



UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO
VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN,
VINCULACIÓN Y POSGRADO DIRECCIÓN DE POSGRADO

TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL GRADO DE MAGISTER EN
DESARROLLO LOCAL, MENCIÓN: PLANIFICACIÓN, DESARROLLO Y
ORDENAMIENTO TERRITORIAL

TEMA:

Evaluación de la política pública en el manejo de la pandemia por Covid 19 respecto al desarrollo de la movilidad territorial en el cantón Riobamba.

AUTOR:

Sampedro Vásquez, Juan Xavier

TUTOR:

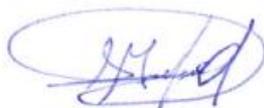
ING. Alexis Omar Martínez Espinoza MSc.

Riobamba, Ecuador. 2024

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

Riobamba, 2 de diciembre de 2024

En calidad de tutor del trabajo de investigación “**EVALUACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA EN EL MANEJO DE LA PANDEMIA POR COVID 19 RESPECTO AL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD TERRITORIAL EN EL CANTÓN RIOBAMBA**”. Desarrollado por el Ing. Juan Xavier Sampedro Vásquez; previo a la obtención del grado de Magister en Desarrollo Local, certifico que el mismo ha sido dirigido y supervisado de manera constante por mi persona; encontrándose apto para realizar su presentación y defensa correspondiente.



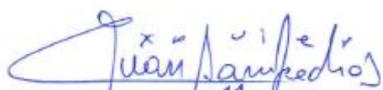
Mgs. Ing. Alexis Omar Martínez Espinoza

TUTOR DE INVESTIGACIÓN

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS

La responsabilidad de los criterios de este estudio de investigación corresponde exclusivamente a Juan Xavier Sampedro Vásconez, con cédula de identidad número 060343859-9; y al Mgs. Ing. Alexis O. Martínez E. en calidad de director de tesis. La utilidad que se dé por parte de la Universidad Nacional de Chimborazo se constituye como patrimonio intelectual.

Riobamba, 2 de diciembre de 2024



Ing. Juan Xavier Sampedro Vásconez.

Cédula de ciudadanía 060343859-9

Número de teléfono celular 0984136879

Correo electrónico xaviersampedrov@yahoo.es

AGRADECIMIENTO

Expreso mi gratitud a Dios, por haberme otorgado una familia maravillosa, que han confiado en mí.

Gracias al constante apoyo de mi madre, a mi padre que me mira desde el cielo, a mi abuelito Amado Vásconez y abuelita Mariana que me mira desde el cielo, que me acompañan en cada paso y son mi ejemplo de vida, a mi hermana y Adriancito que entre risas y sorpresas dan alegría .

A mi tutor, Alexis Martínez pieza fundamental para concluir mis estudios, y alcanzar este logro académico como estudiante a su dirección, tiempo y a sus sabios conocimientos en la materia.

JUAN XAVIER SAMPEDRO VÁSCONEZ

DEDICATORIA

El presente trabajo lo dedico a mis padres, John Sampedro y Marcia Vásquez, por su amor incondicional, apoyo constante y sacrificios que me han sido mi mayor motivación y su ejemplo, mi guía.

A mi Abuelito Amado Vásquez, por sus enseñanzas y su sabiduría, su legado de esfuerzo y dedicación vive en cada paso que doy. Gracias por ser una fuente de inspiración en mi vida.

Con todo mi amor y gratitud.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR.....	II
DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS	III
AGRADECIMIENTO	IV
DEDICATORIA.....	V
ÍNDICE DE CONTENIDOS.....	VI
ÍNDICE DE TABLAS	IX
ÍNDICES DE GRÁFICAS	X
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES	XI
RESUMEN.....	1
ABSTRACT	2
INTRODUCCIÓN.....	3
1. CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	4
1.1. Situación Problemática	4
1.2. Problema General	4
1.3. Justificación	4
1.4. Objetivos.....	5
1.4.1. <i>Objetivo General</i>	5
1.4.2. <i>Objetivos Específicos</i>	5
2. CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO – ESTADO DEL ARTE	6
2.1. Antecedentes de la Investigación	6
Desarrollo Histórico.....	7
Evolución Demográfica	7
2.1.1. <i>Riobamba una Ciudad Planificada</i>	7
2.2. Ordenamiento Territorial (OT).....	9
2.2.1. <i>Planes de Ordenamiento Territorial</i>	9
2.2.2. <i>Los objetivos de una planificación territorial</i>	9
2.2.3. Fundamentos Constitucionales para la Planificación del Desarrollo.....	9
2.2.4. <i>Planificación territorial</i>	10
2.2.4.1. Análisis del modelo actual territorial.	10
2.2.4.2. Población.....	10
2.2.5. <i>Eje Riobamba Productiva – componente económico / productivo</i>	11
2.2.5.1. Eje Riobamba Productiva.....	11
2.3. Código Orgánico de Organización del territorio, Autonomía y Descentralización.....	12
2.4. Declaratoria de la pandemia en Ecuador.....	12
2.5. Servicio de transporte público.....	16

2.6. Casos sospechosos de la COVID-19 / Procedimiento de cómo actuar ante la presencia de actores educativos con síntomas de infecciones respiratoria.	17
3. CAPÍTULO III: METODOLOGÍA	18
3.1. Enfoque, diseño y tipo de investigación	18
3.2. Tipo de investigación.....	18
3.3. Población de estudio.....	18
3.4. Tamaño de la muestra.....	19
3.5. Técnicas de recolección de Datos.....	19
Fuentes Secundarias.....	19
Fuentes Primarias.....	19
4.1. Marco lógico.	21
4.2. Matriz de involucrados	21
4.3. Clasificación de Involucrados.	22
4.4. Matriz de Problemas.....	23
4.5. Árbol de Problemas	24
4.6. Árbol de objetivos	25
4.7. Matriz de análisis de alternativas	26
4.8. Matriz de análisis de las alternativas y análisis del impacto de los objetivos.	28
4.9. Selección de alternativas.....	29
5. CAPÍTULO V: RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	30
5.1. Resultados y Discusión.....	30
5.2. Unidades educativas, Institutos, Universidades y Politécnicas.	31
5.3. Zonas educativas	32
5.4. Entidades públicas, bancos, centros comerciales y mercados.	33
5.5. Rutas de los buses urbanos.....	34
5. CAPÍTULO V LINEAMIENTOS PROPOSITIVOS	36
5.1. Datos Informativos	36
5.1.1. Tema.....	36
5.1.2. <i>Institución ejecutora</i>	36
5.1.3. Beneficiarios	36
5.1.4. Ubicación	36
5.2. Antecedentes y justificación de la Propuesta.	36
5.3. Objetivos.....	37
5.3.1. Objetivo General	37
5.3.2. Objetivos Específicos	37
5.4. Objeto de Evaluación de las Políticas Públicas del Cantón Riobamba.....	37
5.5. Diferenciación del modelo de evaluación con otras herramientas	39
5.6. Principios de la evaluación	41

5.7. Evaluación E impacto.....	42
5.8. Fases de la evaluación	43
6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	44
6.1. Conclusiones	44
6.2. Recomendaciones	45
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	46
7. ANEXOS.....	48

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Distribución de la Población de Riobamba Según el Sexo.	10
Tabla 2. Distribución de los espacios públicos de Riobamba.....	11
Tabla 3. Distribución de las condiciones del estado vial del cantón Riobamba	11
Tabla 4. Organización Territorial.....	12
Tabla 5. Medidas de Excepción en el Ecuador	14
Tabla 6. Sistema del Objeto de evaluación de las políticas públicas	38
Tabla 7. Tipos de Evaluación.....	42
Tabla 8. Etapas de la Evaluación y cuestionamientos	43

ÍNDICES DE GRÁFICAS

Figura 1 Plano de Riobamba fines del siglo XX.....	6
Figura 2 Crecimiento de la mancha urbana Riobamba 2015	8

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Identificación de Unidades educativas Riobamba.	30
Ilustración 2: Unidades educativas de educación superior.	31
Ilustración 3: Zonificación de las unidades educativas de la ciudad de Riobamba.	32
Ilustración 4: Identificación de entidades públicas, bancos, centros comerciales.	33
Ilustración 5: Rutas de buses de la ciudad de Riobamba.	34
Ilustración 26: Dinámica de movilidad de la ciudad de Riobamba.	35
Ilustración 6: Ruta 1A del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.	48
Ilustración 7: Ruta 1B del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.	49
Ilustración 8: Ruta 2A del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.	50
Ilustración 9: Ruta 2B del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.	51
Ilustración 10: Ruta 3 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.	52
Ilustración 11: Ruta 4A del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.	53
Ilustración 12 Ruta 4B del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.	54
Ilustración 13: Ruta 5 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.	55
Ilustración 14: Ruta 6 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.	56
Ilustración 15: Ruta 7 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.	57
Ilustración 16: Ruta 8 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.	58
Ilustración 17: Ruta 9 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.	59
Ilustración 18: Ruta 10 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.	60
Ilustración 19: Ruta 11A del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.	61
Ilustración 20: Ruta 11B del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.	62
Ilustración 21: Ruta 12 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.	63
Ilustración 22: Ruta 13 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.	64
Ilustración 23: Ruta 14 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.	65
Ilustración 24: Ruta 15 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.	66
Ilustración 25: Ruta 16 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.	67

RESUMEN

El presente trabajo titulado “EVALUACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA EN EL MANEJO DE LA PANDEMIA POR COVID-19 RESPECTO AL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD TERRITORIAL EN EL CANTÓN RIOBAMBA” investiga cómo las medidas para controlar la propagación del virus han afectado los patrones de movilidad urbana y las dinámicas socioeconómicas locales. Este estudio es relevante, ya que ofrece una perspectiva crítica sobre la efectividad de estas políticas en un contexto de crisis sanitaria, permitiendo identificar las dinámicas socioeconómicas locales; El objetivo general es evaluar el impacto de las políticas públicas en la movilidad territorial durante la crisis sanitaria, con objetivos específicos que incluyen analizar datos cuantitativos sobre movilidad antes y después de las políticas, identificar áreas críticas y proponer recomendaciones para mejorar estrategias. Este enfoque busca entender no solo los efectos inmediatos, sino también contribuir al desarrollo sostenible del cantón. La metodología utilizó un enfoque mixto que combinó métodos cualitativos y cuantitativos. Se realizó una muestra de la población local para recoger datos sobre sus experiencias respecto a las políticas implementadas, además de un análisis exhaustivo de documentos oficiales y estadísticas sobre movilidad urbana. Esta combinación permite una visión holística del impacto de las políticas. Los resultados revelan que, aunque las políticas lograron una disminución inicial en la movilidad que ayudó a controlar el virus, también generaron efectos adversos significativos, como el aumento del desempleo y la reducción del acceso a servicios esenciales. Algunas medidas, como el fomento del uso de bicicletas y transporte alternativo, no han promovido la sostenibilidad del transporte urbano. Estos hallazgos subrayan la necesidad de equilibrar el control sanitario con el bienestar social. Las conclusiones indican que se deben acoger las políticas actuales para abordar deficiencias. Se recomienda un enfoque inclusivo que contemple las necesidades de todos los sectores y promueva una movilidad sostenible. Se destaca la importancia de establecer mecanismos de evaluación continua para adaptar las políticas públicas a futuras crisis. Este estudio aporta entendimiento al contexto real y ofrece un marco para futuras investigaciones sobre políticas públicas y movilidad urbana.

Palabras clave: Políticas públicas; COVID-19; Movilidad; Transporte

ABSTRACT

This study, titled "Evaluation of Public Policy in Managing the Covid-19 Pandemic Regarding the Development of Territorial Mobility in Riobamba Canton," investigates how policies aimed at controlling the spread of Covid-19 have influenced urban mobility patterns and local socioeconomic dynamics. It provides a critical evaluation of the effectiveness of these public health measures in the context of a health crisis, offering insights into the socioeconomic changes experienced by the local population. The primary objective is to assess the impact of these policies on territorial mobility during the pandemic. Specific aims include analyzing quantitative mobility data before and after the implementation of the policies, identifying key challenges, and proposing recommendations for improving future strategies. The study combines both qualitative and quantitative methodologies, utilizing a local population sample to gather data on residents' experiences with the implemented policies, along with a comprehensive analysis of official urban mobility documents and statistics. This mixed-methods approach provides a well-rounded view of the policies' effects. The findings reveal that, while the policies initially succeeded in reducing mobility and controlling the virus's spread, they also led to significant negative outcomes, such as rising unemployment and decreased access to essential services. Furthermore, initiatives promoting bicycle use and alternative transportation have not contributed to the long-term sustainability of urban transport. These results highlight the need for a more balanced approach, integrating health control with social and economic well-being. The study concludes that current policies require adjustment to address these shortcomings and recommends adopting an inclusive approach that meets the needs of all sectors while promoting sustainable mobility. Additionally, the research emphasizes the importance of establishing continuous evaluation mechanisms to ensure the adaptability of public policies for future crises. This study contributes valuable insights into the real-world impact of public policies on urban mobility and offers a framework for future research on this topic.

Keywords: Public policies; COVID-19; Mobility; Transport

Reviewed by

ADRIANA
XIMENA
CUNDAR
RUANO

Firmado digitalmente
por ADRIANA XIMENA
CUNDAR RUANO
Fecha: 2024.11.28
23:30:14 -05'00'

INTRODUCCIÓN

La ciudad de San Pedro de Riobamba, comúnmente conocida como Riobamba, es la cabecera cantonal de la provincia de Chimborazo. Según el censo de 2010, su población era de 146,324 habitantes, lo que la posiciona como la décima tercera ciudad más poblada del Ecuador. A lo largo de su historia, Riobamba ha experimentado diversos eventos que han enriquecido su legado, siendo reconocida como "La ciudad de las Primicias".

El 11 de marzo del 2020 el gobierno del Ecuador, decreta la emergencia sanitaria para enfrentar el covid -19, Esta decisión incluyó medidas como el aislamiento domiciliario, restricciones a eventos masivos, el fortalecimiento de bioseguridad para personas de salud, telemedicina, y los GAD'S adoptarán medidas de prevención en el transporte público.

La población chimboracense, ecuatoriana y mundial, ven el número de contagios de covid- 19 se incrementan a través, de los diferentes medios de comunicación, generando preocupación en la población, centros de salud, gobiernos etc. El tiempo ha pasado y el desarrollo de las actividades económicas, productivas, logísticas, académicas, alimentarias, sociales y recreacionales desde la movilidad, han cambiado en relación a como que se las conocían antes de la declaratoria de la pandemia, la falta de una política pública clara, por parte del gobierno de turno tanto a nivel de país como provincial, se ven afectados en el ordenamiento de la ciudad todo esto sumado al incremento de casos de contagios, aparecimiento de nuevas variables, relajamiento de la población ante los contagios, accesibilidad a las vacunas, aplicación de planes de contingencia para el retorno de actividades (trabajo presencial y clases) hacen que se cuestione sobre el desarrollo de la movilidad de la ciudad.

¿El servicio de transporte público buses y taxis es suficiente para cubrir las necesidades de la ciudad, con el aforo reducido?

¿Se cumplen las medidas de bioseguridad dentro de las unidades?

¿El número de rutas de los buses, incremento de paradas del servicio en taxis ha ayudado a la movilidad de la ciudad?

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Situación Problemática

Desde la concepción del “sistema territorial”, este se compone por: la sociedad, el medio físico y las interacciones entre los elementos antes indicados; estas interacciones deberán ser regulados para garantizar aspectos como su funcionamiento y es aquí donde la política pública permite orientar correctamente las diferentes actividades, se considera “sistema” ya que el correcto o el deficiente funcionamiento de un componente de dicho sistema afecta a los demás componentes, en este caso nos centraremos en el componente territorial correspondiente a la movilidad urbana y la política pública que lo regula.

1.2. Problema General

¿Cómo afecta las deficiencias en la política pública en relación con la movilidad en el desarrollo de las actividades productivas, comerciales, académicas, alimentarias, sociales y recreacionales?

1.3. Justificación

La movilidad urbana en la post pandemia es un asunto que involucra a toda la población de la ciudad de Riobamba, para retornar las actividades cotidianas. Las personas necesitan moverse a diferentes puntos de ciudad ya sea hacia sus trabajos, hospitales, bancos, supermercados, municipios, notarias, unidades educativas, centros de recreación, talleres mecánicos, ferreterías, salones de comida, mercados entre otros, de forma segura. El alto número de contagios dentro de la ciudad de Riobamba, sumado al vulnerable y deficiente sistema de salud, ante el manejo de la pandemia COVID -19 nos llevan a pensar en el fortalecimiento en las medidas de bioseguridad.

La falta de conciencia, accesibilidad a la información, accesos adecuados al mobiliario público, la supervisión, aplicación de las medidas de bio seguridad y la aglomeración de las personas generan conflictos en la convivencia de los habitantes. Bajo este breve análisis del sistema territorial de la ciudad de Riobamba, es necesario la formulación de políticas públicas que garanticen el normal desarrollo de las actividades cotidianas y productivas de la ciudad, nos centraremos en la movilidad como eje fundamental, ya que, dada su importancia, uso y problemáticas identificadas, pueden ser un foco de contagios en el caso de emergencias sanitarias como la que se vive por la pandemia de COVID-19.

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo General

- Diseñar un modelo que permita evaluar la política pública aplicada, para el manejo de la pandemia por COVID 19 respecto al desarrollo de la movilidad territorial en el cantón Riobamba.

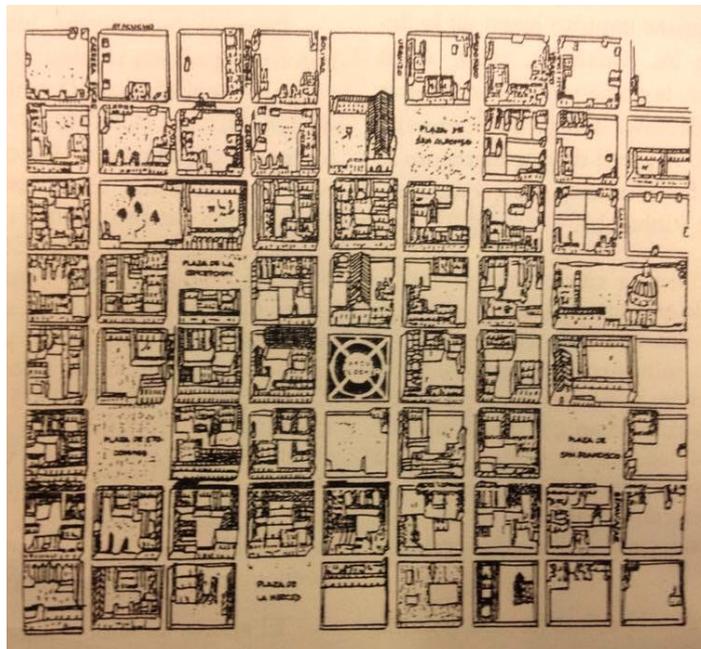
1.4.2. Objetivos Específicos

- Generar las zonificaciones considerando las actividades productivas, la cobertura del servicio y las regulaciones existentes para caracterizar las falencias en la política pública relacionadas al servicio de transporte público.
- Proponer medidas técnicas aplicables en el contexto de la post pandemia en el sistema de transporte público que permita contar con un sistema seguro, moderno, y saludable, en función a la política pública actual.
- Plantear acciones para mejorar los niveles de satisfacción del usuario en función de las dinámicas sociales en el servicio de transporte urbano perdurables a largo plazo, que puedan aportar a la legislación local en fortalecimiento de la política pública.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO – ESTADO DEL ARTE

2.1. Antecedentes de la Investigación

Figura 1 Plano de Riobamba fines del siglo XX



Nota. Plano de Riobamba de Inicios del siglo XX, Ilustre Municipalidad de Riobamba, 1992.

