;*
- 3. Recaudar los dineros que le corresponda percibir a la Agencia Nacional de Tránsito en el ámbito de su competencia;*
- 4. Supervisar, en coordinación con los GADs, el cumplimiento del plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial elaborados y autorizados por el organismo rector;...” (sic)*

En virtud de lo expuesto, el Plan de Movilidad Sustentable es el documento de planificación de mayor jerarquía reconocido por la legislación ecuatoriana, mismo que debe ser seguido durante cualquier ejercicio de planificación adicional, tal como la Planeación Estratégica de la Empresa Pública de Movilidad del GAD de Cayambe.

Esta conclusión adicionalmente, se refuerza al considerar los lineamientos de planificación dados por la SENPLADES, quien reitera la necesidad de coherencia lógica entre los distintos instrumentos de planificación de todas las entidades del Estado, incluyendo a los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

ESTIMACIÓN DE LA MOVILIDAD O VIAJES/DÍA QUE SE DAN EN EL CANTÓN CAYAMBE

De acuerdo al Plan de Movilidad Sustentable del Cantón Cayambe, para estimar el volumen total de viajes que se dan en el cantón Cayambe, se ha utilizado el modelo conocido de las *Cuatro Etapas* para modelar la demanda de transporte y que corresponde a la *generación de viajes* (Ortúzar, 2001), se ha estimado una *tasa de generación de viajes* por hogar y por zona de transporte, donde de un total de **190 mil viajes/día** que se dan en el cantón Cayambe, con una tasa media de viajes de **7,62 viajes/día por hogar**. Del estudio se pudo determinar:

- Del total de viajes/día estimado en Cayambe, el 61% de los viajes se dan en el área urbana que representa alrededor de 116,1 mil viajes/día.
- Toda la movilidad Intracantonal, es decir los viajes urbanos más los viajes parroquiales suman 138,7 mil viajes/día, lo que representa cerca del 73% de los viajes totales.
- Algo característico observado en la movilidad de Cayambe se da en la zona dispersa SO la cual tiene una conexión representativa con el consolidado urbano, donde se tiene alrededor de 7,1 mil viajes/día (4% de los viajes totales)
- Los viajes/día en las parroquias y entre parroquias rurales de Cayambe está en el orden del 9%; siendo 16 mil viajes/día. La movilidad de Cayambe (considerando lo urbano y parroquial) con otras ciudades de la provincia de Pichincha es del 16% con 20,6 mil viajes/día, siendo los destinos principales Tabacundo, Quito y El Quinche.
- La movilidad de Cayambe (considerando lo urbano y parroquial) con otras ciudades del Ecuador es del 4% con 5,8 mil viajes/día, siendo los destinos principales Ibarra y Otavalo.

MOTIVOS DE VIAJES

Los principales motivos de los viajes que se dan en Cayambe considerando sólo el ámbito urbano más los viajes parroquiales, se presentan en la tabla siguiente, siendo la movilidad Regreso al Hogar (49%), la más importante.

Motivo	%	Viajes/día
Trabajo	21,5%	34667
Estudio	19,0%	30555
Compras	4,5%	7231
Trámites Públicos	0,4%	638
Trámites Privados	1,7%	2765
Ocio/diversión	3,0%	4892
Regreso al hogar	49,0%	78834
Salud	0,9%	1418
	100%	161000

Elaboración: Consultor 2017.PMS

PARTICIÓN MODAL O USO DE LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE EN CAYAMBE

En Cayambe Prevalece la modalidad *A pie* con movilidad del 41% de los viajes, en segundo lugar, está el transporte Escolar e Institucional con el 14% .

Medio	%	Viajes día
1.- A pie	41%	65704
2.- Bus - Transporte Público Intracantonal	21%	22008
3.- Transporte Inter-Intra provincial	5%	7962
4.- Taxi	2%	2633
5.- Escolar/institucional	14%	22257
6.- Vehículo particular	11%	17805
7.- Moto	1%	1881
8.- Camioneta	2%	2759
9.- Camioneta doble cabina	1%	1263
10.- Camión o Volqueta	0%	376
11.- Bicicleta	2%	3574
12.- Otro	0%	251
	100%	161000

Elaboración: Consultor 2017.PMS

CICLO RUTA

Al momento Cayambe cuenta con una Ciclo Ruta de 5 km de longitud que une las parroquias de Ayora, Cayambe y Juan Montalvo.

Vía	Sentido	Tipo de Ciclo Vía	Distancia
Juan Montalvo (Redondel)	Este-Oeste	Dos carriles exclusivos	0,5 km
Calle Rocafuerte	Sur-Norte	Dos carriles exclusivos	1,8 km
Calle Sucre	Este-Oeste	Un carril exclusivo	0,2 km
Calle Restauración	Sur-Norte	Un carril exclusivo	0,4 km
Calle 9 de Octubre y García Moreno	Oeste-Este	Un carril exclusivo	0,4 km
Avenida Pichincha – Parque Ayora	Sur-Norte	Dos carriles exclusivos	2 km
Calle Amazonas y Ascáubi	Norte-Sur	Un carril exclusivo	0,8 km
Calle Bolívar y Rocafuerte	Oeste-Este	Un carril exclusivo	0,2 km
Total, recorrido			6,3 km

TRANSPORTE PÚBLICO INTRACANTONAL

A continuación, se detallan todos los servicios en el ámbito interprovincial, intraprovincial e Intracantonal:

RUTAS POR OPERADORA EN EL CANTÓN CAYAMBE

Operadoras	Interprovincial		Intraprovincial		Intracantonal	
	Regulada	Por regularizar	Regulada	Por regularizar	Regulada	Por regularizar
Coop. 24 de Junio	2				3	7
Coop. Cita Express	1					
Coop. Imbaburapack	3					
Coop. El Dorado	1					
Coop. Baños	1					
Coop. Carlos Brito			1			
Coop. Transnues			2			
Coop. Mojanda			1			
Coop. Flor del Valle			4			
Cía. Malchingui			1			
Coop. Cangahua	2		1		3	6
Coop. Mushucñan					3	2
Coop. Pukaturis					4	
Coop. Sisayarina					1	
Coop. Cía. Ayora					6	8
Subtotal	10		10		20	23
					Total	63

Elaboración: Consultor 2017.PMS

NO. DE FRECUENCIAS POR OPERADORA Y ESTADO POR ÁMBITO DE OPERACIÓN EN CANTÓN CAYAMBE

Operadoras	Interprovincial		Intraprovincial		Intracantonal	
	Regula da	Por regularizar	Regulada	Por regularizar	Regulada	Por regularizar
Coop. 24 de Junio	18				41	15
Coop. Cita Express	12					
Coop. Imbaburapack	125					
Coop. El Dorado	1					
Coop. Baños	1					
Coop. Carlos Brito			22			
Coop. Transnues			51			
Coop. Mojanda			32			
Coop. Flor del Valle			147			
Cía. Malchingui			8			
Coop. Cangahua	26		2		35	24
Coop. Mushucñan					42	7
Coop. Pukaturis					22	
Coop. Sisayarina					50	
Coop. Cía. Ayora					257	39
Subtotal	183		262		447	85
					Total	977

Elaboración: Consultor 2017. PMS

En el ámbito de operación del transporte se determinó las siguientes observaciones en el Plan de Movilidad:

- Existen operadoras de transporte de ámbito de operación inter e intraprovincial que prestan servicios intracantoniales
- Existencia de servicios de transporte Intracantonal no regularizados por parte de Operadoras en el Cantón.
- El modelo de gestión de las operadoras actuales sigue el modelo de un socio-un bus-una acción, todavía no se muestra implementación de CAJA COMÚN en las operadoras
- Operación y registro de tarifas de manera semiautomática (mayormente manual) lo cual incide en la calidad de servicio dada hacia los usuarios
- Operación de los buses o prestación de los servicios sin especificaciones claras de los niveles de servicio o bajo establecimientos de estándares de servicio (Especificaciones que pueden darse en un Contrato de Operación)
- Debilidad en las operadoras de transporte en la gestión de las operaciones con perspectiva de negocio o de manera empresarial
- Deficiencia en paradas o paraderos establecidos en toda la red del transporte público Intracantonal
- Alta competencia entre el transporte público y el transporte comercial (taxis, carga liviana, carga mixta e institucional) en respuesta a la alta cobertura de servicio que tiene esta modalidad en el cantón.

TRANSPORTE COMERCIAL

Son transporte comercial los taxis convencionales y ejecutivos, el transporte de Carga Liviana y Mixta, y, el Transporte Escolar e Institucional.

OPERADORAS DE TAXIS CONVENCIONALES

N°	NOMBRE	UNIDADES	PARADEROS	OBSERVACIÓN
1	MONUMENTAL	25	1	
2	YANANTAX	15	1	
3	TURITAXAYORA	15	1	Tienen 5 estacionamientos en batería, propiedad de Junta Parroquial
4	VELOTAXI	23	2	Segunda parada en la Av. Manuel Córdova Galarza y Rocafuerte.
5	TAXIS ABAÑIN	25	2	Tienen estacionamiento propio y una segunda parada en la vía al Quinche y calle Quito.
6	COOP. 3 DE NOVIEMBRE	29	2	Segunda parada en las calles Natalia Jarrín y Bolívar.
7	LOS ANDES	14	1	
8	TRATAPCU	20	2	Segunda parada en el Barrio Rosalía de Cusubamba
9	EL NEVADO	24	2	Segunda parada en las calles Sucre y Morales
10	VOLATICERO	4	-	30 socios, que según lo observado cuenta con 4 unidades establecidas y 10 por ingresar.
	TOTAL	194		

Elaboración: Consultor 2017.PMS.

