

UCUENCA

Facultad de Filosofía, Letras y Ciencias de la Educación

Carrera de Comunicación Social mención en Relaciones Públicas y
Comunicación Organizacional

“(EMOVIÉNDONOS) Capacitación y Participación Ciudadana de la Empresa EMOV EP Hacia los
Líderes Comunitarios y Actores Sociales de las Parroquias Rurales de Cuenca en el Período
octubre 2020 julio 2021”

Trabajo de titulación previo a la
obtención del título de Licenciado en
Comunicación Social mención en
Relaciones Públicas y Comunicación
Organizacional.

Autor:

Juan Diego Granda Avilés

CI: 0106058852

Correo electrónico: juandigrav@gmail.com

Tutor:

Mgst. Pablo Antonio Vázquez.

CI: 0102705670

Cuenca - Ecuador

23-mayo-2022

Resumen:

Este es un plan comunicacional que propone un modelo de trabajo para la Empresa de Movilidad EMOV EP basado en la investigación, trabajo de campo y comunicación educativa para los ciudadanos de las parroquias rurales de la ciudad de Cuenca. El principal impacto que pretende crear es desarrollar planes de movilidad, control y regulación de movilidad terrestre de manera que no exista conflictos entre los controladores (Agentes Civiles de Tránsito), de la misma forma evitar el cometimiento de infracciones de tránsito y reducción accidentes a través de capacitaciones preventivas y participación ciudadana.

Palabras claves: Comunicación educativa. Capacitación. Movilidad. Transporte.

Abstract:

This is a communication plan that proposes a working model for the Mobility Company EMOV EP based on research, fieldwork and educational communication for citizens of rural parishes in the city of Cuenca. The main impact it intends to create is to develop mobility plans, control and regulation of land mobility in such a way that there is no conflict between the controllers (civil transit agents), and also to prevent the commission of traffic offences and accident reduction through preventive training and citizen participation.

Keywords: Educational communication. Training. Mobility. Transportat.

Índice

CAPÍTULO 1.....	2
1. Datos generales	2
1.1 Nombre del proyecto	2
1.2 Localización geográfica	2
1.3 Plazo de ejecución	2
1.1.3 Área del emprendimiento	2
2. Introducción	4
3. Antecedentes.....	5
Gráfico 1	6
4. Justificación	9
5. Objetivos.....	17
5.1 Objetivo general	17
5.2 Objetivos específicos:.....	17
6. Referentes Teóricos.....	18
6.2 El Emprendimiento Comunicacional	19
6.3 La Educomunicación	20
6.4 El plan de comunicación	21
6.5 La educación y seguridad vial	22
CAPÍTULO 2.....	24
Tabla 1	25
Figura 1	25
7. Construcción de Línea Base	27
Gráfico 2	28
Gráfico 3	29
8. Actores Involucrados:.....	31
9. Delimitación de Oportunidades.....	32
10. Visión	33
12. Misión	33
13. Modelo básico de negocio.....	35
14. Análisis del entorno	36
14.1 Entorno Micro.....	38

15.	Análisis de Marketing	39
15.1	Producto	39
15.2	Precios	40
15.3	Plaza.....	41
15.4	Promoción	42
	Gráfico 4	42
	Gráfico 5	42
	Gráfico 6	43
16.	Análisis Económico y Financiero.....	43
17.	Metas:.....	44
18.	Valores.....	44
19.	Mercadotecnia:	44
20.	Estrategias:	45
	CAPITULO 3.....	46
22.	Responsables del Proyecto.....	47
23.	Beneficiarios:	47
23.2	Beneficiarios Externos	47
24.	Actividades	47
25.	Indicadores	48
26.	Cronograma.....	50
27.	Resultados	53
27.1	Molleturo.....	54
	Tabla 2	54
	Figura 3	56
	Figura 4	56
	Figura 5	57
27.2	Turi.....	58
	Tabla 6	58
	Figura 6	59
	Figura 7	59
	Figura 8	60
	Figura 9	61

27.3 Sayausí.....	62
Tabla 10.....	62
Figura 10.....	63
Figura 13.....	65
Tabla 14.....	66
Figura 14.....	66
Figura 15.....	67
Figura 16.....	68
Figura 17.....	68
Tabla 18.....	70
Figura 18.....	70
Figura 19.....	71
Tabla 20.....	71
Figura 21.....	72
Tabla 22.....	74
Figura 22.....	74
Figura 23.....	75
Figura 24.....	75
Figura 25.....	76
Tabla 26.....	77
Figura 26.....	78
Figura 27.....	78
Figura 28.....	79
Figura 29.....	79
Tabla 30.....	81
Figura 30.....	82
Figura 31.....	83
Figura 32.....	83
Figura 33.....	84
Tabla 34.....	86
Figura 34.....	87
Figura 35.....	87

Figura 36	88
Figura 37	89
Tabla 38	90
Figura 40	92
Figura 41	92
Tabla 42	94
Figura 42	94
Figura 43	95
Figura 44	95
Figura 45	96
Tabla 46	97
Figura 46	97
Figura 47	98
Figura 48	98
Figura 49	99
Tabla 50	100
Figura 50	100
Figura 51	101
Figura 52	103
Figura 53	103
Tabla 54	104
Figura 54	105
Figura 55	105
Figura 57	107
Tabla 58	108
Figura 58	108
Figura 59	109
Figura 60	110
Figura 61	111
Tabla 62	112
Figura 62	113
Figura 63	113

Figura 64	114
Figura 65	115
Tabla 66	117
Figura 66	117
Figura 67	118
Figura 68	118
Figura 69	119
Tabla 70	121
Figura 70	122
Figura 71	123
Figura 73	124
Tabla 74	125
Figura 74	125
Figura 75	126
Figura 76	127
Figura 77	127
27.21 Baños	129
27.22 Conclusiones.....	131
Gráfico 7	131
Gráfico 8	133
27.23 Cronograma del emprendimiento.....	134
29. Recomendaciones	136
30. Bibliografía.....	138

Cláusula de licencia y autorización para publicación en el Repositorio Institucional

Juan Diego Granda Avilés en calidad de autor y titular de los derechos morales y patrimoniales del trabajo de titulación "(EMOVIÉNDONOS) Capacitación y Participación Ciudadana de la Empresa EMOV EP Hacia los Líderes Comunitarios y Actores Sociales de las Parroquias Rurales de Cuenca en el Período octubre 2020 julio 2021", de conformidad con el Art. 114 del CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN reconozco a favor de la Universidad de Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos.

Asimismo, autorizo a la Universidad de Cuenca para que realice la publicación de este trabajo de titulación en el repositorio institucional, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, 23 de mayo de 2022



Juan Diego Granda Avilés

C.I: 0106058852

Cláusula de Propiedad Intelectual

Juan Diego Granda Avilés autor del trabajo de titulación “(EMOVIÉNDONOS) Capacitación y Participación Ciudadana de la Empresa EMOV EP Hacia los Líderes Comunitarios y Actores Sociales de las Parroquias Rurales de Cuenca en el Período octubre 2020 julio 2021”, certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación son de exclusiva responsabilidad de su autor/a.

Cuenca, 23 de mayo de 2022



Juan Diego Granda Avilés

C.I: 0106058852

Dedicatoria

A la vocación de servicio y perseverancia
que tuvo conmigo Marujita, mi abuela.

Al constante apoyo y cariño que
me brindó mi madre, Patricia.

A la paciencia y dedicación que aportó
en gran parte a este trabajo.
mi esposa, Valeria.

A quien me ayuda a crecer
y superarme día a día
mi hija Leah.

Agradecimientos

Mi más sincero agradecimiento al Dr. Leonardo Morales, ex Gerente de Control de la EMOV EP quien fue el primero en aprobar y brindar el apoyo necesario para lograr este trabajo.

A todo el grupo de trabajo del Área de Educación y Seguridad Vial de la EMOV, quienes fueron partícipes de los viajes y aventuras que representaban estos talleres de capacitación.

A la Gerencia Técnica de Movilidad, por darme la oportunidad de crear proyectos, convenios y aportes para la ciudadanía en transporte.

A cada uno de los dirigentes parroquiales y a sus habitantes, quienes nos abrieron las puertas de sus comunidades para lograr este valioso espacio de formación y respeto mutuo.

1. Datos generales

1.1 Nombre del proyecto

“Emoviéndonos”: capacitación y participación ciudadana de la Empresa Emov EP para los líderes comunitarios y actores sociales de las parroquias rurales de Cuenca

1.2 Localización geográfica

Parroquias rurales del cantón Cuenca:

Molleturo, Chaucha, Sayausí, Chiquintad, Checa (o Jidcay), San Joaquín, Baños, Sinincay, Octavio Cordero Palacios (o Santa Rosa), Sidcay, Llaqueo, Ricaurte, Paccha, Nulti, Turi, El Valle, Santa Ana, Tarqui, Victoria del Portete (o Irquis), Cumbe, Quingeo.

1.3 Plazo de ejecución:

El período de ejecución del proyecto fue de 9 meses, y se realizó en función de las exigencias y capacidad de convocatoria de cada uno de los presidentes de los GAD's Parroquiales.

1.1.1 Fecha de inicio:

El primer taller didáctico tuvo lugar en Cumbe, el 20 de octubre de 2020, con un total de 26 participantes.

1.1.2 Fecha de término:

El último taller de capacitación se dictó el 22 de julio del 2021.

1.1.3 Área del emprendimiento:

Comunicación para la educación.

1.1.4 Palabras Clave:

Capacitación, educomunicación, participación ciudadana, movilidad y tránsito.

1.1.5 Abstract:

This is a communication plan that proposes a working model for the Mobility Company EMOV EP based on research, fieldwork and educational communication for citizens of rural parishes in the city of Cuenca. The main impact it intends to create is to develop mobility plans, control and regulation of land mobility in such a way that there is no conflict between the controllers (civil transit agents), and also to prevent the commission of traffic offences and accident reduction through preventive training and citizen participation

2. Introducción

Este proyecto comunicacional se basa en la comunicación educativa sobre aspectos generales de tránsito, transporte y seguridad vial dirigido a los diferentes líderes comunitarios de las parroquias rurales de la ciudad de Cuenca, provincia del Azuay.

El trabajo de campo y la investigación realizada, se ha puesto en marcha por de manera conjunta con la empresa pública EMOV EP, encargada del tránsito y transporte en el territorio, para que puedan desarrollar sus labores cotidianas de movilidad sin problemas, evitando el cometimiento de infracciones de tránsito y así reducir accidentes.

A su vez, se realizó un estudio metodológico cualitativo y cuantitativo basado en muestreo, para proporcionar un diagnóstico integral sobre la situación de los pobladores rurales; se aplicó una encuesta que cumple tres funciones: conocer los problemas de movilidad de los encuestados, verificar la opinión de los ciudadanos acerca de las labores realizadas por agentes de tránsito y saber si el modelo de trabajo mediante talleres de capacitación, es aceptado por los usuarios. De esta forma se obtuvo información verídica y relevante para el análisis del presente estudio académico.

Además, por medio de un plan piloto realizado en las primeras intervenciones, se pudo conocer la capacidad de adaptación al cambio de los grupos y sus instituciones frente a condiciones adversas o intervenciones externas, siempre teniendo en cuenta los impactos que producen los resultados de las de interacciones empíricas y de análisis, se pudo llegar a replantear, reestructurar o rediseñar el modelo de trabajo de manera actual, de manera que genera consciencia para impulsar el desarrollo y consecución del objetivos en este taller; es por ello que se planteó como objetivo general: implementar un espacio de capacitación y participación que mejore la relación entre la empresa EMOV EP y la ciudadanía cuencana. De igual forma, plantear los objetivos específicos: mejorar las relaciones humanas entre servidores públicos de

EMOV EP y la ciudadanía, recabar información sobre realidades de movilidad que presenten los actores viales en las parroquias rurales, proponer alternativas para el diseño de un plan de comunicación en medios digitales que promuevan las buenas prácticas de movilidad y la aceptación del grupo de ciudadanos a un espacio de opinión, orientar planes de intervención en las parroquias rurales basados en los datos obtenidos.

El problema principal que busca resolver este trabajo, tentativamente, es la relación paupérrima que tienen los agentes civiles de tránsito con varios grupos de ciudadanos, que plantean como principal razón el desconocimiento de la normativa, procedimientos para el control y regulación del tránsito realizado por los mencionados funcionarios.

3. Antecedentes

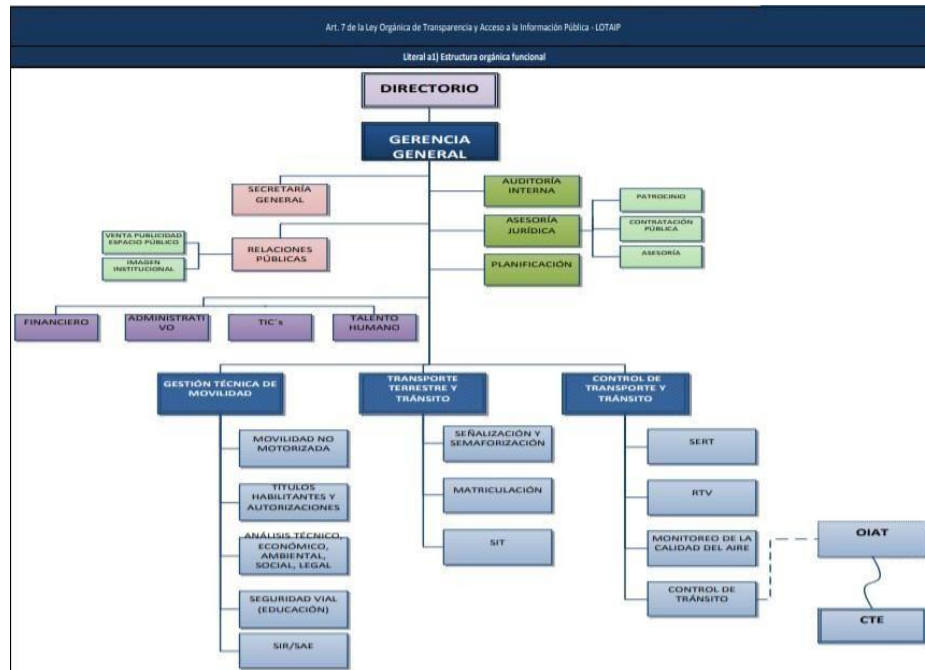
El 9 de abril de 2010 se llevó a cabo la constitución de la Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca, EMOV EP, formándose a partir de la absorción de otras entidades municipales como: Empresa de Terminales Terrestres (EMTET), la Revisión Técnica Vehicular (Cuencaire) y El Servicio de Estacionamiento Rotativo Tarifado (SERT).

La EMOV se plantea entre sus objetivos planificar, regular y ejecutar el control de tránsito y transporte terrestre en la vía pública dentro de su circunscripción territorial que comprende sus 15 parroquias urbanas y 21 parroquias rurales, utilizando también mecanismos de prevención de accidentes de tránsito por medio de la concientización ciudadana a través de campañas de educomunicación que proponen llegar a una cultura de movilidad responsable.

Dicha institución está estructurada por una Gerencia Operativa de Transporte Terrestre (GOTT), Gerencia Técnica de Movilidad (GTM), Gerencia de Control de Transporte Terrestre y Tránsito (GCT); la GTM, mediante un trabajo en conjunto con la Subgerencia de Movilidad Activa y la Subgerencia de Comunicación, son los espacios destinados a crear estas campañas de prevención en accidentes de tránsito

y reducción de cometimiento de infracciones (Gráfico 1). Entre sus campañas más difundidas están “Un ratito también está prohibido”, “Juntos nos Cuidamos”, “La Liga de la Movilidad” y “Puede Esperar”.

Gráfico 1



Fuente: *emov.gob.ec*

En este contexto, el proyecto de emprendimiento “Emoviéndonos” propone continuar con la difusión de dichas campañas, teniendo como propósito principal implementar un espacio de capacitación y participación que mejore la relación entre la empresa EMOV EP y la ciudadanía cuencana. Se enfoca en un primer momento en las parroquias rurales de Cuenca y se espera que tenga una continuación pertinente en el campo de acción de las parroquias urbanas de la misma ciudad.

A través de las capacitaciones realizadas por servidores públicos de la empresa EMOV EP, se logró mejorar de cierta manera las relaciones con la ciudadanía por medio del diálogo directo, impartiendo conocimientos y consejos prácticos sobre movilidad activa y responsable. Además, potenciar el uso de la

UCUENCA

bicicleta y medios de transporte alternativos, no contaminantes y a su vez, escuchar a los ciudadanos, quienes manifiestan sus diferentes problemáticas, quejas y sugerencias para un transporte adecuado en sus zonas de residencia. Es por esto, que se considera un emprendimiento comunicacional, ya que pretende crear este canal de información y retroalimentación por primera vez en Cuenca.

De igual manera, mediante estos encuentros formativos se procura aportar a la creación de técnicas de acción para el Departamento de Planificación de la empresa, así como también a la Dirección General de Movilidad (DGM) para que de esa forma se consoliden nuevas alternativas y propuestas para futuros proyectos de comunicación en diversos medios digitales en los cuales la ciudadanía tenga una mayor participación e interacción con la EMOV EP, aprovechando plataformas virtuales como Zoom, Google Meet y Facebook Live, que facilitan la comunicación rompiendo las barreras de distancia.

Todas estas propuestas surgen por la aparente falta de comunicación que tiene la entidad mencionada con los cuencanos, este plan educomunicacional busca vincular el accionar de sus servidores públicos y las labores concretas que realizan los mismos sobre las vías, para que la gente conozca el porqué del control, regulación y/o sanción.

Hasta inicios del 2019, la EMOV EP mantuvo una comunicación con la ciudadanía un tanto limitada (a través de redes sociales) con el fin de informar lo que sucede dentro de la empresa y los trámites pertinentes que requieren para movilizarse. Frente a esto, resulta necesario la implementación de espacios presenciales en los cuales se vincule a los ciudadanos con el cuerpo uniformado, de ahí el nombre del proyecto: “Emoviéndonos” que hace alusión a la empresa viendo y escuchando a la ciudadanía, para tener un contacto directo y una información de primera fuente, así como también, capacitarse frente a las nuevas reformas que se dan, en este caso a la Ley de Tránsito.

El 12 de septiembre de 2020 ocurre un hecho fundamental que motiva a crear este espacio de capacitación, el plantón realizado por los conductores de transporte motorizado de entregas de encomiendas a domicilio, conocidos como “deliverys” (un “préstamo” del inglés que proviene del francés *delivré* como pasado participio del francés antiguo *delivrer*, interpretado como resguardar, pasar o entregar) o servicio de reparto, quienes protestaron por los controles realizados por parte del cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito de Cuenca de la EMOV EP (ACT’s) tildando de “abuso de autoridad” el proceso de retención y sanción de los conductores que no respetaban los ordenamientos legales pertinentes al tránsito y transporte.

Este evento se considera como el “detonante” del malestar ciudadano hacia el accionar del ACT y la EMOV EP, por tanto, se toma como un indicador y un problema que la educomunicación asume el reto de solventarlo, por medio de espacios de capacitación para que se conozca el respeto mutuo que rige o debiese regir dentro de la movilidad cuencana. Cabe recalcar que según plataformas informativas virtuales como “Crónica Cuenca” o “Red Informativa”, un gran número de conductores de servicio de reparto, fueron de nacionalidad extranjera, por tanto, el desconocimiento de la normativa nacional suponía un motivo principal para el cometimiento de dichas infracciones.

Entre las contravenciones más frecuentes que se ejecutaban por parte de este grupo de motorizados son las estipuladas en el artículo 387 numeral 1 y numeral 7 del Código Orgánico Integral Penal COIP:

La o el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, cruce o preferencia de vías. (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2014).

La o el conductor que conduzca un vehículo a motor que no cumpla las normas y condiciones técnico mecánicas adecuadas conforme lo

establezcan los reglamentos de tránsito respectivos, debiendo además retenerse el vehículo hasta que supere la causa de la infracción. (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2014).

Cabe recalcar que la EMOV EP convocó a todos los representantes de dichos grupos a capacitaciones que se realizaron con un 60% del total, del 26 al 30 de octubre. Lo que se buscó con esto es reducir accidentes de tránsito y el cometimiento de infracciones. Es importante mencionar que, finalizando el mes de septiembre, existieron 2 personas fallecidas por accidente de tránsito quienes aparentemente pertenecían al grupo de “deliverys”.

Sin embargo, la labor realizada es únicamente el comienzo del gran trabajo que conlleva el entendimiento, respeto y esfuerzo conjunto de la ciudadanía y sus funcionarios públicos, ya que los motorizados en cuestión, representarían tan solo un pequeño porcentaje del total de actores de la movilidad que se desplazan por territorio cuencano. En consecuencia, la aplicación de este plan estratégico y emprendimiento comunicacional es oportuno y urgente.

4. Justificación

Para la aplicación de este emprendimiento educomunicacional es necesario revisar la Carta Magna, que nos habla de derechos y responsabilidades básicos para el Buen Vivir: La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 16 determina:

Todas las personas, en forma individual o colectiva, tienen derecho a: 1. Una comunicación libre, intercultural, incluyente, diversa y participativa, en todos los ámbitos de la interacción social, por cualquier medio y forma, en su propia lengua y con sus propios símbolos. 2. El acceso universal a las tecnologías de información y comunicación. 4. El acceso y uso de todas las formas de comunicación visual, auditiva, sensorial y a otras que permitan la inclusión de

personas con discapacidad. 5. Integrar los espacios de participación previstos en la Constitución en el campo de la comunicación. (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2008)

Por tanto, el espacio planteado se muestra pertinente, dentro de una base legal que rige a nivel nacional y de la que es respetuosa la EMOV EP.

Asimismo, el artículo 18 en su segundo numeral indica: “2. Acceder libremente a la información generada en entidades públicas, o en las privadas que manejen fondos del Estado o realicen funciones públicas...” (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2008) y el artículo 52: “Las personas tienen derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y a elegirlos con libertad, así como a una información precisa y no engañosa sobre su contenido y características.” (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2008) se da constancia del derecho de la ciudadanía a los diferentes procesos de control, regulación y sanción que mantiene la institución con la población en general.

De igual modo, el Artículo 13 de la Ley Orgánica de Comunicación (LOC), indica: “Principio de participación. - Las autoridades y funcionarios públicos, así como los medios públicos, privados y comunitarios, facilitarán la participación de los ciudadanos y ciudadanas en los procesos de la comunicación.” (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2013) Fomenta los espacios de participación ciudadana y comunicación entre similares.

Es importante resaltar que ninguno de los actores viales puede difundir videos o fotografías que busquen mancillar o menoscabar el derecho al buen nombre de todos los ciudadanos ecuatorianos y extranjeros, en referencia a los videos impartidos por redes sociales en contra de funcionarios públicos, la LOC en el artículo 26, indica:

Linchamiento mediático. - Queda prohibida la difusión de información que, de manera directa o a través de terceros, sea producida de forma

concertada y publicada reiterativamente a través de uno o más medios de comunicación con el propósito de desprestigiar a una persona natural o jurídica o reducir su credibilidad pública. (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2013).

Asimismo, para los ACT's, está totalmente prohibido divulgar imágenes que no sean con fines legales pertinentes según indica el COIP. Son estos conocimientos de respeto mutuo los que se busca fomentar a través de los espacios de capacitación y formación ciudadana.

Por otro lado, una de las responsabilidades que determina el artículo 54, literal d) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización: **“Funciones.** - Son funciones del gobierno autónomo descentralizado municipal las siguientes: (...) d) Implementar un sistema de participación ciudadana para el ejercicio de los derechos y la gestión democrática de la acción municipal; (...)” (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2013).

En el mismo cuerpo legal (LOC) se determina, en el artículo 151:

Fortalecimiento institucional.- Con el objetivo de generar condiciones necesarias para que los gobiernos autónomos descentralizados ejerzan sus competencias con eficiencia, participación, articulación intergubernamental y transparencia; se desarrollará de manera paralela y permanente un proceso de fortalecimiento institucional, a través de planes de fortalecimiento, asistencia técnica, capacitación y formación, en áreas como planificación, finanzas públicas, gestión de servicios públicos, tecnología, entre otras. (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2013)

La participación ciudadana es un derecho constitucional que sus demás normativas ulteriores determinan como es el caso del artículo 302 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, que indica:

Participación ciudadana. - La ciudadanía, en forma individual y colectiva, podrá participar de manera protagónica en la toma de decisiones, la planificación y gestión de los asuntos públicos y en el control social de las instituciones de los gobiernos autónomos descentralizados y de sus representantes, en un proceso permanente de construcción del poder ciudadano. La participación se orientará por los principios de igualdad, autonomía, deliberación pública, respeto a la diferencia, control popular, solidaridad e interculturalidad. (Presidencia de la República del Ecuador, 2010)

En base al marco jurídico que antecede, me permito concluir que la comunicación entre las entidades públicas y los ciudadanos es un deber de las instituciones públicas encargadas de brindar un servicio y un derecho que ampara a los administrados. Las políticas y gestiones emprendidas por dichos establecimientos, que deberán siempre estar acorde con lo determinado en la Constitución de la Republica y demás leyes, afectan de manera directa a los ciudadanos, quienes debemos acatar estas decisiones, sin embargo, es importante resaltar que somos los pobladores los que hemos otorgado parte de nuestra libertad para que sea el Estado, por medio de las organizaciones gubernamentales, encargadas de administrar ese mandato, en favor del desarrollo social, convivencia pacífica, acceso a servicios, seguridad, entre otros.

La Constitución, garantiza los derechos de los ciudadanos, entre ellos el libre acceso a la información que proviene de las entidades estatales, haciendo énfasis en la comunicación mutua, donde los habitantes podemos participar activamente en las decisiones gubernamentales, aportar con criterios, expresar desacuerdos, plantear proyectos, solicitar revisiones o reformas, etc.

Sin lugar a dudas, la comunicación al ser una herramienta de desarrollo social, se encuentra garantizada y normada en cuanto a su implementación, bajo criterios fundamentales como el respeto a las personas y su ideología, a los procesos y

UCUENCA

procedimientos de la administración pública, a la seguridad de grupos vulnerables y de la ciudadanía en general; estableciendo sanciones por el mal uso de esta importante herramienta. Es por ello que, la participación organizada, coherente, respetuosa y oportuna por parte de la población, dará como resultado una administración pública eficiente, eficaz y ordenada, enfocada plenamente en alcanzar el bienestar social, con decisiones solidarias con la realidad del Ecuador.

En lo concerniente a las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, son estos los encargados de planificar, controlar y regular el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial dentro del cantón, ejecutando planes aprobados con el objetivo general de mantener el orden, promover la seguridad vial y garantizar el goce pleno de los derechos de los ciudadanos cumpliendo siempre con la Constitución y las leyes que nos rigen.

Debido a la falta de un medio de comunicación eficiente asistido por parte del GAD encargado del Tránsito y Movilidad Terrestre en el cantón Cuenca, la EMOV-EP, se ha provocado malestar por parte de la ciudadanía, respecto a los procedimientos de tránsito que toman los servidores públicos de la EMOV EP. Por esa razón, es importante fortalecer los medios informativos, donde los ciudadanos atendiendo a los principios de la comunicación, puedan expresar sus criterios y propuestas concretamente fundamentadas. Los mismos que deben considerarse y analizarse con la creación de este espacio de capacitación y participación. Además, es necesario dar seguimiento estricto al accionar de la administración pública y fortificar la relación cordial, respetuosa, coherente y solidaria entre los servidores públicos y la población cuencana.

Hoy en día se ha generado mucha controversia alrededor de la actuación de los servidores públicos, puesto que, la ciudadanía rechaza el cobro de multas y varios de los procedimientos normados por las leyes de tránsito del Ecuador. Cabe destacar que, la negativa al cumplimiento de cierta porción de la comunidad cuencana es tan

fuerte, llegando incluso a agredir verbal y físicamente a los agentes de tránsito. Por tanto, hay un problema que debe resolverse.

Por todo lo mencionado, este trabajo es de vital importancia ya que busca generar un espacio de formación por parte de los servidores públicos de la EMOV hacia la ciudadanía; permitiendo tener un momento directo de interacción entre los líderes de los diferentes GAD y los servidores de la empresa pública en el ámbito de movilidad, con el compromiso de que los participantes logren replicar la información en sus parroquias de residencia instaurando el respeto entre pares. Este lugar de formación y comunicación de las diferentes normas también permitirá responder a elementos de educación vial que se encuentran planteados en el Plan Estratégico EMOV EP 2020-2024.