El presente trabajo se lo realiza en la ciudad de Riobamba, conocida como la ciudad de las primicias, ya que ha sido protagonista de una serie de hechos conmemorativos, como la primera ciudad española en el Ecuador, el primer escudo de armas, el primer cabildo municipal, el primer convento, el primer historiador, la primera ciudadela privada, la primera insurgencia femenina en Ecuador, el primer hipódromo, la primera radiodifusora, la primera feria nacional agropecuaria, la primera iglesia del país, el primer estadio olímpico y las primeras olimpiadas y la primera constitución del Ecuador, el primer científico y autor del primer mapa del Ecuador, La primera feria ciudadana del Ecuador. (PÉREZ, 2019)

El siglo XX, Riobamba nace como una ciudad planificada, siguiendo parámetros orientados a la prevención de desastres naturales como el terremoto que motivó el reasentamiento de la ciudad (Romero Palacios, 1994). Según Velasco Alcívar, las normas de ordenamiento urbano establecidas en la creación de la ciudad se resumen en los siguientes puntos:

- **Anchura de las calles:** Las calles fueron diseñadas con un ancho suficiente para permitir el paso paralelo de dos carretas, conforme a las regulaciones coloniales. Sin embargo, se amplió este ancho para proporcionar una mayor protección a los habitantes en caso de un terremoto.
- **Altura de las edificaciones:** Se limitó la altura de los edificios a un piso para asegurar una mayor solidez y prevenir daños adicionales a los transeúntes en caso de colapso.
- **Espacios públicos:** Se estableció la necesidad de contar con numerosas plazas donde la población pudiera refugiarse durante un sismo (Velasco Alcívar, 2004, pp. 115-116).

Desarrollo Histórico

Entre 1900 y 1940, ocurrieron sucesos significativos que contribuyeron al crecimiento y desarrollo de Riobamba. Uno de los eventos más destacados fue la llegada del ferrocarril en 1908, que convirtió a Riobamba en el paso obligatorio entre Quito y Guayaquil, el principal puerto del país. Este avance no solo facilitó el transporte de mercancías y personas, sino que también impulsó el comercio local y atrajo a nuevos habitantes. (Martinez, 2022)

Evolución Demográfica

Desarrollo entre 1940 y 1960

En 1942, Julio Castillo Jácome caracterizó a Riobamba como una ciudad que contaba con una población de 25,000 habitantes, distribuidos en cuatro parroquias: Maldonado, Velasco, Lizarzaburu y Veloz. Su área poblada abarcaba 240 manzanas y contaba con 44 calles de 12 metros de ancho (Ilustre Municipalidad de Riobamba, 1992, pp. 66-67). Las calles existentes en ese año se detallan en la Tabla 1. Durante esta época, la ciudad contaba con varias plazas importantes: Juan Bernardo León (La Concepción), Víctor Proaño (Santa Rosa), Eloy Alfaro (Estación), Bolívar (San Alfonso), Lizarzaburu (San Francisco), General Dávalos, Abdón Calderón, Cordovez y La Condamine. (Martinez, 2022)

2.1.1. Riobamba una Ciudad Planificada

La ciudad de Riobamba, situada en el centro de Ecuador, fue fundada el 15 de agosto de 1534 por Diego de Almagro en el antiguo asentamiento de Liribamba. Durante la época colonial, se destacó como una de las ciudades más grandes y hermosas de las Américas, hasta que un devastador terremoto la destruyó el 4 de febrero de 1797. Que fue destruida por

un terremoto, de magnitud 8.3. Por motivos de reconstrucción mudaron la ciudad a la llanura de tapi, que cumplía con las condiciones para un adecentamiento, y construir una ciudad planificada; es decir, con calles amplias, con un trazado uniforme y planificado, dotado de servicios básicos. (Martinez, 2022)

La ciudad de Riobamba fue diseñada siguiendo los lineamientos establecidos por las leyes de Indias. Durante la Gran Colombia, se convirtió en una de las ciudades más relevantes del sur del país y, más adelante, en una de las más significativas a mediados del siglo XX, cuando experimentó un desarrollo social, cultural y económico notable. Sin embargo, con el paso del tiempo, ha enfrentado un rezago en comparación con otras ciudades. De hecho, en 2016 contaba con un plan de desarrollo urbano (PDUR) que había sido elaborado casi 25 años antes.

Este plan urbano, establecía los límites urbanos de la ciudad, junto con las correspondientes zonificaciones, usos de suelo y altura de edificaciones. Sin embargo, este plan establecía que se podía modificar bajo un criterio técnico; de esta manera la ciudad se fue extendiendo fuera del límite urbano y bajo el control municipal. Estos cambios generaron un problema ya que cuando se producía el cambio de administración se empezó a incumplir con la norma establecida afectando así a los usuarios que la habían trasgredido.

Figura 2 Crecimiento de la mancha urbana Riobamba 2015



Cuando hablamos de planificación urbana, es casi imposible separar las decisiones de carácter político que deben ser tomadas sobre el territorio, generalmente solemos pensar

que para esta toma de las mismas contamos con una gran cantidad de actores multidisciplinares especializados en desarrollo de políticas públicas y en toma de decisiones en territorio, encontrándose muy alejado de la realidad. (Martinez, 2022)

2.2. Ordenamiento Territorial (OT)

Puede considerarse como el conjunto de acciones que promueven el desarrollo sostenible a través de un proceso de organización sobre el uso del suelo y la ocupación del territorio en base a sus características biofísicas, socio económicas, culturales, ambientales y políticos institucionales, para lograr un ordenamiento sostenible procurando aprovechar todos los recursos (ZAMORA A, 2013)

2.2.1. Planes de Ordenamiento Territorial

Son herramientas de planificación que establecen directrices para organizar, coordinar y armonizar las decisiones estratégicas que facilitan la gestión, concentración y articulación del desarrollo en relación con los asentamientos humanos, las actividades económicas productivas y la administración de los recursos naturales, teniendo en cuenta las características, oportunidades y fortalezas del territorio, en un período específico determinado por los gobiernos autónomos descentralizados (GADS).

Estos planes de desarrollo territorial deben ser Participativos, coherentes, prospectivos, flexibles, operativos y estratégicos, para lograr una adecuada organización e integración a la estructura del país (ZAMORA A, 2013)

2.2.2. Los objetivos de una planificación territorial.

El principal objetivo es generar el desarrollo sostenible ya sea local o regional aprovechando la estructura y la organización del país, a través de la gestión de promover e integrar eficiente y estratégicamente los recursos de la nación. La planificación concentra una visión a mediano y largo plazo donde se orienta un proceso de transformación sostenible a través de las competencias de los GAD'S en territorio y en coordinación con los diferentes organismos gestores del sistema nacional de planificación y la participación ciudadana de los pueblos y nacionalidades, en base al Código Orgánico de Planificación y Finanzas (ZAMORA A, 2013)

2.2.3. Fundamentos Constitucionales para la Planificación del Desarrollo

La Constitución de la República del Ecuador de 2008 establece un marco integral para la planificación del desarrollo y el ordenamiento territorial. En este contexto, se resalta

el papel de la gestión pública como un elemento que articula y coordina las acciones en los espacios descentralizados y desconcentrados del gobierno. Además, la Constitución enfatiza su función como conexión entre los ámbitos sectorial y territorial (AME, 2010)

2.2.4. Planificación territorial

2.2.4.1. Análisis del modelo actual territorial.

En la actualidad, el país se rige por un modelo de equidad territorial que está definido por el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización de 2010. Este modelo se encuentra en un período de significativas transformaciones sociales, económicas y productivas, fundamentadas en la planificación orientada a objetivos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo, con el fin de impulsar la planificación y fomentar la articulación en los diferentes territorios.

La información obtenida a través del proceso de diagnóstico para la elaboración del PDOT 2030, se transforma en una estrategia principal para definir la dinámica territorial de los recursos con relación la tipología de infraestructura, características de comunicación, el recurso humano y la forma de administración, como parte de la integridad social e identidad pluricultural del cantón Riobamba (PDOT RIOBAMBA, 2020)

2.2.4.2. Población.

En el censo de 2001, se registró que el cantón Riobamba contaba con una población de 193,315 habitantes. Según el censo de 2010, esta cifra aumentó a 225,741 habitantes. En el censo de 2022, el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) reportó que la población actual es de 260,882 habitantes, de los cuales 52.7% son mujeres y 47.3% son hombres. (CENSO ECUADOR, 2022)

Tabla 1. Distribución de la Población de Riobamba Según el Sexo.

Cantón	Riobamba
HOMBRES	123.488
%	47.3%
MUJERES	137.394
%	52.7%

TOTAL, POBLACIÓN	260.882
%	69.43

Fuente: INEC/Proyección de la población ecuatoriana por años Calendario (2010-2020)

Tabla 2. Distribución de los espacios públicos de Riobamba

Espacio público Contaminados y deteriorados	20%
Espacios inaccesibles	90%
Señalética inadecuada o inexistente zona urbana	50%
Falta de mantenimiento privado de viviendas	80%

Fuente: PDOT RIOBAMBA (2020), p.54

Tabla 3. Distribución de las condiciones del estado vial del cantón Riobamba

Buen estado	4.92%
Estado regular	65.20%
Mal estado	29.87%
Conclusión	La red vial no se encuentra en buen estado – fallas en su capa de rodadura.

Fuente: PDOT RIOBAMBA (2020), p.54

2.2.5. Eje Riobamba Productiva – componente económico / productivo

La ciudad de Riobamba en perspectiva ciudadana, se identifica la falta de una política pública que impide la inversión en el sector para fomentar e implantar una zona industrial o pequeñas empresas que desarrolle empleo, para sus habitantes. Así como la falta de créditos a tasas preferenciales que permitan el desarrollo de emprendimientos del pequeño empresario. (PDOT RIOBAMBA,2020, p.93).

2.2.5.1. Eje Riobamba Productiva.

El cantón Riobamba es un centro productivo, donde sus fortalezas productivas están en todo lo comercial, turístico, agropecuario, servicios de la pequeña industria y la microempresa, en términos de competitividad, productividad, rentabilidad y cuidado del

ambiente; acordes a la dinámica económica provincial y nacional (PDOT RIOBAMBA,2020, p.93).

2.3. Código Orgánico de Organización del territorio, Autonomía y Descentralización.

El Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización (COOTAD), tiene como meta administrativa liberar de funciones que eran atribuciones del Gobierno Central, para otorgarles a las diferentes organizaciones menores (regiones, provincias, cantones, parroquias, circunscripciones indígenas, afro ecuatorianas y montubias, y áreas especiales), incentivar y fortalecer la participación ciudadana, facilitar el control ciudadano directo y eficiente a las autoridades locales encargadas de gestionar recursos y servicios, Respetar y mantener la diversidad cultural y étnica, conservando su modo de vida, preservar áreas especiales desde el punto de vista de diversidad biológica y reserva biótica, optimizar el uso de recursos de todo tipo, facilitando la planificación y desarrollo colectivo. (Fernández & Muguruza, 2015, p.26).

Tabla 4. Organización Territorial

Territorio	Gobiernos	Regímenes Especiales	
Regiones	Gobierno Regional		
Provincias	Gobierno Provincial	Galápagos	
Cantones	Gobierno Municipal	Distritos Metropolitanos	Circunscripciones Indígenas, Afroecuatorianas y Montubias
Parroquias rurales	Junta Parroquial Rural	Autónomos	

Fuente: SEMPLADES 2010

2.4. Declaratoria de la pandemia en Ecuador

La noche del lunes 16 de marzo de 2020, el presidente de la República, Lenín Moreno Garcés, anunció a través de una cadena nacional la declaración del Estado de Excepción en todo el Ecuador, con el objetivo de frenar la propagación del coronavirus (COVID-19).

El presidente describió la situación como una "guerra", refiriéndose a la pandemia reconocida por la Organización Mundial de la Salud (OMS), que ha causado 7,000 muertes a nivel mundial y dos en Ecuador. Por ello, enfatizó la necesidad de implementar medidas

más severas para detener su avance. “Si no se corta de raíz el problema, podemos llegar a tener más de 800.000 personas contagiadas”, manifestó.

En este sentido, destacó que el Gobierno Nacional ha implementado medidas para detener los contagios importados. "Nadie que esté infectado cruzará nuestras fronteras", enfatizó. Por lo tanto, señaló que ahora es fundamental enfocarse en prevenir el contagio interno, y la única forma de lograrlo es permaneciendo en casa. “Solo quienes no tienen contacto con otros, están seguros de que no están contagiados”, precisó.

En virtud de la declaración de Estado de Excepción en el país, se dispuso las medidas:

Tabla 5. Medidas de Excepción en el Ecuador

Fecha	Medida	Descripción
11-03-2020	Declaración de emergencia sanitaria	Aislamiento domiciliario, restricción a eventos masivos, bioseguridad para personal de salud, telemedicina, medidas preventivas en transporte público.
15-03-2020	Medidas comerciales y Restricciones ganaderas	Prioridad a productos nacionales en supermercados, financiamiento para compra de productores, bioseguridad en mercados, plataforma digital de información, pruebas COVID-19 en salud.
16-03-2020	Decreto Ejecutivo Nro. 1017	Estado de excepción nacional, cierre de servicios públicos no esenciales, suspensión laboral presencial, restricciones vehiculares y toque de queda desde el 17 de marzo.
22-03-2020	Restricciones de ingreso a mercados	Restricciones de ingreso a mercados implementadas por los GAD.
24-03-2020	Nuevas restricciones de circulación	Toque de queda de 14h00 a 05h00 y restricción vehicular por placa desde el 25 de marzo.
30-03-2020	Extensión de suspensión laboral	Extensión de la suspensión laboral hasta el 05 de abril.
02-04-2020	Prórroga de suspensión laboral y Semáforo de restricciones	Prórroga de suspensión laboral hasta el 12 de abril; clasificación de provincias en semáforo (Rojo, Naranja, Verde).
07-04-2020	Uso obligatorio de mascarillas	Uso obligatorio de mascarillas en espacios públicos, implementado por GAD municipales.
13-04-2020	Puntos de ingreso habilitados	Habilitación de puntos de ingreso en Rumichaca y Huaquillas.
28-04-2020	Fase 'Rojo'	Procedimiento para la apertura de sectores productivos en fase 'Rojo'.
12-05-2020	Modificación de restricciones vehiculares	Modificación de las restricciones vehiculares coordinada por el Grupo de Trabajo 2.
17-05-2020	Reducción del toque de queda según semáforo	Horarios del toque de queda según color del semáforo: Rojo (14h00 a 05h00),

		Amarillo (21h00 a 05h00), Verde (00h00 a 05h00).
22-05-2020	Retorno de actividades en Riobamba	Reapertura de centros de atención al cliente en Riobamba.
25-05-2020	Protocolos de transporte (MTOPE)	Guía de Movilidad Urbana Sostenible y protocolos durante la semaforización.
01-06-2020	Movilidad de taxis sin restricción de placa	Movilidad de taxis sin restricción de placa en cantones en amarillo y rojo.
10-06-2020	Reforma a sanciones de toque de queda	Retención de vehículos por 5 días en caso de infracción.
12-06-2020	Circulación inter-cantonal y reactivación de transporte	Coordinación para reactivación de transporte interprovincial entre COE Cantonal y ANT.
03-07-2020	Revisión de protocolos interculturales	Fortalecimiento de protocolos para poblaciones indígenas.
26-07-2022	Uso de mascarillas	Uso obligatorio en espacios cerrados y recomendado en eventos masivos.
07-12-2022	Directrices sanitarias	Uso de mascarillas en espacios cerrados, bioseguridad, justificación de ausencias laborales por síntomas.

Nota. Resoluciones del COE Nacional para la pandemia COVID – 19. Adaptado de Servicio Nacional de Gestión de Riesgos y Emergencias. COE NACIONAL. 2020.

2.4.1. Protocolo de bio seguridad - lineamientos en el sector educación.

Para el traslado o movilización de los actores educativos a nivel nacional, se deben considerar los siguientes aspectos:

- Cumplir con los aforos establecidos para el servicio de transporte escolar, de acuerdo con las disposiciones emitidas por el COE Nacional y los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) territoriales en el contexto de la pandemia por COVID-19 (SECRETARÍA NACIONAL DE RIESGOS, 2022).
- Evaluar la situación epidemiológica local para recomendar al COE la viabilidad del uso del transporte escolar y público por parte de los actores educativos, en coordinación con el Ministerio de Salud Pública, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y los GAD territoriales.
- Fomentar las medidas de autocuidado e higiene implementadas en el Sistema Educativo, en colaboración con los actores y recursos locales disponibles.

- Fomentar las medidas de autocuidado e higiene implementadas en el Sistema Educativo, en colaboración con los actores y recursos locales disponibles.
- Seguir las directrices establecidas en el Protocolo de operación del servicio de transporte escolar e institucional, así como las medidas de prevención ante COVID-19.
- Adherirse a los lineamientos del protocolo de autocuidado e higiene para la población educativa durante el uso progresivo de las instalaciones educativas, específicamente en lo que respecta al traslado de los actores educativos desde sus hogares a las instituciones educativas.
- Cada operadora de transporte que ofrezca servicio escolar debe contar con un protocolo de bioseguridad propio, alineado con las directrices presentadas en este documento.
- Durante el uso del servicio de transporte público, los actores educativos deberán cumplir con todas las medidas de autocuidado e higiene establecidas a nivel nacional.
- Activar el protocolo de flujo³ de información ante la presencia de un evento peligroso que se presenten durante el servicio de transporte escolar y transporte público (Ministerio de Educación, 2021, págs. 1-15).

2.5. Servicio de transporte público

Para el uso de transporte público deberá:

- No presentar síntomas de infecciones respiratorias; en caso de que se presenten, se deberá informar a la máxima autoridad de la institución educativa sobre la situación.
- Usar los elementos básicos de seguridad antes de abordar cada unidad de transporte público, asegurando el cumplimiento de las medidas de autocuidado e higiene establecidas en el sistema educativo.
- Las instituciones educativas deben identificar las horas pico del uso del transporte público para prevenir aglomeraciones durante el traslado hacia las instituciones, de acuerdo con los horarios de entrada y salida del servicio educativo.
- Fomentar el cumplimiento de las disposiciones emitidas por el COE Nacional y Provincial en relación con los aforos en el transporte público, en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados y la Agencia Nacional de Tránsito a nivel local.

2.6. Casos sospechosos de la COVID-19 / Procedimiento de cómo actuar ante la presencia de actores educativos con síntomas de infecciones respiratoria.

- Si se presentan síntomas de infecciones respiratorias en el hogar o durante el servicio de transporte escolar, se deberá seguir el siguiente procedimiento:
- El actor educativo o el operador de la unidad de transporte debe notificar a la máxima autoridad de la institución educativa sobre la situación, conforme al proceso establecido para actuar ante síntomas de infecciones respiratorias.
- Se debe activar el Comité de Gestión de Riesgos Institucional y el protocolo de flujo de información en caso de que se presenten eventos peligrosos en el sistema educativo.
- Notificar a la Dirección Distrital, al Ministerio de Salud Pública y a los padres o representantes legales del estudiante.
- Activar la respuesta en coordinación con el Ministerio de Salud Pública y la institución educativa.

La ordenación de los territorios es la única política pública que aborda con un enfoque integral y pluri sectorial el desarrollo económico regional, urbano y ambiental, y es necesario como fundamento de la planificación y gestión ambiental, al establecer que el territorio es patrimonio del desarrollo, portador de recursos naturales y recursos económicos, por lo que requiere una adecuada gestión, por ende la planificación territorial debe plantearse necesariamente dentro de un enfoque holístico y sistemático que permita trascender la naturaleza específica de los conflictos que se generan en el territorio. (FERNÁNDEZ ANTONIO, 2015).

3. CAPÍTULO III: METODOLOGÍA

3.1. Enfoque, diseño y tipo de investigación

Para desarrollar la presente investigación se aplicará una metodología descriptiva enfocada a una investigación cualitativa, donde se demostrará el trabajo de campo y de oficina considerando las siguientes definiciones. Metodología descriptiva, se realizará en el trabajo de campo donde se visualizarán, anotarán y describirán la información necesaria para el estudio, para posteriormente en oficina realizar el análisis de estas, además se emplearán procedimientos apropiados para su evaluación.

Investigación cualitativa, es una vía para investigar sin restricciones donde se describirán los puntos de vista tomando en cuenta entrevistas, encuestas, descripciones de los investigadores donde reconstruyan los hechos la hipótesis como algo necesario, con herramientas cuantitativas intentan afinar las preguntas del investigador denotados como holísticos de un todo, donde se desarrolla en proyecto por hechos donde su alcance será el de entender las variables que intervienen en el proceso o desarrollo antes que medirlas dando así un enfoque para los procesos sociales (Lafuente Ibáñez, & Marín Egoscozába, 2008).

3.2. Tipo de investigación

Dada la particularidad de la investigación, la actual investigación se ha planteado como explicativo-predictiva, ya que el estudio de las variables no se fundamentará solamente a la cuantificación sino más bien en el esclarecimiento y comprensión del comportamiento y la correspondencia entre las variables, para precisar los factores influyentes entre estas (Lafuente Ibáñez & Marín Egoscozába, 2008), y además poder predecir aspectos relacionados con la planificación del transporte urbano en la post pandemia en la ciudad de Riobamba.