OPERADORAS DE TAXIS EJECUTIVO

N°	NOMBRE	N° UNIDADES DADA POR GAD CAYAMBE	DIMENSIÓN DE PARADA EN TÍTULO HABILITANTE	No. de Paraderos	OBSERVACIÓN
1	TAXLAPALMIRA	23	No aplica.	1	Taxi Ejecutivo.
	TOTAL	23			

Elaboración: Consultor 2017. PMS.

OFERTA DE TRANSPORTE DE TAXIS EN CAYAMBE

Parroquia	Transporte Taxis	N.º Unidades
Ascázubi	Taxis Abañin	25
Juan Montalvo	Yanantax	15
Ayora	Turitaxayora	25
Cangahua	DÉFICIT DE COBERTURA sin paradero	
Cayambe	Taxlapalmira	23
	Monumental	25
	Velotaxi	21
	Coop. 3 de Noviembre	29
	Los Andes	14
	El Nevado	23
	Volitacero	En proceso (4)
Santa Rosa de Cusubamba	Traptacu	20
OLMEDO	DÉFICIT DE COBERTURA sin paradero	
OTÓN		

Elaboración: Consultor 2017. PMS

UNIDADES CARGA MIXTA 2015-2017

CARGA MIXTA	Informe No. 041-DT- GADIPMC-2015	Información de Carga Mixta 2017	
		GADIP Cayambe	Títulos Habilitantes
Años/Descripción	2015	2017	
Flota Total Informe	305	538 habilitados y 30 en proceso 568 en total	522
Autorizados Rural	62		
Por asignar Rural	173		
Regularización urbana	24		
Reforma Est. Urbana	25		
Disponibles	21		

Elaboración: Consultor 2017. PMS

COBERTURA DE SERVICIO CARGA MIXTA EN CAYAMBE

Parroquia	Cooperativa
Ascázubi	SIN OFERTA
Ayora	Compañía de Transporte Mixto "CODETCM"
	CIA. Cayamdes
	Compañía de Transporte Comercial Mixto en Camionetas "Aire Libre S.A"
Juan Montalvo	CIA. Transrefugio
	Compañía de Camionetas para Carga Liviana "Sergio Mejía SA"
Cangahua	CIA. Servifortaleza
	CIA. Cuatro Esquinas
	CIA. Buenaespe SA
	CIA. Transpiba
	Transpucaritos
	Compañía de Transporte Puertas del Sol SA
Cayambe	Coop. Ishigto
	Compañía de Transporte Mixto "Las Cumbres"
	CIA. Urba Cayambe
	Coop. De Transporte Mixto Cordillera del Cayambe
	Coop. 14 de Enero
	CIA Transyasnan
	Coop. Cayambe
	CIA Cayambe Express
	Coop. 26 de Octubre
	Coop. 11 de Agosto

Elaboración: Consultor 2017. PMS

OPERADORAS DE CARGA LIVIANA

N°	NOMBRE	N° UNIDADES DADA POR GAD CAYAMBE	N° UNIDADES SEGÚN TÍTULO HABILITANTE	ÚLTIMO INCREMENTO DE CUPOS	
				NÚMERO	DÍA/MES/AÑO
1	ASCÁZUBI	13	12	8	6/11/2015
2	PAMBAOTON	6	6		
3	TRANS PINGULMI	9	9		
4	TRANS CEBOLLITAS	7	7		
5	TRANS AMERICAMIONETAS	6	6		
6	TRANS PISAMBILLA	EN PROCESO			
7	TRANS CHINCHILOMA	4	4		
8	CENTRAL CAYAMBE	26	21		
9	TRANSCITELVA	4	4		
10	TRANS HATO				
	TOTAL	75	69		

Elaboración: Consultor 2017. PMS

En el caso de taxis la problemática se puede resumir en lo siguiente:

- En relación a la conducción de la unidad de taxi, se estima que un 30% o 3 de 10 unidades la conducen conductores contratados, el resto es conducida por socios propietarios de taxis. En relación al pago de los conductores de taxis, este se da de manera diaria en 30 USD o mensual, pagándose el salario básico.
- Los vehículos de esta modalidad prestan su servicio de lunes a sábado, sólo para el día domingo hay un descanso de la flota, se puede decir así, en el orden del 30%. La oferta de este servicio es durante 12 horas diarias por unidad, y el horario de trabajo va desde las 4h00 hasta las 22h00.
- En relación a las carreras que realizan estas unidades durante su jornada de trabajo, se tiene en promedio que están entre las 22 a 27 carreras diarias, estando estas mayormente entre carreras cortas – dentro del área urbana – y medianas que tienen dirección fuera del alcance urbano, el número de kilómetros diarios de recorrido por unidad está entre los 138 a 182 kilómetros día y su gasto en combustible está entre los 6 a 8 USD diarios. El valor de arranque de la carrera está en los USD \$ 0, 48 y la carrera mínima se indica que está entre el USD 1,25 a 1,50.
- En relación a los ingresos diarios estimados en esta prestación, de acuerdo a las encuestas levantadas y el análisis estadístico realizado se determina que fluctúan entre \$ 29,81 y 41,78 en promedio.

En el caso de camionetas de carga mixta, la situación se define en lo siguiente:

- En relación con la conducción de las unidades de carga mixta, se obtuvo que la mayoría de ellas es conducida por sus propietarios, sin embargo, hay un aproximado del 20% que es operada por conductores, los cuales trabajan en función de un porcentaje de la producción o por valores establecidos.
- Los vehículos de esta modalidad prestan su servicio de lunes a sábado en su mayoría, para el día domingo hay un descanso de la flota en el orden aproximado del 24%. La operación del servicio se da durante 11 horas diarias por unidad, y el horario de trabajo va desde las 5h30 hasta las 19h00 a 21h00.

- En relación con las carreras que realizan estas unidades durante su jornada de trabajo, se tiene un mínimo de 14 hasta 16 carreras máximo durante el día, siendo mejor su producción en los días viernes y sábados. Estas carreras mayormente son cortas en el entorno urbano o cercano a su parada prestándose mayormente un servicio de transporte de pasajeros (más del 50% de las encuestas realizadas a conductores indicaron un traslado de pasajeros), en segundo lugar, están las carreras medianas las cuales salen de su área urbana, el número de kilómetros diarios de recorrido por unidad está entre los 90 a 111 kilómetros día y su gasto en combustible está entre los 7 USD diarios.

En el caso de las camionetas de carga liviana, se puede afirmar lo siguiente:

- En relación con la conducción de las unidades de carga liviana, se obtuvo que la mayoría de ellas es conducida por sus propietarios.
- Los vehículos de esta modalidad prestan su servicio de lunes a sábado en su mayoría, para el día domingo hay un descanso de la flota en el orden aproximado del 20%. La operación del servicio se da durante 11 horas diarias por unidad, y el horario de trabajo va desde las 4h00 hasta las 19h00 a 20h00.
- En relación con las carreras que realizan estas unidades durante su jornada de trabajo, se tiene un mínimo de 12 hasta 17 carreras máximo durante el día, siendo mejor su producción en los días sábados. Estas carreras mayormente son medianas, es decir está fuera del alcance urbano, el número de kilómetros diarios de recorrido por unidad está entre los 77 a 120 kilómetros día y su gasto en combustible está entre los 8 a 9 USD diarios.

SERVICIOS DE TRANSPORTE ESCOLAR / INSTITUCIONAL

NOMBRE	Cupos Total	Asignación Asientos	Asientos Habilitados	Asientos sobrantes
LOS LAURELES	56	170	167	3
ASCATRANS	30	170	162	8
EXPRESSOLPESI	10	420	388	32
TRANSOTON ESCOTRANOTO	3	252	101	151
PUNTIACHIL	14	170	145	25
CAYAMSOL	27	170	166	4
LACEROCAY	123	170	155	15
LATITUD CERO	20	170	170	0
TRANSCUSUBA	28	170	160	10
FLOTRANS	101	170	166	4
TRANSGUACHALA	12	420	419	1
Total	424	2452	2199	253

Fuente: GADIP de Cayambe. Elaboración: Consultor 2017. PMS

En la mayoría de los casos este servicio de transporte escolar e institucional no se realiza bajo un contrato a nombre de la compañía, sino que se realiza como personas naturales; esto quiere decir que cada dueño de la unidad es el encargado de ver por su propio trabajo y buscar quien le contrate. Sin embargo, los contratos que se realizan con empresas privadas habitualmente tienen una duración de dos años y los contratos que se realizan con instituciones educativas tienen un periodo de duración de diez meses que es el periodo escolar.

ESTACIONAMIENTOS

En el estudio realizado, de los dos días de observación, se deduce de igual manera una tasa de estacionamiento de los vehículos de 16 minutos o cuarto de hora; también, en promedio se muestra que hay un 88% de los vehículos observados que permanecen menos de 15 minutos, esto quiere decir que tienen un tiempo de permanencia corto en el estacionamiento, por otro lado, la ocupación de los estacionamientos de igual manera llega máximo hasta el 45% en promedio lo que indica una ocupación baja. De igual manera, el mayor motivo del estacionamiento en esta calle es compras y trámites privados.

RESUMEN DE INDICADORES	
Índice de Ocupación	45%
Tiempo permanencia en minutos	16
Índice de rotación = No. Vehículos/cajón/hora	3,8

Elaboración: Consultor 2017.PMS

- Existe una deficiencia en la demarcación o señalización de las zonas de parqueo, específicamente de los parqueaderos de zona azul.
- Existe conflictividad en el funcionamiento de los parqueaderos de la zona azul, en ciertos tramos donde se generan congestiones vehiculares (por ejemplo, frente al Banco Pichincha).
- El proceso de gestión de la zona azul de parqueaderos se realiza de forma semi automática, casi manual, pudiendo este proceso actualizarse para mejora del servicio y mejora de los réditos.

SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO DE LA CIUDAD DE CAYAMBE

Las zonas de parqueaderos a gestionar por el Sistema SERT-CA son:

- **Zona Verde. 589 plazas**, delimitadas por: Al sur por la Av. Córdova Galarza, al este por la Calle Olmedo, al Norte por la Calle Calderón y al Oeste por la Av. Natalia Jarrín.
- **Zona Azul. 795 plazas**, delimitadas por: Al sur por la Calle Calderón, al este por la Calle Olmedo, al Norte por la Calle Vargas y al Oeste por la Av. Natalia Jarrín.
- **Zona Amarilla. 627 plazas**, delimitadas por: Al sur por la Calle Vargas, al este por la Calle Olmedo, al Norte por la Calle Independencia y al Oeste por la Av. Natalia Jarrín.

Los lineamientos básicos para la gestión del Sistema SERT-CA son:

La planificación del sistema SERT-CA es del GADIP de Cayambe, y será coordinado entre la Dirección de Planificación del Territorio y la Dirección del TTTSV.

- La gestión o explotación del sistema SERT-CA esta a cargo de la EPMCM, estableciéndose para esto las siguientes responsabilidades: instalación, el cambio/reposición y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical de todo el sistema SERT-CA; cubrir los costos del personal involucrado en la operación del sistema y lo que demande la implementación de una nueva tecnología que automatice la gestión de oferta de los estacionamientos en las tres zonas, siendo esto una recomendación.
- La sustentabilidad económica de operación del sistema SERT-CA y no sólo financiera, para lo cual se debe tomar en cuenta los ingresos financieros generados por el uso de los parqueaderos, los beneficios económicos generados por el buen uso del espacio

público, los beneficios generados por disminución de las externalidades de tráfico y transporte en las zonas como son la congestión, ruido y contaminación; y contrastado esto con los costos o egresos que representa la instalación, el cambio/reposición y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical de todo el sistema SERT-CA, los costos del personal involucrado en la operación del sistema y lo que demande la implementación de una nueva tecnología que automatice la gestión de oferta de los estacionamientos en las tres zonas.

SISTEMA VIAL

En el análisis del Sistema Vial de Cayambe, es principal en la misma disponer de una jerarquización de sus vías, ya que la misma ayuda a dar un orden para la circulación y el tráfico en general. En respuesta a esto se realizó, de acuerdo a las condiciones de circulación de Cayambe y las características físicas de sus vías, una jerarquización vial, la cual ha sido desarrollada de acuerdo a aspectos y a parámetros técnicos tomados de referencia de la Ordenanza del Municipio de Quito sobre el Uso de Suelo (MDMQ, 2011). Así, en esta ordenanza de referencia se encuentran según su funcionalidad las siguientes vías.

CARACTERÍSTICAS DE LA JERARQUIZACIÓN PROPUESTA

NOMBRE	TIPO CAPA DE RODADURA	ANCHO VÍA (+/-)	ESTADO ACTUAL	CLASIFICACIÓN
NATALIA JARRIN -E35	ASFALTO	20	REGULAR	ARTERIAL SECUNDARIA
E35 (NORTE Y SUR)	ASFALTO	12	REGULAR	ARTERIAL SECUNDARIA
MANUEL CÓRDOVA GALARZA	ADOQUÍN	16	REGULAR	ARTERIAL SECUNDARIA
VÍCTOR CARTAGENA	ADOQUÍN	10	REGULAR	ARTERIAL SECUNDARIA
E28B	ASFALTO	8	REGULAR	ARTERIAL SECUNDARIA
LUIS CORDERO	ADOQUÍN	16	REGULAR	ARTERIAL SECUNDARIA
AV. NAPO- VÍA PAQUIESTANCIA	ADOQUÍN	9	REGULAR	ARTERIAL SECUNDARIA
ROCAFUERTE	ADOQUÍN/ASFALTO	VARIABLE MAX 16 MIN 6	REGULAR	ARTERIAL SECUNDARIA
RESTAURACIÓN	ADOQUÍN	10	REGULAR	ARTERIAL SECUNDARIA
JUAN MONTALVO	ADOQUÍN	7	REGULAR	ARTERIAL SECUNDARIA
ASCÁZUBI	ADOQUÍN	14	REGULAR	ARTERIAL SECUNDARIA
OLMEDO	ADOQUÍN	7	REGULAR	ARTERIAL SECUNDARIA
CALDERÓN	ADOQUÍN	8	REGULAR	ARTERIAL SECUNDARIA
SUCRE	ADOQUÍN/ASFALTO	9	REGULAR	ARTERIAL SECUNDARIA
BOLÍVAR	ASFALTO	9	MALO	ARTERIAL SECUNDARIA
VARGAS	ADOQUÍN	7	MALO	ARTERIAL SECUNDARIA
24 DE MAYO	ADOQUÍN	6	MALO	ARTERIAL SECUNDARIA
MORALES	ADOQUÍN	9	REGULAR	COLECTORA
VÍAS LOCALES	ADOQUÍN/ASFALTO	VARIABLE MAX 11 MIN 7	REGULAR	LOCALES

Elaboración: Consultor 2017.PMS

SEGURIDAD VIAL**SINIESTROS A NIVEL DE LA PROVINCIA DE PICHINCHA**

Cantón	A febrero 2017	2016	2015
Cayambe	2	10	5
Mejía	27	31	36
Pedro Moncayo	3	4	6
Puerto Quito	3		3
Quito	686	896	1449
Rumiñahui	7	6	10
San Miguel de los Bancos			2
Total	728	947	1511

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

Como se puede evidenciar en los últimos 3 años la mayor concentración de siniestros es en Quito y el GAD de Cayambe 2,34% de lo que representa la ciudad capital, sin embargo, esto no significa que no sea relevante y no deba ser eliminado o minimizado los accidentes, ya que son vidas humanas, que producto de estos siniestros sufren consecuencias de lesión y en el peor de los casos la muerte.

De esta manera, se consideran estos datos para establecer un plan de acción o propuesta relacionada con el mejoramiento de la Seguridad Vial en el GAD de Cayambe, siendo este Plan de Seguridad Vial conformado por las siguientes dos medidas:

- *Crear un Observatorio de la Seguridad Vial*, donde se lleve el registro exhaustivo de los accidentes de tránsito ocurridos: siniestros, fallecidos y lesionados con sus causas, para de esta manera disponer de una estadística confiable y particular para tomar las acciones pertinentes.
- *Campaña de Seguridad Vial* relacionada como una medida preventiva y persuasiva hacia los conductores en respuesta a las causas principales de los accidentes de tránsito determinadas como:
 - CONDUCIR DESATENTO A LAS CONDICIONES DE TRANSITO (CELULAR, PANTALLAS DE VIDEO, COMIDA, MAQUILLAJE O CUALQUIER OTRO ELEMENTO DISTRACTOR).
 - CONDUCIR VEHÍCULO SUPERANDO LOS LIMITES MÁXIMOS DE VELOCIDAD
 - NO RESPETAR LAS SEÑALES REGLAMENTARIAS DE TRANSITO (PARE, CEDA EL PASO, LUZ ROJA)

TERMINAL TERRESTRE

De esta manera, el terminal propuesto para la ciudad de Cayambe, según el número de frecuencias observadas que es de aproximadamente 396 frecuencias/día, y entre 1901 – 7000 pasajeros/día (sólo para los ámbitos inter e intra provincial), se recomienda que sea un Terminal T3, para lo cual se necesitará un área aproximada de terreno de 11094.00 M2 y un área edificada de 2580 M2 dividida de la siguiente manera. En el caso que el transporte Intracantonal realice sus operaciones dentro del terminal terrestre, se consideró un área de reserva de 1109,40 M2 para que desarrolle su actividad.

ÁREAS PLAN MASA TERMINAL TERRESTRE T3

ÁREA DE TERRENO	11094,00	100%
TOTAL, EDIFICIOS	2218,80	20%
SERVICIOS	332,82	3%
ÁREA RESERVADA A AMPLIACIÓN	1109,40	10%
ESTACIONAMIENTOS PRIVADOS Y BUSES	1664,10	15%
CIRCULACIÓN VEHICULAR	1664,10	15%
ANDENES	887,52	8%
ÁREA VERDE	998,46	9%
ÁREA DE RESERVA	2218,80	20%

Elaboración: Consultor PMS

Por lo expuesto, el **Terminal Municipal** no abastece o suplente la necesidad de los usuarios actuales; pudiendo este para mejorar el servicio aprovechar el terreno comprendido por el campamento municipal, esto claro no solo depende de tener el área necesaria para cumplir con la actividad sino también tener otras características importantes para un buen funcionamiento como un equipamiento urbano.

7.3 DESCRIPCIÓN Y DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL

El diagnóstico de la institución nos permitirá conocer la situación actual de la entidad, sus capacidades y limitaciones y la forma en la que opera la EPMMC-C. Este análisis considera aspectos como:

- Planificación y Presupuesto
- Estructura Orgánica e Infraestructura Física
- Talento humano
- Tecnologías de la información y comunicaciones
- Procesos y procedimientos

En el Taller de Elaboración del Plan Estratégico Institucional: PRIMERA PARTE, donde se trabajó en la Descripción y Diagnóstico Institucional; análisis del contexto interno de la empresa a través de la herramienta de trabajo grupal denominada Brainstorming o llamado lluvia de ideas que facilita el surgimiento de nuevas ideas sobre un tema o problema determinado.