La forma en que se estructura este trabajo y los encuentros generados para capacitar al pueblo cuencano, lo convierten en un elemento único que se ha implantado en las veintiún parroquias rurales de la ciudad de Cuenca. Al ser una nueva e innovadora propuesta que busca la participación ciudadana directa en procesos formativos que evidencien resultados; nos permite abrir un camino que ayude a involucrar más elementos de comunicación en la EMOV EP y así generar acuerdos entre la entidad mencionada y la ciudadanía, tomando como punto de partida la opinión pública.

Además, este planteamiento mejorará significativamente el trato entre la población y los servidores públicos de la empresa, contribuyendo a acrecentar los planes comunicacionales; también obtendrá una nueva visión de la realidad que viven los pobladores rurales activos en los procesos de capacitación y focalizará labores de comunicación y acción. De igual forma, se tendrá un aporte hacia la construcción de nuevos entornos virtuales para establecer un diálogo directo con la opinión pública.

Los objetivos personales que orientaron este trabajo son contribuir con herramientas de educomunicación en temas de movilidad a la sociedad, en un primer momento de la zona rural y luego avanzar hacia las zonas urbanas como etapa dos.

Del mismo modo, marcar un nuevo proceso de comunicación que evite los conflictos que invaden las relaciones armónicas que deberían existir entre: peatones, conductores, biciusuarios y servidores públicos. Por último, poner en práctica todos los conocimientos adquiridos en la formación universitaria recibida a lo largo de mi carrera, para comenzar una vida profesional relacionada a la comunicación.

Los objetivos profesionales que guiaron este proyecto son vincular a los agentes de tránsito y servidores públicos de la EMOV EP con la ciudadanía de las zonas rurales para que, además de generar procesos de capacitación en temas relacionados al libre tránsito y la movilidad, se proponga la lucha contra la corrupción, la inclusión a personas con discapacidad, al respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de ciudades amigables.

Por otro lado, en una investigación sobre accidentes e infracciones Algora et al. (2017) concluyen que la mayoría de estos suceden debido a la falta de educación vial que existe hacia la ciudadanía, pues las únicas entidades que comparten estos conocimientos y la normativa son las escuelas de conducción. Por esa razón, manifiestan la necesidad de generar proyectos educativos para capacitar y formar a todas las personas en ámbitos de tránsito y vialidad de acuerdo a la normativa vigente y generar un mejor trato entre pares.

A través de la implementación de una campaña educomunicacional en la ciudad de Quito, Vinelli (2015), menciona que las relaciones conflictivas entre los servidores públicos de empresas municipales y la ciudadanía, se dan debido a la comunicación confusa y muy dispersa que manejan en su entorno. Para contrarrestar esta conflictividad existente, se plantea la necesidad de crear espacios de interacción con los actores involucrados, a través de encuentros, capacitaciones o campañas que evidencien los problemas de la ciudad y el accionar que deben realizar los diversos servidores públicos cuando existen infracciones a las leyes vigentes.

Por otra parte, Barbas (2012) plantea: para llevar a cabo procesos de capacitación y participación con la ciudadanía, es necesario elaborar estrategias de educomunicación en las que prevalezca el diálogo, para establecer nuevos vínculos comunicativos desde la experiencia propia. Por esa razón, las propuestas de capacitación, cuyo vínculo central es la educomunicación, tiene como finalidad enseñar algo a las personas o fomentar aspectos que se deben cumplir. Este autor también aporta con estrategias como el uso de medios interactivos o visuales para tener un alcance mayor en las personas que está siendo parte de un proceso educomunicacional.

Una correcta comunicación puede resultar un elemento pedagógico clave en los procesos de educación, señala Valverde (2009), por tal motivo, en un proyecto que realizó identificó que el material de interacción tiene que estar correctamente ilustrado para enseñar diversos contenidos de una forma más didáctica. La idea de los diferentes elementos didácticos es orientar mejor los contenidos a la población con la que se está trabajando para concientizar sobre todos los problemas a los que se enfrenta, en este caso, se centrarían en los aspectos normativos que regulan el tránsito en la ciudad y el accionar del cuerpo uniformado.

Desde la perspectiva de Chiappe y Arias (2016), la educomunicación debe estar presente en todo momento, independientemente de que el proceso sea virtual o presencial, por eso es importante generar un trabajo mancomunado entre las personas que comparten el conocimiento con los receptores del mismo. Además, implementar estrategias de educomunicación en entornos digitales permite ampliar los contenidos a un público nativo digital que día a día busca nuevas fuentes de información. En este sentido, Viteri y Tite (2017) en su investigación hacen referencia a que los procesos educomunicativos son una estrategia predominante para generar procesos de participación ciudadana y de involucramiento directo para que los habitantes puedan conocer cuáles son sus deberes, derechos y obligaciones.

5. Objetivos

A continuación, se plantean los objetivos que orientaron este trabajo realizado en pro del ascenso de Cuenca a ser una ciudad “inteligente” en movilidad.

5.1 Objetivo general:

Implementar un espacio de educomunicación, capacitación y participación que mejore la relación entre la empresa EMOV EP y la ciudadanía cuencana.

5.2 Objetivos específicos:

- Mejorar las relaciones humanas entre servidores públicos de la empresa EMOV EP y la ciudadanía.
- Recabar información sobre realidades de movilidad que presenten los actores viales en las parroquias rurales.
- Proponer alternativas para el diseño de un plan de comunicación en medios digitales que promuevan el conocimiento y la aceptación ciudadana a un espacio de opinión.
- Orientar planes de intervención en las parroquias rurales basados en los datos obtenidos.

6. Referentes Teóricos

6.1 La Comunicación en sus bases

La comunicación es el resultado de la combinación de varios elementos y signos del lenguaje, por medio de esta, se genera la interacción entre personas, convirtiéndose así en una herramienta importante para el desarrollo humano (Gómez y Simón, 2016). Es indispensable considerar el entorno para lograr un intercambio efectivo entre el emisor y el receptor, puesto que, dependiendo de la situación, se aplican diferentes principios.

Este proceso de reciprocidad de información, se entiende como un acto inherente en las actividades del ser humano, es por eso que se considera como absolutamente necesario para que la ciudadanía en general y el equipo de funcionarios públicos de la EMOV EP puedan convivir de manera responsable en su entorno social. Por tanto, se afirma que, toda institución debe manejar una interacción precisa en aras de cumplir su responsabilidad social y sus objetivos empresariales (Giraldo & Zuluaga, 2013). Permittiéndonos mejorar las relaciones entre la ciudadanía y los servidores públicos.

Lo que señala Calvache (2015) es que la comunicación ayuda a consolidar las relaciones interpersonales de los seres humanos y es un factor primordial en la calidad de vida de las personas. Por esa razón, a través de estas se pueden construir nuevos lenguajes que permitan comprender el mundo o tener diversas percepciones de la realidad.

Adicionalmente, Shobeiri (2016) menciona que la comunicación constituye un puente hacia la educación, ya que ayuda a obtener enseñanzas y aprendizajes significativos en las personas. Para lograr lo propuesto, se debe considerar los diferentes elementos culturales que han moldeado a la sociedad, así como la nueva era digital que el mundo está atravesando en la que el intercambio de información juega un papel importante al momento de transmitir diversos contenidos en nuevos escenarios digitales.

6.2 El Emprendimiento Comunicacional

Para entender de mejor manera lo que trata este proyecto, cabe relacionarlo con fundamentos teóricos y conceptos que guiaron la aplicación de este plan, con lineamientos lógicos que formaron una idea clara de lo que conlleva un emprendimiento comunicacional.

Un emprendimiento comunicacional se centra en la base de la comunicación entre seres humanos, comprendiéndola como un proceso en el cual se desarrolla una interacción entre dos partes, que en este caso serán servidores públicos de la empresa EMOV EP y la ciudadanía en general. Así podemos evidenciar la necesidad que se tiene de este mecanismo para llevar a cabo su cultura, actividades cotidianas y desarrollar sus roles en su entorno (Mizaraji, 2020). Al conocer el papel que la ciudadanía cumple en sus lugares de residencia, el emprendimiento comunicacional pretende vincular esta labor con los contenidos que forman parte del emprendimiento.

De igual forma, Granda (2018) plantea que un emprendimiento comunicacional tiene que enfocarse en atender las principales necesidades comunicativas que se evidencian en empresas o que la ciudadanía percibe como deficientes, y así, generar estrategias que vinculen nuevos escenarios para representar los contenidos que se quieren compartir de acuerdo a las realidades de cada contexto. Por esa razón, una de las principales acciones para emprender en comunicación es conocer la realidad de los territorios a los cuales están dirigidos los contenidos o productos que buscan vincular a la sociedad en la toma de decisiones.

Para Villegas (2019) la estadística en la toma de decisiones es una técnica importante para conocer aquellos factores en los cuales el emprendimiento comunicacional tendrá efectos positivos o negativos, así también, esta técnica permite conocer características generales de comunicación que están estructuradas en base a métodos técnicos en los cuales esta actividad encaja. Esto, por lo tanto, nos posibilita tomar decisiones fundamentadas e identificar posibles retos y oportunidades

luego de un análisis minucioso de los datos que se recolectaron y que no están a la vista común.

Además, un emprendimiento comunicacional debe atender a las nuevas necesidades presentes en la sociedad (por ejemplo, el manejo de recursos y plataformas digitales) pero, también es importante considerar a aquellas personas que no tienen acceso a medios digitales y se apegan a recursos tradicionales como elementos de información. En este sentido tiene que buscar la forma de vincular a la sociedad en el medio, brindarle oportunidades de formación y capacitación para disminuir las brechas de desinformación vigentes.

6.3 La Educomunicación

En esta sección se tratarán los diferentes conceptos que influyeron en la aplicación de este trabajo y que brindaron esquemas metodológicos para trabajar desde la perspectiva de prevención mediante la educomunicación.

La normativa legal del Estado ecuatoriano muestra una variedad de programas de consciencia para el cumplimiento del deber objetivo de cuidado (debe ser entendido en Ecuador de manera general como el deber de diligencia ante una situación de riesgo o peligrosa), de igual forma como un grupo de sanciones que se plantean de carácter persuasivo que busca regular el comportamiento humano para el entendimiento mutuo; es por esto que se entiende a la Educomunicación como necesaria para evitar el cometimiento de infracciones de tránsito, socializando las sanciones que conllevan; entonces, se habla del hecho que, sin la existencia de un adecuado sistema de sanciones, basado en la certeza y ejecutado de manera inmediata, la educación vial colectiva podría verse limitada (Goldenbeld, 2005).

La educomunicación es la relación que existe entre la educación y la comunicación para lograr procesos de formación hacia las personas, en las cuáles se encuentran inmersas narrativas orales, digitales y códigos propios para los receptores de la información o de los contenidos (Narváez, 2019). Por lo tanto, la educomunicación está enfocada en brindar procesos formativos vinculando a

diferentes actores de la sociedad tanto en espacios presenciales como en virtuales, por lo que es necesario entender los diversos códigos que las personas utilizan para comunicarse y aprovecharlos para generar procesos educativos.

Para Merino et al. (2019) la educomunicación es una herramienta que permite a las empresas públicas formar a la ciudadanía en temas de su interés, por ejemplo, para resolver temas normativos, orientar la conducta de las personas de acuerdo a la normativa que rige en cada territorio y mejorar la relación entre las empresas del sector público y la ciudadanía. Por lo tanto, permite tener un vínculo más armonioso entre los servidores de las empresas y la ciudadanía, puesto que la formación brindada a través de este método tiene que contribuir a aumentar el conocimiento de las personas receptoras de información.

Desde la perspectiva de Torres (2017) la educomunicación es una metodología que permite transversalizar diversos conocimientos y que buscan orientar la conducta de las personas hacia nuevas normativas o modificar comportamientos negativos que generan conflictos en situaciones de la vida cotidiana. Para lograr esto, se requiere articular los contenidos de trabajo de acuerdo a la realidad del contexto, evidenciando la problemática de una manera simbólica y orientando las nuevas guías educativas incorporando elementos comunicativos capaces de formar a la ciudadanía.

6.4 El plan de comunicación

Para Tur y Monserrath (2014) el plan de comunicación debe estar compuesto por las siguientes fases: 1) análisis de la situación, 2) diagnóstico de la situación, 3) determinar los objetivos de comunicación, 4) selección de estrategias, 5) definir el plan de acción y, 6) evaluar. Estas etapas permiten tener un camino para lograr una comunicación estratégica dentro de las empresas, además, se enfoca en el cumplimiento de objetivos claros que se quieren lograr al implementar el plan de comunicación. Por esa razón, es importante tener un proceso de investigación y sistematización que facilite el control de los elementos comunicativos que están inmersos en el proceso.

Por otro lado, Peña et al. (2015) consideran necesario proyectar el plan de comunicación hacia la vinculación directa de los actores sociales que en este caso también se incluyen funcionarios públicos administrativos de los GAD's rurales con la empresa. además, proponen como estrategia la expansión en diversas zonas para tener un contacto o acercamiento directo hacia las realidades locales para continuamente mejorar en sus estrategias de comunicación. Es así, que plantear objetivos claros y con proyecciones realizables para que tener claro el rol que cada actor debe cumplir en el proceso comunicativo y formativo.

En este plan de comunicación implicaré un desarrollo sistemático basado no únicamente en los objetivos, misión y visión de la empresa como tal; sino las necesidades de cada uno de los sectores de la ciudadanía, tomando en cuenta en primera instancia los sectores rurales, ya que, debido a su periferia geográfica, se vio la necesidad de reforzar los conocimientos sobre educación vial, tránsito y transporte terrestre.

Se debe reconocer que trabajar en esta actividad comunicacional se puede considerar como una carrera de resistencia, en donde se requiere paciencia, constancia y demás habilidades y destrezas que permitan conseguir los objetivos planteados. Por tanto, los resultados se obtendrán con el tiempo, trabajando y aprendiendo de cada uno de los espacios que se tenga, sin dejar de ser prácticos y originales para atraer a los beneficiarios a este emprendimiento. (Robbins, S. y Judge, T. 2009). Además, es necesario proponer la evaluación de las experiencias para poder avanzar con el proyecto hacia una segunda etapa.

6.5 La educación y seguridad vial

Castillo Manzano (2017) establece que: "las actividades de control y supervisión del tráfico han constituido una de las estrategias fundamentales para mejorar los resultados en términos de seguridad vial" (p. 7). Dejando en claro el papel de la educación vial en el respeto a la normativa vigente.

De igual forma para Zaidel (2002) “la aplicación efectiva de la supervisión del cumplimiento de las normas de circulación, no solamente depende del desarrollo legislativo y de la existencia de un adecuado sistema punitivo para los infractores, sino también de las actitudes de los propios usuarios” (p. 25). Por tanto, la disuasión de la responsabilidad social de los conductores hacia los demás usuarios viales es una poderosa herramienta para trabajar con la comunidad, profundizando y entendiendo su entorno para una armonía y respeto mutuo.

Entonces, se determina a la educación y seguridad vial como un mecanismo clave para promover el respeto a las normativas de tránsito para una movilidad en concordia en inclusión a todos los actores de la movilidad.

DIAGNÓSTICO INTEGRAL DE LA SITUACIÓN

En este capítulo se tratarán cada uno de los aspectos fundamentales que posterior determinarán la justificación de este trabajo, reflejando cual es el modelo en el que se basa la EMOV EP para las labores de prevención, control, regulación y sanción, así como también las actividades que capacitación que anteceden este proyecto.

De la misma forma, se determina datos estadísticos facilitados por la EMOV EP que mostrarán en cierta parte, la realidad del transporte en las parroquias rurales y cómo se aplicará el modelo de capacitación para solucionar los problemas de movilidad que se muestran en la parte rural.

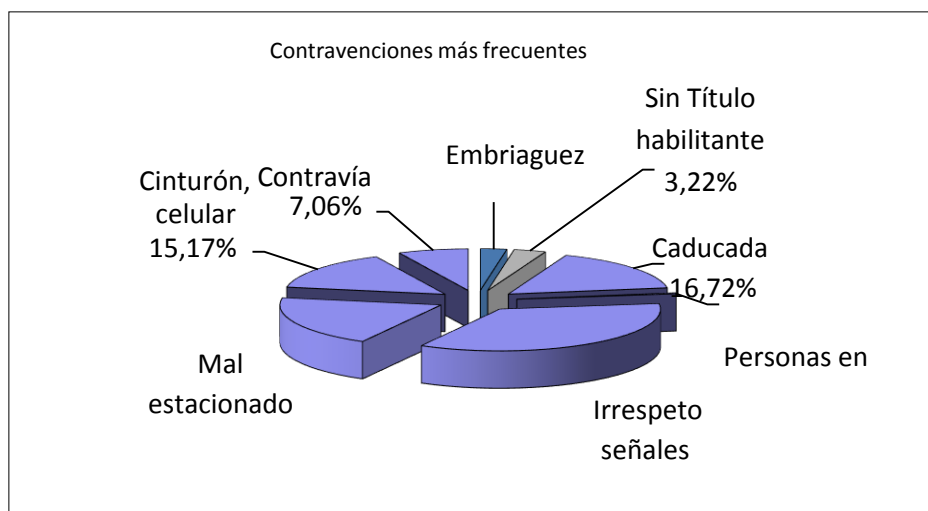
Según las estadísticas otorgadas por el Área de Planificación y Logística correspondientes a la fecha: febrero- octubre 2020 de la EMOV EP, la principal razón para el cometimiento de infracciones de tránsito por parte de los conductores de las parroquias rurales controladas por la EMOV EP es el irrespeto a las señales (pasarse semáforo en rojo, disco pare, ceda el paso, etc.) Ver Tabla 1 y Figura 1. Por tanto, el irrespeto a las mismas es común dentro de los espacios públicos más importantes del sector, generando de esta manera frecuentes infracciones consideradas según el Código Orgánico Integral Penal (COIP) en su artículo 371 como: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial” (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2014, p. 56)

Tabla 1

Contravenciones	Número citaciones	Porcentaje
Embriaguez	875	2,64%
Sin Título habilitante	1065	3,22%
Caducada	5535	16,72%
Personas en balde	109	0,33%
Irrespeto señales	11642	60,55%
Mal estacionado	6526	23,23%
Cinturón, celular	5022	15,17%
Contravía	2336	7,06%
Total	33110	100,00%

Fuente: Área de Planificación y Logística

Figura 1



Fuente: Área de Planificación y Logística

Otra de las contravenciones más frecuentes es la referente al uso de dispositivos de seguridad complementarios para cada uno de los tipos de transporte:

uso obligatorio del casco homologado para conductor y acompañantes de motocicletas, tricimotos y cuadrones; uso obligatorio del cinturón de seguridad, para conductor y acompañantes de vehículos automotores, desobedecer señales de tránsito, entre otros. Esto corresponde al 15,17% del total de las infracciones registradas.

Es por esto que se concluye como necesaria la creación de un espacio de participación ciudadana y capacitación en aspectos legales de tránsito, transporte y seguridad vial como mecanismo de barrera frente al cometimiento de infracciones de tránsito y así evitar accidentes que pueden poner en riesgo la vida de las personas.

De la misma forma se venían dictando clases de educación vial para personas privadas de la libertad en el Centro de Detención de Infractores de Tránsito de la EMOV EP desde el año 2017, con la misión de rehabilitar a los contraventores para que así puedan regresar a las vías de la ciudad de manera más responsable con los demás usuarios viales (información otorgada por el Área de Educación Vial).

La EMOV EP, encargada de la movilidad en la ciudad de Cuenca, pretende también llegar a la ciudadanía mediante el funcionamiento de un parque vial representativo para la niñez, ubicado en el parque “El Paraíso”, en donde se brinda información y se realizan dinámicas de transporte con coques de metal que funcionan mediante pedales y simulan a los vehículos a motor. El aprendizaje consiste en el movimiento por parte de los pequeños, respetando las señales de tránsito horizontales y verticales, como también una ciclovía en que rodea todo el perímetro del espacio en el que se indica que los vehículos no pueden circular por ahí, la premisa fundamental de movilizarse siempre por el carril derecho, de respetar la zona de seguridad peatonal, respetar el límite de velocidad en zonas escolares y de alta afluencia, no subirse a las veredas ya que es de uso exclusivo de los peatones, etc.

También, la empresa realiza capacitaciones para los empleados de empresas privadas y escuelas de conducción con el fin de crear en los transportistas, o

trabajadores en general una manera óptima de movilizarse, respetando la normativa de transporte vigente.

En conclusión, se refleja la necesidad de crear estos espacios de inclusión y participación ciudadana, utilizando la comunicación como herramienta educativa, para crear consciencia no solo a los grupos principales de acción indicados anteriormente, sino también a los grupos geográficamente alejados, para crear una armonía en las actividades de movilidad, reduciendo el índice de accidentabilidad y el número de infracciones cometidas.

7. Construcción de Línea Base

En primera instancia se mantuvo reuniones con los presidentes o representantes de los GAD's correspondientes para conocer los problemas de movilidad que se manejan dentro de cada parroquia. Posteriormente, se organizó el talento humano (expositor), los contenidos y recursos tecnológicos (computador, proyector visual) necesarios para la presentación.

Cabe recalcar que en el Plan Estratégico que maneja el Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador para el período 2018-2021 en concordancia con disposiciones de la Agencia Nacional de Tránsito, considera una pirámide de movilidad sostenible, en la cual se denotan cuatros actores de movilidad fundamentales: peatón, biciusuario, conductor y pasajeros. Dentro de los conductores tenemos la respectiva preferencia para el transporte público y comercial y como último escalón a los conductores de vehículos particulares.

Gráfico 2



Fuente: *ant.gob.ec*

Los conceptos de movilidad sostenible se plantean desde varios criterios a nivel mundial según el Banco Mundial (BM) “la visión de movilidad sostenible gira en torno a cuatro metas mundiales: 1) acceso equitativo; 2) seguridad y protección; 3) eficiencia, y 4) contaminación y capacidad de respuesta a problemas climáticos” (Mohieldin & Vandycke, 2017, p. 23).

Por el contrario, según Ramírez (2014) la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, considera tres factores principales:

1. Los recursos renovables no se deben utilizar más rápidamente que sus tasas de regeneración, 2. los recursos no renovables no se deben utilizar con mayor rapidez que la puesta a disposición de sustitutos, 3. las emisiones de contaminación no deben superar la capacidad de asimilación del medio ambiente. El sector del transporte, sin embargo, viola universalmente todos estos criterios. (p. 112).

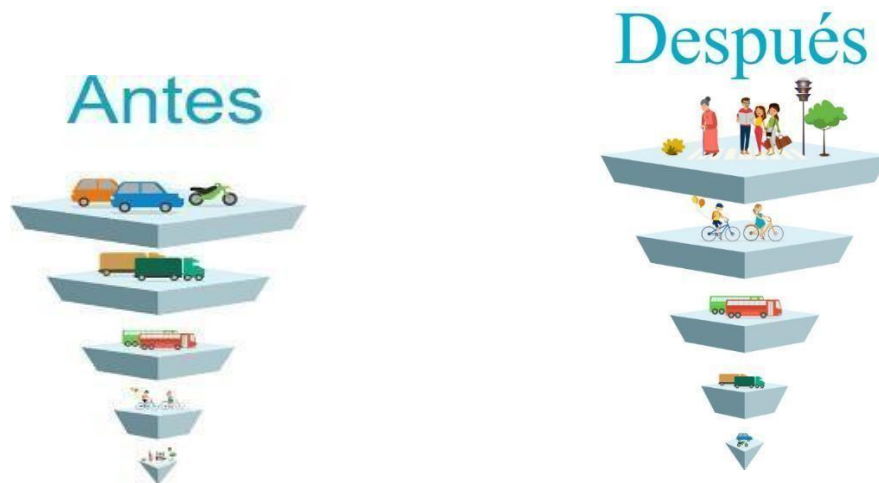
UCUENCA

Es necesario mencionar que, anteriormente se concebía a la movilidad eficiente con un esquema que daba preferencia a los vehículos en la denominada “Pirámide Invertida de Movilidad Tradicional” (Gráfico 3) Actualmente se cambia este esquema con la de “Pirámide Invertida de Movilidad Sustentable”.

Gráfico 3

Pirámide Tradicional

Pirámide de Movilidad Sostenible



Fuente: (Blog Movi, 2019)

A lo largo del tiempo se ha ido cambiando de prioridad, rescatando el factor humano sobre los demás y tratando cada vez más de “descarbonizar” el transporte, es decir, tratar de ocupar menos vehículos a combustible a base de petróleo y fomentar la movilidad activa, es decir, movilizarse a pie, en bicicleta o cualquier otro medio de transporte de tracción humana.

Otra de las definiciones de movilidad sostenible, guarda una estrecha relación con el concepto de desarrollo sostenible, donde un proyecto o programa de movilidad de transporte debe satisfacer las necesidades del presente sin comprometer las oportunidades de satisfacer las necesidades del futuro (Morency, 2013, p).

Entonces, el concepto general de movilidad sostenible implicaría la habilidad de personas o bienes a ser transportados de una forma que respete la seguridad y el

medio ambiente, asegurando la provisión de materiales para la continuidad de la vida y garantice equidad para todos los individuos.

Además, la importancia de tener presente la heterogeneidad de actores en el área rural y las demandas específicas de cada grupo, así como el carácter multidimensional de la pobreza, juega un papel muy importante en cuanto a la comunicación vertical, cambiando el esquema a una charla de manera horizontal o también concebida como igualitaria.

Los elementos que hacen indispensable la generación de intervenciones diferenciadas y multidisciplinarias que atiendan a varias carencias y aumenten la base de activos es otro factor a destacar por medio de este proyecto. Una política efectiva de conectividad debería ser un componente influyente en resolver de cierta forma la pobreza territorial más que la de hogares individuales (Fort, 2017). Para ello, generar acciones de fortalecimiento institucional en los ministerios de obras públicas, transporte y otros sectores, resulta fundamental para incorporar en los diseños estas nuevas dimensiones, buscando la forma de atacar los problemas desde múltiples frentes, de manera coordinada para aprovechar sinergias e ir secuencialmente reduciendo desigualdades y brechas territoriales, para de esa forma alcanzar los objetivos que plantea este trabajo.

Ahora bien, tomando en cuenta estos conceptos básicos de movilidad sostenible, normativa de tránsito y responsabilidades de los actores de movilidad, se imparten las capacitaciones a los asistentes en los talleres; se debe recalcar que en algunos casos se muestra la molestia y el inconformismo que tienen con el organismo de control.

Luego de la exposición los presentes realizaron una encuesta voluntaria para plasmar en físico los resultados obtenidos, que fueron tabulados en “hoja de cálculo” de Excel, respaldados con un informe de análisis y finalmente exteriorizados como resultados.

El método para definir las directrices de este emprendimiento fue mediante la elaboración de un análisis FODA que se manifiesta a continuación:

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DESTREZAS	AMENAZAS
Imagen de la empresa	Mejorar actitudes entre conciudadanos	Crear un ambiente participativo	Rechazo al sistema de comunicación
Comunicación Asertiva	Creación de espacios de comunicación	Impartir conocimientos en modelos de comunicación.	Distancia geográfica
Conocimiento de Leyes y Normas de Tránsito.	Promover el libre conocimiento de aspectos legales de tránsito	Presentación de material audiovisual relacionado a movilidad	Desinterés de la ciudadanía
Material didáctico y de bioseguridad	Dotación de boletines informativos en leyes y reglamentos de tránsito, y de bioseguridad	Indicaciones de cuerpos legales y técnicas para transportarse de manera responsable, segura e higiénica	Falta de cuidado de medidas de seguridad de los beneficiarios externos
Actividades físicas relacionadas a buenas prácticas de movilidad	Dinámicas con dispositivos que simulan el estado étílico	Directrices del correcto uso de los dispositivos.	Rechazo por parte de los asistentes

8. Actores Involucrados:

- Primarios: actores sociales, líderes comunitarios, personal administrativo del GAD Parroquial de Cuenca, transportistas y ciudadanía en general.

- Secundarios: el conjunto de servidores públicos que conforma la EMOV EP.

Se plantea un número máximo de 25 personas para cada uno de los talleres, dando un total de 740 ciudadanos beneficiados aproximadamente, quienes son los voceros y partícipes de estos espacios enfocados en lograr una movilidad responsable.