3.3. Población de estudio

El transporte público urbano de la ciudad de Riobamba se compone del sistema de buses que abastecen por medio de 15 rutas (líneas) y 35 cooperativas de taxis formales y la Agencia Nacional de Tránsito (Riobamba), las mismas que serán consideradas como la población para el presente estudio.

Considerando su interacción con usuarios, el sistema vial y la legislación vigente.

3.4. Tamaño de la muestra

Considerando que una muestra es una parte de un universo, que debe representar los fenómenos que ocurren dentro del mismo y que son objeto del estudio (NAVARRO, 2001), Se ha considerado como muestras del 100% de las rutas, una unidad en hora pico y una unidad en horario normal de los buses urbanos y de las 35 estaciones (paradas) una unidad en hora pico y una unidad en horario normal de las cooperativas de transporte en taxis, que brindan el servicio en la zona urbana del cantón Riobamba.

3.5. Técnicas de recolección de Datos

Las técnicas de recolección de datos y los instrumentos empleados para recopilar y medir información de manera sistemática son esenciales para el análisis de datos. Entre estas técnicas, se destacan el muestreo, los cuestionarios y las entrevistas, que se dividen en dos categorías de fuentes:

Fuentes Secundarias

Se refiere a los datos que provienen de instituciones gubernamentales, organizaciones industriales o fuentes individuales.

Fuentes Primarias

Se refiere a los datos que recopilamos directamente para llevar a cabo nuestra investigación. Cuando los objetivos de la investigación requieren información directa o datos primarios, una de las técnicas más comunes es la encuesta. Esta técnica consiste en crear un cuestionario que se presenta a individuos, instituciones o empresas de las cuales deseamos obtener información relevante. Por ejemplo, si queremos investigar las formas de internacionalización de empresas en un sector económico determinado, los procesos de innovación o el nivel de desempeño, la encuesta se convierte en una herramienta adecuada para recopilar datos. Esto se debe a que es poco probable que encontremos información existente que satisfaga nuestras necesidades específicas. Hay numerosas referencias sobre cómo aplicar la técnica de la encuesta por muestreo, como los estudios de Azorín (1986), Santos y otros (1999) y Ortega (1992). Además, las técnicas cualitativas más utilizadas incluyen el método Delphi y los métodos de opinión. Independientemente de la opción elegida, el proceso básico a seguir es el siguiente (SANCHO A. & CABRERB., 2001):

1. **Seleccionar a los expertos.**
2. **Realizar la entrevista.**
3. **Recoger las respuestas.**
4. **Obtener resultados.**

CAPÍTULO IV: TÉCNICAS DE ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA INFORMACIÓN

4.1. Marco lógico.

Idea de proyecto:

EVALUACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA EN EL MANEJO DE LA PANDEMIA.

4.2. Matriz de involucrados

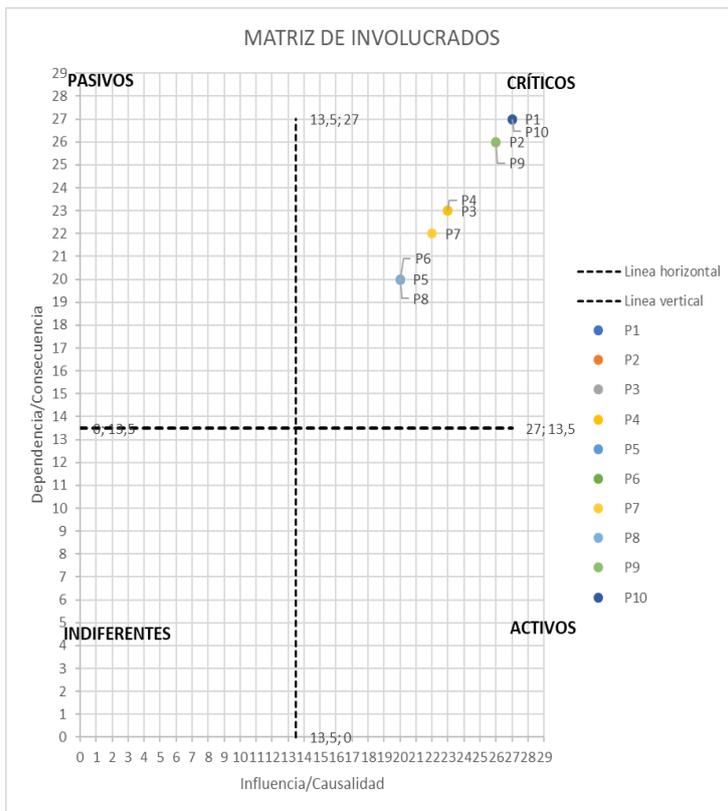
En el análisis de los participantes, identificamos a los actores del proyecto, quienes son fundamentales para la investigación, ya que nos permiten comprender sus necesidades, expectativas e intereses. Esta información es clave para analizar y determinar el rol y el impacto de cada uno, lo que nos ayuda a desarrollar estrategias que beneficien al proyecto. Para este propósito, se utilizó una escala del 1 al 3: el 1 representa el menor grado de importancia y de involucramiento del actor en el proyecto, mientras que el 3 indica el mayor grado de importancia y de participación.

Matriz de “Involucrados”

Situación problemática												
Código	Involucrados	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	INFLUENCIA
P1	POLÍTICAS PÚBLICAS - (GOE NACIONAL)	0	3	3	3	3	3	3	3	3	3	27
P2	GAD MUNICIPAL DE RIOBAMBA	3	0	2	3	3	3	3	3	3	3	26
P3	AGENCIA NACIONAL DE TRANCITO	3	2	0	3	3	2	2	2	3	3	23
P4	ACTORES DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS	3	3	3	0	2	1	3	2	3	3	23
P5	ACTORES DE LAS ACTIVIDADES COMERCIALES	3	3	3	2	0	2	1	1	2	3	20
P6	ACTORES DE LAS ACTIVIDADES ACADÉMICAS	3	3	2	1	2	0	2	1	3	3	20
P7	ACTORES DE LAS ACTIVIDADES ALIMENTARIAS	3	3	2	3	1	2	0	2	3	3	22
P8	ACTORES DE LAS ACTIVIDADES SOCIALES Y RECREACIONALES	3	3	2	2	1	1	2	0	3	3	20
P9	PROVEDORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO	3	3	3	3	2	3	3	3	0	3	26
P10	RESPONSABLES DEL CUMPLIMIENTO DE LAS MEDIDAS DE BIO SEGURIDAD	3	3	3	3	3	3	3	3	3	0	27
DEPENDENCIA		27	26	23	23	20	20	22	20	26	27	0

No afectación	0
Baja Afectación	1
Media Afectación	2
Alta Afectación	3

Clasificación



Manual	Automaticc	Automatico	Manual
Código Clasificación Involucrados	Codigo	Involucrados	Clasificación Involucrados
C1	P1	POLITICAS PUBLICAS	CRITICO
C2	P2	AGENCIA NACIONAL DE TRANCITO	CRITICO
C3	P3	ACTORES DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS	CRITICO
C4	P4	ACTORES DE LAS ACTIVIDADES COMERCIALES	CRITICO
C5	P5	ACTORES DE LAS ACTIVIDADES COMERCIALES	CRITICO
C6	P6	ACTORES DE LAS ACTIVIDADES ACADÉMICAS	CRITICO
C7	P7	ACTORES DE LAS ACTIVIDADES ALIMENTARIAS	CRITICO
C8	P8	ACTORES DE LAS ACTIVIDADES SOCIALES Y RECREACIONALES	CRITICO
C9	P9	PROVEDORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO	CRITICO
C10	P10	RESPONSABLES DEL CUMPLIMIENTO DE LAS MEDIDAS DE BIO SEGURIDAD	CRITICO

4.3. Clasificación de Involucrados.

Nos ayuda a identificar los intereses a partir de la valoración. Este paso se considera opcional y se lleva a cabo según sea necesario, dependiendo de las diferencias entre los grupos involucrados.

CLASIFICACIÓN DE INVOLUCRADOS	
<div style="background-color: #d9ead3; padding: 2px; border: 1px solid black; margin-bottom: 5px;">PASIVOS</div> <div style="background-color: #f5f5dc; padding: 2px; border: 1px solid black; margin-bottom: 5px;"><i>Alta Importancia / Baja Influencia = Potenciales Beneficiarios</i></div> <div style="border: 1px solid black; height: 100px;"></div>	<div style="background-color: #d9ead3; padding: 2px; border: 1px solid black; margin-bottom: 5px;">CRÍTICOS</div> <div style="background-color: #f5f5dc; padding: 2px; border: 1px solid black; margin-bottom: 5px;"><i>Alta Importancia / Alta Influencia = Potenciales Contapartes</i></div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> POLITICAS PÚBLICAS - (SOE NACIONAL) AGENCIA NACIONAL DE TRANCITO ACTORES DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS ACTORES DE LAS ACTIVIDADES COMERCIALES ACTORES DE LAS ACTIVIDADES COMERCIALES ACTORES DE LAS ACTIVIDADES ACADÉMICAS ACTORES DE LAS ACTIVIDADES ALIMENTARIAS ACTORES DE LAS ACTIVIDADES SOCIALES Y RECREACIONALES PROVEDORES DEL SERVICIO DE T TRANSPORTE URBANO RESPONSABLES DEL CUMPLIMIENTO DE LAS MEDIDAS DE BIO SEGURIDAD </div>
<div style="background-color: #fff2cc; padding: 2px; border: 1px solid black; margin-bottom: 5px;">INDIFERENTE</div> <div style="background-color: #f5f5dc; padding: 2px; border: 1px solid black; margin-bottom: 5px;"><i>Baja Importancia / Baja Influencia = Otros Colegas</i></div> <div style="border: 1px solid black; height: 100px;"></div>	<div style="background-color: #f4cccc; padding: 2px; border: 1px solid black; margin-bottom: 5px;">ACTIVO</div> <div style="background-color: #f5f5dc; padding: 2px; border: 1px solid black; margin-bottom: 5px;"><i>Baja Importancia / Alta Influencia = Potenciales Oponentes</i></div> <div style="border: 1px solid black; height: 100px;"></div>
Potenciales beneficiarios indirectos; neutrales / excluidos	

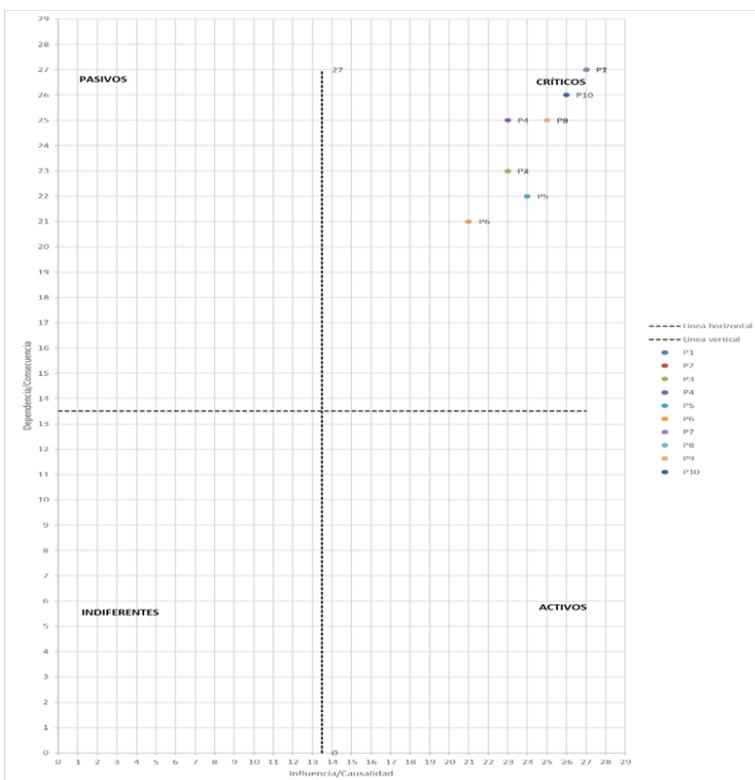
4.4. Matriz de Problemas

Matriz de Vester "Problemas", Modelo con fines Educativos Versión 1.0

Situación problemática												
Código	Problemas	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	INFLUENCIA
P1	FALTA DE CONTROL DE LA APLICACIÓN DE LAS REGULACIONES EXISTENTES	0	3	3	3	3	3	3	3	3	3	27
P2	LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE BIO SEGURIDAD	3	0	3	2	2	3	3	2	3	2	23
P3	EL ABASTECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO	3	3	0	3	1	1	3	3	3	3	23
P4	LA DEMANDA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO	3	2	3	0	1	2	3	3	3	3	23
P5	LA BETUSTES DE LOS TRANSPORTES MASIVOS	3	2	1	3	0	3	3	3	3	3	24
P6	UNIDADES NO ADECUADAS PARA EL TRANSPORTE URBANO	3	3	1	2	3	0	3	2	1	3	21
P7	ZONAS CON MAYOR OFERTA DE TRANSPORTE EN CIERTOS SECTORES	3	3	3	3	3	3	0	3	3	3	27
P8	FRECUENCIAS MUY ESPACIADAS	3	2	3	3	3	2	3	0	3	3	25
P9	MAYOR DEMANDA EN HORAS PICO DEL TRANSPORTE PÚBLICO	3	3	3	3	3	1	3	3	0	3	25
P10	LA CONCENTRACIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS, EDUCATIVAS EN EL CENTRO DE LA CIUDAD	3	2	3	3	3	3	3	3	3	0	26
DEPENDENCIA		27	23	23	25	22	21	27	25	25	26	0

No afectación	0
Baja Afectación	1
Media Afectación	2
Alta Afectación	3

Clasificación



Código Clasificación Involucrados	Código	Involucrados	Clasificación Involucrados
C1	P1	FALTA DE CONTROL DE LA APLICACIÓN DE LAS REGULACIONES EXISTENTES	CRITICO
C2	P2	LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE BIO SEGURIDAD	CRITICO
C3	P3	EL ABASTECIMIENTO DEL SERVICIO PÚBLICO	ACTIVO
C4	P4	LA DEMANDA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO	CRITICO
C5	P5	LA BETUSTES DE LOS TRANSPORTES MASIVOS	CRITICO
C6	P6	UNIDADES NO ADECUADAS PARA EL TRANSPORTE URBANO	CRITICO
C7	P7	ZONAS CON MAYOR OFERTA DE TRANSPORTE EN CIERTOS SECTORES	CRITICO
C8	P8	FRECUENCIAS MUY ESPACIADAS	CRITICO
C9	P9	MAYOR DEMANDA EN HORAS PICO DEL TRANSPORTE PÚBLICO	CRITICO
C10	P10	LA CONCENTRACIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS, EDUCATIVAS EN EL CENTRO DE LA CIUDAD	CRITICO

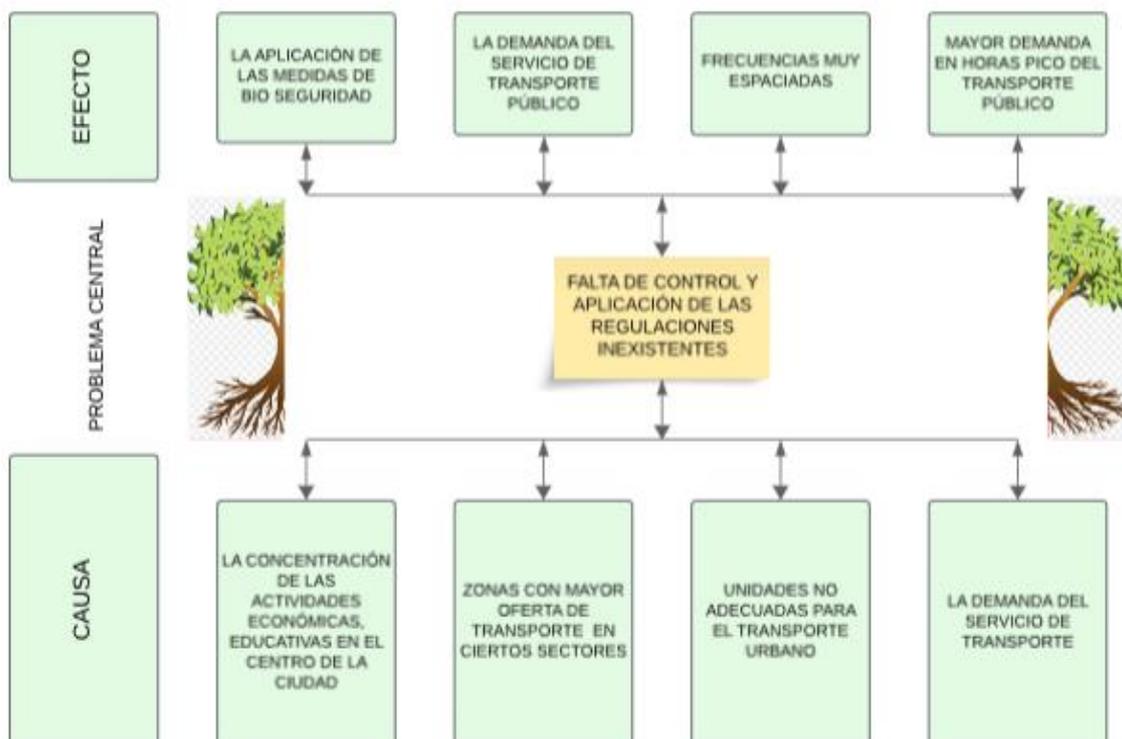
4.5. Árbol de Problemas

La primera fase de la planificación para establecer un objetivo claro consiste en identificar adecuadamente el problema que deseamos resolver.

El árbol de problemas es una herramienta que proporciona una visión simplificada, concreta y organizada de cada causa (representada por las raíces del árbol), su impacto (reflejado en las ramas) y su relevancia en el problema (permitiendo visualizar cuál raíz o rama es la más significativa, aquella que tiene más ramificaciones y cuyos efectos son decisivos). Esta técnica puede llevarse a cabo de manera individual o en grupo.

- El árbol de problemas distingue las causas y los efectos de un problema principal.
- La conexión entre causa y efecto se representa gráficamente, con las causas en la parte inferior y los efectos en la parte superior.
- Generalmente, se abordan solo dos niveles de causas y efectos para evitar dispersarse al tratar demasiadas causas simultáneamente.
- Los dos niveles de efectos concluyen en un efecto final.

ARBOL DE PROBLEMAS



4.6. Árbol de objetivos

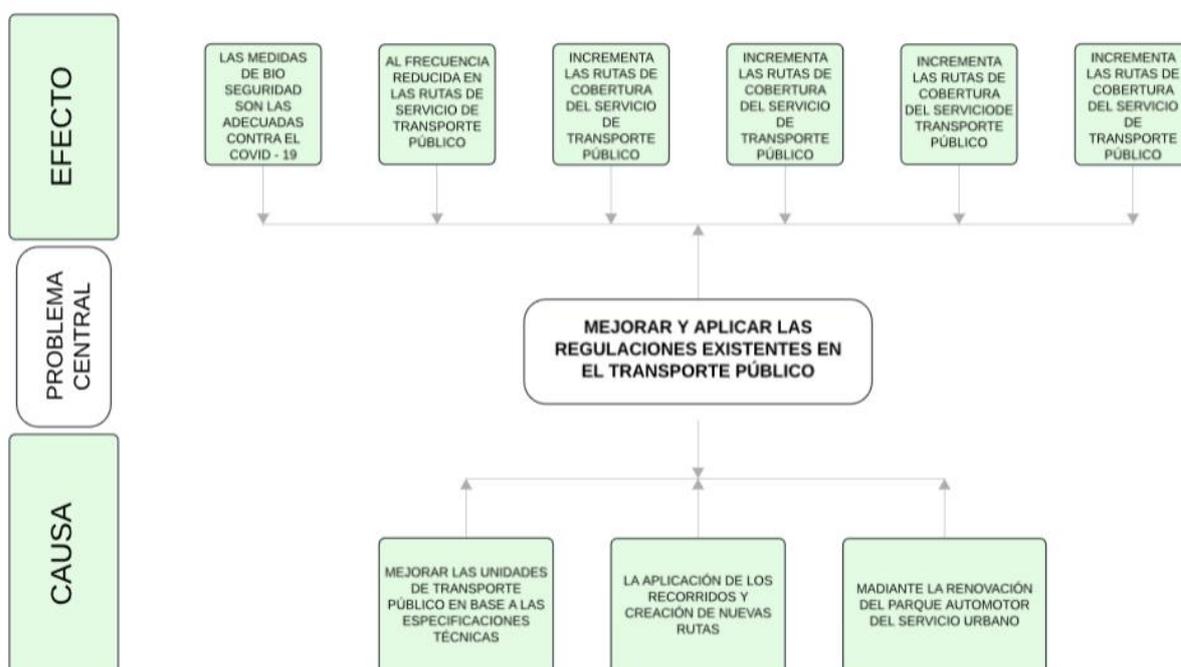
Una vez que se ha identificado el problema y sus causas principales, se puede elaborar el árbol de objetivos. Esta técnica complementa la anterior y puede llevarse a cabo de manera individual o en grupo.