7.3.1 PLANIFICACIÓN Y PRESUPUESTO

BRAINSTORMING

N°	IDEA
1.-	No hay una adecuada planificación. Se requiere Planificación formal, cronograma y evaluaciones Falta planificación técnica por área
2.-	Es importante controlar el no evadir responsabilidades. No existe un registro de lo acordado
3.-	Existe disposición de realizar reuniones semanales de coordinación de actividades.
5.-	No se da el seguimiento necesario para conseguir los objetivos o metas planteadas
6.-	Es necesario mayor control para lograr llegar con éxito a los objetivos
7.-	Existen cronogramas para el desarrollo de actividades durante el año. Cronograma de trabajo semanal
8.-	Se deben crear registros y archivos de documentos utilizados o generados en cada uno de los procesos
9.-	Se debe propiciar reuniones con los grupos de trabajo de las diferente áreas
10.-	Hay coordinación de horarios para la designación del trabajo
11.-	Es importante la planificación con anticipación para las distintas actividades de las áreas

En sesión extraordinaria llevada a cabo el 12 de octubre del 2017 el Directorio aprobó la Estructura orgánica y anexos y la proforma presupuestaria para el último trimestre del año 2017 por \$503.429,50, se tomó como base la Planificación Operativa Anual, de la Dirección de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial aprobada para el 2017, considerándose los proyectos y programas que no fueron ejecutados, rubros que formaron parte integrante del presupuesto aprobado.

Para el año 2018, se planteó un Plan Operativo Anual que bosqueja 23 proyectos. La formulación y programación presupuestaria del Año 2018 orienta al cumplimiento de los derechos constitucionales, el régimen de desarrollo y el régimen del buen vivir, y garantiza el ordenamiento territorial, la MOVILIDAD, TRÁNSITO Y TRANSPORTE y SEGURIDAD VIAL, que es competencia del GAD ahora fue atribuida a la EPMM-C.

CONSIDERACIONES PARA LOS INGRESOS:

Las estimaciones definitivas para el Presupuesto General del ejercicio Fiscal 2018 se consideraron los ingresos efectivos de los últimos meses del presente año, recaudados ya como Empresa Pública con las respectivas proyecciones.

La base para la estimación de los ingresos comprenden los gravámenes fijados por la Municipalidad y los proyectados por la EPMCM-C, por los servicios, permisos, derechos considerados tasas, estos rubros son recaudados en cumplimiento de lo establecido en la Ordenanza que Establece y Regula el Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado en la Ciudad de Cayambe sancionada con fecha 09 de abril del 2015, Reforma a la Ordenanza que Establece el Cobro por Servicios Técnicos Administrativos del Gobierno Autónomo Descentralizados Intercultural y Plurinacional del Municipio de Cayambe, sancionada con fecha 31 de julio del 2015, regula en su Art. 3 el cobro por valores administrativos de tránsito por matrícula de vehículos no domiciliados en el Cantón y la Reforma a la Ordenanza que Establece el Cobro por Servicios Técnicos Administrativos del Gobierno Autónomo Descentralizados Intercultural y Plurinacional del Municipio de Cayambe, sancionada el 20 de enero del 2017.

Contempla las asignaciones de ingresos provenientes de transferencias del Gobierno Central – Agencia Nacional de Tránsito por el cumplimiento de las competencias en el Cantón Cayambe correspondientes a Control de Tránsito, Matriculación y Seguridad Vial.

Se incluye los ingresos provenientes de la proyección de la liquidación económica y financiera por parte del GADIP CAYAMBE de conformidad a lo establecido en la Disposición Transitoria Novena de la **“ORDENANZA DE CREACIÓN DE LA EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE MOVILIDAD DE CAYAMBE EPMCM-C”**, datos que fueron estimados desde la EPMCM-C ya que por parte de la Dirección Financiera del GADIPM-C hasta la fecha de presentación de este informe no hemos recibido ninguna respuesta.

Adicionalmente para la presente proforma presupuestaria se incluye los Ingresos por financiamiento que comprende los saldos disponibles, es decir saldos sobrantes de caja y bancos al término del Ejercicio Fiscal 2017. También se incluyen cuentas pendientes por cobrar por anticipos contractuales otorgados en ejercicios Fiscal 2017 que serán considerados años anteriores por la adquisición de y/o servicios para la Empresa Pública.

No se consideraron los históricos de años anteriores en virtud que la Empresa Pública Inicia sus operaciones administrativas y financieras en el último trimestre del año 2017 y que el rendimiento en la generación y recaudación de las tasas en estos meses ha sido optimizada con la mejora en la eficiencia de la administración de impuestos.

RESUMEN DE INGRESOS

PARTIDA	DETALLE	PRESUPUESTO 2018 INGRESOS	% PARTICIPACIÓN
1	CORRIENTES	712.928,20	54%
2	INGRESOS DE CAPITAL	538.556,28	41%
3	INGRESOS DE FINANCIAMIENTO	63.200,00	5%
	TOTAL GENERAL	1.314.684,48	100%

CONSIDERACIONES PARA LOS GASTOS

Las proyecciones de los gastos se encuentran en función de los bienes, servicios y recursos humanos indispensables para cumplir con los objetivos y metas de las competencias asumidas. En la presente proforma de gastos se refleja las necesidades tanto de los gastos corrientes como las de inversión de las diferentes unidades administrativas que conforman la EPMM-C en pos de alcanzar los objetivos estratégicos planteados por la empresa.

Los gastos de personal para el año 2018 se proyectan en función del distributivo del sueldo incorporándose las necesidades del personal

RESUMEN DE GASTOS

PARTIDA	DESCRIPCIÓN	TOTAL	% PARTICIPACIÓN
5	GASTO CORRIENTE	377.369,68	28,70%
7	GASTOS DE INVERSION	714.690,81	54,36%
8	GASTOS DE CAPITAL	222.624,00	16,93%
TOTAL		1.314.684,48	100,00%

Al momento se está trabajando en plantear los instrumentos de planificación como son: el Plan Estratégico Institucional, el Plan plurianual de la política Pública y el Plan Anual de la Política Pública, así como en un Modelo de seguimiento y evaluación

7.3.2. ESTRUCTURA ORGANICA E INFRAESTRUCTURA FÍSICA

BRAINSTORMING

N°	IDEA
1.-	No existe socialización de la Estructura
2.-	Estamos de acuerdo con la Estructura
3.-	Se debe fortalecer y mejorar la estructura organizacional
4.-	Falta de espacio físico para el desempeño laboral. Las Instalaciones no son adecuadas para cada una de las áreas
8.-	Por la cantidad de usuarios el espacio es muy reducido
7.-	En matriculación, contamos con los insumos adecuados para realizar correctamente nuestro trabajo
9.-	Seguridad vial, debería contar con materia prima de mejor calidad
10.-	Se requiere mayor equipamiento para el desarrollo de sus actividades

11.-	Se debe contar con infraestructura , herramientas y equipos de primera calidad para que los funcionarios de acuerdo al cronograma establecido cumplan su trabajo de mejor manera llegando a la satisfacción del usuario
-------------	---

La entidad cuenta con un Estatuto Orgánico por Procesos Vigente el mismo que contempla dos áreas de proceso gobernante: Directorio y Gerencia General, dos áreas de procesos sustantivos o agregadores de valor: Gestión de Tránsito y Transporte Terrestre y Gestión de Seguridad Vial, dos áreas en procesos adjetivos o habilitantes de asesoría: Gestión de Asesoría Jurídica y Gestión de Comunicación Social y un área de proceso adjetivo o habilitante de apoyo que es la Gestión Administrativa Financiera.

En cuanto a infraestructura física, es importante que la entidad haga un esfuerzo a efecto de tomar decisión para cambio debido a que el espacio es reducido y genera una ambiente inadecuado tanto para los empleados como para los ciudadanos.

7.3.3 TALENTO HUMANO

BRAINSTORMING

N°	IDEA
1.-	Falta de Capacitación al personal: atención al usuario, Resoluciones de tránsito, aplicaciones informáticas
2.-	Pausas activas para reducir el estrés laboral
3.-	Pagos horas extras
4.-	Falta de personal en el terminal y para el mantenimiento de maquinarias
5.-	Falta mayor comunicación y coordinación con las demás áreas. Falta de comunicación interna, oportuna, formal. Más comunicación con el jefe inmediato. Dar espacio al dialogo. No comunicación negativa o maliciosa
6.-	Contar con una área específica para el retiro ágil de los materiales
7.-	Manual de clasificación de puestos. Determinar actividades esenciales. Definir tareas en cada departamento
8.-	Falta Plan de inducción. Procesos de inducción y adaptación. Credenciales para identificación
10.-	Falta de Reglamento interno
11.-	Medir el clima laboral en la EPMCC. Motivación para el personal que labora en el EPMCC . Deben considerar las calamidades domesticas
12.-	Evaluación del desempeño laboral del personal de la EPMCC en cada una de las áreas
13.-	Existe necesidad de nuevos puestos

14.-	Inexistencia de un responsable en Seguridad Ocupacional. Falta prendas de identificación y protección
15.-	Uniformes según las actividades a realizar

La EPMMC está conformada por 6 áreas:

Gerencia General,
Jefatura de Tránsito y Transporte Terrestre,
Jefatura de Seguridad Vial
Jefatura Administrativa Financiera
Comunicación Social

Asesoría Jurídica

Con un total de 40 plazas de trabajo que pertenecen a LOSEP, en estas áreas se encargan de diferentes actividades que conforman la MISIÓN INSTITUCIONAL, al momento existe una sola persona que pertenece a nivel jerárquico superior con una modalidad de libre nombramiento y remoción, los demás funcionarios han sido indexados a la Entidad a través de la modalidad de contrato de servicios ocasionales, en el aspecto remunerativo se basan en las escala salariales del Ministerio del Trabajo,

JEFATURA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

TRANSPORTE TERRESTRE .- actividades están ligadas a la gestión de Títulos Habilitantes del Transporte del Cantón, elaboración de análisis de documentación, asesoramiento y viabilizarían de casos relacionados a las solicitudes de informes previos para constitución jurídica, nuevos títulos habilitantes, renovaciones, cambios de objeto social o de personería jurídica de las operadoras de transporte, incrementos de unidad, prórrogas para trámites de cambio de socio y unidad, entre otros; así como también elaboración de informes jurídicos respecto de la viabilidad de otorgar un informe previo para la constitución jurídica de una compañía, de otorgar un nuevo título habilitante o renovarlo.