El número de talleres por parroquia se definió según los líderes activos del lugar y la capacidad de convocatoria por parte de los presidentes de las juntas parroquiales o GAD's

9. Delimitación de Oportunidades

En esta etapa debe potenciarse el interés de buenas prácticas de movilidad por y para los directivos de cada uno de los GAD's involucrados, de igual manera el de los beneficiarios internos y externos, ya que, al ser instituciones de servicio público, tienen como misión la buena relación con la ciudadanía y sus diversos espacios de participación y opinión.

Es aquí donde nace la oportunidad de brindar información de movilidad y crear un ambiente de comunicación propositivo en el cual se involucren a los líderes de cada una de las comunidades para que puedan solventar todas sus inquietudes referentes a tránsito y transporte terrestre.

Además, se plantea el gran reto de formar un sistema de control basado en las necesidades propias de cada sector rural, sin bien es cierto la ley es la misma para todos, existen localidades con particularidades que requieren el interés y la acción por parte de nuestra empresa. Lo que este emprendimiento propone es lograr esta suerte de comunicación equitativa que sea en beneficio del conjunto de agentes de control y la ciudadanía que reside en la ruralidad.

Cabe recalcar que para que este sistema refleje un impacto, requiere de un continuo método de trabajo que conste en el Plan Organizacional Anual POA como

meta de la Subgerencia Técnica de Movilidad y la Subgerencia de Planificación de la EMOV EP.

10. Visión

La EMOV se plantea ser un referente nacional e internacional en movilidad sustentable y cultura vial ciudadana, con talento humano competente y comprometido, apoyados en la innovación y tecnología, generando experiencias de calidad en la ciudadanía, con enfoque social, ambiental y sostenibilidad organizacional.

Esto involucra directamente a la destreza comunicacional que demuestre con sus usuarios viales, por tanto, este emprendimiento se plantea la meta de crear un precedente de compromiso con el colectivo ciudadano, reflejado en capacitaciones, participación.

Al ser este un plan de compromiso social y trabajo continuo, para obtener resultados visibles, se plantea obtener resultados positivos en reducción de accidentes de tránsito y cometimiento de infracciones; para de esta manera ser un esquema que se ponga en práctica en primera instancia a las parroquias urbanas y luego a nivel nacional e internacional.

12. Misión

Los grupos involucrados en este proyecto son el grupo de beneficiarios externos (líderes comunitarios, actores sociales, transportistas y población rural) e internos (funcionarios de la EMOV EP) quienes podrán trabajar bajo una misma línea con la premisa de cumplir y hacer cumplir la ley para llegar a una cultura vial basada en el respeto entre semejantes.

La Gerencia de Técnica de Movilidad, dispondrá del personal para la capacitación tanto de sus funcionarios como de la ciudadanía, tomando en cuenta que

se tiene una tendencia actual a la movilidad sustentable que implementa nuevos medios de transporte alternativo.

Por medio de la Subgerencia de Movilidad No Motorizada área de Seguridad y Área de Seguridad y Educación Vial de la empresa, serán quienes tenga a su cargo la elaboración de activaciones de campañas comunicacionales de concientización destinadas a educar y prevenir accidentes de tránsito con la ciudadanía cuencana, por medio de la socialización de aspectos legales de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, correcta utilización de la bicicleta y otros medios de transporte no motorizado.

En esta misma línea, el Área de Títulos Habilitantes será la encargada de organizar intervenciones de campo destinadas a los transportistas de cada zona rural con el fin de tomar en cuenta las necesidades de transporte que se manifiestan en la población rural, de igual forma buscarán reducir las infracciones de tránsito con relación al transporte de personas y carga sin el título habilitante, bajo la información recabada y los datos obtenidos a través de los talleres de capacitación.

La Unidad Ambiental, brindará su apoyo en las capacitaciones para ayudar a que la ciudadanía comparta la idea del cuidado ambiental, brindando su aporte en cuanto al mantenimiento adecuado de su medio de transporte particular, así como también dar a conocer los beneficios que aporta por parte de la Revisión Técnica Vehicular, uno de los requisitos fundamentales para la matriculación anual de vehículos contemplada en el Reglamento de Tránsito.

El Área de Planificación, quién es la encargada de disponer los puntos de servicio del personal uniformado, prestará la importancia del caso a las zonas rurales, sus puntos conflictivos y definirá el personal encargado que deberá permanecer en controles constantes que serán justificados por medio de los datos obtenidos en los talleres que evidencien asistencia inmediata.

13. Modelo básico de negocio

Dentro del presupuesto anual de la empresa, consta un fondo destinado a campañas de educación vial, al que se pudo tener acceso por parte de este proyecto, y de así adquirir insumos de bioseguridad por los tiempos de pandemia; fueron estos recursos los que facilitaron la aceptación e incentivaron la participación de los ciudadanos.

La idea de negocio de este emprendimiento es utilizar estos fondos públicos de manera que justifiquen una inversión correcta en la formación de una cultura colectiva de movilidad responsable, involucrada directamente con el bienestar común, con resultados basados en la reducción de accidentes de tránsito y cometimiento de infracciones.

En los espacios de capacitación se presentarán dinámicas sencillas, basándose en las normas básicas de tránsito y transporte terrestre de la parroquia, la técnica empleada en primera instancia será la Mayéutica (dar a luz las ideas) es decir, que el conocimiento parta desde los propios habitantes los cuales mencionan los problemas más frecuentes en cuanto a la movilidad de su parroquia y a su vez acceden adquirir los informativos brindados a manera de trípticos, mascarillas, buffs o protectores de cuello, esferos y dispensadores personales de alcohol.

En este proyecto se verá reflejada la disminución del índice de accidentabilidad correspondiente a cada una de las parroquias rurales planteadas, como consecuencia al respeto de los demás usuarios viales y cumpliendo los requisitos de ley, que verá bien justificado la inversión realizada.

14. Análisis del entorno

A nivel internacional cabe destacar una fecha importante, el 7 de diciembre de 2018 en la ciudad de Ginebra, Suiza. Un nuevo informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS) muestra que las muertes por accidentes de tránsito continúan aumentando, con un promedio anual de 1,35 millones de muertes por año. El informe de la OMS sobre el estado mundial de la seguridad vial de 2018 destaca que las lesiones causadas por el tránsito son ahora la principal causa de muerte de niños y jóvenes de 5 a 29 años.

La OMS comunica en sus espacios virtuales sobre el estado mundial de la seguridad vial, donde documenta que, pese a que aumentó el número total de muertes, las tasas de mortalidad de acuerdo al tamaño de la población mundial se han estabilizado en los últimos años. Esto sugiere que los esfuerzos de seguridad vial existentes en algunos países de ingresos medios y altos han mitigado la situación.

En dicho informe se presentó que el 11% de las muertes por accidentes de tráfico en el mundo suceden en la región de las Américas y El Caribe, con casi 155,000 muertes por año, la segunda tasa más baja de mortalidad en el tráfico entre las regiones de la OMS, con una tasa de 15,6 por cada 100.000 personas. Ocupantes de vehículos representan el 34% de las muertes por accidentes de tránsito en la región, mientras que motociclistas suponen el 23%, lo que demarca un aumento del 3% con respecto a lo reportado en el informe global anterior. Los peatones representan el 22% de las muertes, mientras que los ciclistas representan el 3%. Otro 18% de las muertes son de otras categorías o no están especificadas.

Los progresos en las zonas intervenidas, se atribuye de cierta forma a una mejor planificación y toma de decisiones por parte de los entes competentes sobre los factores de riesgo clave: la inobservancia a las señales de tránsito, el exceso de

velocidad, conducir en estado etílico, no usar los cinturones de seguridad, cascos de motocicleta y sistemas de seguridad para niños (silla desmontable homologada).

La infraestructura que brinde seguridad a los grupos vulnerables como aceras y carriles especiales para ciclistas; así como normas de control mejoradas para los vehículos, como las que exigen el control electrónico y el frenado avanzado, un trato especializado a las víctimas de accidentes, suponen los objetivos de los gobiernos de América Latina para afrontar este problema de salud mundial.

De hecho, el informe documenta que las medidas de acción en base a una comunicación acertada, han contribuido a reducir las muertes por accidentes de tránsito en 48 países de ingresos medios y altos. Sin embargo, ni un solo país de bajos ingresos ha demostrado una reducción en el número total de muertes, en gran parte debido a que estas medidas no existen.

El riesgo de una muerte en siniestro de tránsito es tres veces mayor en los países de bajos ingresos que en los países de altos ingresos. Las tasas son más altas en África (26,6 por 100 000 habitantes) y más bajas en Europa (9,3 por 100 000 habitantes). Sin embargo, en base al anterior informe, tres regiones del mundo comunicaron una disminución en las tasas de mortalidad de tránsito: la región de las Américas, Europa y el Pacífico occidental.

Peatones y ciclistas representan el 26% de todas las muertes por accidentes de tráfico, con esa cifra tan alta como el 44% en África y el 36% en el Mediterráneo oriental. Los ocupantes de vehículos motorizados (conductores y pasajeros de motocicletas) representan el 28% de todas las muertes por accidentes de tráfico, pero la proporción es mayor en algunas regiones, por ejemplo. 43% en el sudeste asiático y 36% en el Pacífico occidental. Aquí se tiene un indicador de variaciones en las que se muestra que las muertes por accidentes de tránsito también se reflejan por el tipo de usuario.

En América Latina, existen ciertas mejoras con respecto a la gestión institucional: al menos 29 de los 35 países (entre ellos Ecuador) tienen una agencia líder en temas de seguridad vial, 23 países tienen estrategias de seguridad vial, 23 países tienen estrategias que están financiadas y 18 tienen estrategias con un objetivo de reducción de fatalidades.

El comunicado también manifiesta que hay mucho por hacer en cuanto a políticas de seguridad vial y normativa legal, 9 países tienen leyes que cumplen con las mejores prácticas en un solo factor de riesgo, pero ningún país tiene leyes que cumplan con las mejores prácticas en 5 factores, como las leyes de velocidad, las leyes de manejo de consumo de bebidas alcohólicas, ordenamientos sobre el uso del casco, el uso del cinturón de seguridad y restricciones para menores de edad considerados en cada país.

14.1 Entorno Micro

En los antecedentes locales podemos observar un gran reto que se plantea la empresa por medio de este proyecto, ya que han existido varias complicaciones al momento de realizar control sobre las vías por parte de los Agentes Civiles de Tránsito.

Es importante mencionar que, en este tipo de emprendimiento, la única competencia que se podría considerar es aquella porción menor de la ciudadanía que no se compromete por los derechos colectivos de transportarse libremente y a la que se busca concientizar.

Sin embargo, existe también un número considerable de personas que quieren cambiar las actividades al momento de transportarse, y son también quienes han pedido que se impartan más capacitaciones y están de acuerdo con la dinámica de este proyecto.

Otro aspecto fundamental en este proyecto es mencionar que, dentro del material impartido a los beneficiarios, entra un área de la empresa la Subgerencia de Movilidad No Motorizada, que ha venido promoviendo el uso de medios de transporte alternativos, como la bici pública, bici escuela, el cual es amigable con el medio ambiente y cada vez está creando más espacios de inclusión a este transporte ecológico sostenible y sustentable.

La comunicación al ser una herramienta de desarrollo social, se encuentra garantizada y normada en cuanto a su ejecución, bajo criterios fundamentales como el respeto a las personas y su ideología, a los procesos y procedimientos de la administración pública, a la seguridad de grupos vulnerables y de la ciudadanía en general; por tanto, la LOC establece sanciones para quienes hagan uso inadecuado de este importante instrumento.

La participación organizada, coherente, respetuosa y oportuna por parte de la ciudadanía, dará como resultado una administración pública eficiente, eficaz y ordenada, enfocada plenamente en alcanzar el bienestar social, con decisiones solidarias con la realidad del Ecuador.

15. Análisis de Marketing

En esta parte se definirán las estrategias comunicacionales usadas en el emprendimiento para captar la atención de la ciudadanía, los souvenirs entregados a los beneficiarios, los costos y los fondos que solventaron las campañas de comunicación.

15.1 Producto

Al ser un producto comunicacional, se utilizarán diferentes estrategias físicas como: volantes informativos, aspersores personales de alcohol antiséptico, dispensadores personales de gel desinfectante, bolígrafos, buffs tubulares,

cuadernillos tamaño A6, llaveros, tomatodos, paneles, afiches y láminas de información virtual (diapositivas).

Dentro de las estrategias consideradas como productos comunicacionales tenemos: discursos, charlas, talleres, conferencias, fotos y punto móviles de información.

15.2 Precios

La Gerencia Técnica de Movilidad ha destinado la cantidad de \$ 44.800 dólares con partida presupuestaria de “Difusión de Información y Publicidad”, que consta en el Plan Organizacional Anual (POA), a la obtención de souvenirs para las campañas de información como “La Liga de Movilidad” y “Puede Esperar” que se ejecutaron por parte del Área de Educación Vial.

Uno de los proveedores ganadores del concurso de “subasta inversa” realizada en el portal 2020-2021 es la empresa de nombre “Degradé”, la cual entregó varios productos comunicacionales que constan en proforma por la cantidad de total de \$ 26.129 dólares con 60 centavos. Los valores unitarios de los presentes utilizados por este proyecto comunicacional en sus talleres de capacitación tienen los siguientes costos:

- Monedero EMOV sublimado full color tamaño 10,5 x 15 cm: \$ 0,80 centavos.
- Cuadernillo tamaño A6 full color tamaño 10 x 15 cm: \$ 0,65 centavos.
- Tomatodo siluet EMOV azul translucido capacidad 650 mil: \$ 1 dólar con 95 centavos.
- Bolígrafo EMOV azul, posacelular, touch y limpiapantalla: \$0,90 centavos.
- Llavero 2 colores, 3 x 7 cm, alto relieve: \$ 2,00 dólares.
- Buff tubular EMOV en tela polialgodón sublimados a un color: \$ 5,00 dólares.
- Dispensador personal de gel desinfectante: \$ 1 dólar con 20 centavos
- Aspersor personal de alcohol antiséptico: \$ 0,80 centavos

De los 720 participantes de los talleres de capacitación, 555 fueron presenciales, por tanto, se entregó la siguiente cantidad de productos:

- 65 monederos EMOV sublimado full color tamaño 10,5 x 15 cm
Valor total: 52 dólares.
- 36 cuadernillos tamaño A6 full color tamaño 10 x 15 cm.
Valor total: 23 dólares con 40 centavos.
- 47 tomatodos siluet EMOV azul translucido capacidad 650 mil.
Valor total: 91 dólares con 65 centavos
- 120 bolígrafos EMOV azul, posacelular, touch y limpiapantalla.
Valor total: 108 dólares.
- 74 llaveros 2 colores, 3 x 7 cm, alto relieve.
Valor total: 148 dólares.
- 28 Buffs tubulares EMOV en tela polialgodón sublimados a un color.
Valor total: 140 dólares.
- 89 dispensadores personales de gel desinfectante.
Valor total: 106 dólares con 80 centavos.
- 96 aspersores personal de alcohol antiséptico.
Valor total: 76 dólares con 80 centavos.

El costo total de la suma todos los productos comunicacionales entregados a los participantes es de 671 dólares invertidos.

15.3 Plaza

El campo de acción de este emprendimiento tiene una gran ventaja ya que carece de competencia referente a responsabilidad de transporte terrestre, ya que la EMOV EP es la empresa municipal local que se encuentra impartiendo información acerca de sus compromisos con la ciudadanía dentro de su circunscripción territorial.

Entonces, el éxito de este proyecto dependió en gran parte, del compromiso que tengan las autoridades locales de cada GAD, los y las líderes de cada una de las

parroquias y sus comunidades, y el público en general, que tenga la iniciativa de replicar los conocimientos adquiridos.

15.4 Promoción

Este espacio de participación ciudadana se promocionó por los diferentes medios virtuales como: Facebook, Twitter e Instagram desde el mes de abril de 2020 hasta julio de 2021 (Gráfico 4). Además de la entrevista realizada en el espacio radial Frecuencia Modulada de la emisora 101.7 Radio Ciudad, en donde se encuentra al aire un espacio para conversar temas de tránsito y transporte denominado “Movilidad Día a Día” (Gráfico 5); de igual manera una entrevista realizada por el canal de televisión local Telerama, quienes hacen el llamado a la ciudadanía para que participe de esta actividad (Gráfico 6).

Gráfico 4



Fuente: www.facebook.com/emovepcuenca

Gráfico 5



Fuente: www.facebook.com/RadioCiudad1017

Gráfico 6



Fuente: <https://es-la.facebook.com/telera maec>

16. Análisis Económico y Financiero:

La rentabilidad de este proyecto de emprendimiento dependió en gran parte de la aceptación que tenga por parte de la ciudadanía en las primeras capacitaciones, además se encuentra de cierta forma garantizada por la experiencia que brinda el Área de Educación Vial en enseñanza, socialización, charlas y conferencias referentes al tránsito en la ciudad. De igual manera los presidentes de los GAD parroquiales han mostrado su interés en el fomento de este espacio de formación para todos los ciudadanos involucrados en su ámbito geográfico de residencia.

El plan financiero que consta dentro de este emprendimiento en cuanto al talento humano lo cubre la partida presupuestaria ya definida de sueldo anual por parte de los capacitadores dentro del POA y por medio de su Gerencia Técnica de Control, en coordinación con las demás Áreas como Educación Vial, Movilidad No Motorizada y Sub Gerencia de Comunicación.

17. Metas:

Por medio de este taller se fortalecerá la relación comunicacional entre EMOV EP y la ciudadanía; beneficiarios externos que serán hombres y mujeres mayores de 18 años, entre ellos, de escasos recursos y de situación económica media; personas que en su mayoría se dedican al sector agropecuario y agrónomo. La información recolectada mediante el grupo de trabajo otorga las herramientas para la aplicación de planes de acción.

Otro de los fines que persigue este este proyecto es el de crear un plan de trabajo basado en la metodología participativa y las herramientas comunicacionales de carácter educativo para sus favorecidos, para establecer un esquema concreto que guíe a la empresa y a la ciudadanía a una movilidad responsable.

18. Valores:

Los parámetros acordados con los actores de este proyecto son el respeto recíproco, el derecho a la réplica siempre basado en datos reales y compromisos reales. Dentro de los valores acordados constan:

- Transparencia.
- Capacidad y excelencia para la prestación de un servicio integral e integrado.
- Vocación de trabajo en equipo.
- Respeto y amabilidad en la relación con el usuario.
- Capital humano motivado.
- Conciencia del empoderamiento de la responsabilidad ambiental.
- Responsabilidad social.

19. Mercadotecnia:

Este proyecto piensa “ganar terreno” con sus beneficiarios por medio de la socialización previa, es decir, la activación de mecanismos de información con entrega de volantes, con temáticas de campañas educomunicacionales como: “La Liga de la Movilidad” “Puede Esperar” las cuales promueven una movilidad responsable. De

igual forma se dio a conocer con el impulso en redes sociales, radio FM, televisión local y demás espacios de prensa quienes promovieron este espacio.

La administración de personal se encuentra estructurada en la asignación del personal que está a cargo del Especialista del Área correspondiente a Educación Vial, quien apoyó y administró al personal según el cronograma establecido.

20. Estrategias:

El principal mecanismo en el que se plantea llegar al público es con una actitud preventiva, que busca concientizar a la ciudadanía, y no solamente recurrir a la sanción. De esta manera se creará un interés en aprender a movilizarse de manera correcta y evitar amonestaciones. Uno de los “atractivos” del curso de capacitación es que se entregará volantes informativos, un aspersor de alcohol para desinfección y de igual forma el uso de la mascarilla será de carácter obligatorio.

Otra de las estrategias a aprovechar es la inclusión a los espacios virtuales, ya que por el caso de emergencia sanitaria por riesgo de contagio de COVID 19 con los involucrados, ciertas capacitaciones se dieron por medio de la plataforma virtual ZOOM.

IMPLEMENTACIÓN DEL ESPACIO DE CAPACITACIÓN Y PARTICIPACIÓN

21. Metodología:

Se impartieron capacitaciones agendadas anticipadamente con la ayuda de diapositivas y disertación del facilitador del proyecto. El taller estuvo estructurado de la siguiente manera:

- Marco Legal y Competencias de la EMOV EP en el cantón Cuenca.
- Infracciones más frecuentes dentro del cantón y el debido procedimiento a realizar por medio del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito.
- Estadísticas sobre accidentes de tránsito e infracciones, respaldadas en datos otorgados por el Departamento de Planificación de la EMOV EP y dar a conocer las razones de los operativos de control debidamente planificados.
- Registros fotográficos otorgados por el Departamento de Planificación de la EMOV EP, con el fin de concientizar acerca de incidentes y siniestros de tránsito.
- Entregar flyers, afiches y demás recursos comunicacionales que respalden los contenidos anteriormente expuestos.
- Dentro de este espacio de participación se dará la oportunidad de expresarse a cada uno de los invitados que deseen hacerlo por turnos, ayudando a solventar sus inquietudes de manera ordenada. Esto con la finalidad de no crear distractores.
- Finalmente, se entregará una breve encuesta en la que constan preguntas básicas acerca de la visión que tiene la ciudadanía de la EMOV EP. Se realizará de forma anónima con el fin de recopilar información real de los ciudadanos.

22. Responsables del Proyecto:

- ACT Juan Diego Granda: creador del proyecto, creador de contenidos, coordinador general de actividades y capacitador en aspectos legales de tránsito y seguridad vial.
- ACT Eduardo Auquilla: capacitador en aspectos legales de tránsito y seguridad vial.
- ACT: Dalton Castro: capacitador en aspectos legales de tránsito y seguridad vial.
- Ing. Paúl Cabrera: Especialista, Jefe de Área de Educación y Seguridad Vial.
- Dr. Esteban Molina: Especialista, Jefe del Área de Títulos Habilitantes y capacitador.
- Andrea Villacís: secretaria del Área de Educación Vial, coordinadora de los talleres de capacitación.
- Ing. Rinny Vásconez: Especialista y capacitadora en Revisión Técnica Vehicular.

23. Beneficiarios:

23.1 Beneficiarios Internos:

Conjunto de servidores públicos que conforman la EMOV EP, Agentes Civiles de Tránsito, controladores del SERT, personal administrativo. Con un total de 650 funcionarios aproximadamente.

23.2 Beneficiarios Externos:

Líderes comunitarios y actores sociales, personal administrativo y transportistas. Dando un total de 720 ciudadanos aproximadamente.

24. Actividades:

Para el cumplimiento de los objetivos trazados se ha tomado contacto con los dirigentes de cada parroquia por medio de un representante del Gobierno Autónomo

UCUENCA

Descentralizado de las parroquias involucradas, agendando los espacios de capacitación según las necesidades y requerimientos de cada uno de los líderes comunitarios y el conjunto de personal administrativo de cada GAD

Se impartieron varias capacitaciones con la ayuda de diapositivas y disertación del grupo de agentes capacitadores del proyecto. El taller estuvo estructurado de la siguiente manera:

- Marco Legal y Competencias de la EMOV EP en el cantón Cuenca.
- Infracciones más frecuentes dentro del cantón y el debido procedimiento a realizar por medio del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito.
- Estadísticas sobre accidentes de tránsito e infracciones, respaldadas en datos otorgados por el Departamento de Planificación de la EMOV EP y dar a conocer las razones de los operativos de control debidamente planificados.
- Registros fotográficos otorgados por el Departamento de Planificación de la EMOV EP, con el fin de concientizar acerca de incidentes y siniestros de tránsito.
- Entregar souvenirs y demás recursos comunicacionales que respaldan los contenidos anteriormente expuestos.
- Finalmente, se entregará una breve encuesta voluntaria en la que constarán preguntas básicas acerca de la visión que tiene la ciudadanía de la EMOV EP. Se realizará de forma anónima con el fin de recopilar información real de los ciudadanos.

25. Indicadores

En esta parte del trabajo se plantea a un indicador como una característica específica, observable y medible que es usada para mostrar los cambios y progresos que está haciendo hacia el beneficio de los objetivos específicos.

Objetivos específicos	Resultados	Actividades	Indicadores
Mejorar las relaciones humanas entre servidores públicos de la empresa EMOV EP y la ciudadanía.	Disminución en Incidencia de casos de agresión.	Participación Ciudadana y Compromiso de trabajo de EMOV EP	Registro Fotográfico Datos de Encuesta
Recabar información sobre realidades de movilidad que presenten los actores viales en las parroquias rurales.	La obtención de información sobre los problemas viales de la parroquia	Participación Ciudadana	Registro Fotográfico Datos de Encuesta

<p>Proponer alternativas para el diseño de un plande comunicación en medios digitales que promuevan el conocimiento y la aceptación ciudadana a un espacio de opinión.</p>	<p>Mejora de las relaciones entre funcionarios y ciudadanía</p>	<p>Participación Ciudadana y Compromiso de trabajo de EMOV EP</p>	<p>Registro Fotográfico</p>
<p>Orientar planes de intervención en las parroquias rurales basados en losdatos obtenidos.</p>	<p>Planes de acción en parroquias urbanas</p>	<p>Participación Ciudadana y Compromiso de trabajo de EMOV EP</p>	<p>Datos de Encuesta</p>

26. Cronograma

El cronograma de actividades se fue desarrollando a partir del contacto telefónico con los presidentes de los GAD's de cada una de las parroquias rurales, posterior la visita técnica a los centros parroquiales y Tenencias Políticas.

Se debe hacer notar que la modalidad (presencial o virtual), lugares y fechas de los talleres de capacitación fueron sugeridos y fijados por las propias dignidades de cada parroquia. A continuación, el cuadro explicativo del cronograma de actividades:

Parroquia	Comunidades	Responsable del GAD	Lugar y Fecha	Modalidad y número de talleres y participantes
Santa Ana	21 Comunidades	Ing. Inocencio Matute Contacto: 0985222341	21-02-2021 Centro Parroquial 20-03-2021 "Ingapirca Santa Ana"	2 talleres presenciales 62 participantes
Quingeo	36 Comunidades	Lcdo. Darwin Chillogalli Contacto: 0991738872	05-02-2021 Centro Parroquial	1 taller presencial 15 participantes
El Valle	31 Comunidades	Abg. Fabian Carrión Contacto: 0967656714 1	11-02-2021 Centro Parroquial	1 taller presencial 50 participantes
Turi	24 Comunidades	Ing Paúl Pañi Contacto: 0994365724	28-01-2021 Centro Parroquial	1 taller Presencial 20 participantes
Tarqui	26 Comunidades	Sr. Galo Zhagui Contacto: 0985241535	16-12-2020 Vía Zoom	1 taller Virtual 18 participantes
Cumbe	30 Comunidades	Abg. Fernando Maxi Contacto: 0981347321	21-10-2021 Centro Parroquial 04-12-2020 Centro Parroquial	2 talleres presenciales 65 participantes
Victoria del Portete	17 Comunidades	Abg. Rómulo Guzmán Contacto: 0983589224	21-10-2021 Centro Parroquial	1 taller presencial 18 participantes
Baños	25 Comunidades	Econ. Luis Ayala Contacto: 0997926859	30-10-2021 Centro Parroquial 01-12-2021 "Chirimiya" Programa Virtual Facebook Live	1 taller presencial y 1 virtual 36 participantes aproximadamente
Sinincay	43 Comunidades	Sr. José Atancuri Contacto: 0991316082	18-11-2021 Centro Parroquial	1 taller presencial 22 participantes
Nulti	18 Comunidades	Arq. José Padilla Contacto: 0993420623	14-11-2021 Centro Parroquial	1 taller presencial 26 participantes

Paccha	16 Comunidades	Ing. Carlos García Contacto: 0999880653	03-02-2021 Centro Parroquial	1 taller Presencial 12 participantes
Ricaurte	40 Comunidades	Abg. Paúl Ávila Contacto: 0988656970	25-02-2021 Programa Virtual Vía Zoom 18-03-2021 Centro Parroquial	1 taller presencial y 1 taller virtual
Sidcay El Guabo	19 Comunidades	Lcdo. Walter Ordoñez Contacto: 0994060968	11-03-2021 Centro Parroquial	1 taller presencial 25 participantes
Molleturo	72 Comunidades	Lcda. Rosa Gutama Contacto: 0969058507	05-02-2021 "Abdón Calderón" y "Luz y Guía" 13-03-2021 "Jesús del Gran Poder" 14-03-2021 "Estero Piedras" y "Jesús del Gran Poder"	5 talleres presenciales 65 participantes
Llacao	25 Comunidades	Sr. Wilson Culcay Contacto: 0989047114	14-03-2021 Centro Parroquial	1 taller presencial 14 participantes
Octavio Cordero	18 Comunidades	Sr. Angel Polivio Siguenza Contacto: 0986230331	10-02-2021 Centro Parroquial	1 taller presencial 13 participantes
Sayausí	32 Comunidades	Lcdo. Edmundo Lucero Contacto: 0996844424	18-12-2020 Centro Parroquial	1 taller presencial 12 participantes
San Joaquín	24 Comunidades	Sr. Pedro Padilla Contacto: 0993333709 3	23-02-2021 Centro Parroquial	1 taller presencial 8 participantes

Checa	11 Comunidades	Lcdo. Jorge Torres Contacto: 0988947905	25-02-2021 Programa Virtual Vía Zoom	1 taller virtual 20 participantes
Chiquintad	9 Comunidades	Abg. Manuel Quito Contacto: 0994632949	25-02-2021 Zoom 22-07-2021 Centro Parroquial	1 taller virtual 22 participantes 1 taller presencial 14 participantes
Chaucha	8 Comunidades	Sr. Luis Vega Contacto: 0967662076	27-01-2021	1 taller presencial 12 participantes

27. Resultados

En esta sección de la investigación consta un informe en el que se presentan los resultados obtenidos de cada parroquia rural intervenida, utilizando la metodología de muestreo a través de encuestas anónimas y voluntarias, aplicándose a un porcentaje de entre el 60% al 70% del total de los presentes en los talleres de capacitación presencial, la respectiva encuesta muestra resultados de la siguiente manera en el cuadro explicativo:

ENCUESTA				
PARROQUIA:				
BARRIO:				
DIRECCIÓN DOMICILIARIA:				
1. ¿Cree usted que este taller de capacitación le ha servido para entender de mejor manera el trabajo del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito de Cuenca? Explique por qué.				
MUY SATISFACTORIO	SATISFACTORIO	ACEPTABLE	REGULAR	MALO
3. ¿Cuál cree usted que es el problema de tránsito de mayor importancia en su parroquia? Explique por qué.				
4. ¿Está usted de acuerdo en que se realicen más capacitaciones de participación ciudadana dentro de su parroquia? Explique por qué.				