El árbol de objetivos reúne los medios y alternativas para abordar el problema central. Esto permite obtener una perspectiva positiva de las situaciones negativas que se presentaban en el árbol anterior, aunque mantenga la misma estructura. De este modo, se busca resolver el problema de manera gradual.

En el siguiente gráfico, podrá observar y comparar ambos tipos de árboles. El árbol de problemas se desarrolla desde las raíces (donde se encuentran las causas) hacia los efectos, mientras que el árbol de objetivos avanza desde el fin (es decir, el objetivo del desarrollo) hacia las acciones, en dirección opuesta.

Si observa detenidamente, notará que, a pesar de que ambos árboles tienen un formato similar, en el árbol de objetivos se proponen acciones o soluciones posibles. Aunque ambas herramientas son complementarias, una se centra en identificar el problema y sus causas, mientras que la otra busca resolverlo mediante acciones. Al comparar cada recuadro, verá que refleja una visión positiva de los efectos y causas planteados en el árbol de problemas.

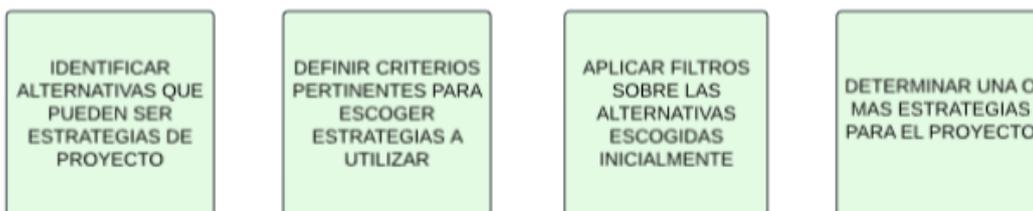
ARBOL DE OBJETIVOS



4.7. Matriz de análisis de alternativas

Una matriz de decisiones es una herramienta que permite analizar y seleccionar la opción más adecuada entre diversas alternativas. Resulta especialmente útil cuando se debe elegir entre múltiples opciones y hay varios factores a tener en cuenta para llegar a la decisión final.

MATRIZ DE ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS



PROYECTO: EVALUACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA EN EL MANEJO DE LA PANDEMIA POR COVID 19 RESPECTO AL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD TERRITORIAL EN EL CANTÓN RIOBAMBA.

ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS SIMPLIFICADO

MATRIZ DE ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

	Impacto sobre el Propósito	Factibilidad Técnica	Factibilidad Financiera	Factibilidad Social	Factibilidad Política	Total	Categorías
Proponer medidas técnicas aplicables en el contexto de la post pandemia en el sistema de transporte público que permita contar con un sistema seguro, moderno, y saludable, en función a la política pública actual.	4	3	3	3	3	16	MEDIA
Plantear acciones para mejorar los niveles de satisfacción del usuario en función de las dinámicas sociales en el servicio de transporte urbano perdurables a largo plazo, que puedan aportar a la legislación local en fortalecimiento de la política pública.	4	4	3	3	3	17	MEDIA
					1	MUY DIFÍCIL	MEDIA BAJA
					2	DIFÍCIL	MEDIA
					3	NO TAN DIFÍCIL	MEDIA ALTA
					4	FÁCIL	ALTA

4.8. Matriz de análisis de las alternativas y análisis del impacto de los objetivos.

Una matriz de análisis de alternativas es una herramienta utilizada para evaluar diferentes opciones o caminos que se pueden tomar para alcanzar un objetivo. En esta matriz se identifican y comparan diferentes factores relevantes, como los costos, los beneficios, las oportunidades y las limitaciones, para cada alternativa. El análisis del impacto de los objetivos, por otro lado, implica determinar cómo cada alternativa puede afectar el logro de los objetivos establecidos. En otras palabras, esta evaluación ayuda a identificar las posibles consecuencias y riesgos asociados con cada alternativa y a seleccionar la mejor opción.

PROYECTO: EVALUACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA EN EL MANEJO DE LA PANDEMIA POR COVID 19 RESPECTO AL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD TERRITORIAL EN EL CANTÓN RIOBAMBA.											
ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS											
ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LOS OBJETIVOS											
	Factibilidad de Lograse (Alta-Media-Baja)	Calificación	Impacto en Género (Alta-Media-Baja)	Calificación	Impacto Ambiental (Alta-Media-Baja)	Calificación	Relevancia (Alta-Media-Baja)	Calificación	Sostenibilidad (Alta-Media-Baja)	Calificación	Total
Objetivos	(4 -2 -1)		(4 -2 -1)		(4 -2 -1)		(4 -2 -1)		(4 -2 -1)		
Proponer medidas técnicas aplicables en el contexto de la post pandemia en el sistema de transporte público que permita contar con un sistema seguro, moderno y saludable en función a la política pública actual.	1. Los beneficios son mayores que los costos	4	1. Incrementa la participación de la mujer	2	1. Contribuye a proteger el entorno físico.	4	1. Responde a las expectativas de los beneficiarios	4	1. Fortalece la participación de los beneficiarios y población local	4	88puntos
	2. Cuenta con financiamiento	2	2. Incrementa los ingresos de la mujer	2	2. Mejora el entorno social.	4	2. Es una prioridad sentida por los beneficiarios	4	2. Fortalece la Organización local	4	22 a 32 BAJA
	3. Es aceptable y conveniente para los beneficiarios	4	3. Incrementa el nivel educativo de la mujer	2	3. Mejora el entorno cultural.	4	3. Beneficia a grupos de mayor carencia y vulnerabilidad	4	3. La población está en posibilidades de aportar medios	1	33 a 44 MEDIA BAJA
	4. Existe tecnología adecuada para su realización	2	4. Fortalece la aplicación de los derechos de la mujer	4	4. Protege el uso de los recursos.	4	4. Los beneficios son deseados por los beneficiarios	4	4. Se puede conseguir financiamiento a futuro	2	45 a 66 MEDIA ALTA
	5. Se cuenta con soporte político-institucional	4			5. Favorece la educación ambiental	2					67 a 88 ALTA
Total	20 puntos	16	16 puntos	10	20 puntos	18	16 puntos	16	16 puntos	11	71
Plantear acciones para mejorar los niveles de satisfacción del usuario en función de las dinámicas sociales en el servicio de transporte urbano perdurables a largo plazo, que puedan aportar a la legislación local en fortalecimiento de la política pública.	1. Los beneficios son mayores que los costos	4	1. Incrementa la participación de la mujer	2	1. Contribuye a proteger el entorno físico.	4	1. Responde a las expectativas de los beneficiarios	4	1. Fortalece la participación de los beneficiarios y población local	4	88puntos
	2. Cuenta con financiamiento	2	2. Incrementa los ingresos de la mujer	2	2. Mejora el entorno social.	4	2. Es una prioridad sentida por los beneficiarios	4	2. Fortalece la Organización local	4	22 a 32 BAJA
	3. Es aceptable y conveniente para los beneficiarios	4	3. Incrementa el nivel educativo de la mujer	2	3. Mejora el entorno cultural.	4	3. Beneficia a grupos de mayor carencia y vulnerabilidad	4	3. La población está en posibilidades de aportar medios	2	33 a 44 MEDIA BAJA
	4. Existe tecnología adecuada para su realización	4	4. Fortalece la aplicación de los derechos de la mujer	4	4. Protege el uso de los recursos.	4	4. Los beneficios son deseados por los beneficiarios	4	4. Se puede conseguir financiamiento a futuro	2	45 a 66 MEDIA ALTA
	5. Se cuenta con soporte político-institucional	4			5. Favorece la educación ambiental	4					67 a 88 ALTA
Total	20 puntos	18	16 puntos	10	20 puntos	20	16 puntos	16	16 puntos	12	76

4.9. Selección de alternativas

Una matriz de selección de alternativas es una herramienta utilizada para evaluar diferentes opciones o caminos que se pueden tomar para alcanzar un objetivo. En esta matriz se identifican y comparan diferentes factores relevantes, como los costos, los beneficios, las oportunidades y las limitaciones, para cada alternativa. El objetivo final de la matriz es seleccionar la mejor alternativa para alcanzar el objetivo deseado, tomando en cuenta todas las variables consideradas en el análisis.



5. CAPÍTULO V: RESULTADOS Y DISCUSIÓN.

5.1. Resultados y Discusión

En esta sección se aborda la identificación de la **movilidad humana** como un factor clave en el desarrollo de actividades diarias acudiendo a unidades educativas, entidades públicas, bancos, mercados y supermercados en la ciudad de Riobamba.

La movilidad humana no solo se refiere al desplazamiento físico de personas, sino también a la capacidad de acceder a oportunidades que mejoren su calidad de vida y fomenten el desarrollo social y económico (González, 2021).

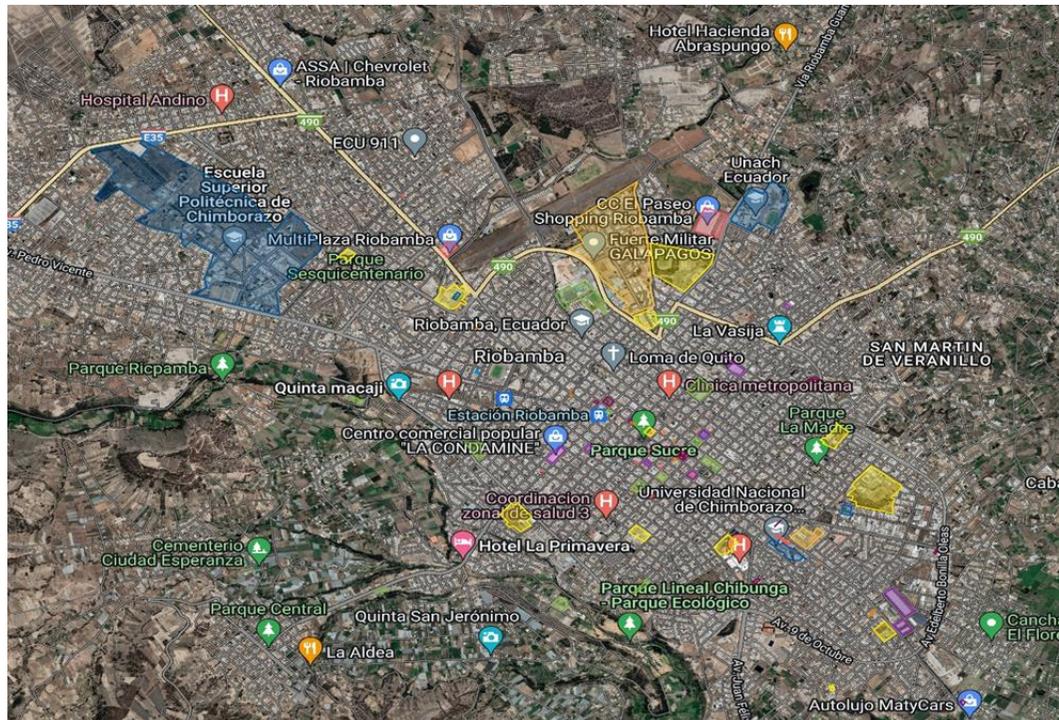


Ilustración 1: Identificación de Unidades educativas Riobamba.

Nota: Elaboración propia.

5.2. Unidades educativas, Institutos, Universidades y Politécnicas.

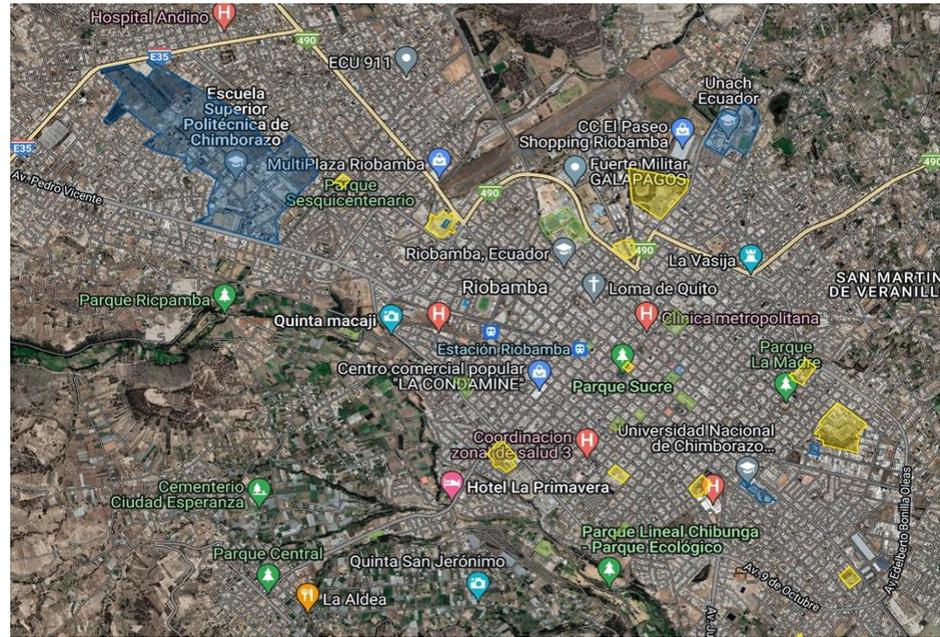


Ilustración 2: Unidades educativas de educación superior.

Nota: Elaboración propia.

Unidades educativas superiores, Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, Universidad Nacional de Chimborazo campus la dolorosa y vía a guano, Instituto Superior Tecnológico Riobamba campus Eugenio Espejo y Vicente Anda Aguirre, Instituto Superior Carlos Cisneros, unidades de educación media Colegio Salesianos, COMIL, P. Vicente Maldonado, La Salle, Fatimas, Marianas, San Felipe, María Auxiliadora, San Vicente de Paúl, U. C.E. Chiriboga, J. de Velazco, Cisneros, Amelia G.D., Fernando Daquilema, Camilo Gallegos, la Providencia, Jefferson, Pensionado Olivo, A. High School.

5.3. Zonas educativas

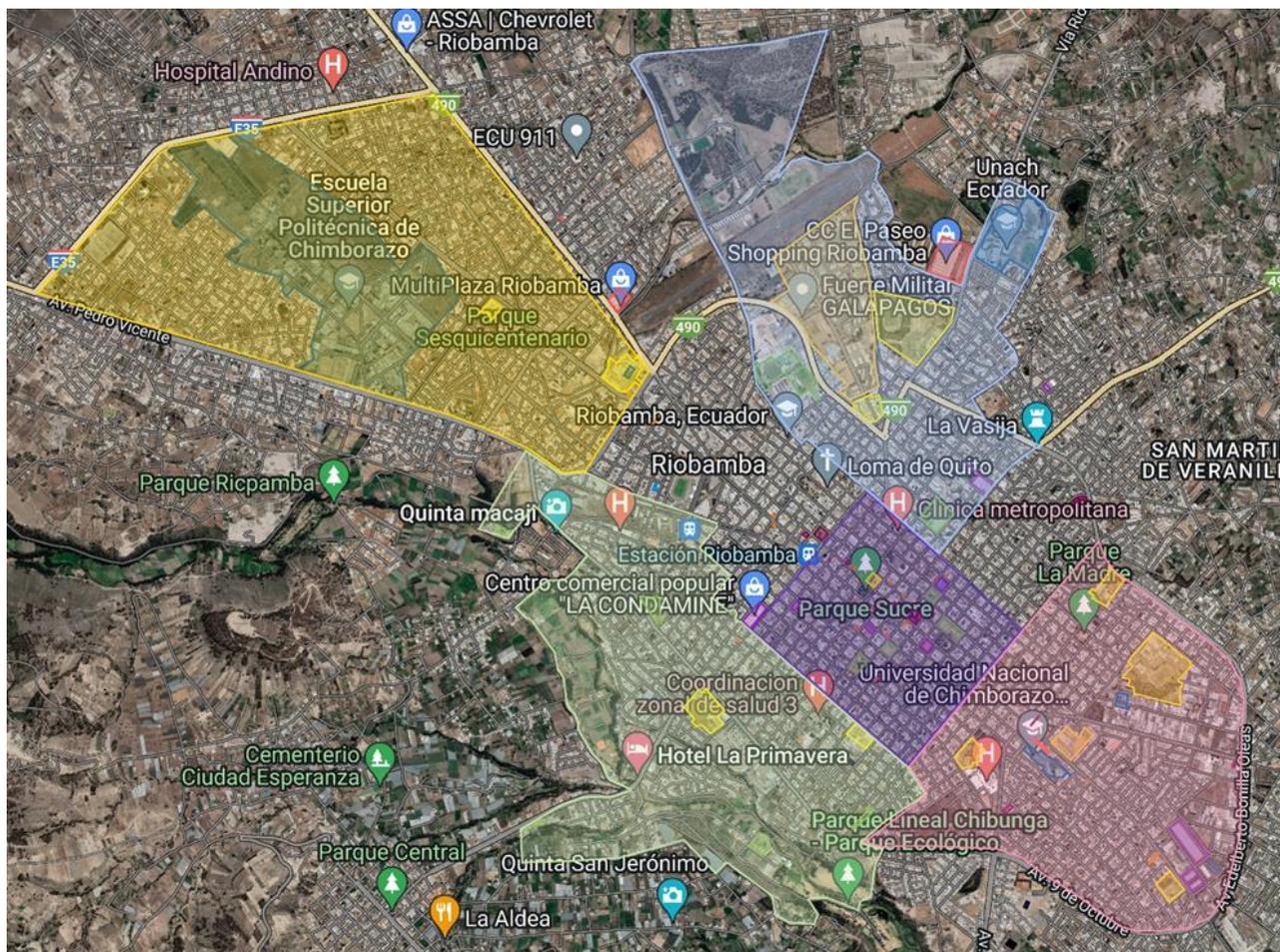


Ilustración 3: Zonificación de las unidades educativas de la ciudad de Riobamba.

Nota: Elaboración propia.

5.4. Entidades públicas, bancos, centros comerciales y mercados.

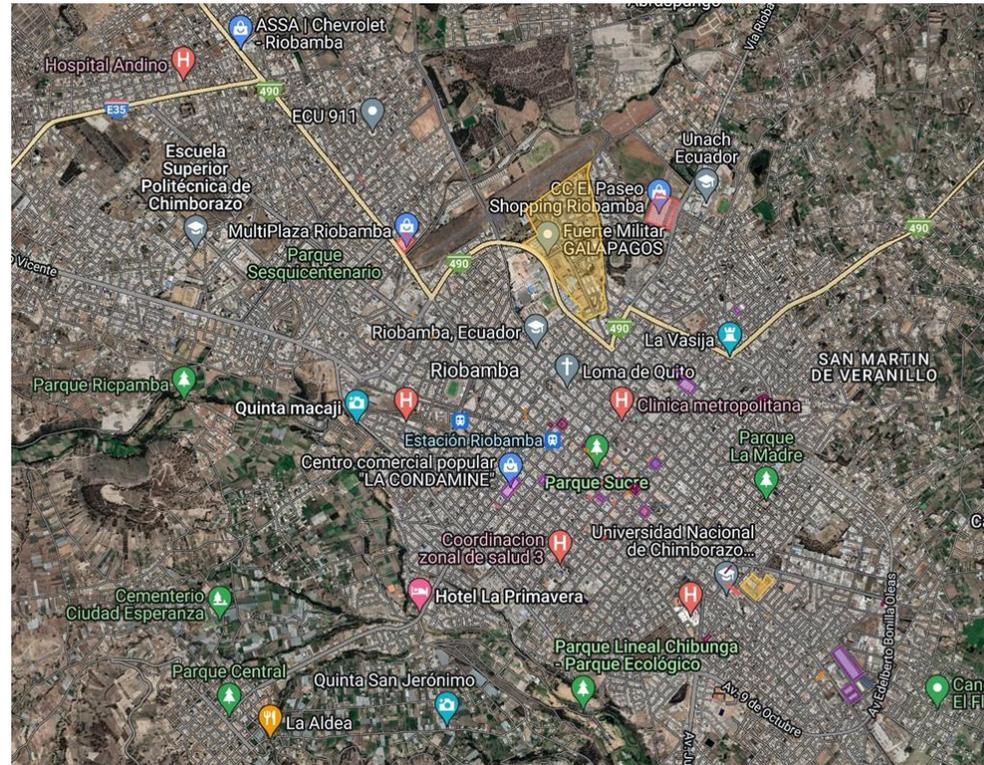


Ilustración 4: Identificación de entidades públicas, bancos, centros comerciales.