TRANSITO.- Su actividad básica es de atención al usuario, consiste en la recepción de documentación y tramitación de cambios de socio, cambios de unidad, cambios de unidad y socios, cambios de conductor, cambios de propietario, incremento de unidad en el sistema, certificación de títulos habilitantes, certificación de posesión de vehículos, certificación de des habilitación, reposición de adhesivos de registro municipal, así como información y entrega de requisitos para los trámites del área de Títulos Habilitantes.

MATRICULACIÓN.- El personal del área de matriculación brinda servicios a todos los usuarios que requieren hacer su trámite de matriculación vehicular, traspasos de dominio

REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR. RTV, se encarga de realizar el proceso de la revisión técnica de los vehículos que van a ser matriculados, siendo este uno de los requisitos para poder realizar el trámite de matrícula.

ARCHIVO.- cuya labor fundamental es receptar documentación y archivarla en los expedientes de los procesos de títulos habilitantes, así como el registro de las flotas vehiculares, en base a lo cual se soportan los procesos de gestión de los títulos habilitantes. Mantienen relación con los usuarios en cuanto se trata de trámites de certificación de documentación, básicamente.

TERMINAL TERRESTRE.- Presta su atención las 24 horas del día, en diferentes áreas de atención como Sellaje, tornos, control de las frecuencias de las diferentes cooperativas de transporte interprovincial e inter cantonal

JEFATURA DE SEGURIDAD VIAL

Dentro de sus actividades están las de planificar, ejecutar, promover y coordinar con otras áreas de la empresa proyectos y normativas para garantizar la seguridad vial en el Cantón Cayambe, así como trabajar en la creación de una conciencia de vialidad a través de la educación en escuelas, colegios y organizaciones de la sociedad civil, se encarga también de desarrollar planes, programas y proyectos para la promoción y el fomento del uso de medios no motorizados de transporte, así como de desarrollar actividades educativas y recreativas para promover el respeto e inclusión de todos los usuarios de las vías y maneja el sistema rotativo tarifado.

SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO – SERTCA.- A través de los miembros de la Asociación ASOSERTCA se ofrece los tickets de parqueo. Los Supervisores, funcionarios de la Entidad realizan tarea de Fiscalización basándose en la ordenanza vigente que regula y controla la ocupación de las vías públicas por los vehículos motorizados dentro del cantón Cayambe, colocando candados en caso de incumplimiento a efecto de generar la multa o infracción correspondiente. Según la ordenanza vigente, los supervisores tienen la labor de remolcar los vehículos mal estacionados, como en zonas prohibidas, con grúas contratadas, pero este último procedimiento al momento no se lo está aplicando.

Los supervisores de SERTCA son los encargados en cada zona de realizar tareas de Fiscalización tanto a vehículos particulares como verificar que los controladores cumplan con las funciones a ellos encomendadas.

ESTACIONAMIENTOS.- se gestiona los estacionamientos de la vía pública como fuera de la misma, con la finalidad de hacer un mejor uso del espacio público, principalmente en las vías y calles del área de estudio de la ciudad de Cayambe; incidiendo la ejecución de este programa de manera colateral en orden y fluidez del tránsito.

SEÑALIZACIÓN Y SEMAFORIZACIÓN.- se coordina y planificar toda la señalización en las vías del Cantón, tanto señalización horizontal como vertical, además el mantenimiento y control de los semáforos ubicados en diferentes puntos.

7.3.4 PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS

BRAINSTORMING

N°	IDEA
1.-	Definir procesos y procedimientos por cada área y puestos de trabajo. No existe flujograma de procedimientos
2.-	Disminuir pasos para agilizar los procesos tanto como para el usuario como para los servidores
3.-	Levantar información de quien realiza las actividades
4.-	Implementar Manual de procesos y procedimientos

La entidad debe trabajar en la implementación de procesos y la elaboración del Manual de Procedimientos que garantizará un proceso de mejora continua.

7.4 ANALISIS SITUACIONAL.- AMBIENTE EXTERNO

A continuación se expondrá un análisis del ambiente externo a nivel nacional del sector al cual se pertenece, es decir Entidades que tiene bajo su responsabilidad la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

En el Taller de Elaboración del Plan Estratégico Institucional: SEGUNDA PARTE: Análisis Situacional: Análisis del contexto externo de la Empresa, a través de la aplicación de la técnica brainstorming, se solicitó a los participantes emitan ideas creativas las mismas que se exponen a continuación y se analizaron en los siguientes ámbitos:

POLÍTICO

1.-	Existen varias tendencias políticas en el Cantón
2.-	Trabajamos buscando el posicionamiento de la EP y el beneficio del Cantón alineados a la política administrativa del Alcalde
3.-	Hay aceptación política del Señor Alcalde
4.-	Política de movimiento Pachakutik que se basa en la administración actual bajo tres principios: no robar, no mentir, no ser ocioso
5.-	Posible cambio de Autoridades
6.-	Gobierno Municipal propicia Interculturalidad

ECONÓMICO

1.-	Cayambe es un Cantón próspero que tiene industria y comercio, que generan nuevos niveles de empleo.
2.-	Existe un considerable parque automotor
3.-	En el Cantón existe transporte comercial y público que abastece la demanda del Cantón
4.-	Poca inversión privada nacional
5.-	No hay estabilidad fiscal
6.-	Al existir el RTV podría reducirse los procesos de matriculación
	La transferencia de la competencia TTTYSV a los Gads dinamiza la economía y da ingresos para obras del Cantón
8.-	Con la implementación de RTV se puede incluir el sector privado

SOCIAL

1.-	Hay desconocimiento de la ciudadanía en temas de matriculación
2.-	Inclusión de personas con capacidades especiales
3.-	Hay que trabajar con la comunidad en educación vial
4.-	Hay que concientizar a la sociedad sobre el cuidado de los espacios públicos

5.-	Desconocimiento de competencias de la empresa de movilidad
6.-	Procesos de Matriculación extensos

TECNOLÓGICO

1.-	Existe problemas con el sistema Aaxis, que no está al alcance de solución, sistema de la Agencia Nacional de Transito
2.-	Hay problemas en enlace de datos del proveedor CNT
3.-	Hay problemas en la conectividad por el tema climático
4.-	Reducción de aranceles para la importación de equipos tecnológicos
5.-	Se requiere automatización de procesos para ser más eficientes y eficaces
6.-	Alta inversión tecnológica en RTV

CULTURAL

1.-	Resistencia de la ciudadanía a los trámites, se prefiere pagar tramitadores a realizarlo de forma individual
2.-	Tema corrupción, la ciudadanía tiene la idea que pagando se hace las cosas
3.-	Existe resistencia al cambio
4.-	Desconocimiento de los procedimientos por parte de la ciudadanía y falta de cumplimiento de los mismos en los trámites
5.-	Enfoque en la interculturalidad
6.-	Falta de mantenimiento preventivo en los vehículos de la comunidad

7.5 ANÁLISIS FODA (FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES, AMENAZAS)

La **matriz** FODA, permite relacionar las Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas, conduciéndonos a la elaboración de estrategias que mitiguen el impacto de las amenazas y reduzcan las debilidades, haciendo uso de nuestras fortalezas y aprovechando oportunidades

A continuación se expone los resultados del análisis efectuado por funcionarios de la Institución

FORTALEZAS

1.-	Apoyo del GADIPMC, confianza de la autoridad en la gestión de la EP
-----	---

2.-	Estamos dentro de los pocos cantones medianos que cuentan con una EP de Movilidad autónoma.
3.-	Buen servicio al usuario, agilidad y facilidad en los procesos, centralización de servicios.
4.-	Decisión política de transformar a la DTTT y SV en una EP autónoma, administrativa y financiera EP autosustentable
5.-	Exclusividad en la oferta de servicios como matriculación vehicular, entrega de permisos de operación y títulos habilitantes
6.-	Transferencia de competencias de la Agencia Nacional de Tránsito hacia la EPMMC
7.-	Personal nuevo, joven con predisposición al trabajo, comprometido y leal
8.-	Entidad con cero corrupción
9.-	Liderazgo adecuado por parte de Gerencia General
10.-	Estructura orgánica definida.