A continuación, se presentan las estadísticas y representaciones gráficas que nos deja este proyecto comunicacional estructurado por cada parroquia:

27.1 Molleturo:

En primera instancia se socializaron los temas de seguridad vial y procedimiento de tránsito con los dirigentes del GAD parroquial el 12 de diciembre de 2020, representados por la Lcda. Rosa Gutama y Oswaldo Chuñir, con quienes se realizó la convocatoria a los representantes o líderes comunitarios de las 72 comunidades, de los cuales obtuvimos 26 participantes aproximadamente en la primera capacitación realizada el 31 de enero del 2021.

Viéndose la necesidad de los líderes comunitarios, en impartir dichos conocimientos y crear espacios de comunicacionales, se realizaron 2 capacitaciones posteriores el 05 de febrero 2021 en las comunidades “Abdón Calderón” y “Luz y Guía”, obteniendo resultados favorables en cuanto a la participación e interés de los presentes, que rodeaban los 26 líderes comunitarios.

El 13 de marzo de 2021 se creó dos nuevos espacios de capacitación en las comunidades “Estero Piedras” y “Jesús del Gran Poder” en donde se contó con poca participación de habitantes por tanto se repitió el taller el 14 de marzo en “Jesús del Gran Poder” con 39 participantes en total.

El total de encuestas voluntarias llenadas por los presentes es de 27, arrojando los siguientes resultados:

Tabla 2

1. ¿Cree usted que este taller de capacitación le ha servido para entender de mejor manera el trabajo realizado por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
--------------	-------------	--------------

SI	27	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	27	100,00%

Figura 2

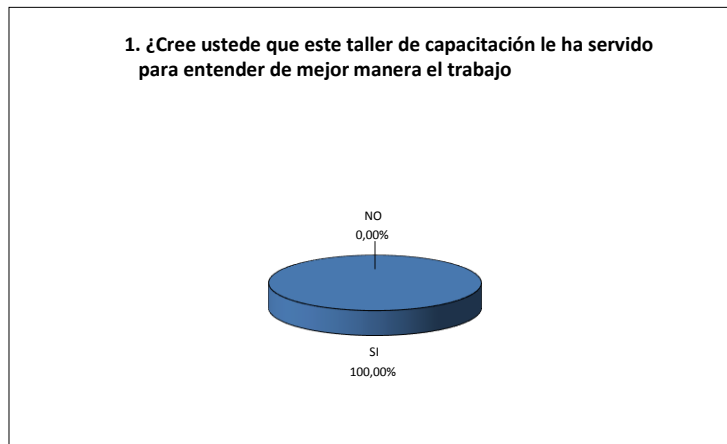


Tabla 3

2. Según su criterio califique los procedimientos de Tránsito desarrollados por los ACT.

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
Muy Satisfactorio	9	33,33%
Satisfactorio	10	37,04%
Aceptable	5	18,52%
Regular	3	11,11%
Malo	0	0,00%
Total	27	100,00%

Figura 3

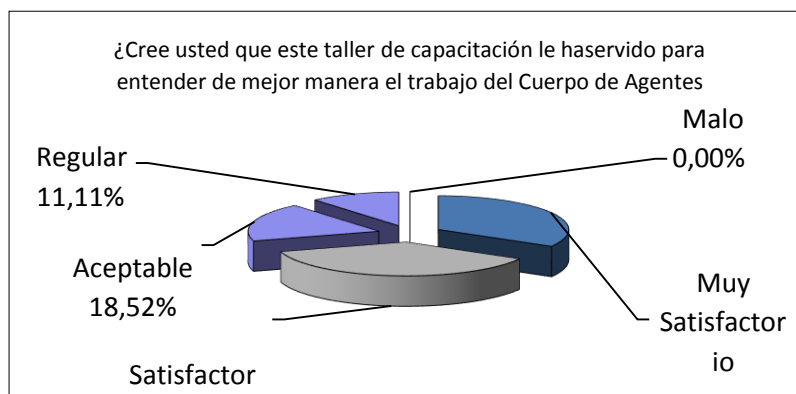


Tabla 4

3. ¿Existen problemas de Movilidad en su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	27	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	27	100,00%

Figura 4

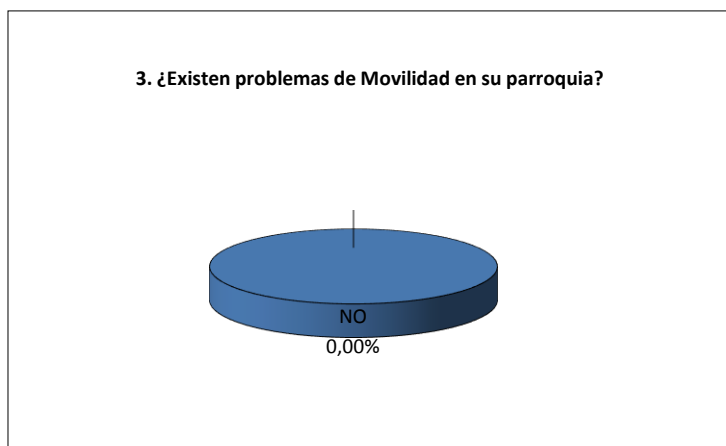
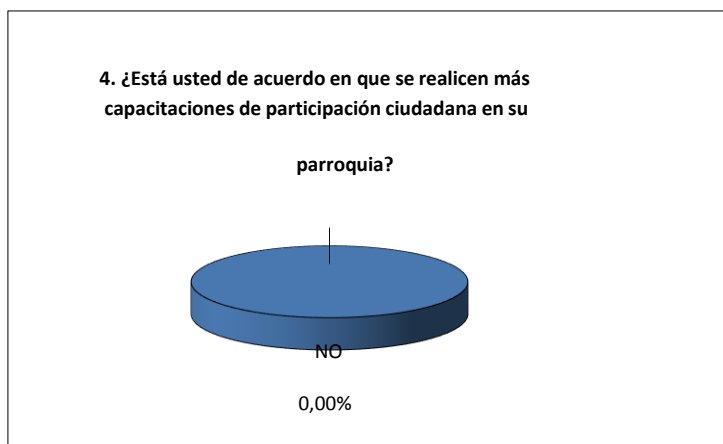


Tabla 5

4. ¿Está usted de acuerdo en que se realicen más capacitaciones de participación ciudadana dentro de su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	27	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	27	100,00%

Figura 5



Entendiendo que las preguntas de la encuesta se plantean de manera mixta (abierta y cerrada), en cada respuesta se han obtenido varios de los problemas de movilidad que refieren los líderes comunitarios. Cabe recalcar que se ha tomado nota de dificultades mencionadas durante el taller de manera verbal por tanto se mencionan a continuación en el siguiente cuadro conceptual:

Problemas principales	Posibles soluciones	Requerimientos
Irrespeto a señales de tránsito.	Realizar mayor control en Centro Parroquial y alrededores.	Dotación de material didáctico, más personal de ACTs.

Falta de transporte público y comercial	Habilitar más unidades de transporte	Estudios con departamento de Títulos Habilitantes y DGM
Conductores sin títulos habilitantes (sin licencia, categoría diferente)	Realizar una mediación con escuelas de conducción para facultar a conductores particulares.	Realizar un estudio de caso verificando cuantos y cuáles son los conductores sin títulos habilitantes

12.1 Turi

Se realizó la respectiva socialización sobre los talleres de capacitación, con la Lcda Vilma Cabrera y el Ing. Wilson Alvarado, representante del GAD parroquial de Turi con fecha 21 de enero 2021, mencionando los objetivos del proyecto y que los mismos sean comunicados a los respectivos líderes comunitarios para que se puedan agendar el evento en una fecha acorde para todos los beneficiarios, quedando con fecha 28 de enero del 2021.

La primera capacitación se dio con 12 participantes, entre ellos presidente de la parroquia, personal administrativo y líderes comunitarios confiando en la metodología de los talleres y teniendo buena aceptación por parte de los presentes de los cuales 9 elaboraron la encuesta respectiva dando los siguientes resultados:

Tabla 6

1. ¿Cree usted que este taller de capacitación le ha servido para entender de mejor manera el trabajo realizado por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	9	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	9	100,00%

Figura 6

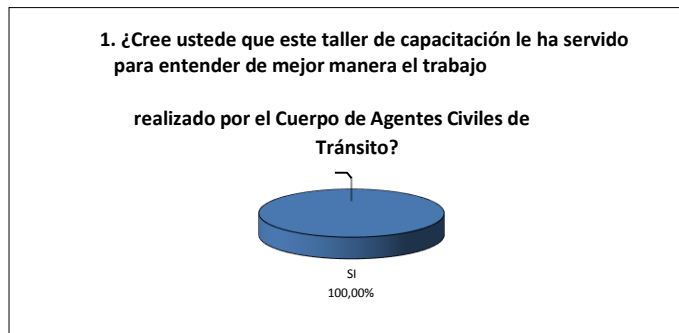


Tabla 7

2. Según su criterio califique los procedimientos de Tránsito desarrollados por los ACT.

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
Muy Satisfactorio	3	33,33%
Satisfactorio	6	66,67%
Aceptable	0	0,00%
Regular	0	0,00%
Malo	0	0,00%
Total	9	100,00%

Figura 7

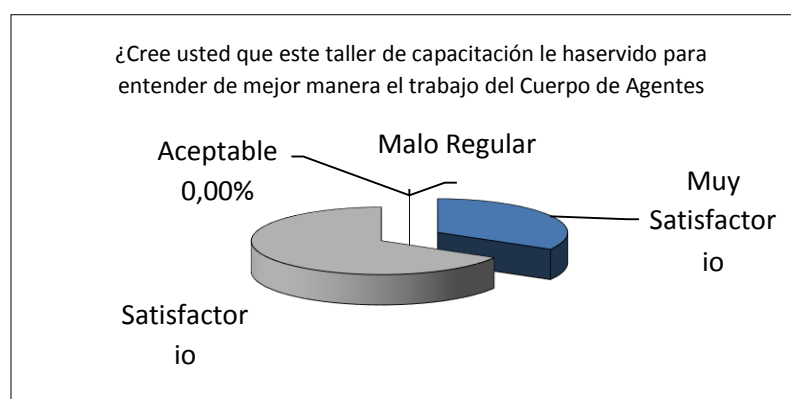


Tabla 8

3. ¿Existen problemas de movilidad en su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	9	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	9	100,00%

Figura 8

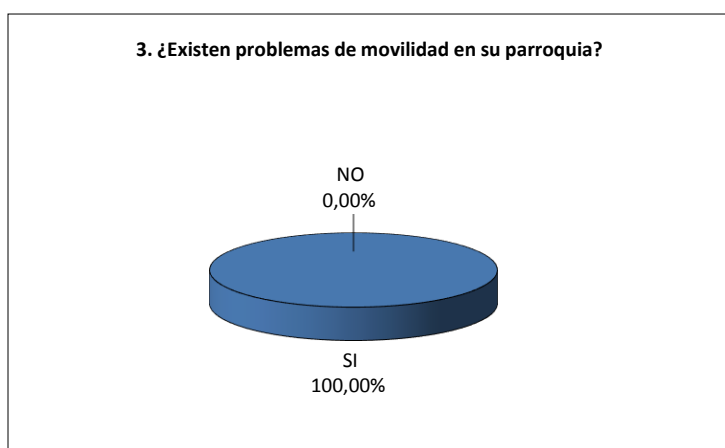
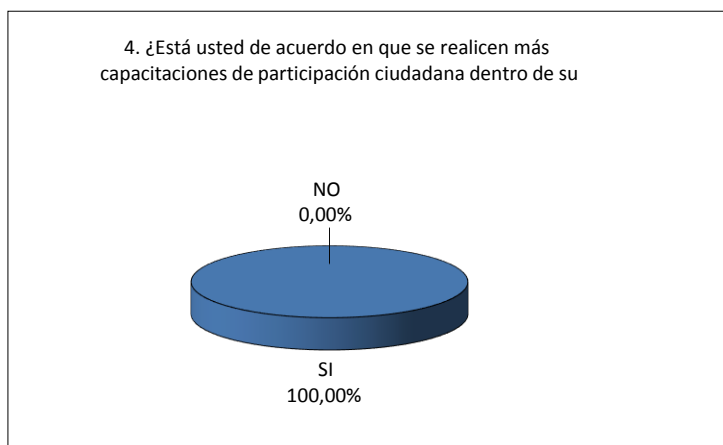


Tabla 9

4. ¿Está usted de acuerdo en que se realicen más capacitaciones de participación ciudadana dentro de su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	9	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	9	100,00%

Figura 9



Las opiniones planteadas por parte de los encuestados, se presentan en dos partes: abiertas y cerradas. La parte cerrada es en la que se puede resumir en un “sí” o “no”, mientras que en la opinión abierta se recolectó la información referente a cada uno de los problemas que se manifiestan dentro de su comunidad, así también se proporcionaron datos que fueron tomados apunte de manera escrita, según el discurso de los presentes. A continuación, un cuadro explicativo sobre las opiniones abiertas:

Problemas principales	Posibles soluciones	Requerimientos
Irrespeto a señales de tránsito.	Realizar mayor control en Centro Parroquial y alrededores.	Dotación de material didáctico, más personal de ACTs.
Conducción en estado etílico en el sector Mirador de Turi	Realizar frecuentes operativos de control.	Mayor número de ACT's
Falta de señalización horizontal y vertical	Realizar un estudio con DGM y departamento de señalización en sector Mirador de Turi	Realizar un estudio de caso verificando cuáles son los problemas

Exceso de velocidad en sector Cuatro Esquinas de Turi	Realizar frecuentes operativos de control de velocidad	Mayor número de ACT's
Alta afluencia vehicular los fines de semana	Personal de ACT's realizando la labor de agilizar el tránsito vehicular	Mayor número de ACT's

12.2 Sayausí

Los talleres de capacitación se coordinaron con el Lcdo Edmundo Lucero y Lcdo. Daniel Lazo, representantes del GAD parroquial de Sayausí con fecha 10 de diciembre de 2020, mencionando objetivos del proyecto y que los mismos sean comunicados a los respectivos líderes comunitarios para que se puedan agendar el evento en una fecha acorde para todos los beneficiarios, quedando con fecha 18 de diciembre de 2020.

De las 34 comunidades, asistieron 12 actores sociales, de los cuales 8 llenaron las encuestas de manera anónima y voluntaria. Los resultados son los siguientes:

Tabla 10

1. ¿Cree usted que este taller de capacitación le ha servido para entender de mejor manera el trabajo realizado por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	8	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	8	100,00%

Figura 10

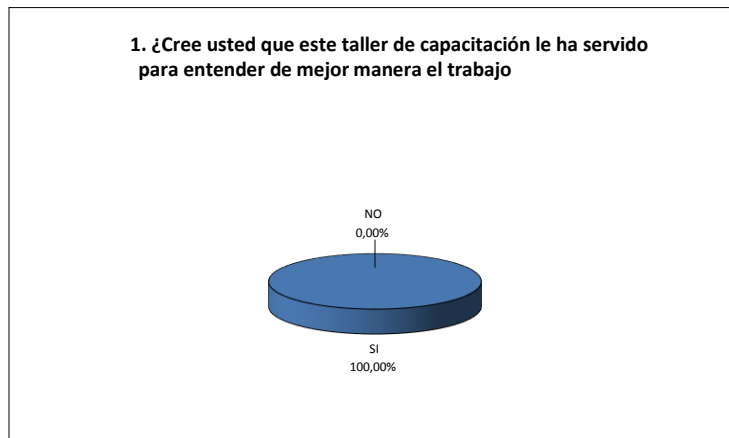


Tabla 11

2. Según su criterio califique los procedimientos de Tránsito desarrollados por los ACT.

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
Muy Satisfactorio	2	25,00%
Satisfactorio	5	62,50%
Aceptable	0	0,00%
Regular	1	12,50%
Malo	0	0,00%
Total	8	100,00%

Figura 11

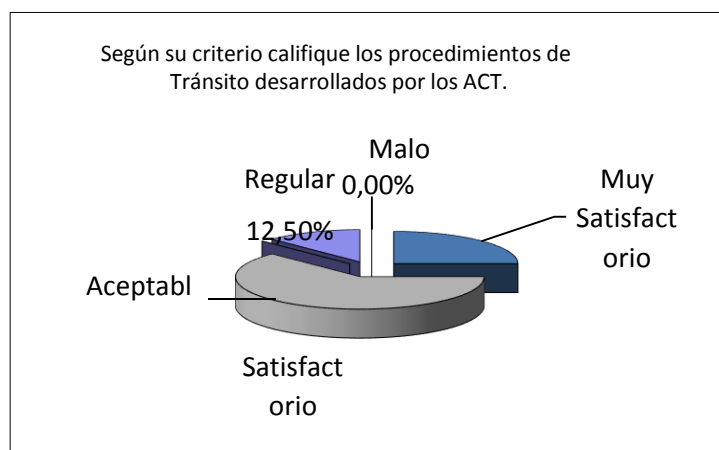


Tabla 12

3. ¿Existen problemas de Movilidad en su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	8	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	8	100,00%

Figura 12

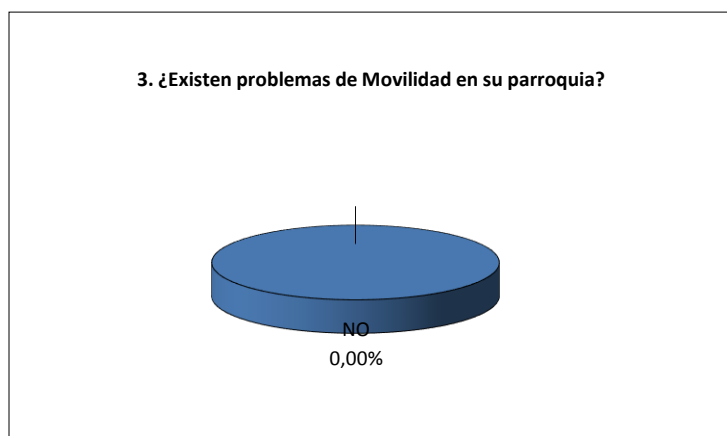
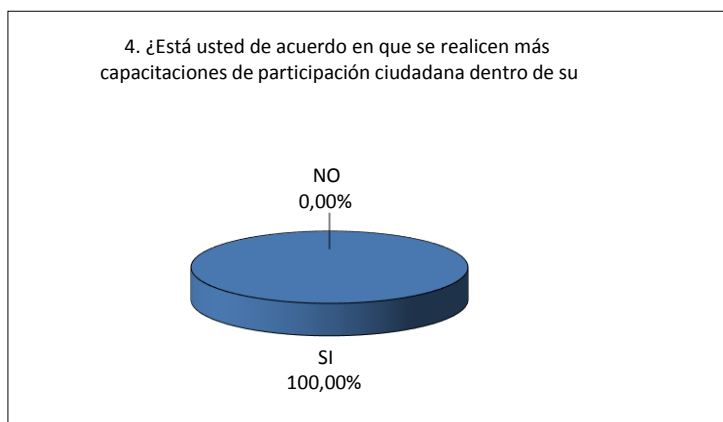


Tabla 13

4. ¿Está usted de acuerdo en que se realicen más capacitaciones de participación ciudadana dentro de su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	8	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	8	100,00%

Figura 13



Cuadro explicativo

Problemas principales	Posibles soluciones	Requerimientos
Irrespeto a señales de tránsito.	Realizar mayor control en Centro Parroquial y alrededores.	Dotación de material didáctico, más personal de ACTs.
Informalidad con respecto al servicio de transporte comercial	Realizar frecuentes operativos de control.	Mayor número de ACT's
Falta de señalización horizontal y vertical	Realizar un estudio con DGM y departamento de señalización en sector plaza central de Sayausí y Vía principal	Realizar un estudio de caso verificando cuáles son los problemas
Exceso de pasajeros en transporte intracantonal e interprovincial	Realizar frecuentes operativos de control.	Mayor número de ACT's y controladores de CTP
Irrespeto de frecuencias de transporte intracantonal e interprovincial	Personal de ACT's realizando el control de frecuencias en el	Mayor número de ACT's y controladores de CTP

	terminal de transporte intracantonal	
--	---	--

12.3 Sidcay

La primera socialización de contenidos del taller de seguridad vial y procedimientos de tránsito con los dirigentes del GAD parroquial fue el 16 de enero de diciembre de 2020, representados por el Lcdo Walter Ordoñez, con quien se realizó una convocatoria a los representantes o líderes comunitarios de las 19 comunidades, de los cuales obtuvimos 25 participantes aproximadamente en la primera capacitación realizada el 11 de marzo del 2021.

El total de encuestas voluntarias llenadas por los presentes es de 19, arrojando los siguientes resultados:

Tabla 14

1. ¿Cree usted que este taller de capacitación le ha servido para entender de mejor manera el trabajo realizado por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	18	94,74%
NO	1	5,26%
TOTAL	19	100,00%

Figura 14



Tabla 15

2. Según su criterio califique los procedimientos de tránsito desarrollados por los ACT.

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
Muy Satisfactorio	6	31,58%
Satisfactorio	8	42,11%
Aceptable	5	31,58%
Regular	0	0,00%
Malo	0	0,00%
Total	19	100,00%

Figura 15

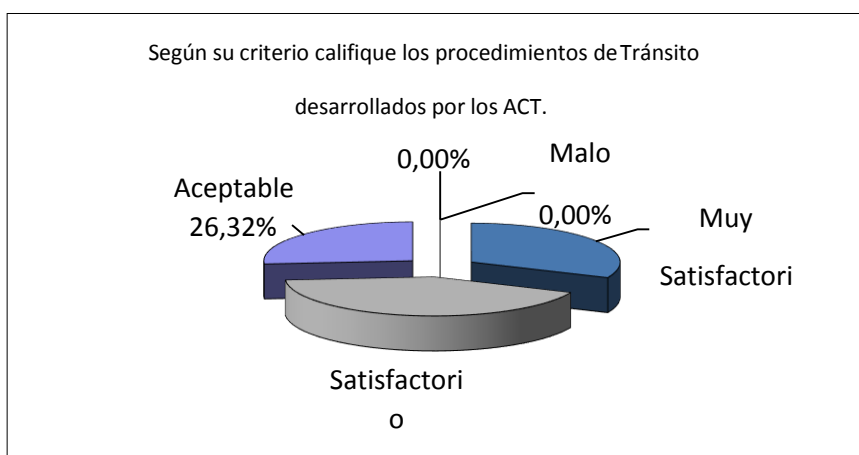


Tabla 16

3. ¿Existen problemas de Movilidad en su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	15	78,95%
NO	4	21,05%
TOTAL	19	100,00%

Figura 16

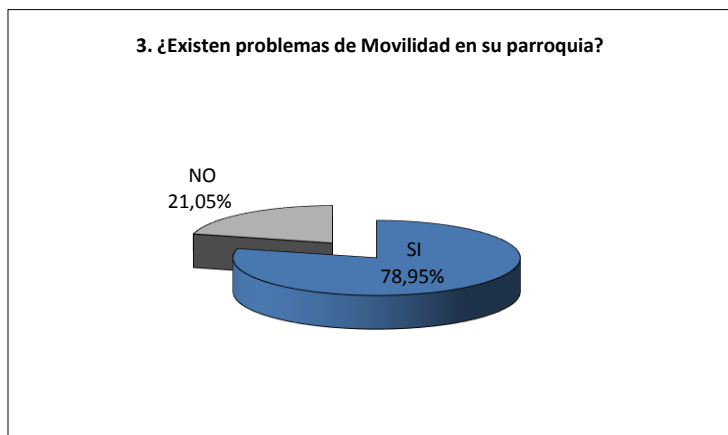
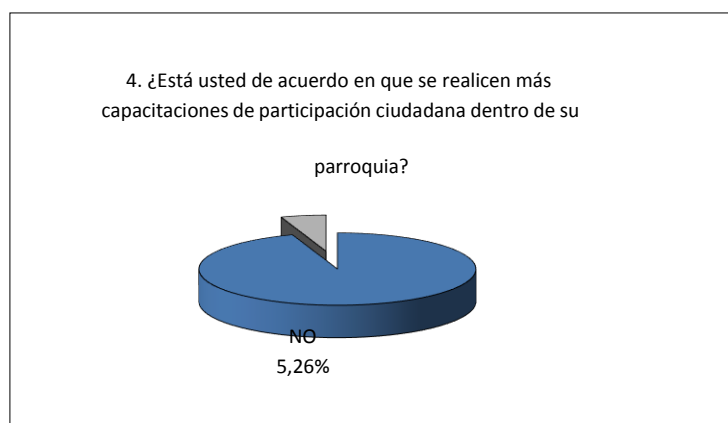


Tabla 17

4. ¿Está usted de acuerdo en que se realicen más capacitaciones de participación ciudadana dentro de su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	18	94,74%
NO	1	5,26%
TOTAL	19	100,00%

Figura 17



Cuadro Explicativo

Problemas principales	Posibles soluciones	Requerimientos
Irrespeto a señales de tránsito por parte de motociclistas	Realizar mayor control en Centro Parroquial y alrededores.	Dotación de material didáctico, más personal de ACTs.
Informalidad con respecto al servicio de transporte comercial	Realizar frecuentes operativos de control.	Mayor número de ACT's
Falta de conocimientos legales de tránsito	Realizar más talleres de capacitación	Mayor número de ACT's capacitadores de Seguridad Vial
Falta de señalización horizontal y vertical	Realizar un estudio con DGM y departamento de señalización en sector plaza central de Sayausí y Vía principal	Realizar un estudio de caso verificando cuáles son los problemas
Puntualidad de personal de control	Realizar frecuentes operativos de control.	Mayor número de ACT's y controladores de CTP

12.4 Victoria del Portete

Los talleres de capacitación se coordinaron con el Abogado Rómulo Guzmán, representante del GAD parroquial de Victoria del Portete con fecha 12 de noviembre de 2020, comunicando objetivos del proyecto y que los mismos sean comunicados a los respectivos líderes comunitarios para que se puedan agendar el evento en una fecha acorde para todos los beneficiarios, quedando con fecha 21 de octubre de 2020.