Nota: Elaboración propia.

B.B. Galápagos, Comando de Policía, GAD. Municipal de Riobamba, Honorable GAD Provincial de Chimborazo, Talleres de los GAD'S, Conagopare Chimborazo, MAG Chimborazo, INAR, Agua Potable, Fiscalía, Banco del Pichincha, Banco Guayaquil, Banco del Pacífico, Banco del Austro, Cooperativas de ahorro y crédito, Riobamba, Oscus, Sagrario, 4 de octubre, San Jorge, Daquilema, Mushugruna,

5.5. Rutas de los buses urbanos

20 rutas para los buses urbanos propuesta

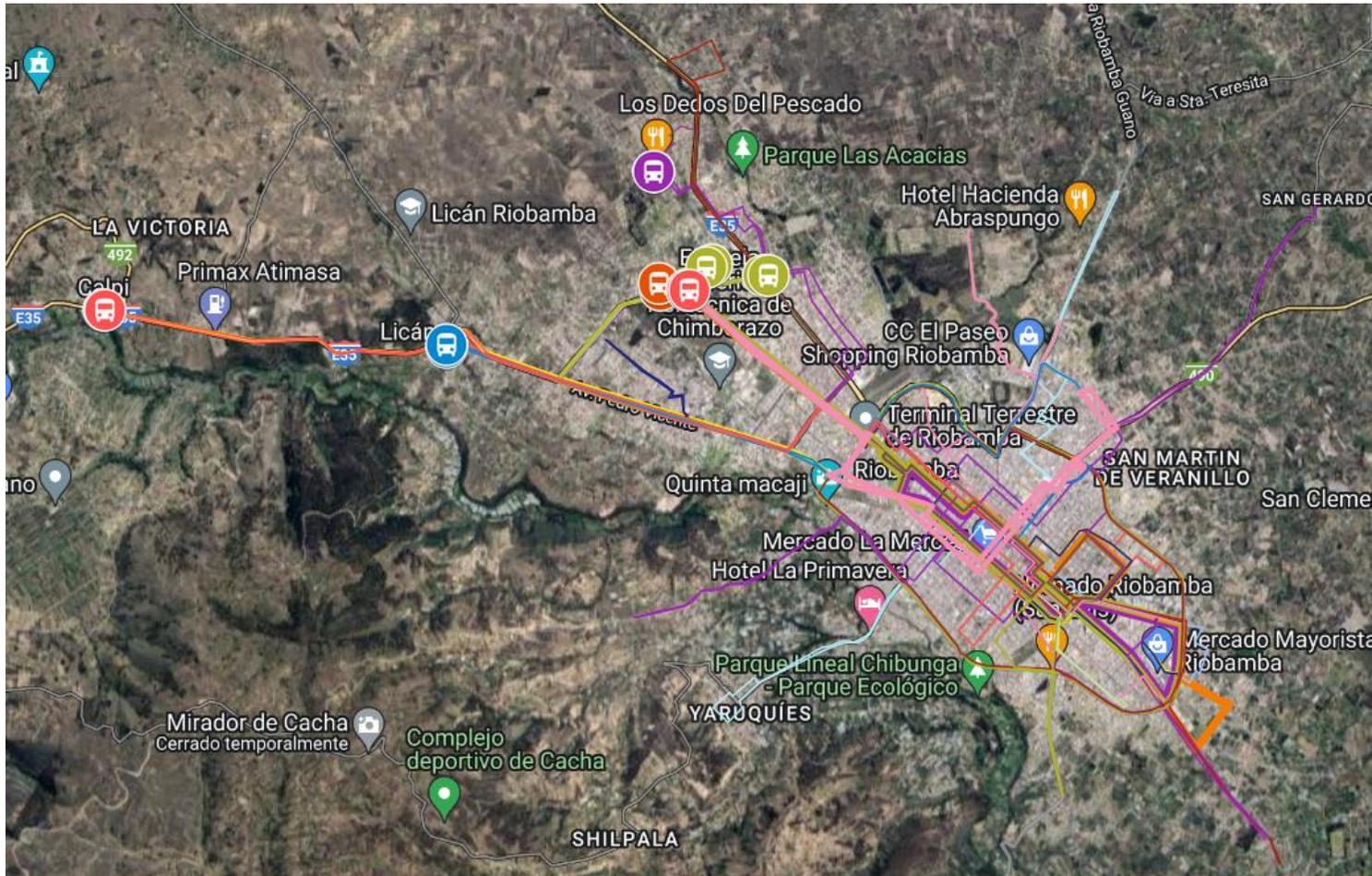


Ilustración 5: Rutas de buses de la ciudad de Riobamba.

Nota: Elaboración propia.

LA DINÁMICA DE SOCIAL DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA

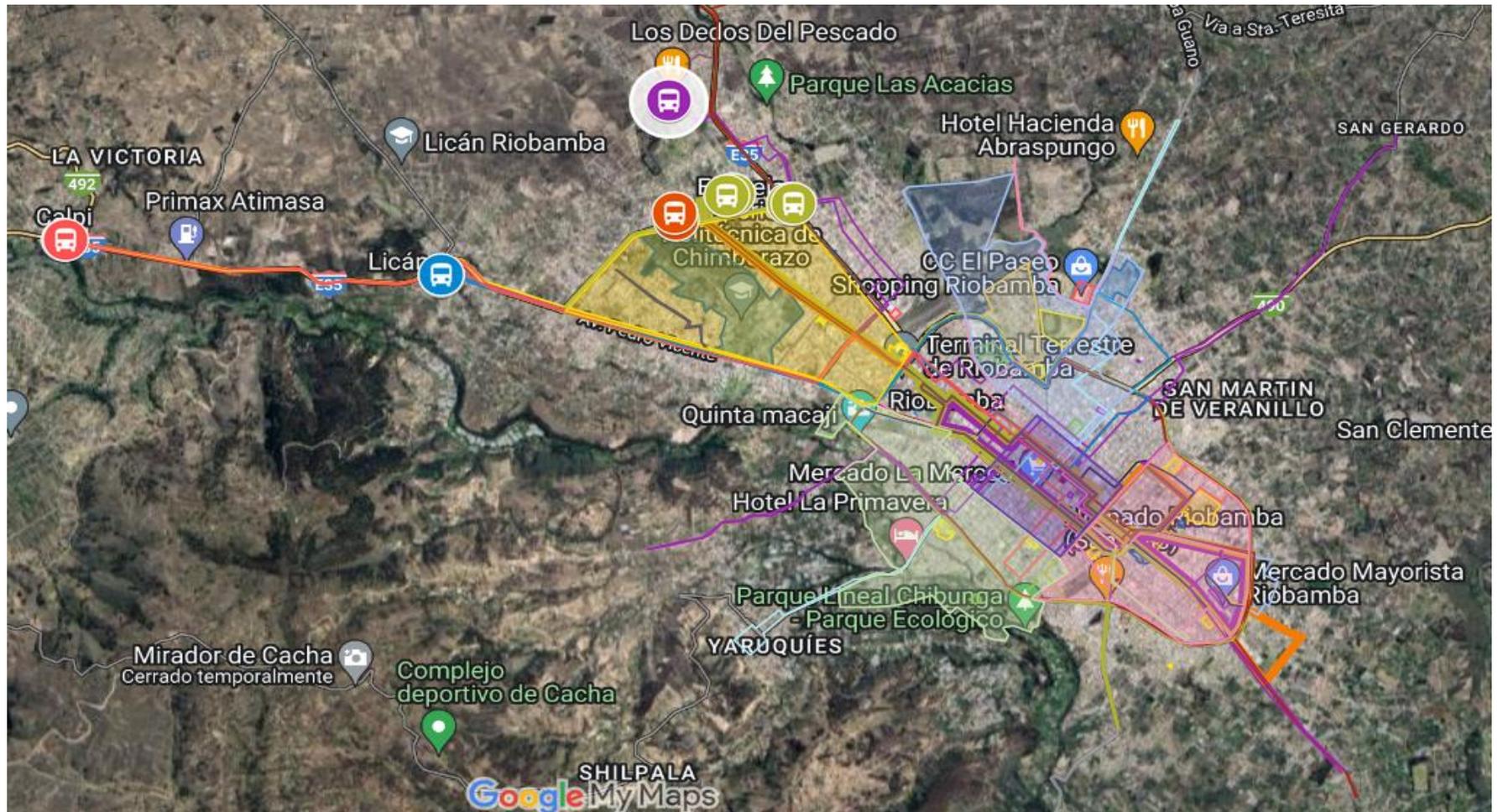


Ilustración 6: Dinámica de movilidad de la ciudad de Riobamba.

Nota: Elaboración propia.

5. CAPÍTULO V LINEAMIENTOS PROPOSITIVOS

5.1. Datos Informativos

5.1.1. Tema

- Modelo que permita evaluar la política pública aplicada, para el manejo de la pandemia por COVID 19 respecto al desarrollo de la movilidad territorial en el cantón Riobamba.

5.1.2. Institución ejecutora

- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Riobamba

5.1.3. Beneficiarios

En primera instancia, los beneficiarios son los funcionarios del GAD Municipal del cantón Riobamba que desarrollan y socializan las normas o políticas públicas que tienen como finalidad el desarrollo de la movilidad territorial de la ciudad. Así también beneficiará de forma indirecta a los ciudadanos residentes de Riobamba.

5.1.4. Ubicación

La propuesta de modelo de evaluación de la política pública abarcará a las 11 parroquias rurales: San Juan, Licto, Calpi, Quimiag, Cacha, Flores, Punín, Cubijés, San Luis, Pungalá y Licán y a las 5 parroquias urbanas tales como: Maldonado, Veloz, Lizarzaburu, Velasco y Yaruquíes.

5.2. Antecedentes y justificación de la Propuesta.

El cantón Riobamba enfrenta grandes desafíos en el desarrollo de la movilidad territorial tales como la dotación de servicios básicos, producciones de bienes y servicios. En este sentido el desarrollo de las políticas públicas en el contexto del desarrollo rural y urbano en la actualidad han sido el eje estratégico para el diseño de estrategias que permitan gestionar los sistemas territoriales más relevantes, que están orientados a generar progreso integral, que permiten reconocer las problemáticas que se enfrentan el desarrollo territorial. Por lo consiguiente, la falta de generación y fortalecimiento de las políticas y normas públicas en el manejo de problemas sanitarios, tal como sucede en la actualidad con la pandemia del COVID-19, que trae consigo el subdesarrollo territorial, la transformación de la movilidad social y económica, provocando retraso en el desarrollo integral de la ciudad. No obstante, las características territoriales del cantón de Riobamba que se encuentran relacionadas con las políticas públicas de uso del suelo rural y urbano, vías, movilidad y

transporte, mercado y comercialización, viviendas y espacios públicos, bienes patrimoniales y centros histórico.

5.3. Objetivos

5.3.1. Objetivo General

- Desarrollar un Modelo para evaluar la política pública, para el manejo de la pandemia por COVID 19 respecto al desarrollo de la movilidad territorial en el cantón Riobamba.

5.3.2. Objetivos Específicos

- Evaluar las capacidades de manejo de políticas públicas orientadas al manejo de la movilidad durante la pandemia del COVID-19.
- Establecer estrategias o canales que permitan establecer políticas públicas enmarcadas en el desarrollo de la movilidad territorial de la ciudad de Riobamba.
- Determinar estrategias y acciones colaborativas entre los actores las autoridades municipales y ciudadanos que permitan sumar esfuerzos para la implementación del modelo de evaluación de las políticas públicas.

5.4. Objeto de Evaluación de las Políticas Públicas del Cantón Riobamba.

El objeto del modelo de evaluación de las políticas públicas se encuentra establecido con la finalidad de medir el impacto en el desarrollo de la movilidad territorial en la post pandemia. En este sentido, podemos citar que una evaluación puede estar orientada en el ámbito de intervención del cantón, y de la misma manera, el modelo puede analizar el conjunto de normas públicas, las mismas que se centran en el desarrollo territorial.

Con los antecedentes antes descritos, podemos establecer un sistema de evaluación por programas, proyectos y estrategias estableciendo en dos factores fundamentales, tales como la evaluación y el método de intervención.

A continuación, se presenta un esquema básico del objeto de evaluación:

Tabla 6. Sistema del Objeto de evaluación de las políticas públicas

Proyecto	Programa	Estrategia
Características Básicas Según el Tipo de Intervención		
<p>Operaciones.</p> <p>Delimitación del Tiempo.</p> <p>Presupuesto</p> <p>Normas establecidas de acuerdo con las respetabilidades de los actores de la política pública.</p>	<p>Conjunto de intervención, homogéneas de las políticas públicas para alcanzar los propósitos establecidas en las normas.</p> <p>Delimitación del Tiempo.</p> <p>Presupuesto</p>	<p>Debilidades de las políticas públicas vinculadas entre sí.</p> <p>Definición del conjunto de normas e intervención de estas.</p>
Característica del Modelo de Evaluación		
<p>Actividades principales</p> <p>Desarrollo de políticas de acuerdo con el contexto territorial.</p> <p>Orientadas a la ciudadanía</p>	<p>Diversidad de actividades (Subniveles, Intervenciones directas o indirectas y sistemáticas).</p> <p>Contexto territorial y geográfico.</p> <p>Resultados esperados.</p>	<p>Estrategias establecidas de acuerdo con los objetivos establecidos en las políticas públicas.</p>
Dificultad de la Evaluación		
<p>El modelo de evolución se encuentra establecido a una causa única de acuerdo con la política pública y un solo efecto de acuerdo con los resultados esperados.</p>	<p>Dificultades establecidas por las causas múltiples (actividades e instrumentos) y efectos múltiples, sin contar el programa y los diferentes componentes de la norma</p>	<p>Evaluación de las estrategias establecidas en las normas públicas.</p>

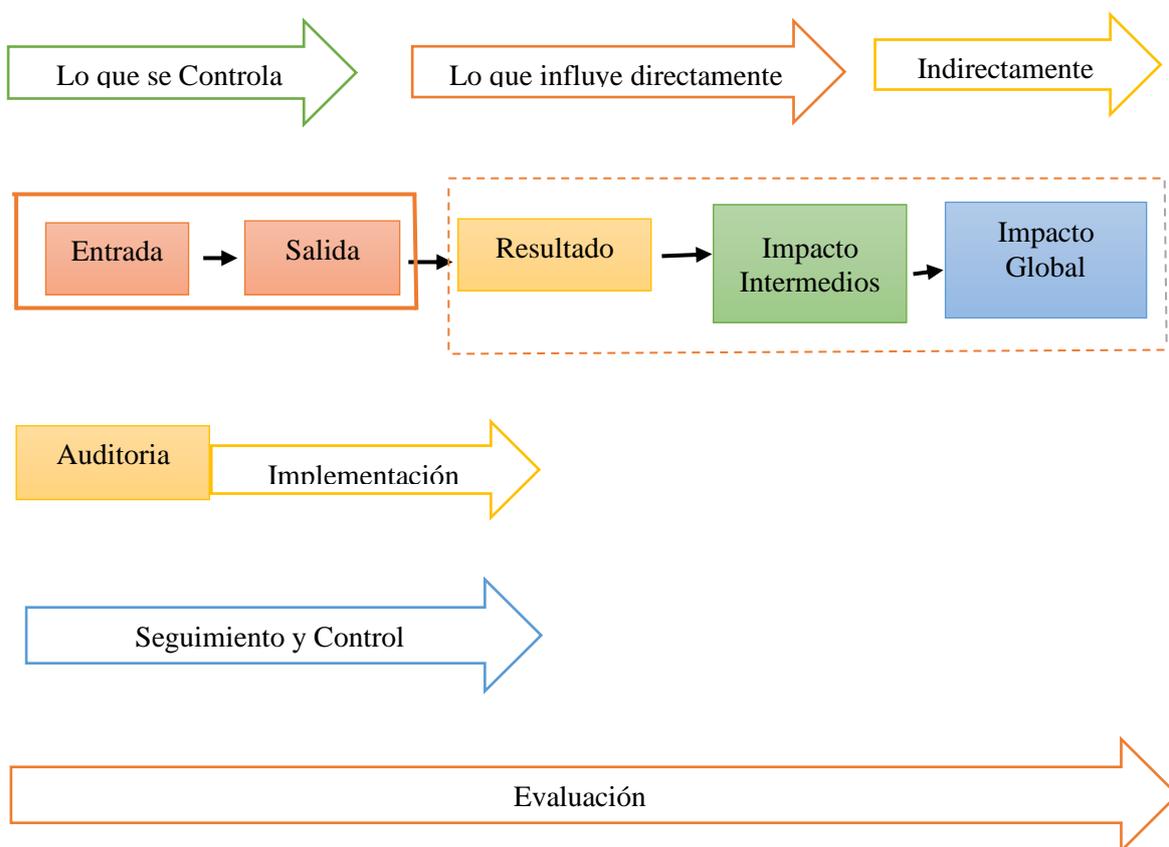
Nota. Elaboración propia: Xavier Sampedro, 2022; Adaptadas del sistema de evaluación de políticas públicas de la Unión Europea.

5.5. Diferenciación del modelo de evaluación con otras herramientas

El modelo de evaluación es una herramienta que se aplicara en la administración de las políticas públicas, programas y proyectos públicos. En este sentido, se debe de establecer otras herramientas que permitan la evaluación integral basados en los dominós de los procesos tales momo el seguimientos o monitoreos deben ser sistemáticos los mismo que se deben ejecutar de acuerdo al tiempo de la aplicación de la política pública, tomando en cuenta la ejecución de las normas y sus procesos. Este seguimiento establece las siguientes estrategias:

- Seguimiento de evaluación de las políticas públicas de acuerdo con el tiempo de aplicación de las normas públicas.
- La evaluación de be ser más profunda de acuerdo con cuestionamientos de operaciones e impacto de la política pública en el desarrollo de la movilidad territorial de la ciudad.
- Auditoria de la gestión tomando en cuenta la eficiencia y eficacia de las normas públicas.

Figura 1. Seguimiento de la evaluación de las políticas públicas



Nota. La figura muestra el proceso de seguimiento de la evaluación de las políticas públicas.

Para poder plantear el modelo de evaluación requiere de la generación de cuestionamientos con el fin de recabar información relevante, por lo consiguiente, es necesario entender la utilidad fundamental de la evaluación, en este sentido se requiere de establecer los propósitos, dimensiones, así como la correspondencia entre la utilidad de la información recabada con el fin de obtener las necesidades planteadas en cinco aspectos:

- Planificación
- Rendición de Cuentas
- Conocimiento
- Desarrollo
- Aplicación

Funciones de la evaluación:

- Función de aprendizaje continuo para la mejora del ejercicio del poder y la gestión pública.
- Función de responsabilizar a los agentes involucrados en el planteamiento de políticas
- Función de rendición de cuentas.
- Función comunicativa al crear transparencia e infundir confianza respecto la gestión de las políticas públicas.