DEBILIDADES

1.-	Infraestructura Inadecuada y falta de mobiliario.
2.-	Comunicación insuficiente con el usuario. No existen canales de comunicación definidos.
3.-	Debilidad Institucional del proceso de planificación
4.-	Insuficiente alineamiento e identificación del personal con los objetivos estratégicos
5.-	Ausencia de una carrera pública que promueva una adecuada política de capacitación y promoción de personal
6.-	Ausencia de políticas internas
7.-	Plan de Movilidad no socializado
8.-	No se posee el control Operativo de Tránsito
9.-	No existen procesos de reconocimiento y recompensa. Personal desmotivado.
10.-	Personal insuficiente en algunas áreas, no hay inducción al personal nuevo, falta de Incentivos
11.-	Capacitación Insuficiente en temas específicos y generales al personal de la EPMMC. Desconocimiento por parte del personal de la EPMT-SD de la Ley de Tránsito, su reglamento y demás normativas, resoluciones referentes al Transporte Terrestre, Tránsito, Seguridad Vial y Terminales Terrestres
12.-	No se cuenta con la infraestructura tecnológica adecuada. Inexistencia de paquetes, sistemas y equipamiento informático. Conectividad insuficiente. Cableado estructurado débil y falta de generador
13.-	No existe definición de procesos que permitan seguir rutas eficaces
14.-	Falta de dotación de materiales y suministros para el desarrollo de las actividades de cada área
15.-	Falta de políticas de administración del Talento Humano

16.-	Ausencia de asesoría jurídica con fuerte conocimiento en el ámbito de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
17.-	No se socializan los proyectos de la empresa

OPORTUNIDADES O ALIADOS

1.-	ANT institución rectora de la competencia y transfiere recursos a la EP
2.-	Contamos con el apoyo de una buena parte de la población
3.-	Acompañamiento de las operadoras de transporte en la toma de decisiones
4.-	Buena relación con los operadores de transporte
5.-	Descentralización proceso de matriculación
6.-	Usuarios no residentes del Cantón Cayambe
7.-	Buena relación interinstitucional en el Cantón
8.-	Cooperación de la Policía Nacional
9.-	Alianzas estratégicas con las empresas públicas y privadas
10.-	Crear proyectos de mancomunidad, hacer alianzas con los cantones cercanos
11.-	Posibilidad de Modelo de Gestión A
12.-	Ubicación geográfica estratégica
13.-	Creciente demanda por servicios que se ofrece

AMENAZAS Y OPONENTES

1.-	Grupos Políticos en contra de la institución.
2.-	Cambio político (probable). Cambio de postura política con relación a la descentralización
3.-	Sistema AXIS, no tenemos el control del sistema
4.-	La inestabilidad política y económica del país
5.-	La mala utilización de redes sociales o medios de comunicación.
6.-	Cultura de corrupción
7.-	Resistencia al cambio (ciclo vía y zona azul)
8.-	Priorización de los intereses particulares sobre los intereses generales
9.-	Condiciones climáticas imprevistas
10.-	Políticas gubernamentales, por cambio de decretos y decisiones externas
11.-	Clonación de cupos, venta clandestina de cupos, documentación falsificada
12.-	Informalidad de operadores de los servicios de transporte
13.-	Falta de conciencia de usuarios y prestatarios de servicios públicos de transporte para respetar las reglas de tránsito y normas de seguridad vial

OPCIONES ESTRATÉGICAS (FO)	OPCIONES ESTRATÉGICAS (DO)
Lograr una cultura de movilidad intermodal con predominancia del transporte público sostenible, y movilidad a pie y en bicicleta.	Hay que trabajar para que los ciudadanos Cayambeños sean conscientes de que la movilidad no motorizada mejora la calidad de vida
El liderazgo ejecutivo lograra el apoyo del sr. Alcalde y de las autoridades del GADIPMC	Hay que reforzar estructura con personal especializado apto para los puestos
La equidad en el cumplimiento de la norma lograra el apoyo de ciudadanos consientes en el mejoramiento de la calidad de vida	El incremento de tecnología ayudaría a tener procesos más eficientes
Buen servicio al usuario, agilidad y facilidad en los procesos incidirá en una creciente demanda por servicios que se ofrece	Se debe trabajar en la cultura en movilidad para la integración de las diferentes modalidades de transporte
	Una marca bien posicionada incrementará la aceptación del trabajo realizado por parte de la población

OPCIONES ESTRATÉGICAS (FA)	OPCIONES ESTRATÉGICAS (DA)
La socialización del Plan de Movilidad, incidiría en el conocimiento de la problemática del Cantón y en trabajar para mejorarla	Alianza público privada incidirá en una mejora en el servicio de RTV
Cero corrupción en la Institución posiciona a la Entidad	Con la implementación de un plan de capacitación se puede mejorar la calidad y el servicio
	Ubicación geográfica estratégica da posibilidad de negociación con entidades relacionadas
	Implementar Campaña de Concientización para ciudadanía sobre procedimientos y requisitos para atacar la cultura de corrupción

7.6 PROBLEMAS RELEVANTES ENCONTRADOS.- PLAN DE MOVILIDAD

El Plan de Movilidad contempla ya en la fase de propuesta un análisis de los problemas relevantes encontrados que son fruto de estos estudios realizados:

- Encuestas Origen-Destino Domiciliarias
- Peatonales, Bicicletas / o dos ruedas – Trazado de ciclo ruta de 5 km. Uniendo las Parroquias de Ayora, Cayambe y Juan Montalvo.
- Transporte Público Intracantonal
- Transporte Comercial (Taxis, C. Liviana y Escolar o Institucional)
- Estacionamientos
- Sistema vial
- Circulación y Gestión del Tránsito
- Terminal Terrestre – Análisis del actual y ubicación del nuevo –
- Seguridad Vial
- Georreferenciación

A continuación se exponen por cada componente que conforman la movilidad los problemas detectados:

Movilidad No Motorizada

Peatones

- Falta señalización horizontal/vertical adecuada que canaliza la movilidad peatonal en vías e intersecciones.
- Deficiencia de políticas, de campañas y de medidas que incentiven a realizar los viajes por los diferentes motivos mediante la caminata.
- Falta de infraestructura adecuada - de aceras principalmente - que facilitan la movilidad peatonal, principalmente en el centro de la ciudad de Cayambe donde se da mayormente la movilidad a pie.

Bicicletas

- Falta de oferta/infraestructura adecuada para realizar viajes en bicicletas, de ciclovías o ciclorutas.
- Falta de socialización a la ciudadanía para que realicen o utilicen la bicicleta como alternativa de transporte.
- Falta de mecanismos sociales o programas que acerquen a la ciudadanía al uso de la bicicleta (ciclo paseos en el área urbana)

Transporte Público Intracantonal

- Existencia de servicios de transporte Intracantonal no regularizados por parte de operadoras en el Cantón.
- Existen operadoras de transporte de ámbito de operación inter e intraprovincial que prestan servicios intracantonales.
- El modelo de gestión de las operadoras actuales sigue el modelo de un socio-un bus-una acción, todavía no se muestra implementación de CAJA COMÚN en las operadoras.
- Operación y registro de tarifas de manera semi automática (mayormente manual) lo cual incide en la calidad de servicio dada hacia los usuarios.
- Flota operacional superior a los 7 años de edad.
- Operación de los buses o prestación de los servicios sin especificaciones claras de los niveles de servicio o bajo establecimientos de estándares de servicio (Especificaciones que deben darse en el respectivo Contrato de Operación).
- Debilidad en las operadoras de transporte en la gestión de las operaciones con perspectiva de negocio o de manera empresarial, su forma de gestión tiene todavía la relación económica un socio – un bus – una acción.
- Deficiencia en las paradas o paraderos establecidos en toda la red del transporte público Intracantonal
- Alta competencia entre el transporte público y comercial en respuesta a la alta cobertura de servicio que tiene esta modalidad en el cantón.

Transporte Comercial

- Alto número de paradas de taxis, carga liviana y carga mixta en el cantón Cayambe. Paradas de taxis, Carga Mixta y de Carga Liviana en el centro de la ciudad se encuentran muy cercana entre ellas que genera una sobre oferta de estos servicios y por ende un desequilibrio en los ingresos para los operadores.

Competencia de la modalidad de Carga Mixta a cargo del Municipio de Cayambe, siendo esta modalidad de competencia exclusiva de la Agencia Nacional de Tránsito (se evidencia que esta modalidad realiza un servicio de transporte de pasajeros más que de carga).

Operadores de Transporte en esta modalidad, en la etapa de observación o diagnóstico indicaron tener bajos ingresos por la prestación de este servicio consecuencia de la alta oferta de transporte que hay en esta modalidad (sobre oferta de unidades).

Estacionamientos

Existe una deficiencia en la demarcación o señalización de las zonas de parqueo, específicamente de los parqueaderos de zona azul.

Existe conflictividad en el funcionamiento de los parqueaderos de la zona azul, en ciertos tramos donde se generan congestiones vehiculares (por ejemplo, frente al Banco Pichincha). El proceso de gestión de la zona azul de parqueaderos se realiza de forma semi automática, casi manual, pudiendo este proceso actualizarse para mejora del servicio y mejora de los réditos.

Circulación y Gestión del Tránsito y Vialidad

Falta o déficit en el manejo y existencia de una jerarquización vial en el cantón Cayambe (principalmente en su área central urbana).

Deficiencia en la señalización horizontal y vertical en vías e intersecciones.

Desaprovechamiento de la capacidad vial por la deficitaria e inadecuada señalización horizontal en las vías.

Operación de dispositivos de regulación de tráfico - semáforos - no adecuados a las demandas de tráfico. Déficit también en una operación centralizada de la gestión del tráfico de toda la ciudad.

El diseño de las calles no es uniforme lo cual incide en la circulación vehicular normal.

Desconocimiento de conductores de formas adecuadas de conducción / uso racional del vehículo para realizar actividades.

En la actualidad se tienen deficiencias en el Control Operativo del Tránsito, esto porque el Municipio de Cayambe no ejerce dicha competencia de manera exclusiva sino en coordinación con el ente competente - en este caso se realiza mediante la Policía Nacional -.

Seguridad Vial

Déficit en la señalización horizontal y vertical en intersecciones, vías y calles lo cual deja desprotegido a los usuarios viales (usuario vial vulnerable el peatón)

Geometría de vías / intersecciones que no están adecuadas para brindar seguridad vial a usuarios viales - generan riesgos de accidentes de tránsito.

Desconocimiento de parte de conductores de principales causas de accidentes de tránsito.

Falta de concientización de la Seguridad Vial en la ciudadanía y usuarios viales de Cayambe.

Terminal Terrestre

Déficit de un equipamiento – Terminal Terrestre - que acoja a todos los servicios de transporte público de ámbito inter e intraprovincial en mejores condiciones para dichos servicios y para sus usuarios.

Existencia de varios Paraderos dentro del centro de la ciudad de Cayambe lo cual genera congestión en su zona aledaña.