La capacitación contó con 18 participantes, entre dos vocales del GAD, personal administrativo y líderes comunitarios, los talleres contaron con una aparente

aceptación por parte de los presentes, de ellos 12 elaboraron la encuesta respectiva dando los siguientes resultados:

Tabla 18

1. ¿Cree usted que este taller de capacitación le ha servido para entender de mejor manera el trabajo realizado por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	10	83,33%
NO	2	16,67%
TOTAL	12	100,00%

Figura 18

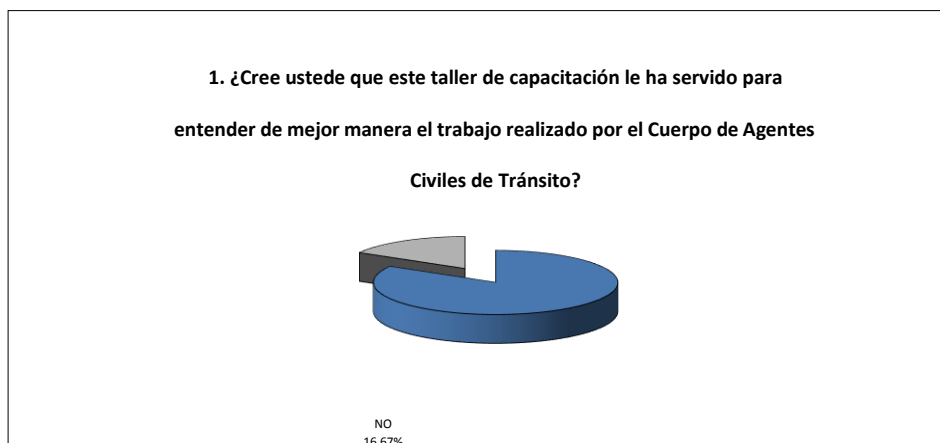


Tabla 19

2. Según su criterio califique los procedimientos de Tránsito desarrollados por los ACT.

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
Muy Satisfactorio	5	41,67%
Satisfactorio	6	50,00%
Aceptable	1	8,33%
Regular	0	0,00%
Malo	0	0,00%
Total	12	100,00%

Figura 19

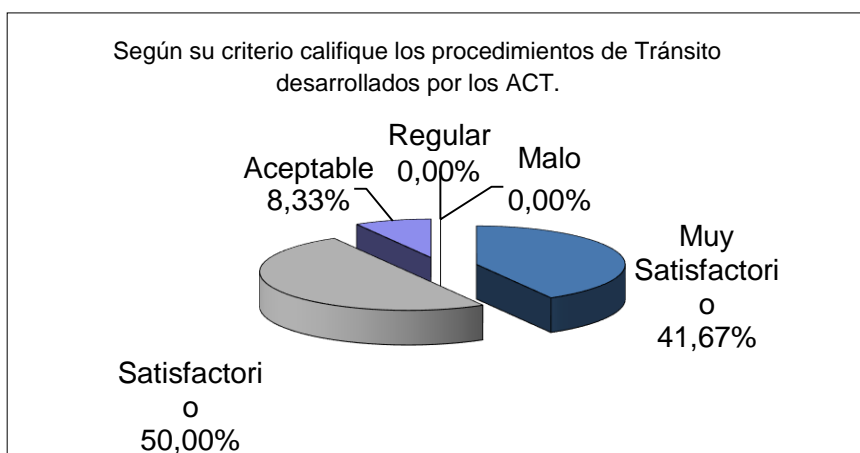


Tabla 20

3. ¿Existen problemas de Movilidad en su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	11	40,74%
NO	1	3,70%
TOTAL	12	44,44%

Figura 20

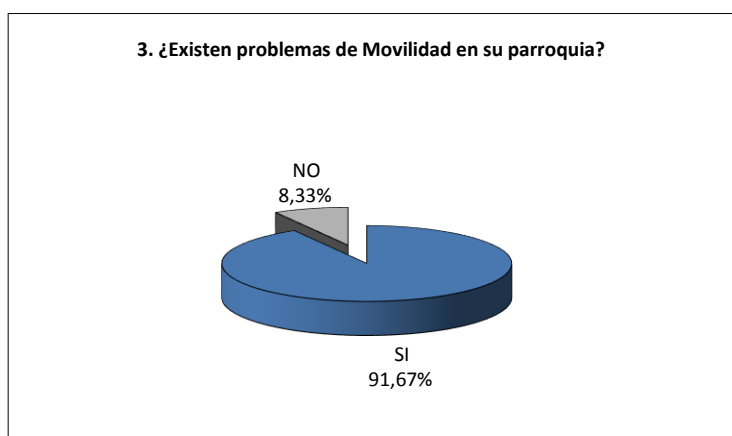
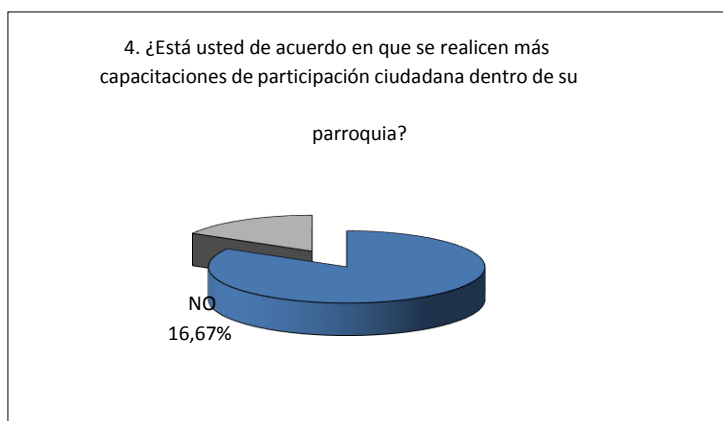


Tabla 21

4. ¿Está usted de acuerdo en que se realicen más capacitaciones de participación ciudadana dentro de su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	10	83,33%
NO	2	16,67%
TOTAL	12	100,00%

Figura 21



Cuadro Explicativo

Problemas principales	Posibles soluciones	Requerimientos
Irrespeto a señales de tránsito	Realizar mayor control en Centro Parroquial y alrededores.	Dotación de material didáctico, más personal de ACTs.
Informalidad con respecto al servicio de transporte comercial	Realizar frecuentes operativos de control.	Mayor número de ACT's

Falta de conocimientos legales de tránsito	Realizar más talleres de capacitación	Mayor número de ACT's capacitadores de Seguridad Vial
Falta de señalización horizontal y vertical	Realizar un estudio con DGM y departamento de señalización en sector plaza central de Sayausí y Vía principal	Realizar un estudio de caso verificando cuáles son los problemas
Exceso de pasajeros en transporte Intra cantonal e Interprovincial	Realizar frecuentes operativos de control.	Mayor número de ACT's y controladores de CTP
Puntualidad de personal de control	Realizar frecuentes operativos de control.	Mayor número de ACT's y controladores de CTP
Irrespeto de frecuencias de transporte intracantonal e interprovincial	Personal de ACT's realizando el control de frecuencias en el terminal de transporte intracantonal	Mayor número de ACT's y controladores de CTP

12.5 San Joaquín

La coordinación del taller de capacitación se dio con el Sr Pedro Padilla, representante del GAD parroquial de San Joaquín con fecha 10 de febrero de 2021, comunicando objetivos del proyecto y que los mismos sean comunicados a los respectivos líderes comunitarios para que se puedan agendar el evento en una fecha acorde para todos los beneficiarios, quedando con fecha 23 de febrero de 2021.

La capacitación contó con 18 participantes, entre dos vocales del GAD, personal administrativo y líderes comunitarios, los talleres contaron con una aparente aceptación por parte de los presentes, de ellos 9 elaboraron la encuesta respectiva dando los siguientes resultados:

Tabla 22

1. ¿Cree usted que este taller de capacitación le ha servido para entender de mejor manera el trabajo realizado por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	9	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	9	100,00%

Figura 22



Tabla 23

2. Según su criterio califique los procedimientos de Tránsito desarrollados por los ACT.

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
Muy Satisfactorio	0	0,00%
Satisfactorio	4	44,44%
Aceptable	2	22,22%
Regular	3	33,33%

Malo	0	0,00%
Total	9	100,00%

Figura 23

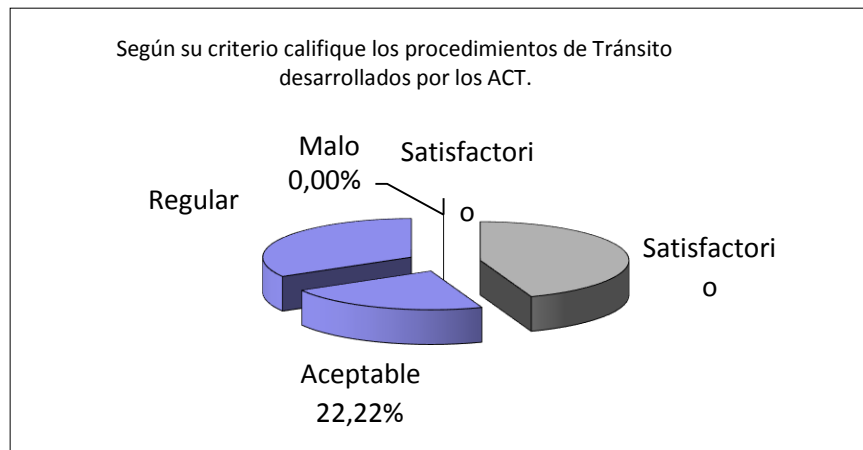


Tabla 24

3. ¿Existen problemas de Movilidad en su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	9	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	9	100,00%

Figura 24

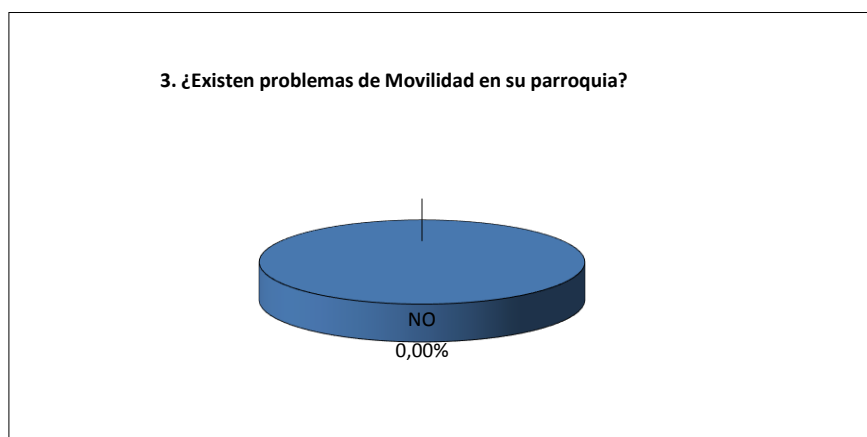
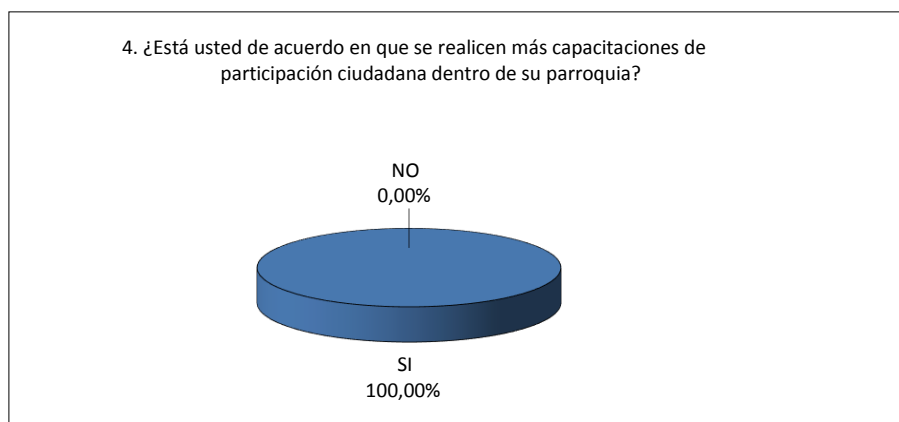


Tabla 25

4. ¿Está usted de acuerdo en que se realicen más capacitaciones de participación ciudadana dentro de su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	9	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	9	100,00%

Figura 25



Cuadro Explicativo

Problemas principales	Posibles soluciones	Requerimientos
Irrespeto a señales de tránsito	Realizar mayor control en Centro Parroquial y alrededores.	Dotación de material didáctico, más personal de ACTs.
Informalidad con respecto al servicio de transporte comercial	Realizar frecuentes operativos de control.	Mayor número de ACT's

Falta de conocimientos legales de tránsito	Realizar más talleres de capacitación	Mayor número de ACT's capacitadores de Seguridad Vial
Señalización horizontal y vertical con fallos	Realizar un estudio con DGM y departamento de señalización en sector plaza central de San Joaquín y Vía Principal	Realizar un estudio de caso verificando cuáles son los problemas

12.6 Octavio Cordero

La coordinación del taller de capacitación se dio con el Sr Ángel Sigüenza, presidente del GAD parroquial de San Joaquín con fecha 2 de febrero de 2021, comunicando los objetivos del proyecto y que los mismos sean comunicados a los respectivos líderes comunitarios para que se pueda agendar el evento en una fecha acorde para todos los beneficiarios, quedando con fecha 10 de febrero de 2021.

La capacitación contó con 16 participantes, entre ellos el presidente del GAD, y un vocal, personal administrativo y líderes comunitarios, los talleres se dieron con la participación activa de los presentes, de los cuales 12 elaboraron la encuesta respectiva dando los siguientes resultados:

Tabla 26

1. ¿Cree usted que este taller de capacitación le ha servido para entender de mejor manera el trabajo realizado por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	9	75,00%
NO	3	25,00%
TOTAL	12	100,00%

Figura 26

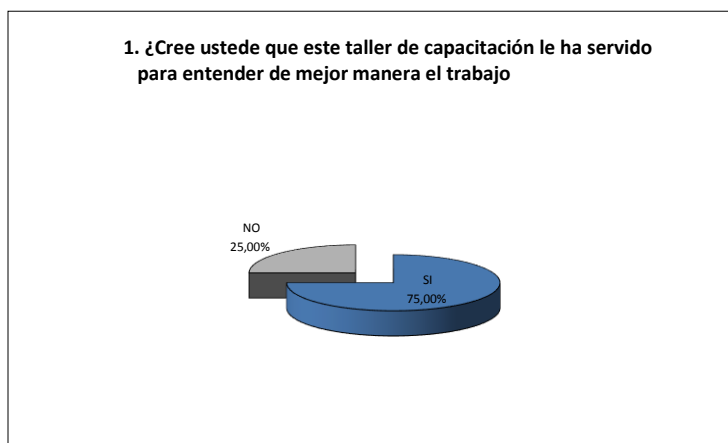


Tabla 27

2. Según su criterio califique los procedimientos de Tránsito desarrollados por los ACT.

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
Muy Satisfactorio	5	41,67%
Satisfactorio	6	50,00%
Aceptable	1	8,33%
Regular	0	0,00%
Malo	0	0,00%
Total	12	100,00%

Figura 27

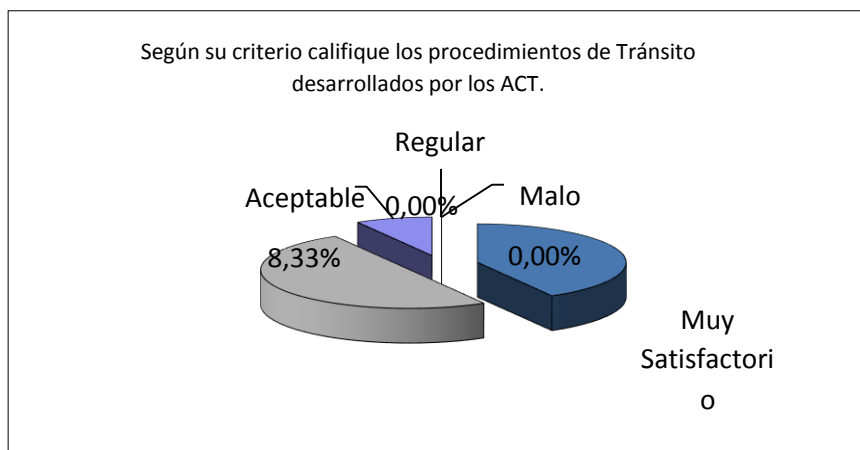


Tabla 28

3. ¿Existen problemas de Movilidad en su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	9	75,00%
NO	3	25,00%
TOTAL	12	100,00%

Figura 28

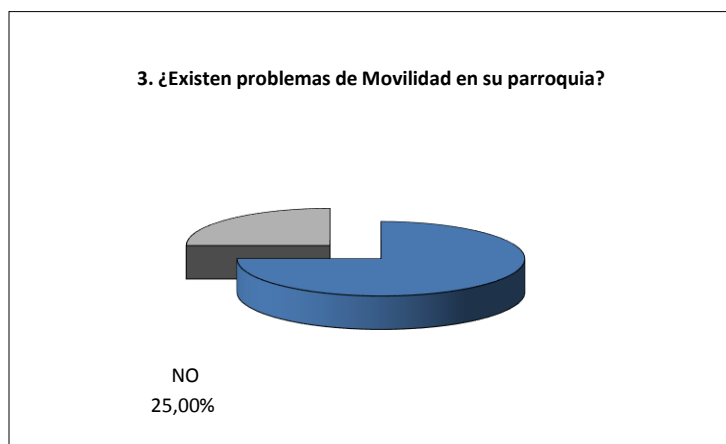


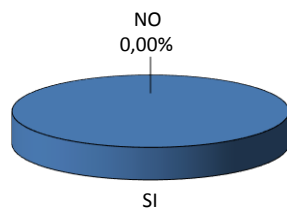
Tabla 29

4. ¿Está usted de acuerdo en que se realicen más capacitaciones de participación ciudadana dentro de su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	12	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	12	100,00%

Figura 29

4. ¿Está usted de acuerdo en que se realicen más capacitaciones de participación ciudadana dentro de su



Cuadro Explicativo

Problemas principales	Posibles soluciones	Requerimientos
Irrespeto a señales de tránsito de conductores de motocicletas y automóviles	Realizar mayor control en Centro Parroquial y alrededores.	Dotación de material didáctico, más personal de ACTs.
Falta de conocimientos legales de tránsito	Realizar más talleres de capacitación	Mayor número de ACT's capacitadores de Seguridad Vial
Exceso de velocidad	Realizar frecuentes operativos de control.	Mayor número de ACT's
Puntualidad de personal de control	Realizar frecuentes operativos de control.	Mayor número de ACT's

12.7 Llaico

La primera socialización de contenidos del taller de seguridad vial y procedimientos de tránsito fue con los dirigentes del GAD parroquial el 10 de enero de 2021, representados por el Sr. Polivio Cuzco y la Sra. Miriam Llivisaca, con quienes se realizó la convocatoria a los representantes o líderes comunitarios de las 25 comunidades, de los cuales obtuvimos 10 participantes aproximadamente en la primera capacitación realizada el 11 de marzo del 2021.

El total de encuestas voluntarias llenadas por los presentes es de 6, arrojando los siguientes resultados:

Tabla 30

1. ¿Cree usted que este taller de capacitación le ha servido para entender de mejor manera el trabajo realizado por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	4	66,67%
NO	2	33,33%
TOTAL	6	100,00%

Figura 30

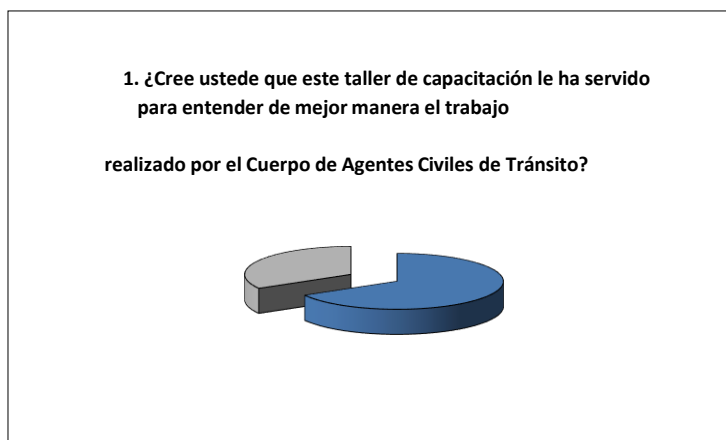


Tabla 31

2. Según su criterio califique los procedimientos de Tránsito desarrollados por los ACT.

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
Muy Satisfactorio	3	50,00%
Satisfactorio	2	33,33%
Aceptable	1	16,67%
Regular	0	0,00%
Malo	0	0,00%
Total	6	100,00%

Figura 31

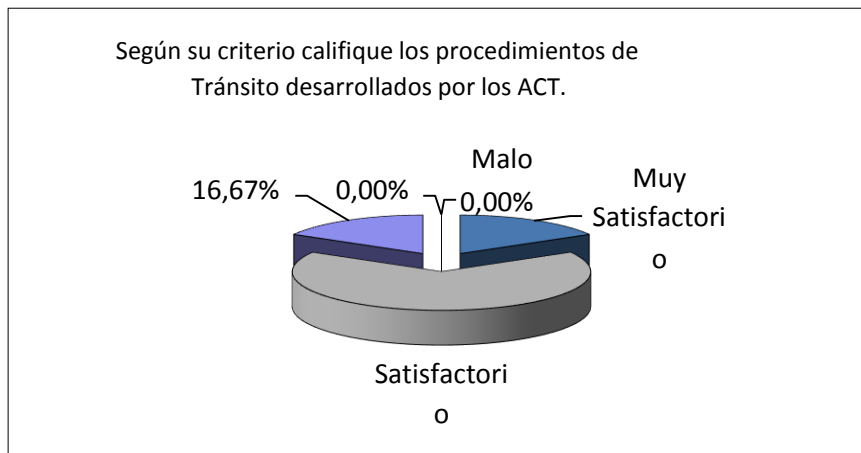


Tabla 32

3. ¿Existen problemas de Movilidad en su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	6	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	6	100,00%

Figura 32

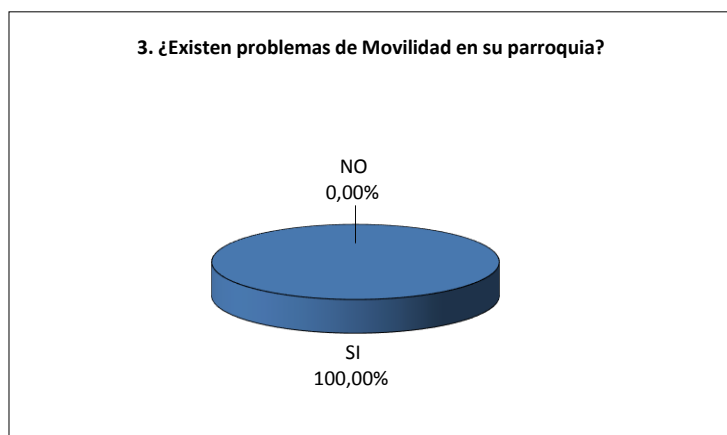
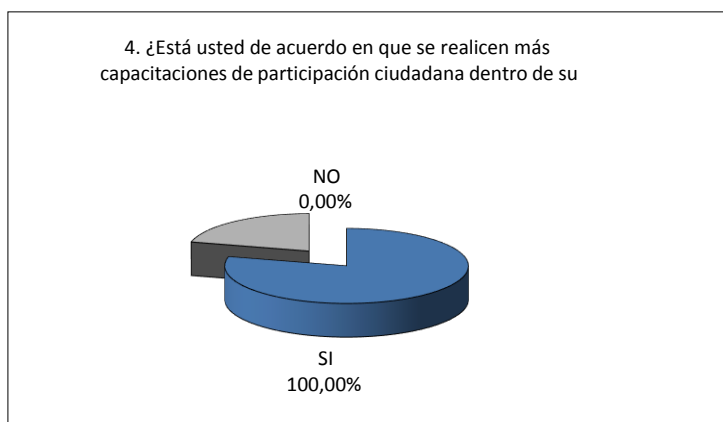


Tabla 33

4. ¿Está usted de acuerdo en que se realicen más capacitaciones de participación ciudadana dentro de su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	5	83,33%
NO	1	16,67%
TOTAL	6	100,00%

Figura 33



Cuadro Explicativo

Problemas principales	Posibles soluciones	Requerimientos
Irrespeto a señales de tránsito de conductores de motocicletas y automóviles	Realizar mayor control en Centro Parroquial y alrededores.	Dotación de material didáctico, más personal de ACTs.
Falta de conocimientos legales de tránsito	Realizar más talleres de capacitación	Mayor número de ACT's capacitadores de Seguridad Vial

UCUENCA

Exceso de velocidad y conductores alcoholizados	Realizar frecuentes operativos de control.	Mayor número de ACT's
---	--	-----------------------

Vías en mal estado	Levantar los comunicados a los entes competentes	Realizar un estudio de caso para determinar el estado de las vías
--------------------	--	---

12.8 El Valle

En primera instancia se socializaron los temas de seguridad vial y procedimiento de tránsito con los dirigentes del GAD parroquial el 25 de enero de 2021, por medio de la secretaria del presidente del GAD la Licenciada Norma Plaza, con quien se realizó la convocatoria a los representantes o líderes comunitarios de las 31 comunidades.

El taller de capacitación logró darse el 11 de febrero de 2021 en el Centro de Convenciones del GAD, con un total de 50 participantes, entre ellos el presidente del GAD el Eco. Fabian Carrión y sus vocales, de los cuales 24 realizaron la encuesta de manera anónima y voluntaria, arrojando los siguientes resultados:

Tabla 34

1. ¿Cree usted que este taller de capacitación le ha servido para entender de mejor manera el trabajo realizado por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	24	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	24	100,00%

Figura 34

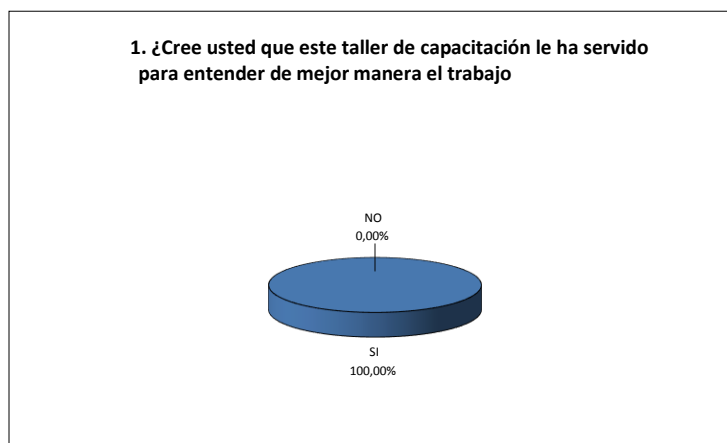


Tabla 35

2. Según su criterio califique los procedimientos de Tránsito desarrollados por los ACT.

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
Muy Satisfactorio	4	16,67%
Satisfactorio	8	33,33%
Aceptable	12	50,00%
Regular	0	0,00%
Malo	0	0,00%
Total	24	100,00%

Figura 35

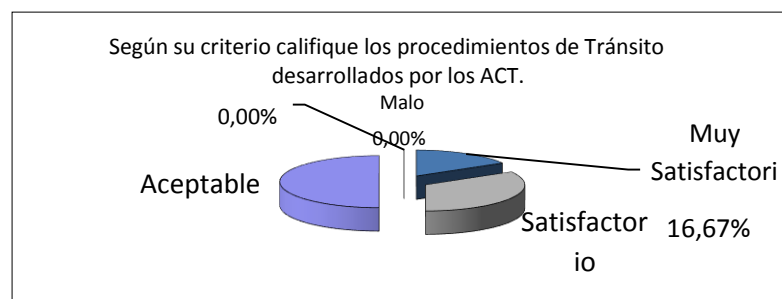


Tabla 36

3. ¿Existen problemas de Movilidad en su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	24	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	24	100,00%

Figura 36

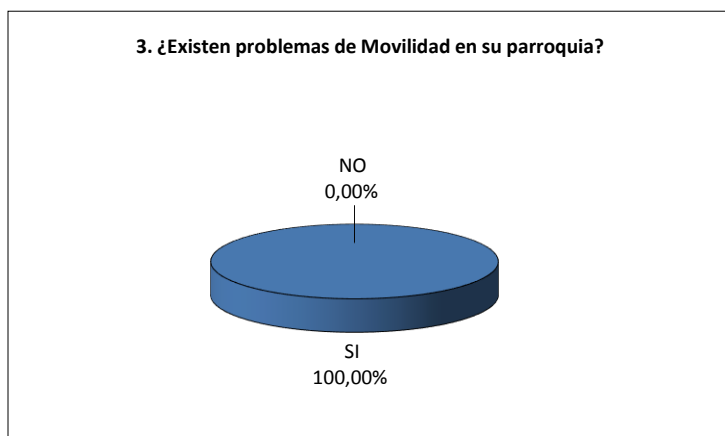
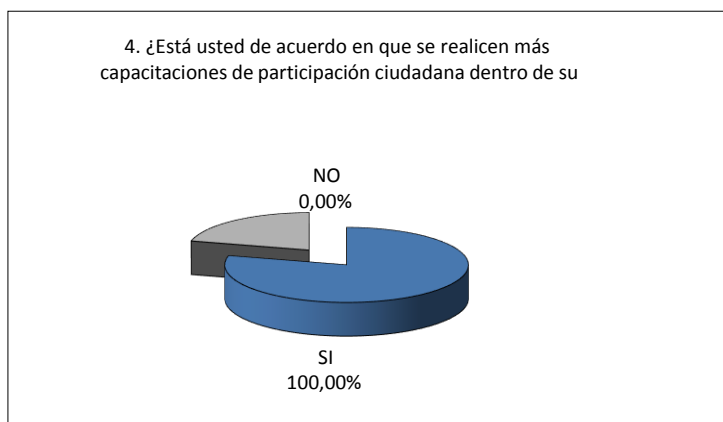


Tabla 37

4. ¿Está usted de acuerdo en que se realicen más capacitaciones de participación ciudadana dentro de su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	24	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	24	100,00%

Figura 37



Cuadro Explicativo

Problemas principales	Posibles soluciones	Requerimientos
Irrespeto a señales de tránsito.	Realizar mayor control en Centro Parroquial y alrededores.	Dotación de material didáctico, más personal de ACT's.
Conducción en estado etílico en el sector Mira	Realizar frecuentes operativos de control.	Mayor número de ACT's
Semaforización en la zona de Monay Baguanchi y sector San Juan de Poloma	Realizar un informe al ente competente	Realizar un estudio de caso con DGM para valorar la factibilidad de colocación de semáforos
Conductores en estado etílico en el sector Quillopungo	Realizar frecuentes operativos de control.	Mayor número de ACT's
Falta de señalización horizontal y vertical	Realizar un estudio con DGM	Realizar un estudio de caso verificando cuáles son los problemas

Exceso de velocidad por motociclistas	Realizar frecuentes operativos de control de velocidad	Mayor número de ACT's
Alta afluencia vehicular los fines de semana	Personal de ACT's realizando la labor de agilizar el tránsito vehicular	Mayor número de ACT's

12.9 Checa

La coordinación del taller de capacitación se dió con el Lcdo Jorge López, presidente del GAD parroquia con fecha 28 de diciembre de 2020, comunicando los objetivos del proyecto y que los mismos sean comunicados a los respectivos líderes comunitarios para que se pueda agendar el evento en una fecha acorde para todos los beneficiarios. Debido a complicaciones de movilización por parte de los líderes comunitarios de las 11 comunidades, se da una capacitación virtual quedando con fecha 25 de febrero de 2021.