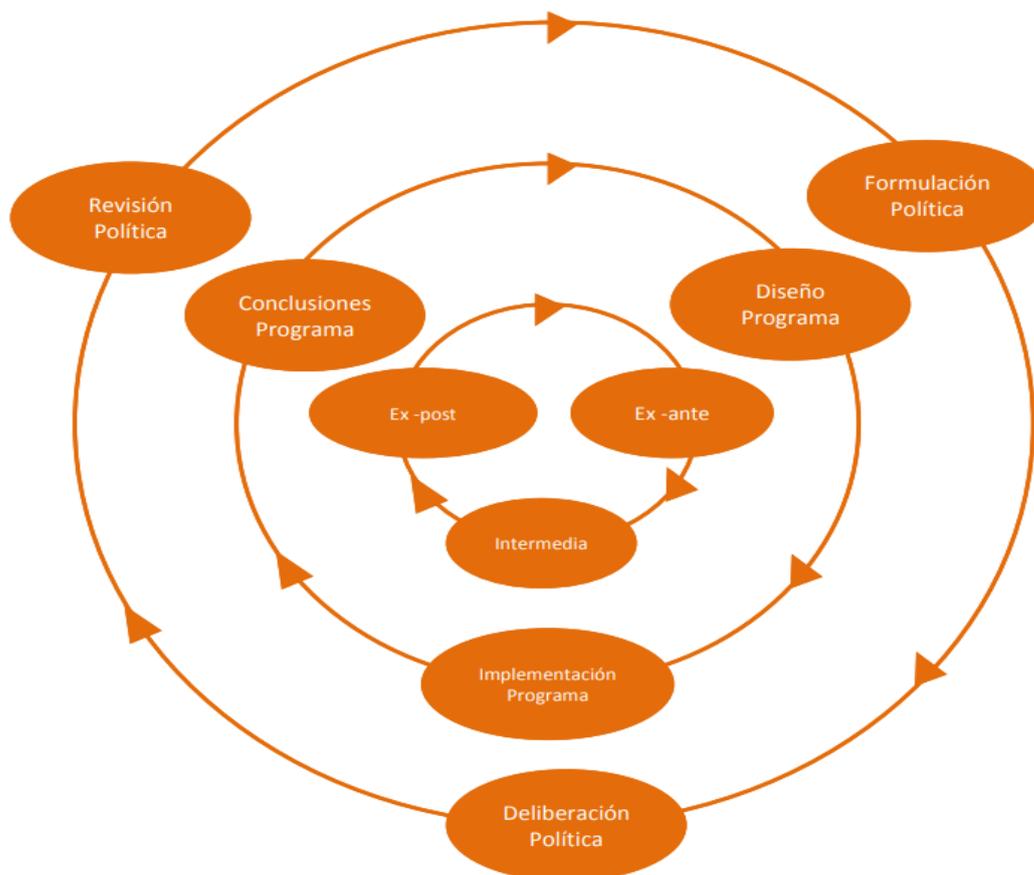
Utilidad de la Evaluación:

- Proporcionar la información de las actividades o estrategias para el desarrollo de la planificación de políticas públicas.
- Facilitar la toma de decisiones sobre los objetivos del modelo de evaluación.
- Establecer mecanismos de control de la gestión pública.
- Contribuye en la detección y corrección de errores de la planificación, programa o proyectos.
- Evaluar herramientas para valorar la conveniencia de la aplicación de las políticas públicas.

5.6. Principios de la evaluación

Este acápite permite establecer procedimientos que permiten administración de la evaluación de las políticas públicas deben de estar acuerdo con la estructura del procedimiento y estos estén de acuerdo con los seis principios del modelo de evaluación: En el primer principio establecer la transversalidades de la planificación se encuentra integrada por todas las etapas de una política pública. En segunda instancia, tenemos la utilidad de los procesos y resultados de la evaluación involucrando a los destinatarios de la normativa. El tercer principio es la causalidad, lo cual permite vincular los aspectos de la política pública con la administración municipal. En cuarto lugar, tenemos la transferencia, esta establecida con la rendición de cuenta de acuerdo con los autores implicados. En quinto termino se refiere al aprendizaje esta de acuerdo con la finalidad de proporcionar la información para establecer logros mediante el aprendizaje continuo y por último, la participación de los mecanismos involucrados para la valoración de los aspectos objeto de la evaluación.

Figura 2 Políticas, Programas y modelo de evaluación.



Nota. Elaboración propia: Xavier Sampredo, 2022; Adaptadas del sistema de evaluación de políticas públicas de la Unión Europea.

5.7. Evaluación E impacto

El modelo de evaluación tiene como propósito analizar la calidad del diagnóstico que permite establecer políticas públicas, el mismo que presenta tres aspectos fundamentales como es la evaluación de procesos o de gestión, la evaluación de resultados y de impacto:

Tabla 7. Tipos de Evaluación

Diferenciación	Tipos	Descripción
Actor	Interno	Entidad Gestora
	Externa	Persona Externo
	Mixta	Equipo de evaluación gestora y externo
Función	Sumativa	Evaluación de desempeño y formativa
	Formativa	Intervención para medir los resultados
Momento	Ex-ante	Se realiza antes de ejecutar la política pública
	Intermedia	Se aplica durante la ejecución de la política pública
	Ex - post	Se realiza al finalizar la ejecución de la política pública
Contenido	Diseño	Analiza y valora el diseño y conceptualización de la política pública
	Proceso	Valora el alcance de objetivos inmediatos eficacia y eficiencia
	Resultado	Valorar la aplicación de la práctica y gestión
	Impacto	Análisis de los efectos a largo plazo de las políticas públicas.

5.8. Fases de la evaluación

En este aspecto establece pasos fundamentales para llevar a cabo la evaluación, los mismos que son; Diseñar la evaluación, Desarrollo de estudio de evaluación y planteamiento de procesos de comunicación.

Tabla 8. Etapas de la Evaluación y cuestionamientos

Fase	Cuestionamientos
Diseñar la Evaluación	¿Por qué evaluar?
	¿Qué va a ser evaluado?
	¿Qué información queremos obtener?
	¿Cómo se va a evaluar?
	¿Quién va a evaluar?
	¿Qué técnicas se adaptan a nuestro modelo de evaluación?
	¿Para quién se evalúa?
	¿Cuándo se evalúa?
Desarrollo del estudio de evaluación.	¿Cómo debo gestionar la evaluación?
Plantear la comunicación	¿Qué voy a comunicar?
	¿A quién y cómo voy a comunicar los resultados?
	¿Con qué voy a comunicar los resultados?

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1. Conclusiones

1. **Importancia de la Legislación Local:** La legislación local juega un papel crucial en el fortalecimiento de las políticas públicas relacionadas con el transporte. Es fundamental que las autoridades locales adopten normativas que promuevan un transporte más seguro, eficiente y amigable con el medio ambiente, alineándose con las necesidades cambiantes de la población.
2. **Integración de Tecnología y Gestión de Datos:** La implementación de tecnologías avanzadas para la gestión del transporte público puede mejorar significativamente la experiencia del usuario. El uso de aplicaciones móviles para la planificación de viajes, el seguimiento en tiempo real de vehículos y la gestión de pagos electrónicos son herramientas que pueden aumentar la eficiencia y la satisfacción del usuario.
3. **Fomento de la Movilidad Sostenible:** La promoción de alternativas de transporte sostenible, como el uso de bicicletas y la caminata, debe ser parte integral de la estrategia de movilidad urbana. La creación de infraestructuras adecuadas para estos modos de transporte no solo reduce la congestión del tráfico, sino que también contribuye a la salud pública y al bienestar ambiental.
4. **Participación Ciudadana y Transparencia:** La participación activa de la comunidad en la planificación y evaluación de los servicios de transporte es esencial para identificar áreas de mejora y garantizar que las soluciones propuestas respondan a las necesidades reales de los usuarios. La transparencia en la gestión del transporte público fomentará la confianza de la ciudadanía en las autoridades locales.
5. **Adaptación a Cambios Post-Pandemia:** Las medidas implementadas en respuesta a la pandemia deben ser evaluadas y adaptadas para asegurar que el sistema de transporte público pueda responder de manera efectiva a futuras crisis. Esto incluye la implementación de protocolos de salud y seguridad que generen confianza entre los usuarios.
6. **Evaluación Continua y Mejora del Servicio:** Es crucial establecer mecanismos de evaluación continua que permitan monitorear la calidad del servicio y la satisfacción del usuario. Esto facilitará la identificación de problemas y la implementación de mejoras de manera proactiva, asegurando que el sistema de transporte evolucione con las necesidades de la población.

6.2. Recomendaciones

Recomiendo desarrollar un Plan Integral de Modernización de la Infraestructura del transporte público en Riobamba que incluya las siguientes acciones clave:

1. **Modernización de Vehículos:** Actualizar la flota de transporte para garantizar comodidad y eficiencia, incorporando vehículos accesibles para personas con discapacidad.
2. **Implementación de Tecnología:** Integrar soluciones tecnológicas, como sistemas de información en tiempo real y aplicaciones móviles, para mejorar la experiencia del usuario.
3. **Capacitación con Enfoque de Género:** Ofrecer programas de capacitación para el personal del transporte que promuevan la sensibilización sobre las necesidades específicas de mujeres y otros grupos vulnerables.
4. **Inclusión de Grupos Vulnerables:** Diseñar servicios que atiendan las necesidades de grupos como mujeres, personas mayores y personas con discapacidad, asegurando un acceso equitativo al transporte.
5. **Monitoreo y Evaluación Continua:** Establecer un sistema de monitoreo que permita evaluar regularmente la efectividad del plan y realizar ajustes basados en la retroalimentación de los usuarios.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AME, S. C. (2010). LINEAMIENTOS PARA LA PLANIFICACIÓN DEL DESARROLLO Y EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL. En S. C. CONAJUPARE. QUITO: IMPRENTA MARISCAL.
- AREVENA, P. R. (2020). *ANÁLISIS CRÍTICO RESPECTO DE LA ELABORACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL EN CHILE*. VALPARAÍSO: UNIVERSIDAD DE VALPARAISO CHILE.
- EGOSCOZÁBAL, L. I. (2008). METODOLOGÍAS DE LA INVESTIGACIÓN DE LAS CIENCIAS SOCIALES. *ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS*, 5-18.
- FERNÁNDEZ ANTONIO, M. C. (2015). *ORDENACIÓN DEL TERRITORIO ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO*. MADRID: UNIED.
- González, M. (2021). Movilidad humana: un enfoque integral. *Estudios sociales*.
- Ilustre Municipalidad de Riobamba. (1992). *Riobamba en el Siglo XX*. (C. F. Heredia, Ed.) Riobamba: Editorial Pedagógica Freire.
- Martinez, A. (2022). EL CRECIMIENTO URBANO DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA Y SU INFLUENCIA EN LOS SERVICIOS BÁSICOS. *CIENCIA Y CONSTRUCCIÓN*.
- MINISTERIO DE EDUCACIÓN DEL ECUADOR. (10 de 05 de 2021). https://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2022/03/informe_narrativo_rendicion_cuentas_2021.pdf.
Obtenido de https://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2022/03/informe_narrativo_rendicion_cuentas_2021.pdf
- NAVARRO, N. (2001). *FUNDAMENTOS DE MATEMÁTICAS*. BARCELONA: ANTONI BOSCH.
- PÉREZ, J. P. (2019). EL PROYECTO DE LA CIUDAD ILUSTRADA PARA AMÉRICA. *DIALNET*, 145-166.
- RIOBAMBA, G. M. (2020). PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL 2020 - 2030 (PDOT). *GAD MUNICIPAL DEL CANTÓN RIOBAMBA*.
- Romero Palacios, M. T. (1994). *Chimborazo corazon de la Patria*. Quito: Romlacio Editor.
- SANCHO A. & CABRERB., G. G. (2001). APUNTES DE METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN EN TURISMO - OMT. En S. AMPARO, *APUNTES DE METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN EN TURISMO*. MADRID - ESPAÑA: ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO.
- SECRETARIA NACIONAL DE RIESGOS. (10 de DICIEMBRE de 2022). <https://www.gestionderiesgos.gob.ec/resoluciones-coe/>.
Obtenido de <https://www.gestionderiesgos.gob.ec/resoluciones-coe/>:
https://www.gestionderiesgos.gob.ec/resoluciones-coe
- TESAURO DE LA UNESCO. (7 de 13 de 2022). <https://vocabularies.unesco.org/browser/thesaurus/es/>.
Obtenido de [https://vocabularies.unesco.org/browser](https://vocabularies.unesco.org/browser/thesaurus/es/)

- Velasco Alcívar, C. (2004). Riobamba Evolución Urbanística. En A. d. Quito, *Riobamba, Chimborazo y su Gente*. Riobamba.
- ZAMORA A, C. A. (2013). *PLANIFICACIÓN, DESARROLLO Y PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA, I PLANIFICACIÓN DEL DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL*. QUITO: INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS NACIONALES.

7. ANEXOS

Línea 1A - Santa Ana – Bellavista; Horario: 6h20 hasta las 21h30. Inicia su recorrido en el barrio Santa Ana, panamericano norte, Av. Lizarsaburo, Av. De la prensa terminal terrestre, calle Carlos Zambrano, Av. Unidad Nacional, calle olmedo, calle loja, calle México, Colegio Carlos Cisneros, la paz, Av. Celso Rodriguez, Av, Circunvalación, Mercado Mayorista, Av. Leopoldo Freire, Calle Primera constituyente, Calle Almagro, Calle Orozco, Calle Carabobo, Calle Primera Constituyente, Av. Carlos Zambrano, Av. Daniel León Borja, Av. La Prensa, Av. Lizarsaburo, Multiplaza, Panamericana norte, Barrio santa Ana.

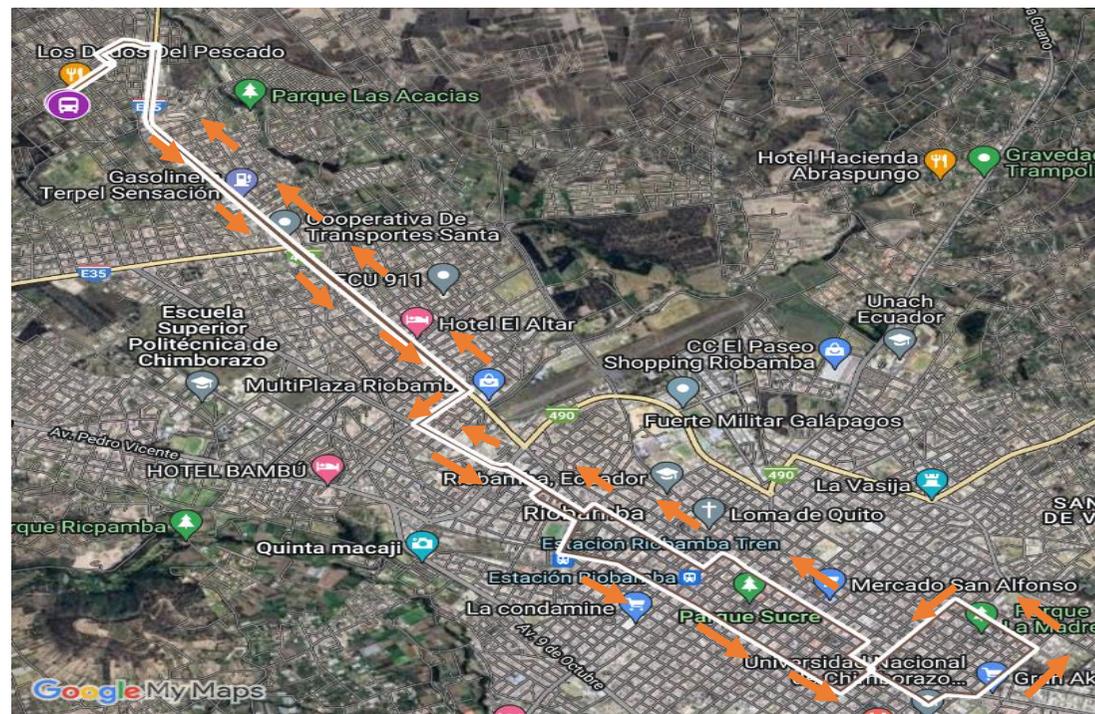


Ilustración 7: Ruta 1A del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.

Nota: Elaboración propia.

LÍNEA 1B

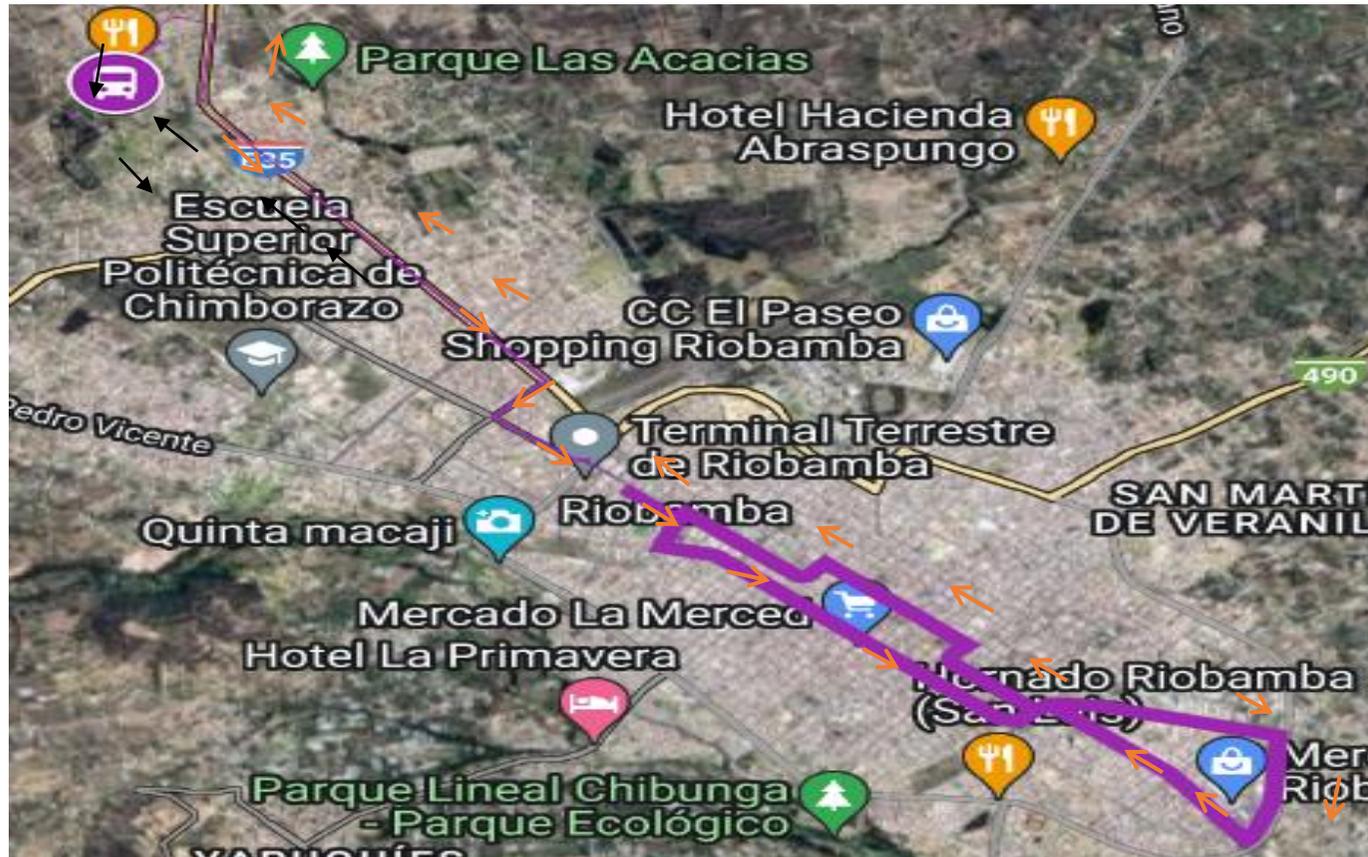


Ilustración 8: Ruta 1B del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.

Nota: Elaboración propia.