Circulación de buses sobre vías principales de la ciudad lo que genera congestión al tráfico normal

8. ELEMENTOS ORIENTADORES

En sesión del Concejo Municipal del 9 de agosto de 2017 se aprobó la Ordenanza Municipal de creación de la Empresa Pública Municipal de Movilidad de Cayambe y el 8 de septiembre de 2017, se expidió la primera Reforma a la Ordenanza de Creación de la Empresa Pública Municipal de Movilidad de Cayambe EPMCC, transfiriendo la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial.

En sesión extraordinaria llevada a cabo el 12 de octubre del 2017 el Directorio de la EPMCC aprobó su Estructura Orgánica y anexos, entre ellos el Estatuto Orgánico por Procesos, documento que dio institucionalidad y legalidad a la Empresa Pública. En el citado instrumento, capítulo II, se define la misión, visión y valores institucionales y son los que se denotan a continuación:

CAPÍTULO II

DEL DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Art. 3.- Misión.-

Somos una empresa responsable, eficiente, comprometida con la seguridad, calidad, agilidad y accesibilidad a los ciudadanos para Planificar, Regular y Controlar el Sistema de Movilidad, mediante una gestión integral del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial apoyados con un talento humano comprometido que optimice los recursos humanos, tecnológicos financieros y materiales.

Art. 4.- Visión.-

Para el 2022 llegar a consolidarse como una empresa de reconocido prestigio nacional, líder en la prestación de servicios de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, reconocida por su calidad, cobertura y eficiencia.

Art. 6.- Valores Institucionales.- Los valores institucionales que orientan el accionar de la Empresa Pública Municipal de Movilidad de Cayambe, EPMCC EP, son:

- a) **Integridad:** Proceder y actuar con coherencia entre lo que se piensa, se siente, se dice y se hace, cultivando la honestidad y el respeto a la verdad.
- b) **Transparencia:** Acción que permite que las personas y las organizaciones se comporten de forma clara, precisa y veraz, a fin de que la ciudadanía ejerza sus derechos y obligaciones, principalmente la contraloría social.
- c) **Calidez:** Formas de expresión y comportamiento de amabilidad, cordialidad, solidaridad y cortesía en la atención y el servicio hacia los demás, respetando sus diferencias y aceptando su diversidad.
- d) **Solidaridad:** Acto de interesarse y responder a las necesidades de los demás.
- e) **Colaboración:** Actitud de cooperación que permite juntar esfuerzos, conocimientos y experiencias para alcanzar los objetivos comunes.

- f) **Efectividad:** Lograr resultados con calidad a partir del cumplimiento eficiente y eficaz de los objetivos y metas propuestas en su ámbito laboral.
- g) **Respeto:** Reconocimiento y consideración a cada persona como ser único/a, con intereses y necesidades particulares.
- h) **Responsabilidad:** Cumplimiento de las tareas encomendadas de manera oportuna en el tiempo establecido, con empeño y afán, mediante la toma de decisiones de manera consciente, garantizando el bien común y sujetas a los procesos institucionales.
- i) **Lealtad:** Confianza y defensa de los valores, principios y objetivos de la entidad, garantizando los derechos individuales y colectivos.

En el Taller de Elaboración del Plan Estratégico Institucional se trabajó en el análisis y redefinición de estos elementos orientadores.

8.1 MISIÓN

Para la definición de Misión, se ha procedido con el análisis del PDOT, el cual tiene lineamientos generales de la movilidad del Cantón, el Plan de Movilidad, cuenta con información de diagnóstico que nos ha permitido tener gran cantidad de insumos de misión, en la ordenanza de creación de la empresa pública EPMMC, se menciona el objetivo principal para el cual fue creada la EP, determina las facultades y ámbitos de acción. Con toda esta información y el aporte de los funcionarios en el Taller, se ha cumplido con la declaratoria de Misión institucional

Misión Formal

Somos una empresa pública municipal comprometida con el buen trato y servicio a la ciudadanía que se encarga de planificar, regular y controlar el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial para mejorar la movilidad en el Cantón Cayambe; contando con recursos financieros, tecnológicos y un talento humano comprometido, calificado y capacitado.

Misión de promoción interna y externa

**TRABAJAMOS DIA A DIA POR MEJORAR LA
MOVILIDAD DE CAYAMBE**

8.2 VISIÓN

En el PDYOT, se determina la Visión del Cantón, en la parte pertinente menciona: “CAYAMBE al 2025 será un territorio donde se construya permanentemente la plurinacionalidad, la interculturalidad, la equidad y la inclusión en pro del desarrollo social, agrícola, pecuario, económico y productivo, **para esto contará con un sistema vial, de tránsito y transporte garantizando eficientemente la movilidad y conectividad internas y externas, para su desarrollo territorial.** Con esta base tomando en cuenta que aquí se determina la percepción emanada principalmente por los ciudadanos, se fusiono con los conceptos del personal que trabaja en la EP, estableciéndose esta declaración de la Visión:

Visión Formal

Para el 2022 llegaremos a consolidarnos como una empresa de reconocido prestigio nacional, líder en cambio de cultura en movilidad, que contribuye al bienestar de la ciudadanía y al ordenamiento del Cantón.

Visión de promoción interna y externa

**FORJANDO CAMBIO DE CULTURA EN
MOVILIDAD**

8.3 PRINCIPIOS Y VALORES INSTITUCIONALES

Principios

Los principios que regirán el actuar del Empresa Pública de Movilidad de Cayambe serán:

Interculturalidad y Plurinacionalidad

El desarrollo de la movilidad en Cayambe debe responder y tener en cuenta los aspectos culturales de su población, ser profundamente incluyente, que incentive y fortalezca su identidad.

Responsabilidad Social

El desarrollo de la movilidad de las personas de Cayambe debe estar orientada para mejorar la calidad de vida de su población, debe darse de forma segura, accesible y con libertad y también con una responsabilidad social de parte de sus habitantes.

Democracia y Participación Ciudadana

Incluir a los diferentes actores de la movilidad con el fin de buscar y proponer las soluciones a los problemas de la misma presente en el cantón.

Solidaridad e Inclusión

Debe tener una atención especial hacia la movilidad de personas con capacidades reducidas para desplazarse, mayores y menores de edad, ser solidaria con la población pobre y con los grupos vulnerables.

Responsabilidad

El desarrollo de la movilidad en el cantón Cayambe debe ser una generadora de valor para su población, que aporte a la competitividad del cantón, al impulso económico de la ciudad y de sus habitantes.

Ecologismo y atención a formas sostenibles y alternativas del transporte

Para la movilidad en el cantón, se debe dar prioridad al desarrollo de las modalidades de transporte terrestres que sean limpias y amigables con el medio ambiente tal como la caminata y la bicicleta, apoyando fuertemente al transporte público colectivo y/o masivo intra cantonal. También, se debe proteger el medio ambiente teniendo presente todos aquellos componentes que inciden en su cambio, producto de las externalidades tanto por intervenciones o medidas que se originen en respuesta a la mejora de la movilidad.

Ética

En el actuar diario, se desterrará la corrupción. Quienes formen parte de la Institución deberán aplicar en todo momento esta facultad de todo ser humano para elegir hacer lo correcto

Aprendizaje continuo en lo laboral y humano

En la Institución se construye día a día a través del aprendizaje continuo, se facilita el aprendizaje de todos sus miembros, compartiendo globalmente la información y experimentando a través del conocimiento la transformación institucional-

Valores

Los valores que orientarán la forma de comportarse del personal de la Empresa Pública de Movilidad de Cayambe serán:

- Honestidad
- Integridad
- Lealtad
- Respeto
- Justicia y equidad
- Protección al medio ambiente
- Coordinación y comunicación
- Responsabilidad
- Laboriosidad
- Desarrollo Humano integral
- Efectividad, eficiencia y eficacia
- Creatividad
- Trabajo en equipo

9. DISEÑO DE POLITICAS, OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y PROGRAMAS

9.1 POLITICAS INSTITUCIONALES

1. Otorgar servicios de calidad, en función de las necesidades de la comunidad.
2. Planificar y atender las necesidades de movilidad de la comunidad en los ámbitos de tránsito, transporte y seguridad vial, al menor costo y mayor beneficio.
3. Las propuestas de solución hacia la problemática de la movilidad deben ser construidas y socializadas con sus actores principales.
4. Fomentar los sistemas de transporte masivo a nivel urbano y/ o intracantonal
5. Propiciar la movilidad alternativa, no motorizados con la dotación de la infraestructura pertinente
6. Mantener activa y dinámica la coordinación de espacio público con los organismos de medio ambiente.
7. Contribuir al desarrollo sostenible de la comunidad, promoviendo una relación inclusiva, solidaria y participativa entre los diferentes actores de la movilidad
8. Mantener una permanente coordinación con el GADIPMC, las empresas públicas, organismos, entidades, grupos de interés involucrados y la comunidad.
9. Informar a la ciudadanía oportunamente sobre temas de movilidad y seguridad vial.
10. El trabajo en equipo y el liderazgo, son la base para lograr altos niveles de rendimiento entre los diversos sectores internos de trabajo y satisfacer con oportunidad las expectativas ciudadanas.
11. Generar recursos económicos que permitan financiar las operaciones y la inversión.
12. Fortalecimiento y desarrollo de los recursos humanos, administrativos y financieros para su óptimo aprovechamiento con un enfoque en una mejora continua.
13. Controlar la responsabilidad y autoridad en cada etapa de la cadena de valor de los procesos institucionales apoyándose en indicadores de gestión
14. Impulsar la innovación tecnológica y la calidad de la capacitación, para incrementar el potencial del talento humano y una gestión fundamentada en los valores institucionales.