La capacitación contó con 20 participantes, entre ellos el presidente del GAD, y un vocal, personal administrativo y líderes comunitarios, los talleres se dieron con baja participación de los presentes, de los cuales 5 elaboraron la encuesta virtual dando los siguientes resultados:

Tabla 38

1. ¿Cree usted que este taller de capacitación le ha servido para entender de mejor manera el trabajo realizado por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	4	80,00%
NO	1	20,00%
TOTAL	5	100,00%

Figura 38

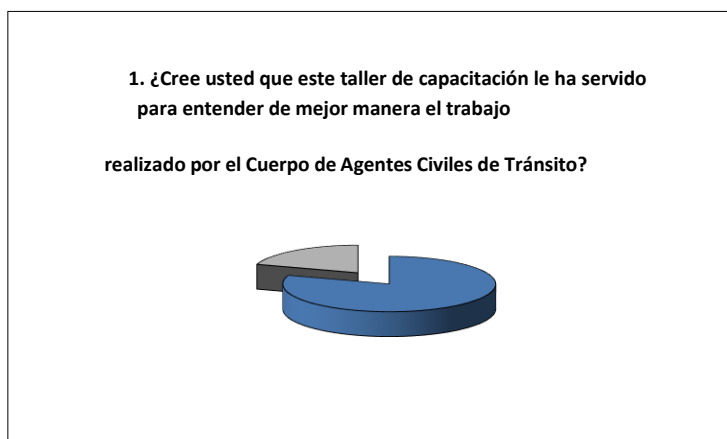


Tabla 39

2. Según su criterio califique los procedimientos de Tránsito desarrollados por los ACT.

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
Muy Satisfactorio	3	60,00%
Satisfactorio	1	20,00%
Aceptable	1	20,00%
Regular	0	0,00%
Malo	0	0,00%
Total	5	100,00%

Figura 39

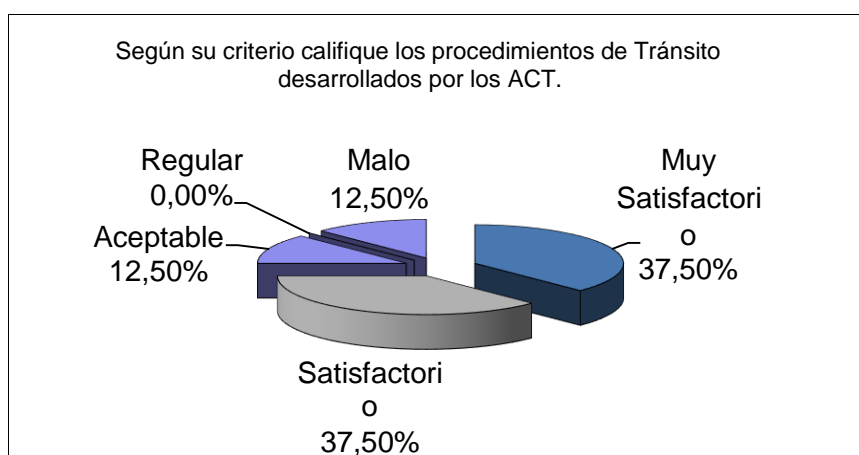


Tabla 40

3. ¿Existen problemas de Movilidad en su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	5	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	5	100,00%

Figura 40

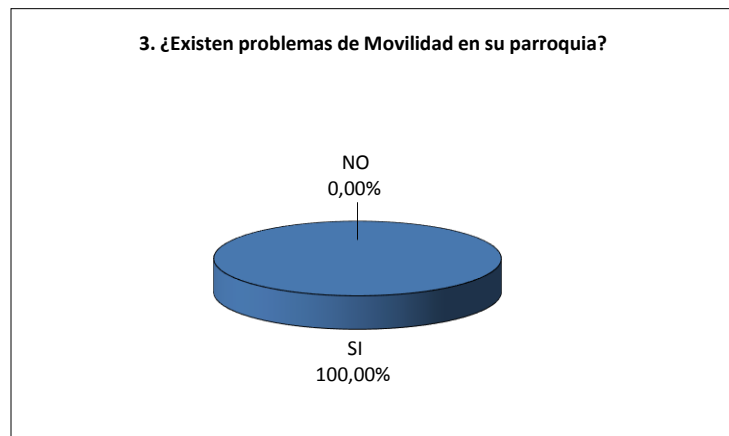
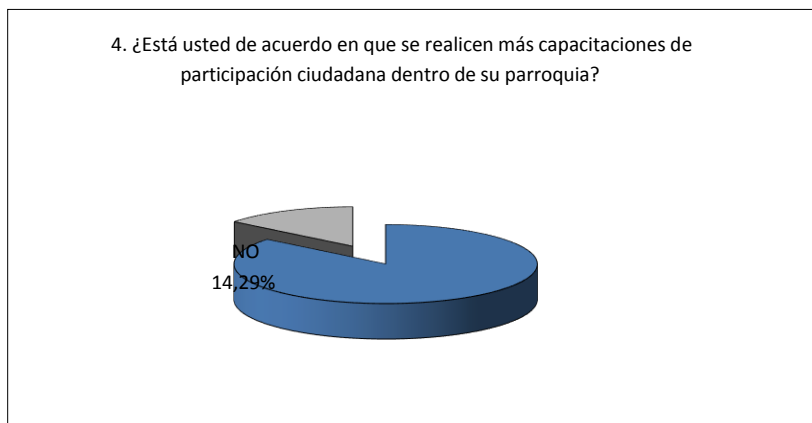


Tabla 41

4. ¿Está usted de acuerdo en que se realicen más capacitaciones de participación ciudadana dentro de su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	5	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	5	100,00%

Figura 41



Cuadro Explicativo

Problemas principales	Posibles soluciones	Requerimientos
Irrespeto a señales de tránsito	Realizar mayor control en Centro Parroquial y alrededores.	Dotación de material didáctico, más personal de ACTs.
Falta de conocimientos legales de tránsito	Realizar más talleres de capacitación	Mayor número de ACT's capacitadores de Seguridad Vial
Vías en mal estado	Levantar los comunicados a los entes competentes	Realizar un estudio de caso para determinar el estado de las vías

12.10 Chiquintad

La primera socialización de contenidos del taller de seguridad vial y procedimientos de tránsito fue con los dirigentes del GAD parroquial el 8 de diciembre de 2021, representados por el Abogado Manuel Quito, con quien se realizó la convocatoria a los representantes o líderes comunitarios de las 9 comunidades, de los cuales obtuvimos 22 participantes aproximadamente en la primera capacitación realizada el 25 de febrero de 2021.

Posteriormente se crea un interés entre el grupo de líderes comunitarios, por lo que se crea una nueva capacitación de manera presencial con fecha 22 de julio de 2021 en donde

se cuenta con la participación activa de los 14 participantes obteniendo un total de 6 encuestas voluntarias llenadas por los presentes, arrojando los siguientes resultados:

Tabla 42

1. ¿Cree usted que este taller de capacitación le ha servido para entender de mejor manera el trabajo realizado por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	5	83,33%
NO	1	16,67%
TOTAL	6	100,00%

Figura 42

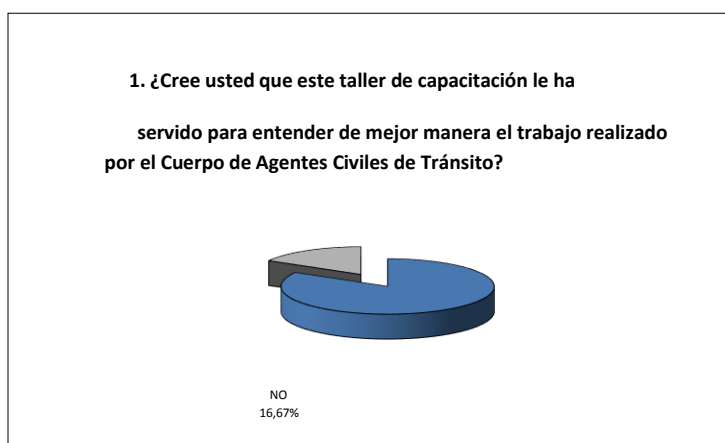


Tabla 43

2. Según su criterio califique los procedimientos de Tránsito desarrollados por los ACT.

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
Muy Satisfactorio	3	50,00%
Satisfactorio	1	16,67%
Aceptable	1	16,67%
Regular	0	0,00%
Malo	1	16,67%
Total	6	100,00%

Figura 43

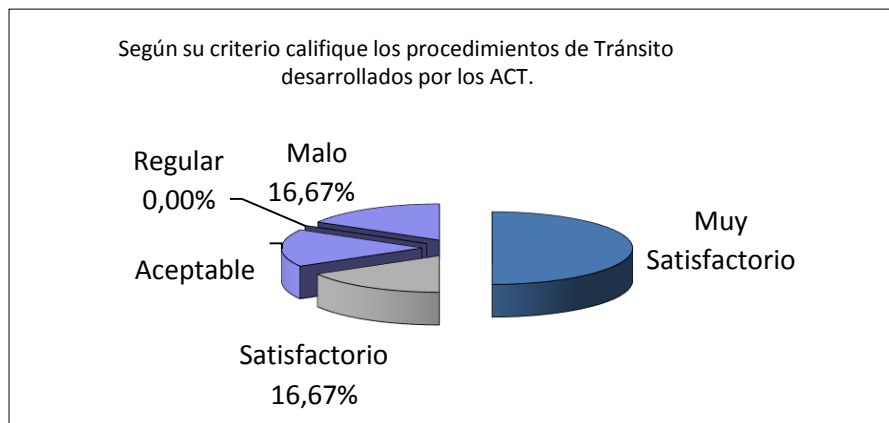


Tabla 44

3. ¿Existen problemas de Movilidad en su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	5	83,33%
NO	1	16,67%
TOTAL	6	100,00%

Figura 44

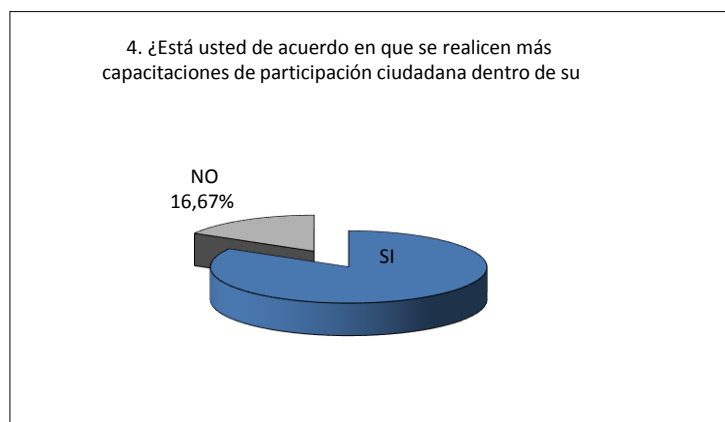


Tabla 45

4. ¿Está usted de acuerdo en que se realicen más capacitaciones de participación ciudadana dentro de su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	5	83,33%
NO	1	16,67%
TOTAL	6	100,00%

Figura 45



Cuadro Explicativo

Problemas principales	Posibles soluciones	Requerimientos
Irrespeto a señales de tránsito	Realizar mayor control en Centro Parroquial y alrededores.	Dotación de material didáctico, más personal de ACTs.
Falta de conocimientos legales de tránsito	Realizar más talleres de capacitación	Mayor número de ACT's capacitadores de Seguridad Vial

12.11 Quingeo

Se realizó la respectiva socialización sobre los talleres de capacitación, con la Lcda Cisne Valverde, representante del GAD parroquial de Quingeo con fecha 25 de enero 2021, mencionando los objetivos del proyecto y que los mismos sean comunicados a los respectivos

líderes comunitarios para que se puedan agendar el evento en una fecha acorde para todos los beneficiarios, quedando con fecha 05 de febrero del 2021.

La primera capacitación se dio con 15 participantes, entre ellos presidente de la parroquia, personal administrativo y líderes comunitarios confiando en la metodología de los talleres y teniendo buena aceptación por parte de los 6 presentes de los cuales elaboraron la encuesta respectiva dando los siguientes resultados:

Tabla 46

1. ¿Cree usted que este taller de capacitación le ha servido para entender de mejor manera el trabajo realizado por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	6	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	6	100,00%

Figura 46

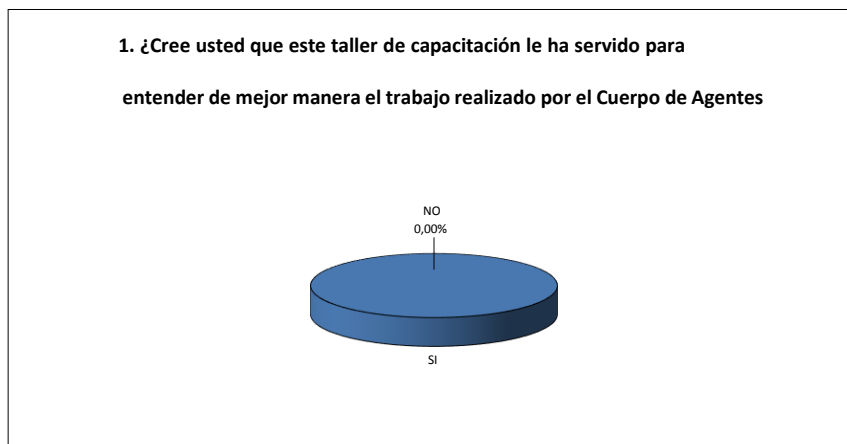


Tabla 47

2. Según su criterio califique los procedimientos de Tránsito desarrollados por los ACT.

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
Muy Satisfactorio	1	16,67%

Satisfactorio	4	66,67%
Aceptable	1	16,67%
Regular	0	0,00%
Malo	0	0,00%
Total	6	100,00%

Figura 47

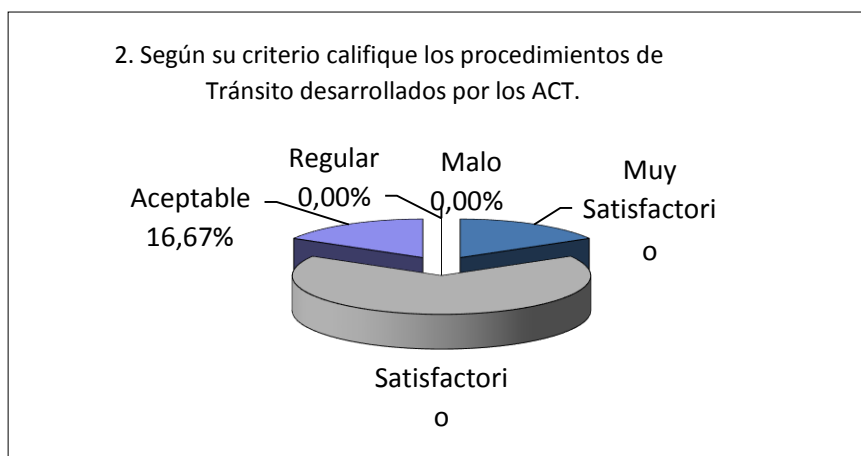


Tabla 48

3. ¿Existen problemas de Movilidad en su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	6	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	6	100,00%

Figura 48

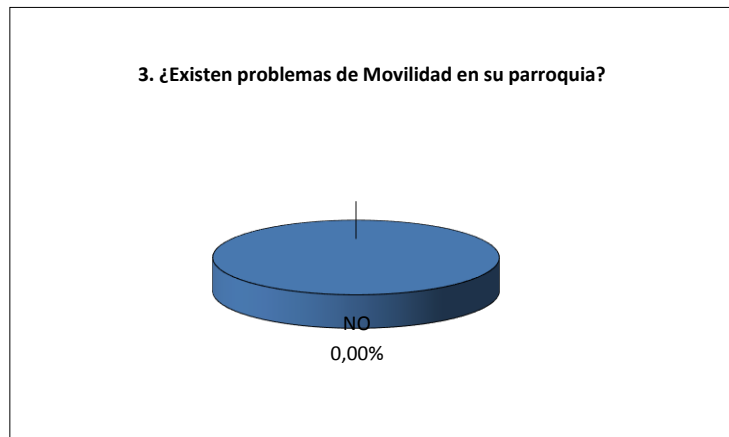
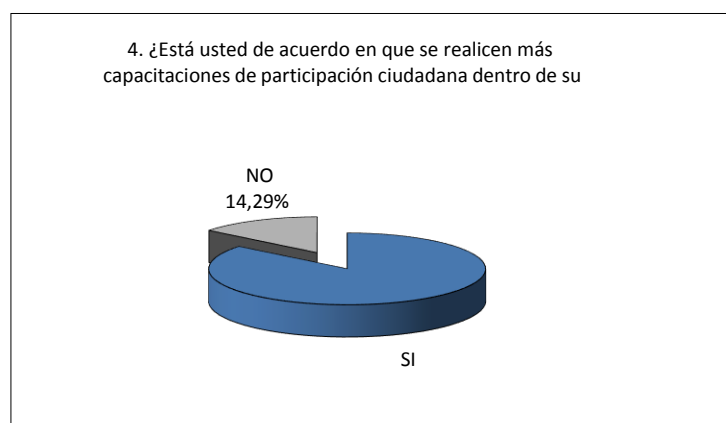


Tabla 49

4. ¿Está usted de acuerdo en que se realicen más capacitaciones de participación ciudadana dentro de su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	6	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	6	100,00%

Figura 49



Cuadro Explicativo

Problemas principales	Posibles soluciones	Requerimientos
Irrespeto a señales de tránsito	Realizar mayor control en Centro Parroquial y alrededores.	Dotación de material didáctico, más personal de ACTs.
Falta de conocimientos legales de tránsito	Realizar más talleres de capacitación	Mayor número de ACT's capacitadores de Seguridad Vial

12.12 Paccha

En primera instancia se coordina el taller de capacitación con el Ingeniero Carlos García, presidente del GAD parroquia con fecha 15 de diciembre de 2020, comunicando los objetivos del proyecto y que los mismos sean comunicados a los respectivos líderes comunitarios de las 16 comunidades para que se pueda agendar el evento en una fecha acorde para todos los beneficiarios, quedando con fecha 03 de febrero de 2021.

La capacitación contó con 12 participantes, entre ellos el presidente del GAD, personal administrativo y líderes comunitarios, los talleres se dieron con baja participación de los presentes, de los cuales 5 elaboraron la encuesta virtual dando los siguientes resultados:

Tabla 50

1. ¿Cree usted que este taller de capacitación le ha servido para entender de mejor manera el trabajo realizado por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	5	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	5	100,00%

Figura 50



Tabla 51

2. Según su criterio califique los procedimientos de Tránsito desarrollados por los ACT.

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
Muy Satisfactorio	0	0,00%
Satisfactorio	1	20,00%
Aceptable	4	80,00%
Regular	0	0,00%
Malo	0	0,00%
Total	5	100,00%

Figura 51

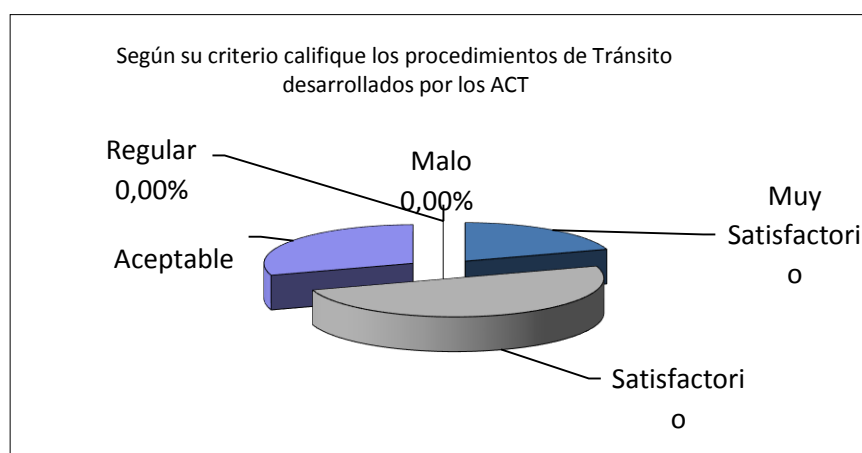


Tabla 52

3. ¿Existen problemas de Movilidad en su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	5	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	5	100,00%

Figura 52

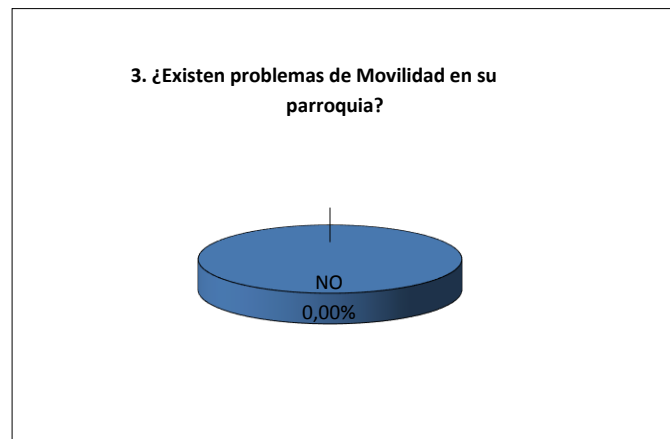
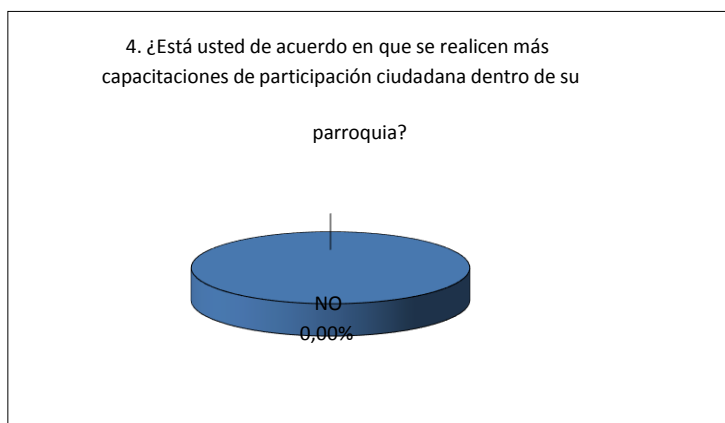


Tabla 53

4. ¿Está usted de acuerdo en que se realicen más capacitaciones de participación ciudadana dentro de su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	5	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	5	100,00%

Figura 53



Cuadro Explicativo

Problemas principales	Posibles soluciones	Requerimientos
Irrespeto a señales de tránsito	Realizar mayor control en Centro Parroquial y alrededores.	Dotación de material didáctico, más personal de ACTs.
Falta de conocimientos legales de tránsito	Realizar más talleres de capacitación	Mayor número de ACT's capacitadores de Seguridad Vial

27.14 Nulti

Se tomó contacto en primera instancia con el presidente del GAD el Arquitecto José Padilla con fecha capacitación se dio con fecha 11 de noviembre de 2020 comunicando los objetivos del proyecto y que los mismos sean comunicados a los respectivos líderes comunitarios para que se pueda agendar el evento en una fecha acorde para todos los beneficiarios, quedando con fecha 14 de noviembre de 2020.