LÍNEA 2A

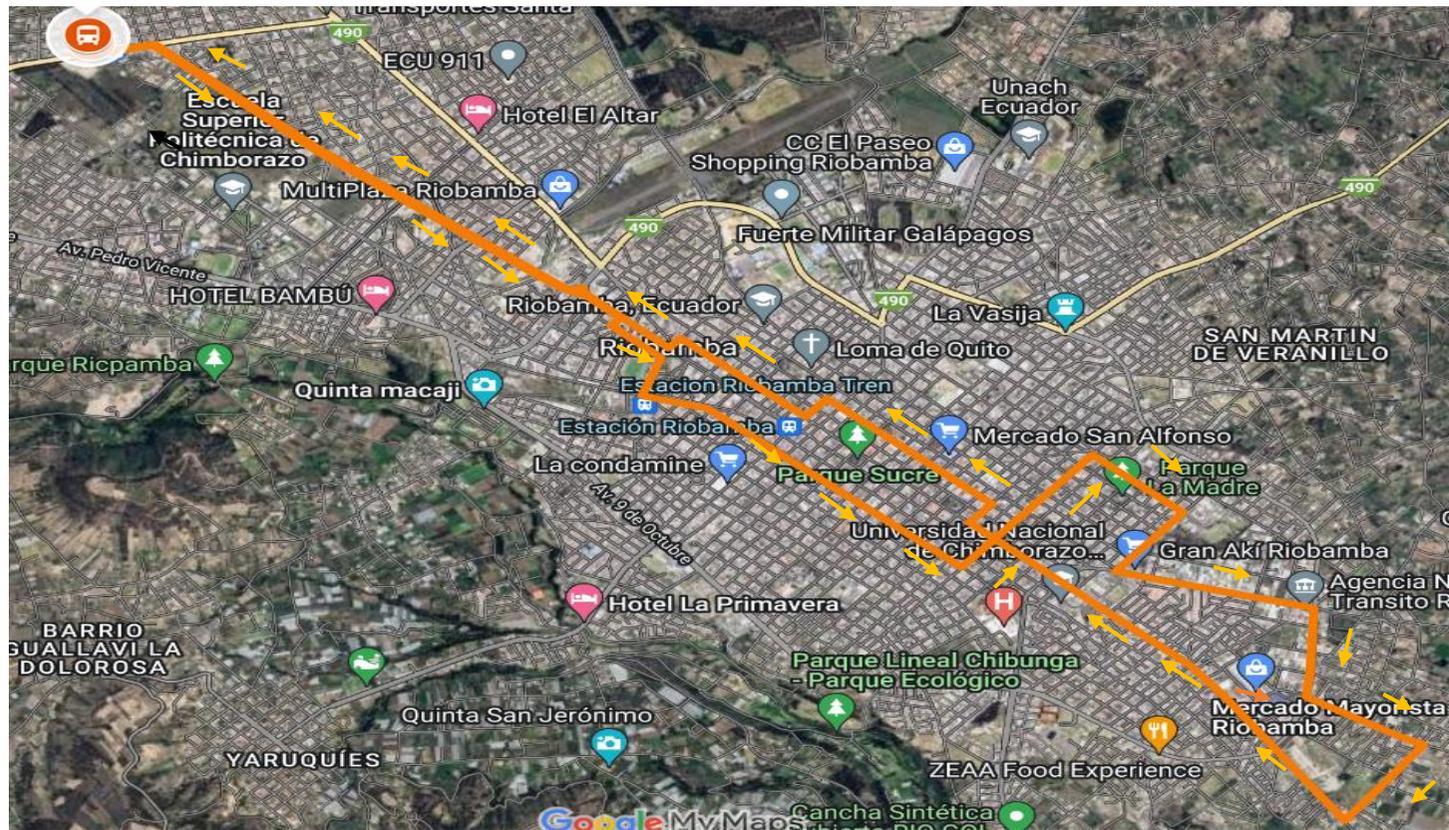


Ilustración 9: Ruta 2A del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.

Nota: Elaboración propia.

LÍNEA 2B

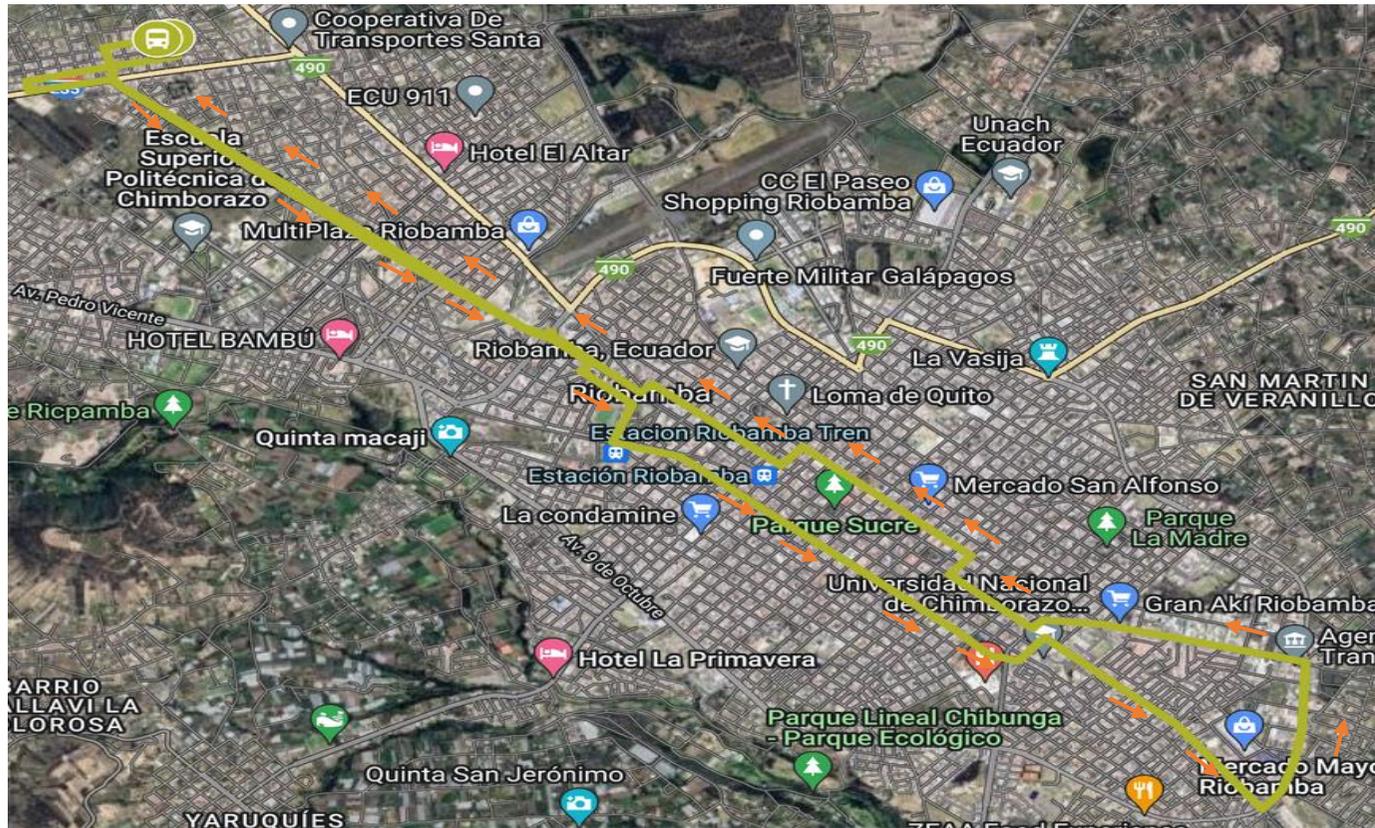


Ilustración 10: Ruta 2B del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.

Nota: Elaboración propia.

LÍNEA 3

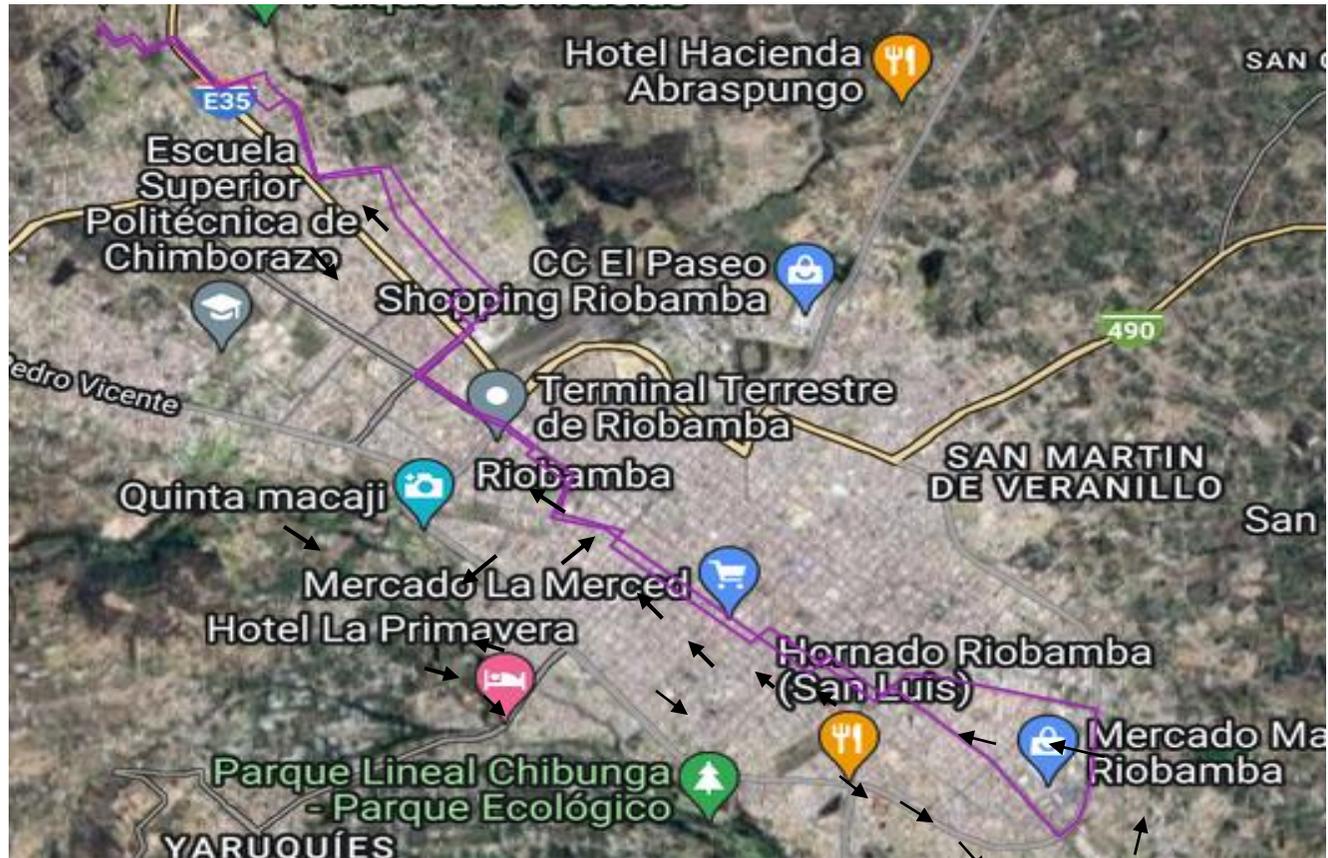


Ilustración 11: Ruta 3 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.

Nota: Elaboración propia.

LÍNEA 4A

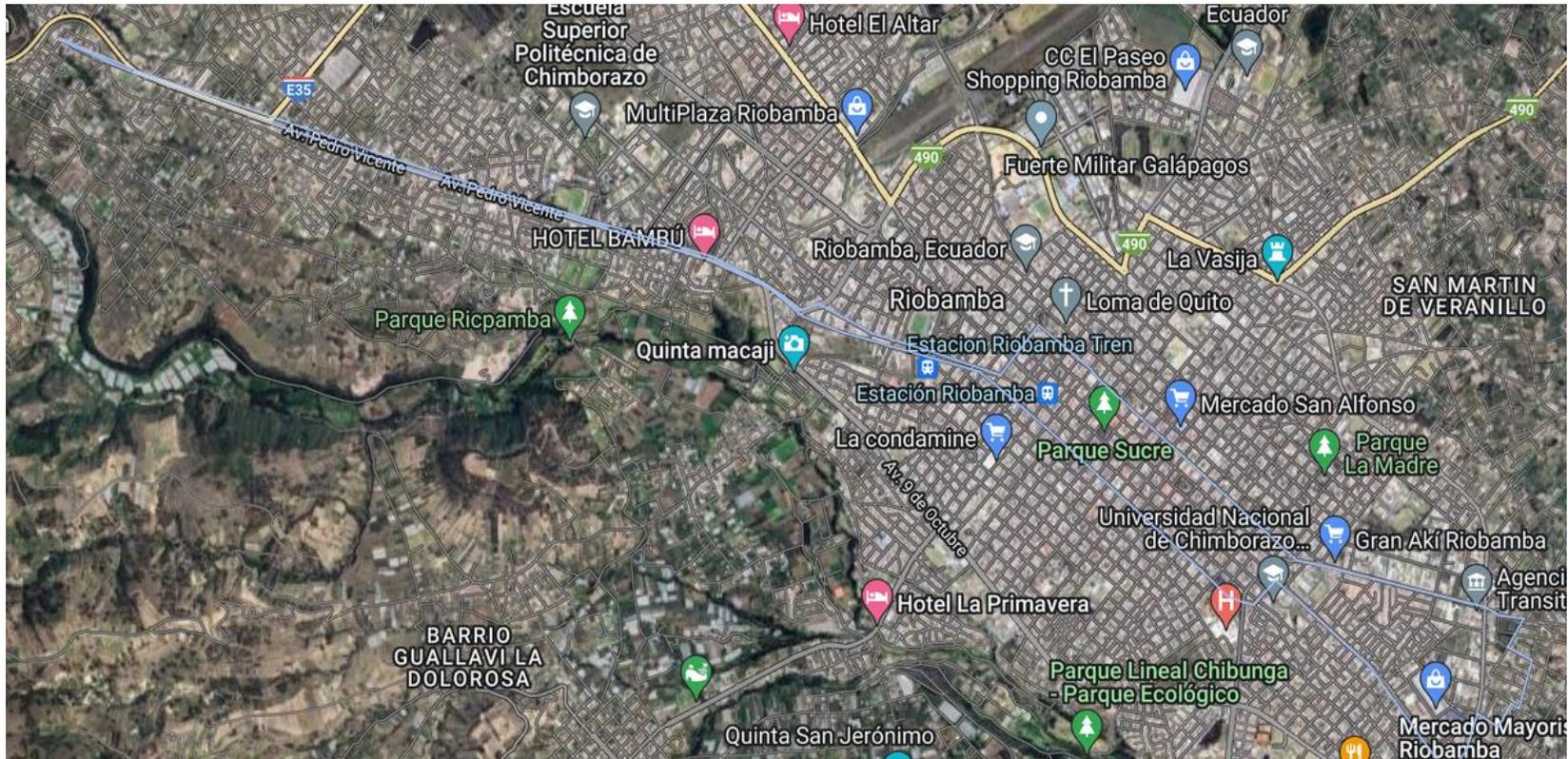


Ilustración 12: Ruta 4A del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.

Nota: Elaboración propia.

LÍNEA 4B

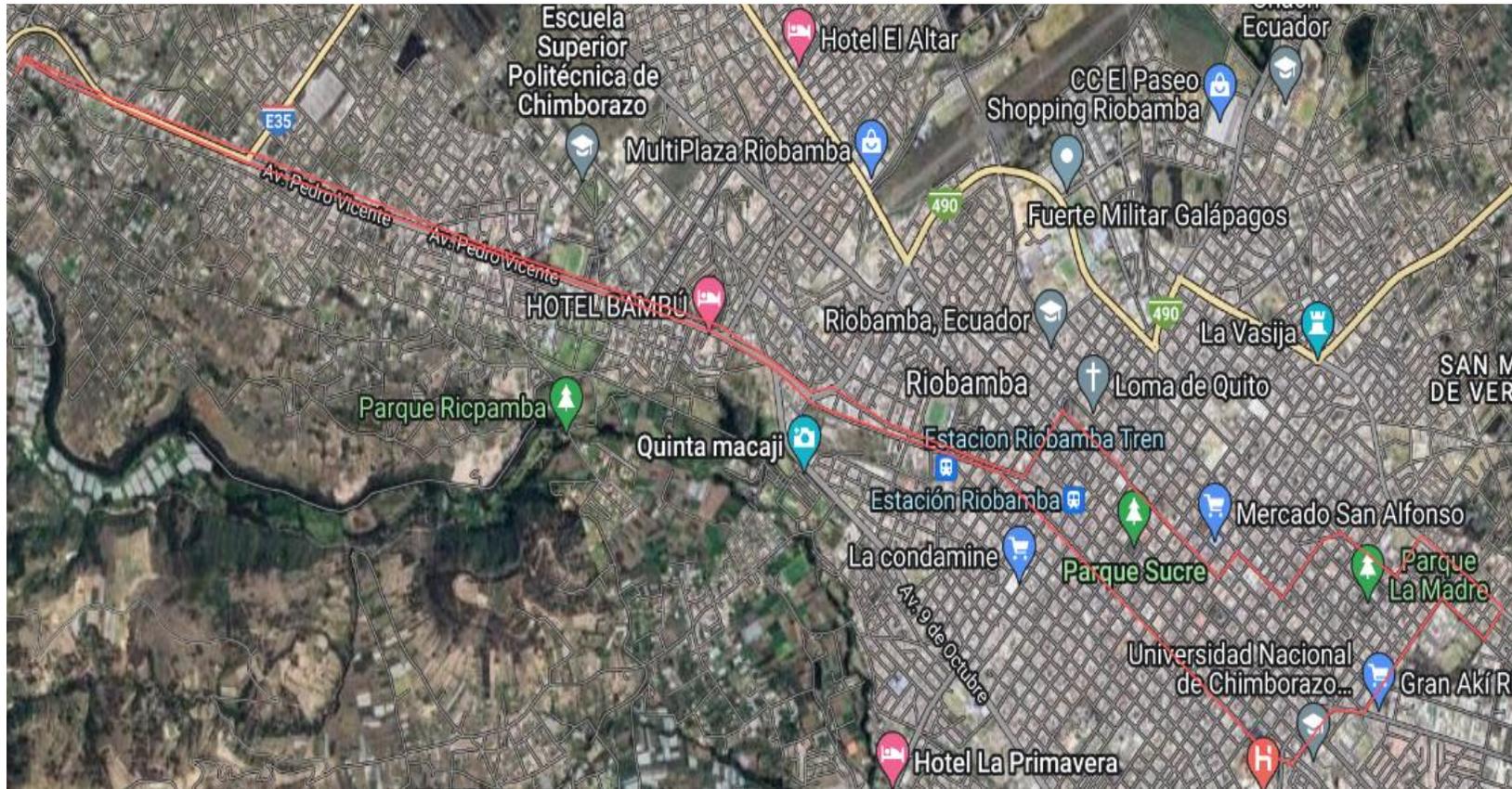


Ilustración 13 Ruta 4B del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.

Nota: Elaboración propia.

LÍNEA 5

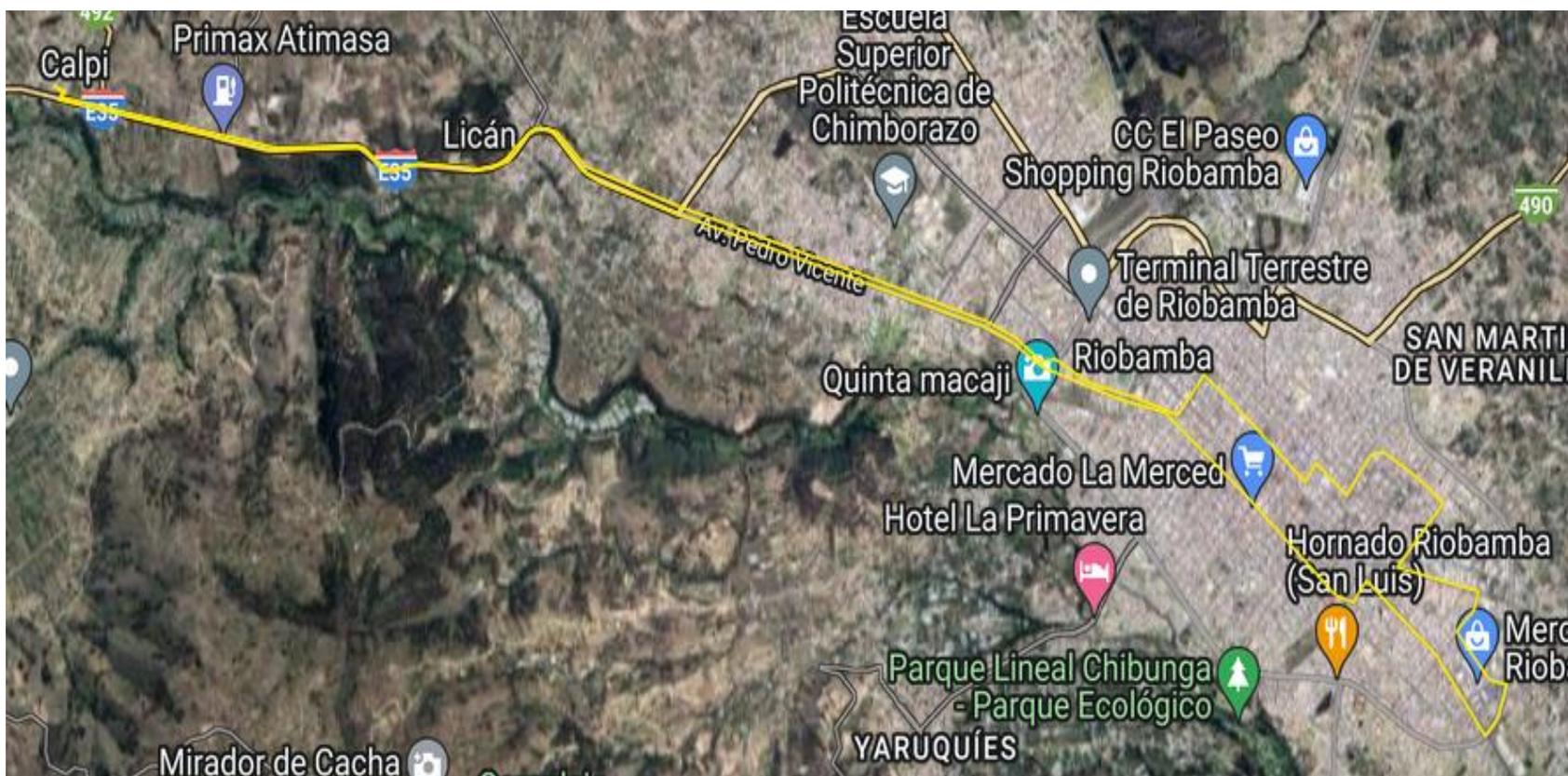


Ilustración 14: Ruta 5 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.