9.2. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	
OE1	Fomentar la movilidad en medios no motorizados
OE2	Apoyar la implementación de una nueva estructura de transporte sustentable
OE3	Incrementar la infraestructura para la administración del transporte terrestre.
OE4	Reducir la accidentalidad mediante el fomento del cumplimiento de la ley
OE5	Fortalecer la Gestión Organizacional

9.3. OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y PROGRAMAS

OBJETIVO ESTRATÉGICO 1:

FOMENTAR LA MOVILIDAD EN MEDIOS NO MOTORIZADOS (OE1)

OBJETIVOS OPERATIVOS	COMPONENTE PROGRAMA	ESTRATEGIAS
Incentivar y desarrollar los viajes peatonales como prioritarios en el Cantón de Cayambe, principalmente en su centro urbano.	MOVILIDAD A PIE	*Promocionar viajes a pie y en bicicletas mediante campañas dirigida a la ciudadanía *Organizar Ciclo Paseos en el área urbana central de Cayambe *Organizar eventos sociales y culturales que
Impulsar el uso de la bicicleta como modalidad alternativa de movilidad para los viajes cercanos en la zona urbana de Cayambe.	MOVILIDAD EN BICICLETAS	incentiven, motiven y alienten el uso del espacio público, la movilidad a pie y en bicicletas. *Supervisar la implementación del programa de regeneración urbana de espacios peatonales (aceras).

OBJETIVO ESTRATÉGICO 2:

APOYAR LA IMPLEMENTACIÓN DE UNA NUEVA ESTRUCTURA DE TRANSPORTE SUSTENTABLE (OE2)

OBJETIVOS OPERATIVOS	COMPONENTE PROGRAMA	ESTRATEGIAS
Disponer de una Red de Transporte Público Intracantonal en Cayambe integrada, con la mayor cobertura de servicio, eficiente, segura, confortable, confiable, rápida y con altos índices de calidad en su servicio en beneficio de la población de Cayambe	TRANSPORTE PÚBLICO INTRACANTONAL	*Realizar actualización de condiciones contractuales con Operadores de Transporte bajo Contrato de Operación donde se especifique la actualización del servicio con parámetros de calidad hacia los usuarios. *Fortalecer mediante capacitación a las Operadoras de Transporte para lograr niveles de gestión empresarial y de mejora de servicio para los usuarios. *Fortalecer los procesos de implementación de la CAJA COMÚN, determinando los controles que garanticen la ejecución. *Llevar proceso de racionalización y de regularización de rutas o servicios informales observados.
Consiste en establecer para esta modalidad las regulaciones y condiciones de control o fiscalización para garantizar a los usuarios un servicio seguro y de calidad en todo el territorio, además en cuanto al dimensionamiento de la flota para estos servicios, poder garantizar un equilibrio a los operadores para su rentabilidad racional y recupero de las inversiones realizadas sin que esto se encuentre en contradicción a la calidad del servicio que deba darse a los usuarios.	TRANSPORTE COMERCIAL	*Capacitar a las operadoras de taxis, carga liviana y mixta, en gestión de sus operaciones *Efectuar racionalización de unidades en respuesta a la sobre oferta de las mismas. *Establecer ordenanza de Uso y Ocupación del Suelo, para el Centro de la Ciudad de Cayambe, sobre ubicación y áreas mínimas para los paraderos de taxis, carga liviana y carga mixta. *Transporte Escolar e Institucional.- Acoger la regulación establecida en la Ordenanza "LA ORDENANZA DE CONFORMACIÓN DE LA COMISIÓN CONSULTIVA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL DEL CANTÓN CAYAMBE Y REGLAMENTACIÓN DEL RECORRIDO, USO Y OCUPACIÓN DEL SUELO EN LAS VÍAS DE CAYAMBE PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE Y TRANSITO VEHICULAR" en su Art. 10 literal a) sobre la restricción de circulación para el Servicio de Transporte Institucional tanto en horarios como en área de circulación; se deja claro que es sólo para el Institucional y se excluye el servicio Escolar.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 3:

INCREMENTAR LA INFRAESTRUCTURA PARA LA ADMINISTRACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE. (OE3)

OBJETIVOS OPERATIVOS	COMPONENTE PROGRAMA	ESTRATEGIAS
Gestionar auto sustentada financieramente el Terminal Terrestre de Cayambe de tal forma que acoja a sus usuarios de forma segura y de calidad y en forma ordenada a las flotas o buses de ámbito inter e intra provincial como internacional	PROGRAMA TERMINAL TERRESTRE	*Establecer la nueva ubicación del Terminal Terrestre de Cayambe *Gestionar los mecanismos - Modelos de Gestión: Público, Privado o Mixto para el diseño, la construcción y operación y mantenimiento de los terminales terrestres. *A través de los entes de control competente, actuar sobre el respeto a las paradas o paraderos establecidos. *Establecer las regulaciones de circulación y control para los servicios de transporte público inter e intraprovincial sobre las vías del cantón
Recuperar el espacio público, especialmente el vial, del centro de la ciudad de Cayambe y darle un uso adecuado a través de la repotenciación del sistema de estacionamientos sobre la vía pública adecuado para los visitantes como residentes de la zona central.	ESTACIONAMIENTOS	*Diseñar, planificar y gestionar la oferta de estacionamientos que existen en las vías públicas de la ciudad de Cayambe - medida de recuperación del espacio público *Organizar campañas de difusión e información de recuperación del uso del espacio público. *Implementar mecanismos de control y sanciones a sitios donde no se está permitido estacionar.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 4:

REDUCIR LA ACCIDENTALIDAD MEDIANTE EL FOMENTO DEL CUMPLIMIENTO DE LA LEY (OE4)

OBJETIVOS OPERATIVOS	COMPONENTE PROGRAMA	ESTRATEGIAS
Dotar a los vehículos sobre la red vial del Cantón Cayambe una circulación segura, ordenada y fluida.	CIRCULACIÓN Y GESTIÓN DEL TRÁNSITO	*Establecer y respetar la jerarquización vial propuesta para el cantón. *Implantación de señalización horizontal y vertical de intersecciones y vías, así como de su reposición y mantenimiento. *Implantación de Sistemas Tecnológicos de Semaforización o Sistemas Inteligentes de Transporte como, por ejemplo: radares, paneles informativos, foto multas, otros. *Diseño, planificación y establecimiento de medidas de gestión, regulación y control del tránsito en todo el cantón, regulación vehicular para el transporte de carga pesada y otros, como eventos masivos, ferias, y otros que incidan o tengan un impacto hacia la circulación normal. *Disponer procesos para acoger de manera adecuada y eficiente la competencia del control operativo del tránsito y el transporte, iniciar modelo de gestión y el proceso de selección y formación de los Agentes Civiles de Tránsito para el cantón. *Canalizar la coordinación adecuada con el ente encargado del Control Operativo del Tránsito para garantizar el control y la seguridad vial en el Cantón.
Dotar a los vehículos sobre la red vial del Cantón Cayambe una circulación segura, ordenada y fluida.	PROGRAMA VIAL	*Implantar la señalización horizontal y vertical en intersección, vías y calles. *Implantar regulaciones de tránsito y dispositivos tecnológicos. *Actuar o intervenir en la geometría de vías o intersecciones.
Disminuir al máximo-casi cero, por tratarse de vidas humanas- el número de siniestros o de accidentes de tránsito en el Cantón Cayambe.	SEGURIDAD VIAL	*Fortalecer procesos de educación vial y seguridad vial en el cantón. *Socializar a la ciudadanía los elementos importantes de la Seguridad Vial y sus principales causas. *Establecer un Observatorio de la Accidentalidad en Cayambe, siendo su objetivo el registro estadístico de las causas y efectos de los accidentes de tránsito, con la finalidad de orientar políticas públicas para la Seguridad Vial. *Implementar el sistema de Revisión Técnica Vehicular en el cantón.

OBJETIVO ESTRATÉGICO 5:

FORTALECER LA GESTIÓN ORGANIZACIONAL. PRESTAR SERVICIOS DE TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL CON CALIDAD EN RESPUESTA A LAS DEMANDAS DE LA CIUDADANÍA Y ACTORES (OE6)

OBJETIVOS OPERATIVOS	COMPONENTE PROGRAMA	ESTRATEGIAS
Mejorar la capacidad institucional de intervención en la movilidad para la reducción de siniestralidad vial	INSTITUCIONALIDAD Y GOBERNANZA	Establecer un modelo de gestión de movilidad adecuado para la reducción de siniestralidad vial
Dotar de Infraestructura Física y Equipamiento para la oportuna prestación de servicios		*Trasladar las oficinas a un lugar más adecuado * Compra de mobiliario de acuerdo a las necesidades
Incrementar y mantener el parque automotor		Adquirir nueva unidad y dar mantenimiento preventivo y correctivo
Mejorar e Integrar los sistemas informáticos		*Mejorar la disponibilidad y eficiencia de la red * Gestión de seguridad *Plan Estratégico Informático *Página WEB institucional e Intranet.
Creación de un Plan de Imagen Institucional y Comunicación interna e información externa acordes a la estrategia establecida.		*Plan de Imagen Institucional *Plan de Comunicación
Garantizar a los funcionarios un proceso de inducción, que incida en su eficiencia en la organización		Implementar proceso de inducción del Talento humano
Garantizar un manejo técnico de Talento Humano		Implementar los subsistemas de gestión de talento humano
Dotar a la Institución de normativa interna para el manejo del Talento Humano		Implementar el reglamento interno o manual de administración de talento humano
Dotar a la entidad de una estructura adecuada		Reestructurar el Estatuto Orgánico por Procesos, para que esté acorde a las necesidades del trabajo.
Garantizar la Salud y Seguridad Institucional en la EP		Implementar el plan de salud y seguridad ocupacional



EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE
MOVILIDAD - CAYAMBE