La capacitación contó con 26 participantes, entre ellos el presidente del GAD,, personal administrativo y líderes comunitarios, los talleres se dieron con la participación activa de los presentes, de los cuales 10 elaboraron la encuesta respectiva dando los siguientes resultados:

Tabla 54

1. ¿Cree usted que este taller de capacitación le ha servido para entender de mejor manera el trabajo realizado por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	10	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	10	100,00%

Figura 54

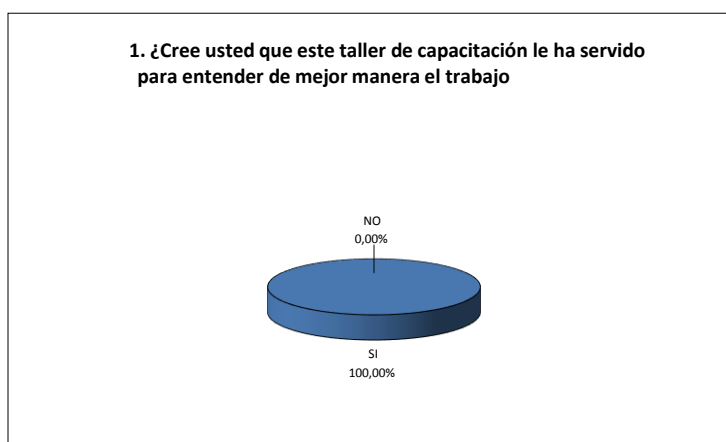


Tabla 55

2. Según su criterio califique los procedimientos de Tránsito desarrollados por los ACT.

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
Muy Satisfactorio	2	20,00%
Satisfactorio	5	50,00%
Aceptable	3	30,00%
Regular	0	0,00%
Malo	0	0,00%
Total	10	100,00%

Figura 55

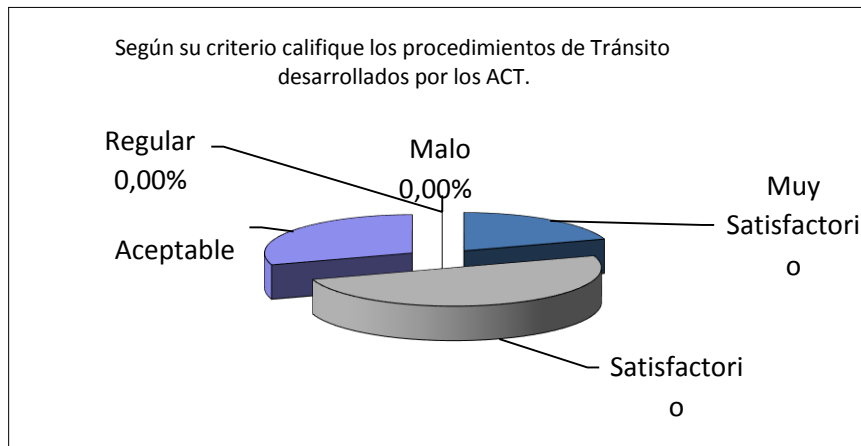


Tabla 56

3. ¿Existen problemas de Movilidad en su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	10	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	10	100,00%

Figura 56

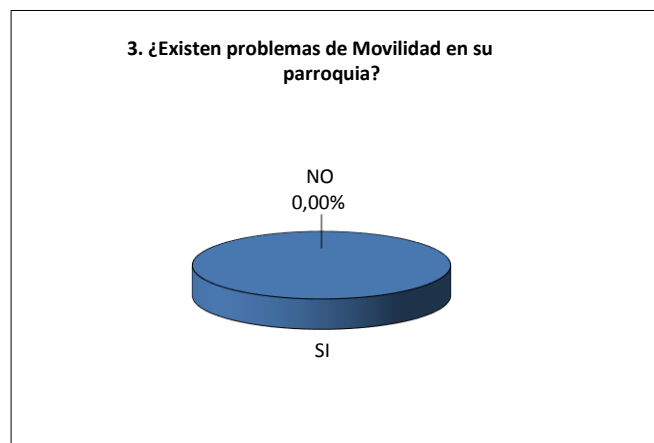
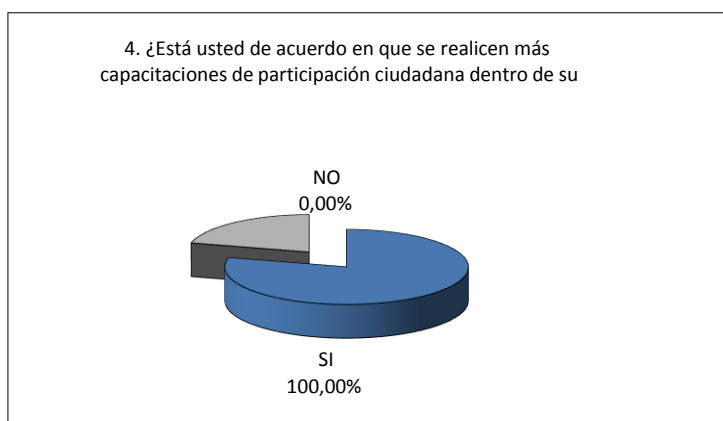


Tabla 57

4. ¿Está usted de acuerdo en que se realicen más capacitaciones de participación ciudadana dentro de su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	10	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	10	100,00%

Figura 57



Cuadro Explicativo

Problemas principales	Posibles soluciones	Requerimientos
Irrespeto a señales de tránsito	Realizar mayor control en Centro Parroquial y alrededores.	Dotación de material didáctico, más personal de ACTs.
Falta de control de agentes	Ubicar más agentes en el perímetro	Mayor número de ACT's
Vías en mal estado	Levantar los comunicados a los entes competentes	Realizar un estudio de caso para determinar el estado de las vías

27.15 Cumbe

En primera instancia se socializaron los temas de seguridad vial y procedimiento de tránsito con los dirigentes del GAD parroquial el 12 de octubre de 2020, representados por el Abogado Fernando Maxi, con quien se realizó la convocatoria a los representantes o líderes comunitarios de las 30 comunidades, de los cuales obtuvimos 26 participantes aproximadamente en la primera capacitación realizada el 21 de octubre de 2020.

Ante la necesidad por parte de los líderes comunitarios, en impartir los conocimientos facilitados y crear espacios comunicacionales, se realizó una capacitación más el 04 de diciembre de 2020 en las comunidades con favorable acogida por parte de los presentes en cuanto a la participación e interés, con 28 líderes comunitarios, transportistas y administrativos.

Cabe recalcar que se contó con la participación del Doctor Esteban Molina, especialista en títulos habilitantes, debido a los constantes problemas que se manifiestan en el sector por parte de los transportistas informales. Esteban capacitó a los presentes brindándoles información sobre los requisitos para la obtención del permiso de operación, crecimiento de unidades de cooperativas, etc. Hubo buena participación por los presentes y requerimientos verbales de más espacios de socialización para jóvenes.

El total de encuestas voluntarias realizadas en ambos talleres es de 12, arrojando los siguientes resultados:

Tabla 58

1. ¿Cree usted que este taller de capacitación le ha servido para entender de mejor manera el trabajo realizado por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	12	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	12	100,00%

Figura 58

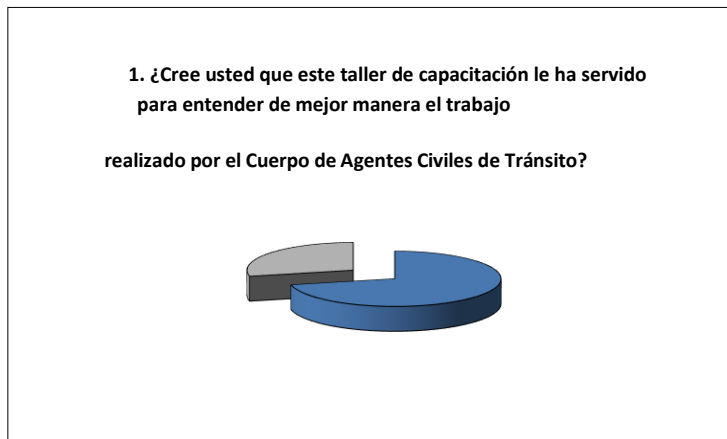


Tabla 59

2. Según su criterio califique los procedimientos de Tránsito desarrollados por los ACT.

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
Muy Satisfactorio	1	8,33%
Satisfactorio	4	33,33%
Aceptable	7	58,33%
Regular	0	0,00%
Malo	0	0,00%
Total	12	100,00%

Figura 59

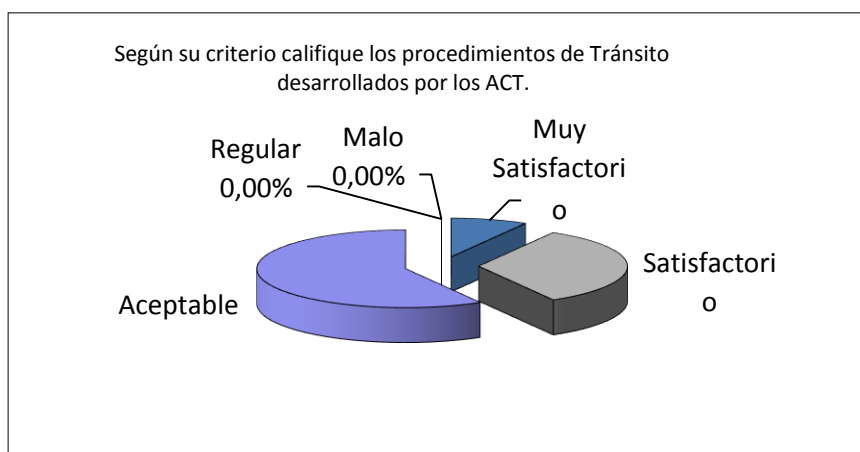


Tabla 60

3. ¿Existen problemas de Movilidad en su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	12	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	12	100,00%

Figura 60

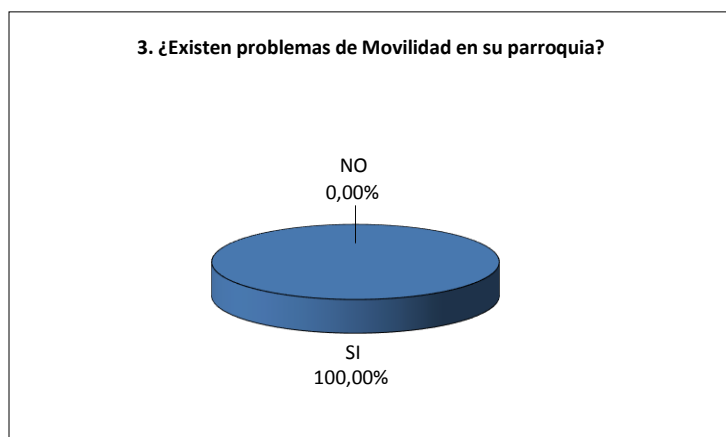
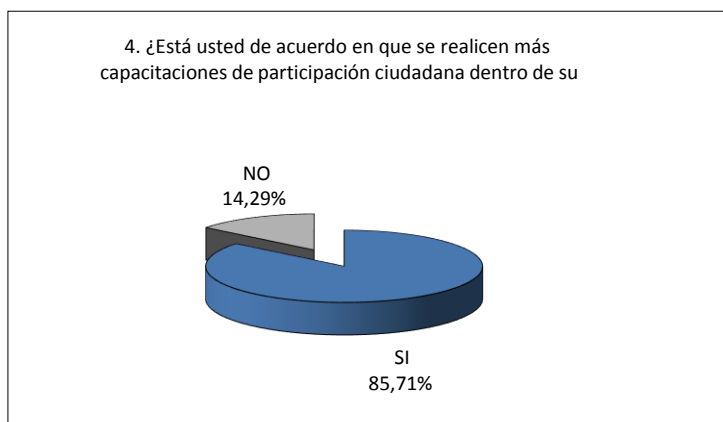


Tabla 61

4. ¿Está usted de acuerdo en que se realicen más capacitaciones de participación ciudadana dentro de su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	12	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	12	100,00%

Figura 61



Cuadro Explicativo

Problemas principales	Posibles soluciones	Requerimientos
Irrespeto a señales de tránsito.	Realizar mayor control en Centro Parroquial y alrededores.	Dotación de material didáctico, más personal de ACTs.
Transporte Informal	Realizar frecuentes operativos de control en las paradas de los gremios informales con presencia de Policía Nacional para evitar agresiones	Convenios de cooperación con Policía Nacional Mayor número de ACT's
Falta de ACT's que brinden constante servicio de control	Disponer una patrulla que se mantenga con el circuito de Cumbe permanentemente	Mayor número de ACT's
Falta de señalización horizontal y vertical	Realizar un estudio con DGM y departamento de señalización en sector Mirador de Turi	Realizar un estudio de caso verificando cuáles son los problemas

Exceso de velocidad en la entrada a Cumbe	Realizar frecuentes operativos de control de velocidad	Mayor número de ACT's
Supuesta corrupción por parte de Vigilantes de la Comisión de Tránsito del Ecuador	Brindar apoyo por parte de la Policía Nacional para recepción de denuncias	Convenios de Cooperación y concientización con CTE y Policía Nacional

27.16 Chaucha

Pese a que es la parroquia es la más lejana (216 kilómetros de distancia) se logró tomar contacto con el Sr. Sandro Ruilova, vocal de la parroquia con fecha 22 de enero de 2021 comunicando los objetivos del proyecto y que los mismos sean comunicados a los respectivos líderes comunitarios para que se pueda agendar el evento en una fecha acorde para todos los beneficiarios, quedando con fecha 27 de enero de 2021 la primera capacitación que se dio.

El taller contó con 18 participantes, entre ellos el vocal Sandro Ruilova,, personal administrativo y líderes comunitarios, los talleres se dieron con la participación activa de los presentes, de los cuales 12 elaboraron la encuesta respectiva dando los siguientes resultados:

Tabla 62

1. ¿Cree usted que este taller de capacitación le ha servido para entender de mejor manera el trabajo realizado por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	12	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	12	100,00%

Figura 62

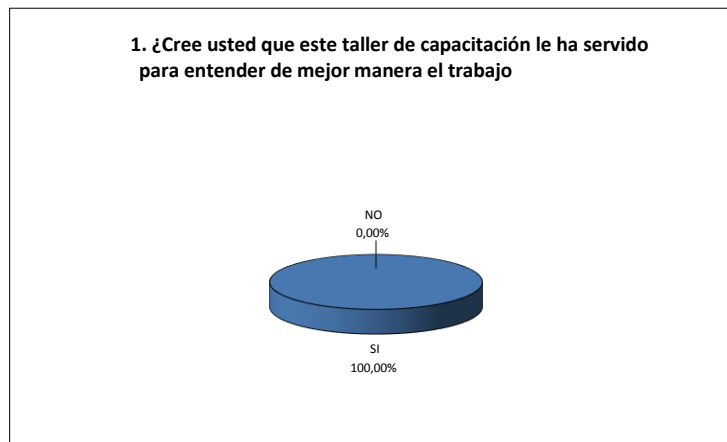


Tabla 63

2. Según su criterio califique los procedimientos de Tránsito desarrollados por los ACT.

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
Muy Satisfactorio	4	33,33%
Satisfactorio	5	41,67%
Aceptable	2	16,67%
Regular	1	8,33%
Malo	0	0,00%
Total	12	100,00%

Figura 63

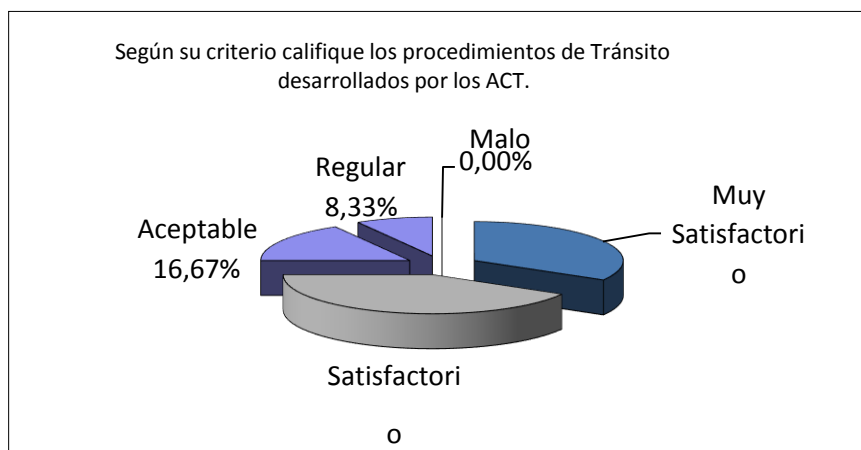


Tabla 64

3. ¿Existen problemas de Movilidad en su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	12	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	12	100,00%

Figura 64

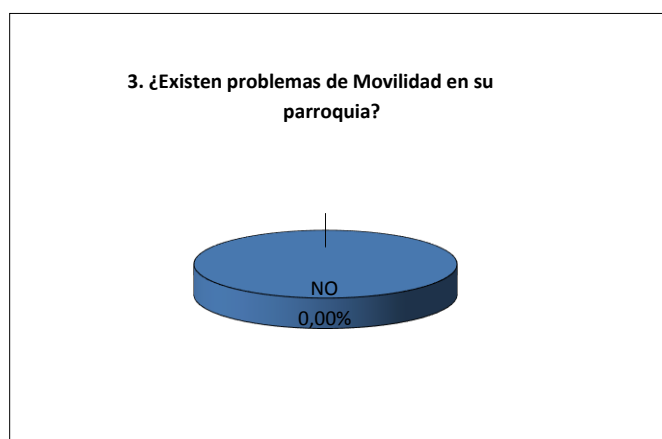
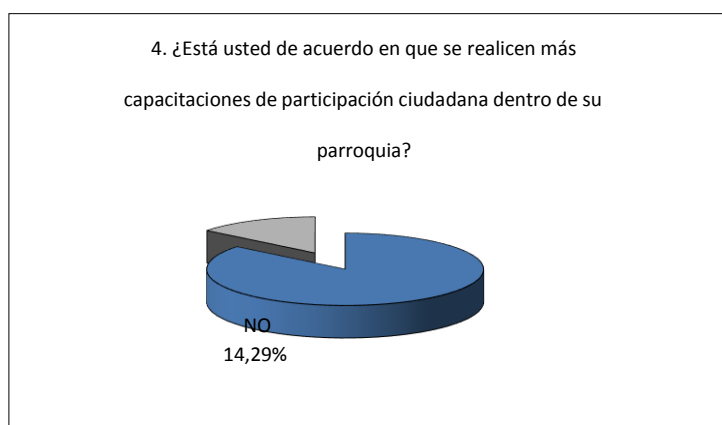


Tabla 65

4. ¿Está usted de acuerdo en que se realicen más capacitaciones de participación ciudadana dentro de su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	12	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	12	100,00%

Figura 65



Cuadro Explicativo

Problemas principales	Posibles soluciones	Requerimientos
Irrespeto a señales de tránsito	Realizar mayor control en Centro Parroquial y alrededores.	Dotación de material didáctico, más personal de ACTs.
Falta de conocimiento de infracciones de tránsito	Realizar más talleres de capacitación	Mayor número de agentes en el Área de Educación Vial

Más opciones de transporte mixto (objetos y personas) en la zona	Brindar colaboración a los moradores con medios de transporte locales	Estudio de caso para validar la autorización de títulos habilitantes a conductores de transporte mixto en la zona
Falta de control de agentes	Ubicar más agentes en el perímetro	Mayor número de ACT's
Vías en mal estado	Levantar los comunicados a los entes competentes	Realizar un estudio de caso para determinar el estado de las vías

27.17 Ricaurte

El taller de capacitación socializó con el Abogado Paúl Ávila, presidente del GAD parroquia con fecha 20 de enero de 2021, comunicando los objetivos del proyecto y que los mismos sean comunicados a los respectivos líderes comunitarios para que se pueda agendar el evento en una fecha acorde para todos los beneficiarios. Se debe mencionar que en primera instancia hubo ciertas complicaciones con temas de temor a contagio de COVID 19 y la movilización por parte de los líderes comunitarios de las 40 comunidades, el primer taller se dicta de manera virtual con fecha 25 de febrero de 2021.

La capacitación virtual contó con 20 participantes, entre ellos el presidente del GAD, y un vocal, personal administrativo y transportistas, los talleres se dieron con baja participación de los presentes de los cuales no llenaron las encuestas virtuales. Esta capacitación contó con la participación del Dr. Esteban Molina, quien informó características del transporte comercial y particular en relación a títulos habilitantes.

En segunda ocasión se dio el taller de capacitación con personal administrativo y líderes comunitarios, contando con 12 personas, de los cuales 7 llenaron las encuestas de manera anónima y voluntaria que aseguró de cierta forma la sinceridad de los encuestados. Los resultados son los siguientes:

Tabla 66

1. ¿Cree usted que este taller de capacitación le ha servido para entender de mejor manera el trabajo realizado por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	7	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	7	100,00%

Figura 66

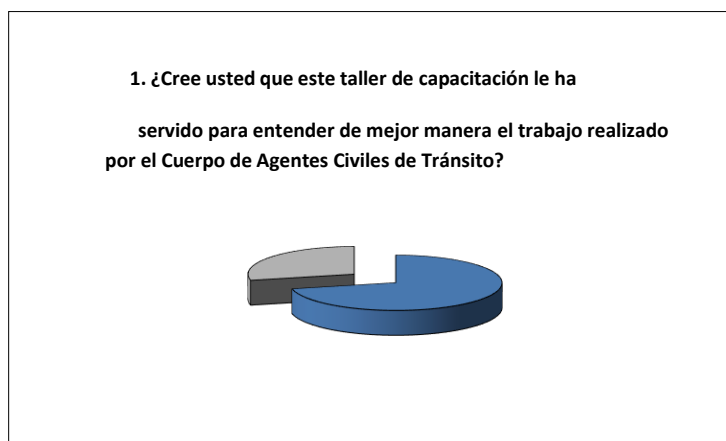


Tabla 67

2. Según su criterio califique los procedimientos de Tránsito desarrollados por los ACT.

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
Muy Satisfactorio	2	28,57%
Satisfactorio	3	42,86%
Aceptable	1	14,29%
Regular	1	14,29%
Malo	0	0,00%
Total	7	100,00%

Figura 67

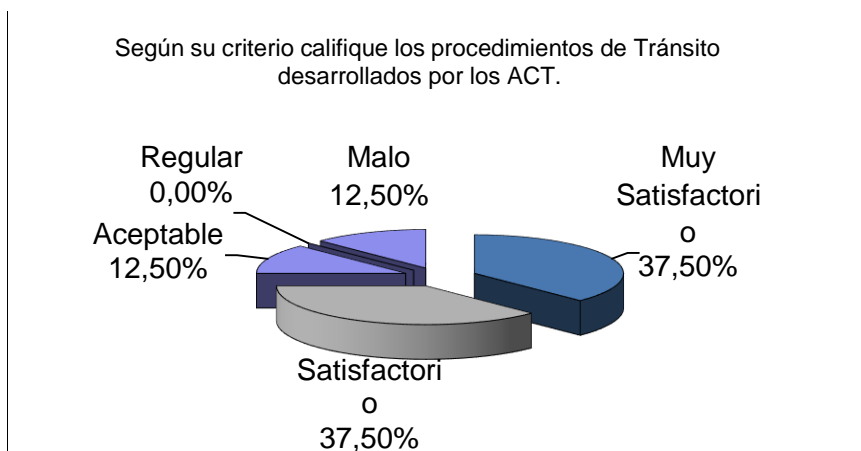


Tabla 68

3. ¿Existen problemas de Movilidad en su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	7	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	7	100,00%

Figura 68

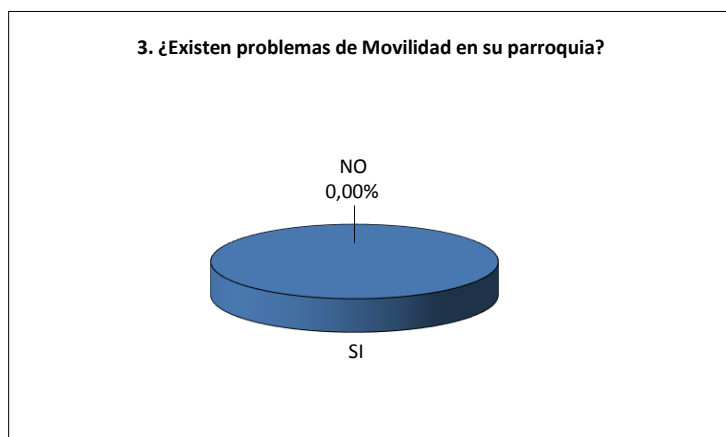
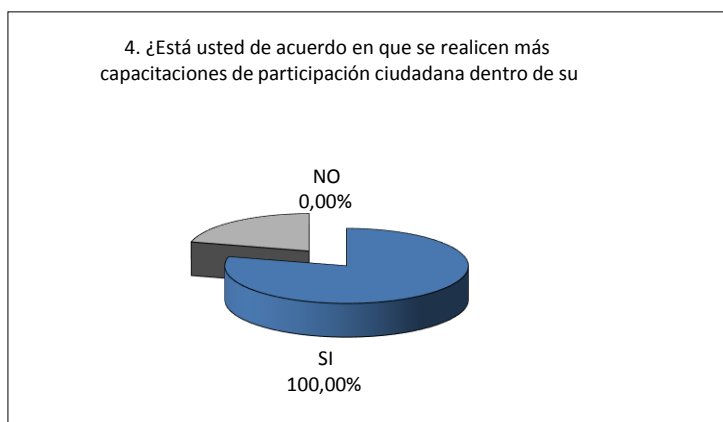


Tabla 69

4. ¿Está usted de acuerdo en que se realicen más capacitaciones de participación ciudadana dentro de su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	7	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	7	100,00%

Figura 69



Cuadro Explicativo

Problemas principales	Posibles soluciones	Requerimientos
Irrespeto a señales de tránsito	Realizar mayor control en Centro Parroquial y alrededores.	Dotación de material didáctico, más personal de ACTs.
Falta de señalización vertical y rehabilitación de señal horizontal en	Coordinar con Área de Señalética para la colocación de la rotulación en los lugares de mayor afluencia.	Realizar un estudio de caso con el Área de Señalética

UCUENCA

Plaza		
Falta de conocimiento de infracciones de tránsito	Realizar más talleres de capacitación	Mayor número de agentes en el Área de Educación Vial
Más opciones de transporte mixto (objetos y personas) en la zona	Brindar colaboración a los moradores con medios de transporte locales	Estudio de caso para validar la autorización de títulos habilitantes a conductores de transporte mixto en la zona
Transportistas informales	Ubicar más agentes en el perímetro	Mayor número de ACT's
Vías en mal estado	Levantar los comunicados a los entes competentes	Realizar un estudio de caso para determinar el estado de las vías

27.18 Santa Ana

Se socializaron los temas de seguridad vial y procedimientos de tránsito con los dirigentes del GAD parroquial el 16 de diciembre de 2020, con el Ingeniero Manuel Matute, presidente del GAD con quien se realizó la convocatoria a los representantes o líderes comunitarios de las 21 comunidades, de los cuales se derivó la primera capacitación dada en la Casa Comunal de la parroquia, en la que se contó con 42 participantes aproximadamente el 21 de febrero de 2021.

Ante la necesidad de conocer más sobre movilidad y transporte terrestre por parte de la comunidad Ingapirca, se realizó una nueva capacitación, en impartir dichos conocimientos y crear espacios de comunicacionales, en donde se contó con la participación de 20 ciudadanos. El evento se dio el 20 de marzo de 2021 en la Casa Comunal de la comunidad.

Cabe recalcar que la dinámica del taller agradó a los presentes, creando un ambiente agradable de participación activa. De los participantes de los dos talleres se obtuvo 7 encuestas realizadas de manera voluntaria y anónima, dando los siguientes resultados:

Tabla 70

1. ¿Cree usted que este taller de capacitación le ha servido para entender de mejor manera el trabajo realizado por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	7	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	7	100,00%

Figura

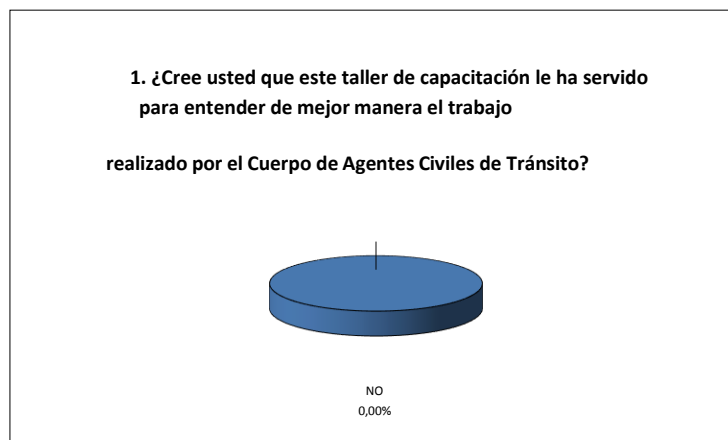


Tabla 71

2. Según su criterio califique los procedimientos de Tránsito desarrollados por los ACT.

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
Muy Satisfactorio	2	28,57%
Satisfactorio	3	42,86%
Aceptable	1	14,29%
Regular	1	14,29%
Malo	0	0,00%
Total	7	100,00%

Figura

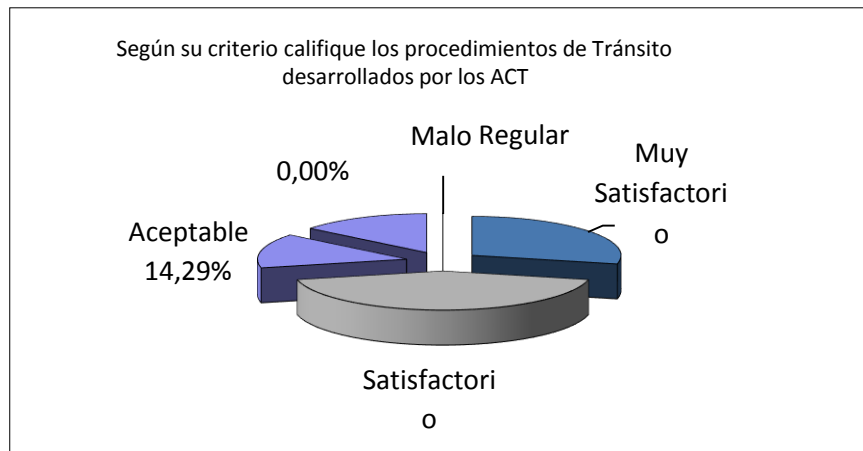


Tabla 72

3. ¿Existen problemas de Movilidad en su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	8	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	8	100,00%

Figura 72

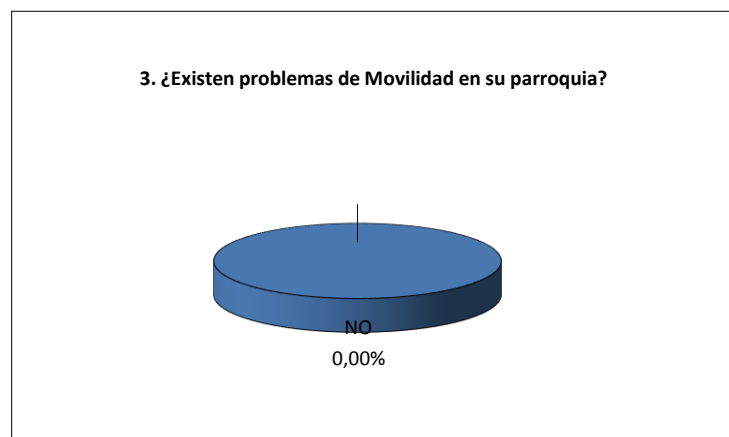
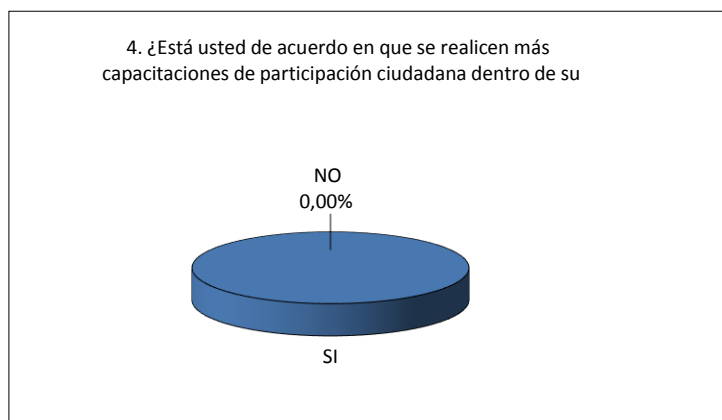


Tabla 73

4. ¿Está usted de acuerdo en que se realicen más capacitaciones de participación ciudadana dentro de su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	8	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	8	100,00%

Figura 73



Cuadro Explicativo

Problemas principales	Posibles soluciones	Requerimientos
Irrespeto a señales de tránsito.	Realizar mayor control en Centro Parroquial y alrededores.	Dotación de material didáctico, más personal de ACTs.
Falta de señalización horizontal y vertical En la vía principal sector entrada a Ingapirca	Realizar un estudio con DGM y departamento de señalización en sector Mirador de Turi	Realizar un estudio de caso verificando cuáles son los problemas
Exceso de velocidad en la vía en cuesta que lleva a El Valle	Realizar frecuentes operativos de control de velocidad	Mayor número de ACT's

27.19 Llacao

En un primer acercamiento a la parroquia se socializaron los temas de seguridad vial y procedimiento de tránsito con el Sr. Wilson Culcay, presidente del GAD y sus vocales con fecha 13 de diciembre de 2020, con quienes se realizó la convocatoria a los representantes o líderes comunitarios de las 25 comunidades, de los cuales obtuvimos 14 participantes aproximadamente en el taller realizado el 14 de marzo de 2021 en la Sala de reuniones de la parroquia.

Los líderes comunitarios manifestaron su deseo de colaborar con los operativos realizados por parte de la EMOV EP, de igual manera con el compromiso de realizar ciclo paseos que comprometan a los grupos ciclistas Cuenca para así potenciar por medio del turismo, la economía local. De los presentes 6 llenaron las encuestas de manera anónima y voluntaria arrojando los siguientes resultados:

Tabla 74

1. ¿Cree usted que este taller de capacitación le ha servido para entender de mejor manera el trabajo realizado por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	4	66,67%
NO	2	33,33%
TOTAL	6	100,00%

Figura 74

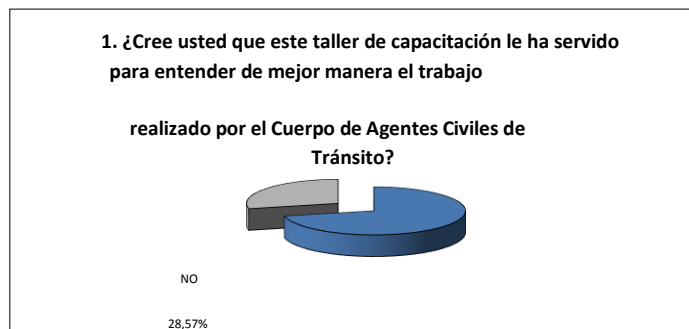


Tabla 75

2. Según su criterio califique los procedimientos de Tránsito desarrollados por los ACT.

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
Muy Satisfactorio	3	50,00%
Satisfactorio	2	33,33%
Aceptable	1	16,67%
Regular	0	0,00%
Malo	0	0,00%
Total	6	100,00%

Figura 75

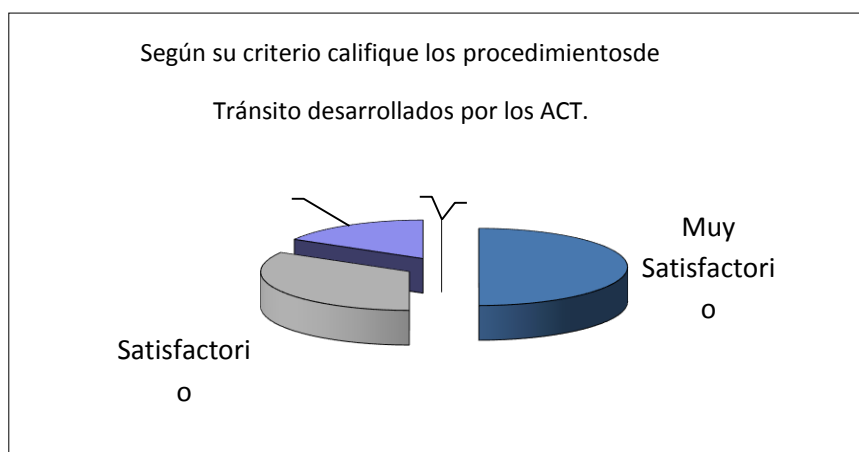


Tabla 76

3. ¿Existen problemas de Movilidad en su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	6	100,00%
NO	0	0,00%
TOTAL	6	100,00%

Figura 76

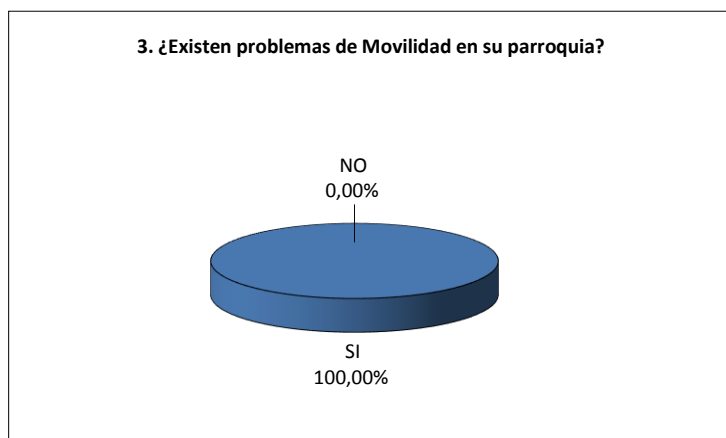
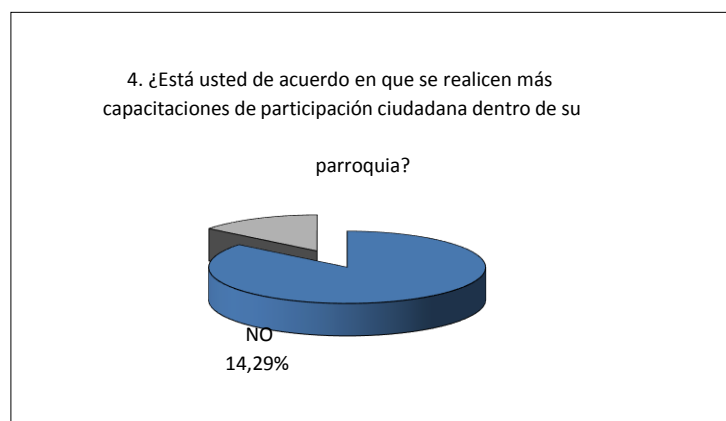


Tabla 77

4. ¿Está usted de acuerdo en que se realicen más capacitaciones de participación ciudadana dentro de su parroquia?

Alternativas	# Encuestas	% Respuestas
SI	6	85,71%
NO	1	14,29%
TOTAL	7	100,00%

Figura 77



Cuadro Explicativo

Problemas principales	Posibles soluciones	Requerimientos
Irrespeto a señales de tránsito	Realizar mayor control en Centro Parroquial y alrededores.	Dotación de material didáctico, más personal de ACTs.
Falta de control de agentes	Ubicar más agentes en el perímetro	Mayor número de ACT's
Vías en mal estado	Levantar los comunicados a los entes competentes	Realizar un estudio de caso para determinar el estado de las vías

27.20 Tarqui

Se tomó contacto en primera instancia con el vocal del GAD el Ingeniero César Ramos con fecha capacitación se dio con fecha 12 de noviembre de 2020 comunicando los objetivos del proyecto y que los mismos sean comunicados a los respectivos líderes comunitarios para que se pueda agendar el evento en una fecha acorde para todos los beneficiarios, según indicaron los representantes del GAD los líderes comunitarios se encontraban con varias actividades y que ellos nos confirmarían la fecha en la que se realizaría el taller presencial. De igual manera, no pudimos tomar contacto con el Teniente Político ya que no se encontraba nadie en el lugar.

Cabe recalcar que se insistió varias veces vía telefónica al señor presidente del GAD y a sus vocales, sin obtener ninguna respuesta. En vista del sucedido con la secretaria del Área nuevamente hacia Tarqui para realizar la socialización de los talleres de capacitación con fecha 10 de diciembre de 2020, pactando una capacitación virtual por medio de la plataforma ZOOM con fecha 16 de diciembre de 2021 con 18 participantes.

Es importante mencionar que, según ciertos moradores del sector, funcionarios del GAD parroquial tienen una negativa de realizar las capacitaciones ya que cuentan con empleados realizando transporte informal en la zona.

Los presentes en la capacitación no realizaron la encuesta virtual, y ante los devanes experimentados no se insistió en la realización de más talleres de capacitación. Sin embargo, se recolectó información sobre los posibles problemas que aquejan a la parroquia por parte de los presentes, entre ellos funcionarios del GAD, líderes comunitarios y transportistas. A continuación, el cuadro explicativo:

Problemas principales	Posibles soluciones	Requerimientos
Irrespeto a señales de tránsito por conductores de motocicletas	Realizar mayor control en Centro Parroquial y alrededores.	Dotación de material didáctico, más personal de ACTs.
Falta de control de agentes	Ubicar más agentes en el perímetro	Mayor número de ACT's
Vías en mal estado	Levantar los comunicados a los entes competentes	Realizar un estudio de caso para determinar el estado de las vías

27.21 Baños

La socialización del taller de capacitación se dio con la Sra. Esthela Loja secretaria del GAD parroquial con fecha 11 de noviembre de 2021, comunicando los objetivos del proyecto y que los mismos sean comunicados a los respectivos líderes comunitarios para que se pueda agendar el evento en una fecha acorde para todos los beneficiarios. La primera capacitación se realizó de manera presencial el 30 de octubre de 2020 en el Salón de Eventos del Gad Parroquial, con la participación de 8 personas entre ellos el presidente del GAD Economista Luis Ayala.

La segunda capacitación fue de manera virtual por medio de la plataforma Facebook, se dio una presentación en vivo donde se realizó una charla sobre normativas de tránsito y procedimientos de Agentes Civiles de Tránsito en el programa denominado “La Chirimia”. contó con un aproximado de 200 espectadores, así mismo se realizó un sorteo de souvenirs para quienes respondan de manera correcta temas de sanciones a quienes desobedezcan las señales de tránsito.

A su vez se organizó un foro virtual en conversación sobre temas relacionados a movilidad y el marco legal vigente en la escuela de choferes profesionales de Baños, contando con la participación de uno de los docentes y también Juez de los Tribunales de Justicia del Azuay, El Doctor William Sangolquí. El evento se dio el 3 de diciembre de 2020.

Cabe recalcar que en ninguna de los dos eventos se llenaron las encuestas por parte de los presentes, sin embargo, se recolectó información sobre problemas de movilidad por parte de los presentes en los 3 eventos de capacitación, a continuación, se explica en el siguiente cuadro:

Problemas principales	Posibles soluciones	Requerimientos
Irrespeto a señales de tránsito	Realizar mayor control en Centro Parroquial y alrededores.	Dotación de material didáctico, más personal de ACTs.
Falta de señalización vertical y rehabilitación de señal horizontal en Plaza Central y Sector cuatro esquinas de Baños	Coordinar con Área de Señalética para la colocación de la rotulación en los lugares de mayor afluencia.	Realizar un estudio de caso con el Área de Señalética
Vías en mal estado en el sector minas	Levantar los comunicados a los entes competentes	Realizar un estudio de caso para determinar el estado de las vías

27.22 Conclusiones

Como se puede evidenciar en los resultados de las encuestas, alrededor del 90% de los ciudadanos participantes de los talleres, desean que se dé continuidad a este proceso de capacitación y participación. Se sigue replicando en la actualidad este modelo en varios espacios bajo petición de los GAD's parroquiales.

De igual forma se debe tener presente que 2020 y parte del 2021 han sido considerados años "atípicos", tomando en cuenta la pandemia que da raíz a restricciones vehiculares, toque de queda y demás movilizaciones de cierta forma imprevistas, que se han suscitado en el transcurso de este proyecto.

Aún así, se han obtenido las estadísticas por parte del Área de Planificación correspondiente a infracciones de tránsito año 2020 y 2021, con una fortaleza que creo necesaria añadir por dos razones: la primera es realizar un análisis global sobre el impacto de este proyecto a nivel de ciudad, y la segunda es dar pie a la continuidad y aplicación de este modelo o trabajos futuros dedicados a la ciudadanía y sus necesidades. A continuación, el siguiente cuadro comparativo (Gráfico 7)

Gráfico 7

2020	
PARROQUIA	TOTAL
BAÑOS	134
BELLAVISTA	661
CAÑARIBAMBA	98
CHAUCHA	1
CHECA	19
CHIQUINTAD	11
CUMBE	15
EL BATÁN	7702
EL SAGRARIO	3074
EL VALLE	317
EL VECINO	4224
GIL RAMIREZ DÁVALOS	746
HERMANO MIGUEL	653
HUAYNA CAPAC	254
LLACAO	24
MACHANGARA	596
MOLLETURO	2
MONAY	299
NULTI	56
OCTAVIO CORDERO	6
PACCHA	50
QUINGEO	8
RICAUURTE	323
SAN BLAS	1176
SAN JOAQUIN	82
SAN SEBASTIAN	917
SANTA ANA	39
SAYAUSI	89
SIDCAY	7
SININCAY	79
SUCRE	1105
TARQUI	44
TOTORACOCHA	1680
TURI	61
YANUNCAY	4315
TOTAL GENERAL	28868

2021	
PARROQUIA	TOTAL
BAÑOS	197
BELLAVISTA	594
CAÑARIBAMBA	139
CHECA	51
CHIQUINTAD	64
CUMBE	34
EL BATÁN	4482
EL SAGRARIO	2364
EL VALLE	245
EL VECINO	2123
GIL RAMIREZ DÁVALOS	1040
HERMANO MIGUEL	920
HUAYNA CAPAC	317
LLACAO	99
MACHANGARA	7032
MONAY	362
NULTI	66
OCTAVIO CORDERO	16
PACCHA	52
QUINGEO	2
RICAUURTE	301
SAN BLAS	1781
SAN JOAQUIN	114
SAN SEBASTIAN	16129
SANTA ANA	61
SAYAUSI	168
SIDCAY	39
SININCAY	93
SUCRE	1231
TARQUI	84
TOTORACOCHA	16124
TURI	421
VICTORIA DEL PORTETE	32
YANUNCAY	19347
TOTAL GENERAL	76129

Como se puede apreciar en el cuadro, existe un aumento en el número de infracciones cometidas, tanto en parroquias rurales como urbanas, sin embargo, esto podría haber originado, tomando en cuenta dos factores, el aumento de controles previsto en la planificación posterior a la capacitación, el confinamiento fue mucho menor en 2021, ya que más bien hubo una tendencia por parte de gobierno local y nacional a reactivar a la economía, que por supuesto va enlazada de manera directa con el transporte.

De la misma manera se tiene el cuadro comparativo basado en el número de siniestros ocurridos en las parroquias en las que se accionó el proyecto (Gráfico 8 y 9), en donde se debe considerar las particularidades de cada año manifestadas anteriormente.

Gráfico 8

AÑO 2020												
PARROQUIAS	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
BAÑOS	1										1	1
CHECA			1									
CUMBE							1	1		1		
EL VALLE	3	4		2	2		1		1		1	2
LLACAO								1				
MOLLETURO			1							1	1	1
MULTI			1					1				
PACCHA	1	1						1				1
QUINGEO		1	1									
RICAURTE	2	2			2	1	1				1	2
SAN JOAQUIN		2					2		1		1	1
SANTA ANA		1		1			1		1			
SAYAUSI	1				1				2	2		
SIDCAY							1		1			
SININCAY	2								1	1		
TARQUI	2				1	1		1	2			
TURI	1						1		1	1	1	
VICTORIA DEL PORTETE			1						1			
TOTAL	13	11	5	3	6	2	8	5	11	6	6	8

Gráfico 9

AÑO 2021											
PARROQUIAS	EN	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV
BAÑOS	1	2	1		1			1			1
CHIQUINTAD				1				1			
CUMBE					1						
EL VALLE			2	1	1	1	1			1	2
MOLLETURO			1			1				1	
PACCHA			1				1				
RICAURTE	1		1	1				1	1	3	1
SAN JOAQUIN	1			1							
SANTA ANA	1					1					1
SAYAUSI			3		2						
SININCAY	1						1			1	
TARQUI				1	1				1		
TURI			3								1
VICTORIA DEL PORTETE					1						
TOTAL	5	2	12	5	7	3	3	3	2	6	6

Como se puede apreciar en el gráfico 9, existe una clara disminución en el número de accidentes de tránsito correspondientes a siniestros, lo que coherentemente corresponde con el cuadro que le antecede que muestra las infracciones de tránsito suscitadas en Cuenca (gráfico 7). Esto se traduce también como un indicador positivo, nos dice que el proyecto creó un impacto y cumple con los objetivos planteados.

27.23 Cronograma del emprendimiento

N °	Actividad						
		1	2	3	4	5	6
1	Elaboración del diseño de investigación	X	X				
2	Aprobación		X	X	X		
3	Investigación bibliográfica			X	X		
4	Organización de las capacitaciones			X	X		
5	Ejecución de capacitaciones			X	X		
6	Elaboración del desarrollo de la tesis				X		
7	Elaboración de informes				X	X	
8	Elaboración de conclusiones				X	X	
9	Presentación de proyecto					X	X

28. Conclusión General

Existieron varias complicaciones en el transcurso de este proyecto, uno de los más significativos fue la movilización, debido a la distancia que existe en las comunidades de algunas parroquias como Chaucha, Molleturo y Chiquintad; sin embargo, se pudo conseguir el objetivo principal que es implementar un espacio de capacitación y participación que mejore la relación entre la empresa EMOV EP y la

ciudadanía cuencana, ya que, como se puede observar en los cuadros explicativos basados en las encuestas, la ciudadanía está de acuerdo y solicita establecer este proyecto como un modelo de trabajo para palpar de cerca la realidad de las comunidades, muchas de ellas de escasos recursos.

Cabe recalcar que este proyecto propone un modelo de cambio en relaciones no solamente de la ciudadanía hacia los servidores públicos de la EMOV EP, sino también un compromiso basado en el respeto entre pares, trabajando de manera conjunta por el beneficio de la movilidad, entendiendo a ésta como un medio principal para el desarrollo social y económico de las parroquias rurales, que como se expuso, forman un eje principal de desarrollo abasteciendo de alimentos a los ciudadanos cuencanos y en ciertos casos a demás pobladores de provincias aledañas.

Otro de los aspectos fundamentales que se logró con estos espacios efectuados, a manera de talleres, es de recabar la información necesario para que se realice un trabajo de control priorizando a los grupos vulnerables y a su vez ayudando a la toma de consciencia por parte de los pobladores para cambiar el pensamiento que un gran porcentaje lo acogía: “No pasa nada, campo no más es”, y decidir cuidarse juntos utilizando los medios de seguridad para el transporte, respetando derechos preferentes a los actores viales sensibles y recuperando los espacios que corresponden por derecho a los peatones y biciusuarios.

Es destacable la labor realizada en estos espacios, porque también motivan a los demás organismos a trabajar con la ciudadanía codo a codo, ya que esta iniciativa de fomentar la educación vial, ha sobrepasado el esquema local y se ha vuelto un compromiso social de todos, con reformas a la ley, con ordenanzas incluyentes a los medios de transporte alternativos y con una acogida cada vez más grande por parte de la ciudadanía.

Se reconoce también a este, como el inicio de un trabajo arduo y minucioso en compromiso con la ciudadanía, recordando que la movilidad, el transporte terrestre, el

tráfico y cada acto que se realice sobre las vías son temas que nos involucran a todos, mediante los cuales se va creando una cultura de movilidad.

Finalmente, este proyecto deja abierta la posibilidad de una mejor comunicación en redes sociales, potenciando y promocionando los talleres para fomentar la participación de las demás regiones, explotando el potencial de nuevos líderes comunitarios que han ido apareciendo en el transcurso de estos espacios y pasarles la consigna de un transporte responsable, sustentable y amigable con el medio ambiente.

29. Recomendaciones

Se debe tomar en consideración para quienes estén interesados en acoger este modelo de trabajo con la ciudadanía, llevar siempre la consigna de comunicación en igualdad de condiciones, sin bien es cierto que se comparten conocimientos de los cuales tal vez son ajenos, se tiene que tomar en cuenta que también se comparte la necesidad conocer la realidad de las comunidades, y tomar siempre en cuenta el aspecto humano ya que ninguna ley u ordenamiento puede estar por encima de las necesidades de los ciudadanos.

Sin embargo, no se puede dejar de lado el control ya que todo trabajo lleva un compromiso de ambas partes, realizar controles en comunicación constante con los GAD's o Tenencias Políticas para que la ciudadanía conozca las actividades a realizarse.

En el transcurso del proyecto se pudieron observar varias irregularidades con los organismos de control competentes en ciertas partes de los territorios rurales, al punto de llegar a escuchar frases como: "Aquí se paga unos 10 dólares y no nos hacen la sanción", "nosotros aquí solucionamos entre nosotros mismos, no necesitamos de nadie". Transformar ese pensamiento y modo de actuar es una tarea compleja que muchas veces no se logra de la manera esperada, sin embargo, se debe entender el papel de mediador, capacitador y no una persona que sea parte del problema, ser responsable con lo que se diga y lo que se haga.

UCUENCA

Evitar siempre confrontaciones en los espacios de participación y llegar a acuerdo mutuo entre el respeto y la labor que se debe realizar comprendiendo que es por el bien de la comunidad y que todo problema requiere una solución que conlleva un compromiso, renunciar a una parte de mi libertad, para asegurar el derecho de las demás personas a poderse movilizar libre y responsablemente.

30. Bibliografía:

Agencia Nacional Tránsito. (2008). *Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial*. Montecristi .

Mizaraji, M. (2020). Las problemáticas comunicacionales de los emprendimientos dinámicos de base tecnológica. *Inmediaciones de la Comunicación*, 115-138.

Algora-Buenafé, Alfonso Francisco, & Russo-Puga, Marcel, & Suasnavas-Bermúdez, Pablo Roberto, & Merino-Salazar, Pamela, & Gómez-García, Antonio Ramón (2017). Tendencias de los accidentes de tránsito en Ecuador: 2000-2015. *Revista Gerencia y Políticas de Salud*, 16(33), 52-58. <https://www.redalyc.org/pdf/545/54553416004.pdf>

Barbas Coslado, Ángel (2012). Educomunicación: desarrollo, enfoques y desafíos en un mundo interconectado. *Foro de Educación*, 10(14),157-175. <https://www.redalyc.org/pdf/4475/447544618012.pdf>

Calvache Mora, Carlos Alberto (2015). Perspectiva sistémica de la comunicación humana y sus desórdenes. *Revista Ciencias de la Salud*, 13(3),327-329. <https://www.redalyc.org/pdf/562/56242524001.pdf>

Chiappe Laverde, Andrés, & Arias Vallejo, Vivian (2016). La Educomunicación en entornos digitales: un análisis desde los intercambios de información. *Opción*, 32(7),461-479. <https://www.redalyc.org/pdf/310/31048480028.pdf>

José Gómez, Fedor Simón (2016). La Comunicación. *Salus*, 20(3),5-6. <https://www.redalyc.org/pdf/3759/375949531002.pdf>.

Fort, Ricardo (2019), "Infraestructura rural mínima para prosperar", 2030 - Alimentación, agricultura y desarrollo rural en América Latina y el Caribe, No. 21, Santiago de Chile, FAO.

Granda, (2018). <http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/13065/1/ECUACS-2018-COS-DE00021.pdf>

Merino Navarro, Ilicch, Guerra Rubio, Luisa María, & Portal Moreno, Raíza. (2019). La Educomunicación: una ruta imprescindible para enfrentar los desastres

http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S2411-99702019000300069

Mizraji Berta, María José. (2020). Las problemáticas comunicacionales de los emprendimientos dinámicos de base tecnológica. *Inmediaciones de la Comunicación*, 15(2), 115-138. <https://dx.doi.org/10.18861/ic.2020.15.2.3021>

Mohieldin, M., & Vandycke, N. (2017). Movilidad sostenible para el siglo XXI. Banco Mundial. P. 23. <https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2017/07/10/sustainable-mobility-for-the-21st-century>.

Narváez-Montoya, Ancízar. (2019). Comunicación educativa, educomunicación y educación mediática: una propuesta de investigación y formación desde un enfoque culturalista. *Palabra Clave*, 22(3), e22311. <https://doi.org/10.5294/pacla.2019.22.3.11>

Peña Acuña, Beatriz, & del Henar Sánchez Cobarro, Paloma, & Fdez. de Bobadilla, Gonzalo Wandosell (2015). Estrategias inteligentes de comunicación interna y gestión empresarial. *Opción*, 31(3), 944-966. <https://www.redalyc.org/pdf/310/31045567050.pdf>.

Ramírez Hernández, V. (2014). EVOLUCIÓN DE LAS TEORÍAS DE EXPLOTACIÓN DE RECURSOS NATURALES: HACIA LA CREACIÓN DE UNA NUEVA ÉTICA MUNDIAL 1. P 112.

Shobeiri, Najmeh (2016). Comunicación y educación: Nuevos escenarios en la sociedad del conocimiento. *Opción*, 32(12), 661-685. <https://www.redalyc.org/pdf/310/31048903031.pdf>

Torres Lima, Héctor Jesús (2017). La educomunicación y el diseño instruccional. *Razón y Palabra*, 21(98), 22-31. <https://www.redalyc.org/pdf/1995/199553113003.pdf>

Tur-Viñes, Victoria, & Monserrat-Gauchi, Juan (2014). El plan estratégico de comunicación. Estructura y funciones. *Razón y Palabra*, (88). <https://www.redalyc.org/pdf/1995/199532731046.pdf>

Valverde Rojas, Marjorie (2009). La comunicación pedagógica: elemento transformador de la práctica educativa. *Revista Electrónica "Actualidades Investigativas en Educación"*, 9(2),1-18. <https://www.redalyc.org/pdf/447/44713058013.pdf>

Villegas Zamora, Diego Alonso. (2019). La importancia de la estadística aplicada para la toma de decisiones en Marketing. *Revista Investigación y Negocios*, 12(20), 31-44. http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2521-27372019000200004

Vinelli Orozco, S. S. (2015). Propuesta de una campaña piloto de: educomunicación y relaciones públicas dirigidas a la ciudadanía quiteña para el correcto uso y cuidado del transporte público ecovía-E.P.M.T.P.Q (Tesis de pregrado). Universidad de las Américas, Quito.

Viteri, W., y Tite, V. (2017). La educomunicación y la participación ciudadanía de los jóvenes en la Parroquia Urbana Pelileo Grande. (tesis de pregrado). Universidad Técnica de Ambato. M. (2011). *Comunicación Empresarial*. Colombia : Edit. ECOE.

Robbins, S. y Judge, T. (2009). *Comportamiento Organizacional*. México : Edit. Prentice Hall.

Organización Mundial de la Salud (OMS) (2021). Tránsito. <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/urban-heat>