Nota: Elaboración propia.

LÍNEA 6

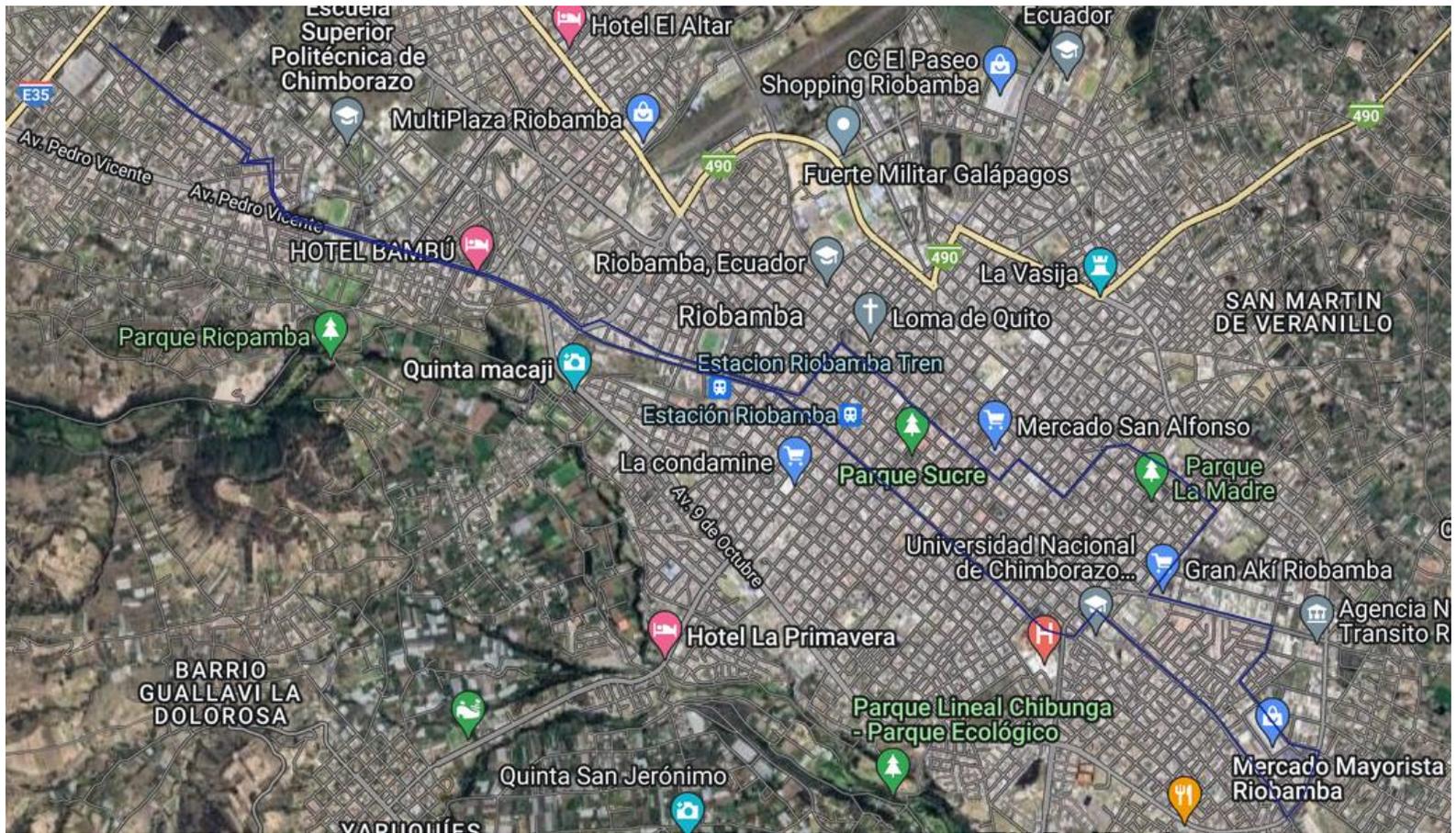


Ilustración 15: Ruta 6 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.

Nota: Elaboración propia.

LÍNEA 7

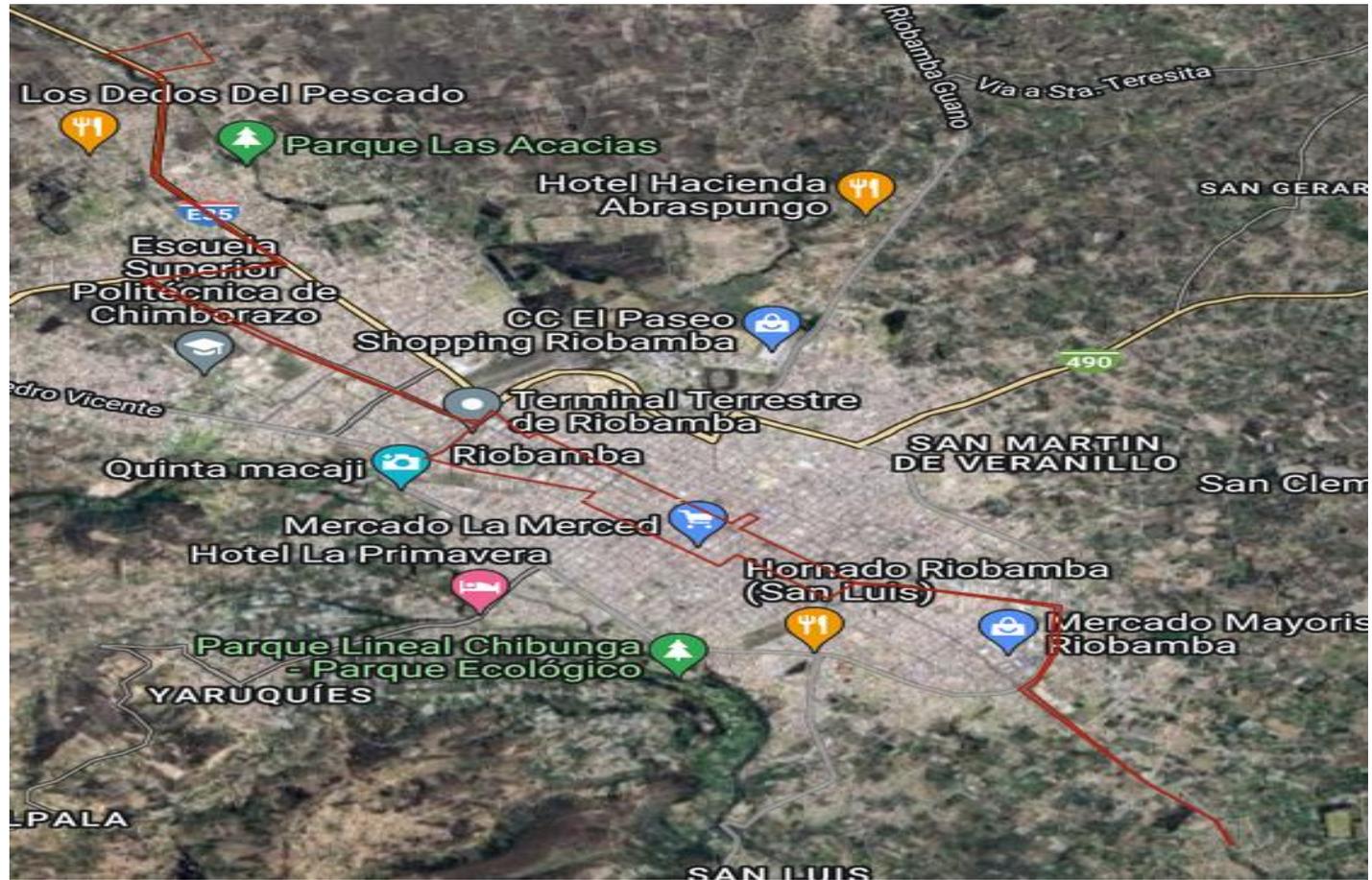


Ilustración 16: Ruta 7 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.

Nota: Elaboración propia.

LÍNEA 8

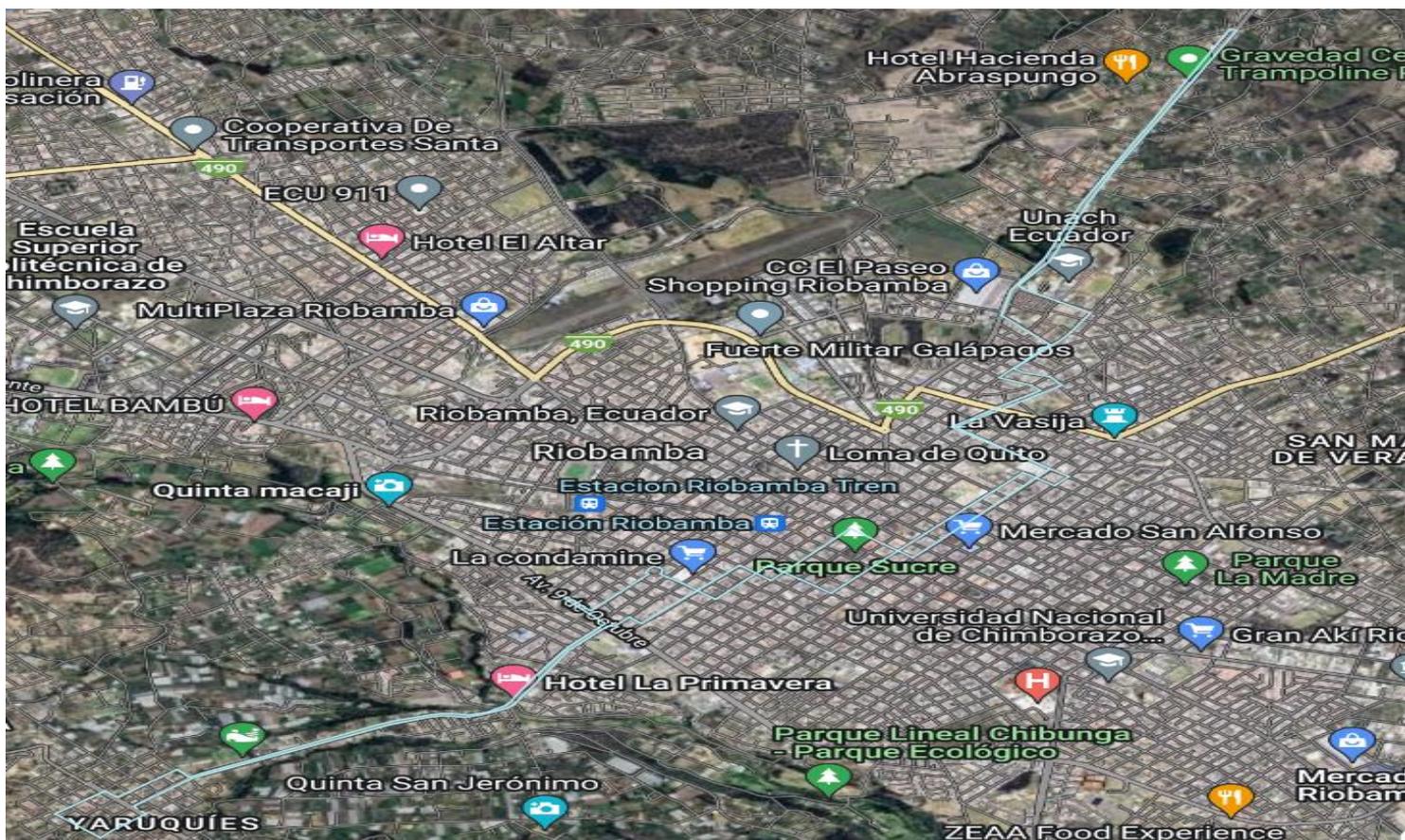


Ilustración 17: Ruta 8 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.

Nota: Elaboración propia.

LÍNEA 9

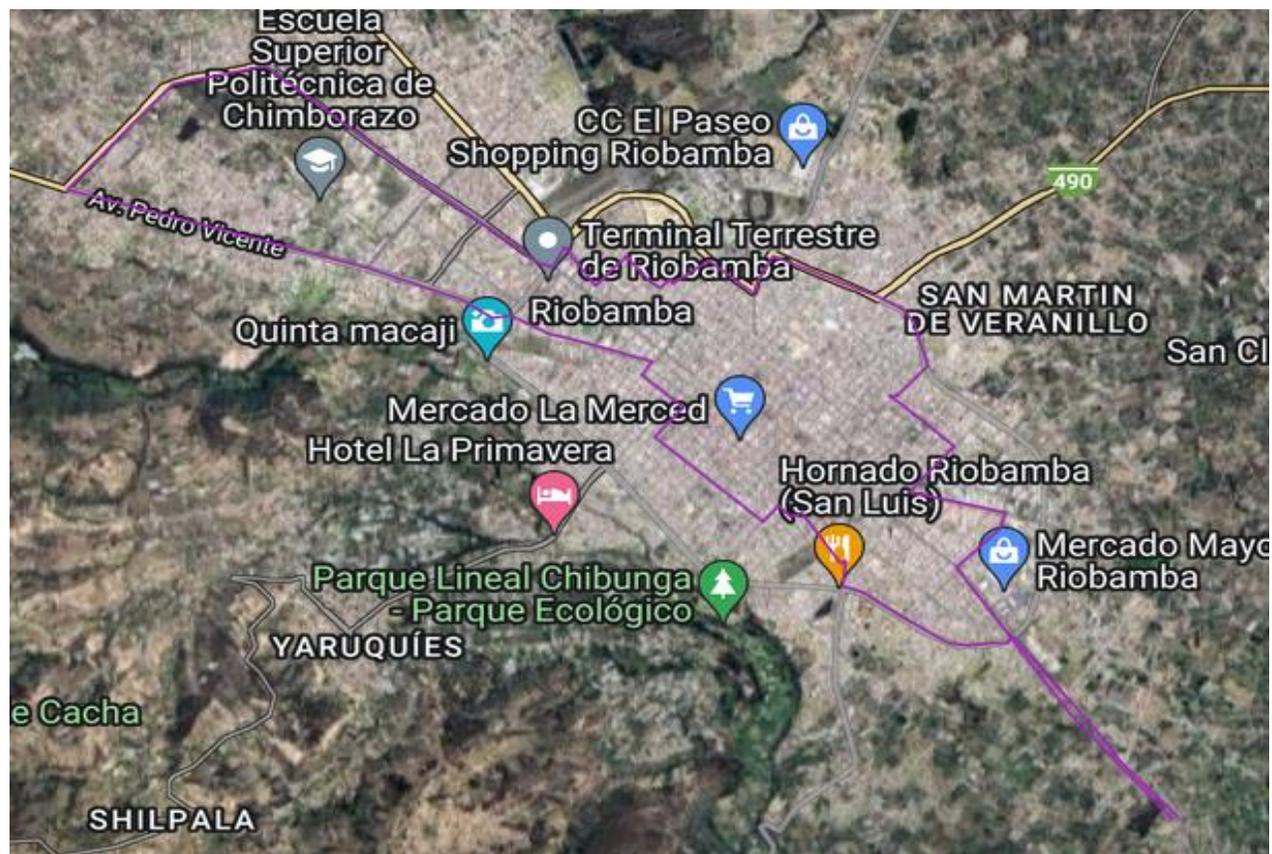


Ilustración 18: Ruta 9 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.

Nota: Elaboración propia.

LÍNEA 10

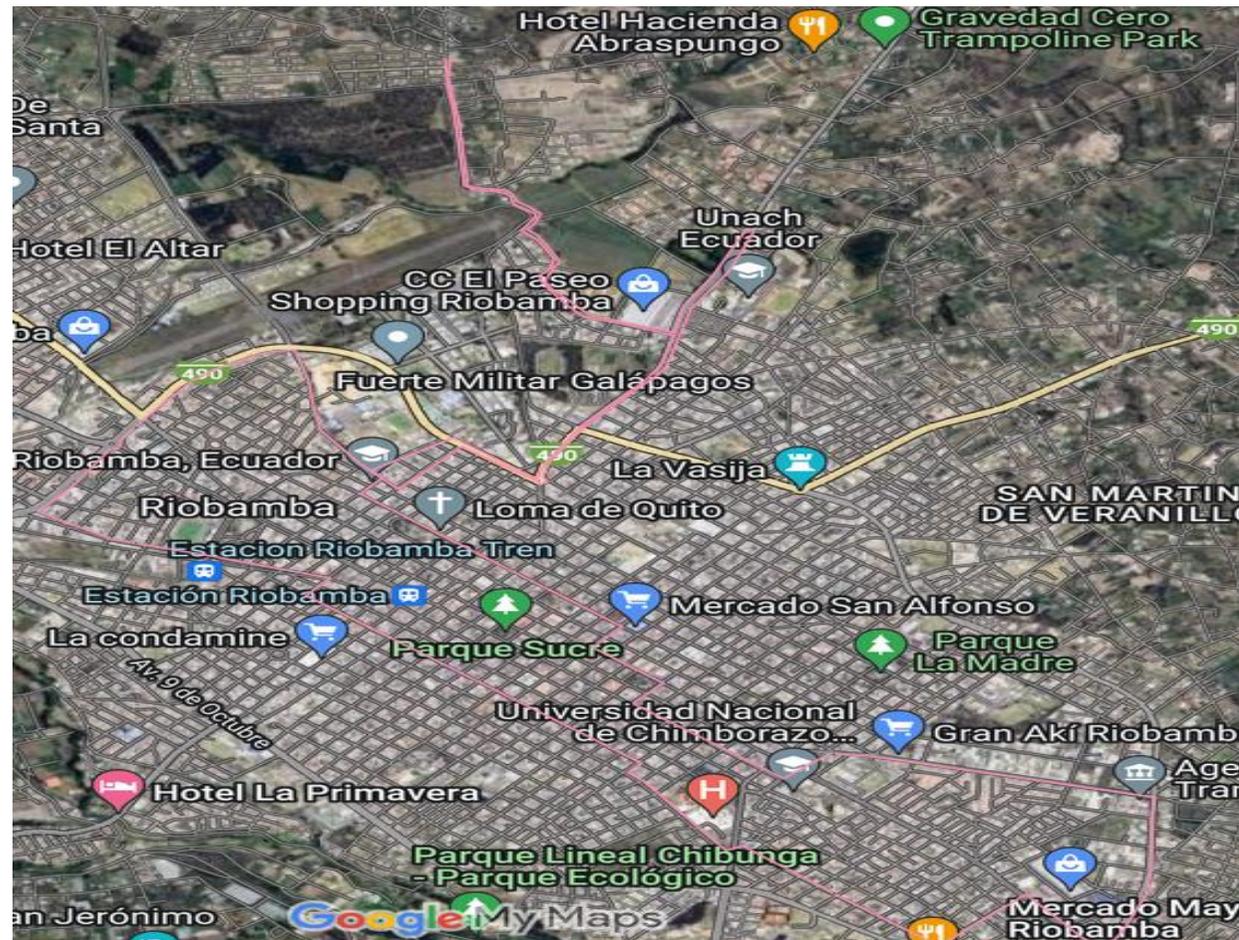


Ilustración 19: Ruta 10 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.

Nota: Elaboración propia.

LÍNEA 11A

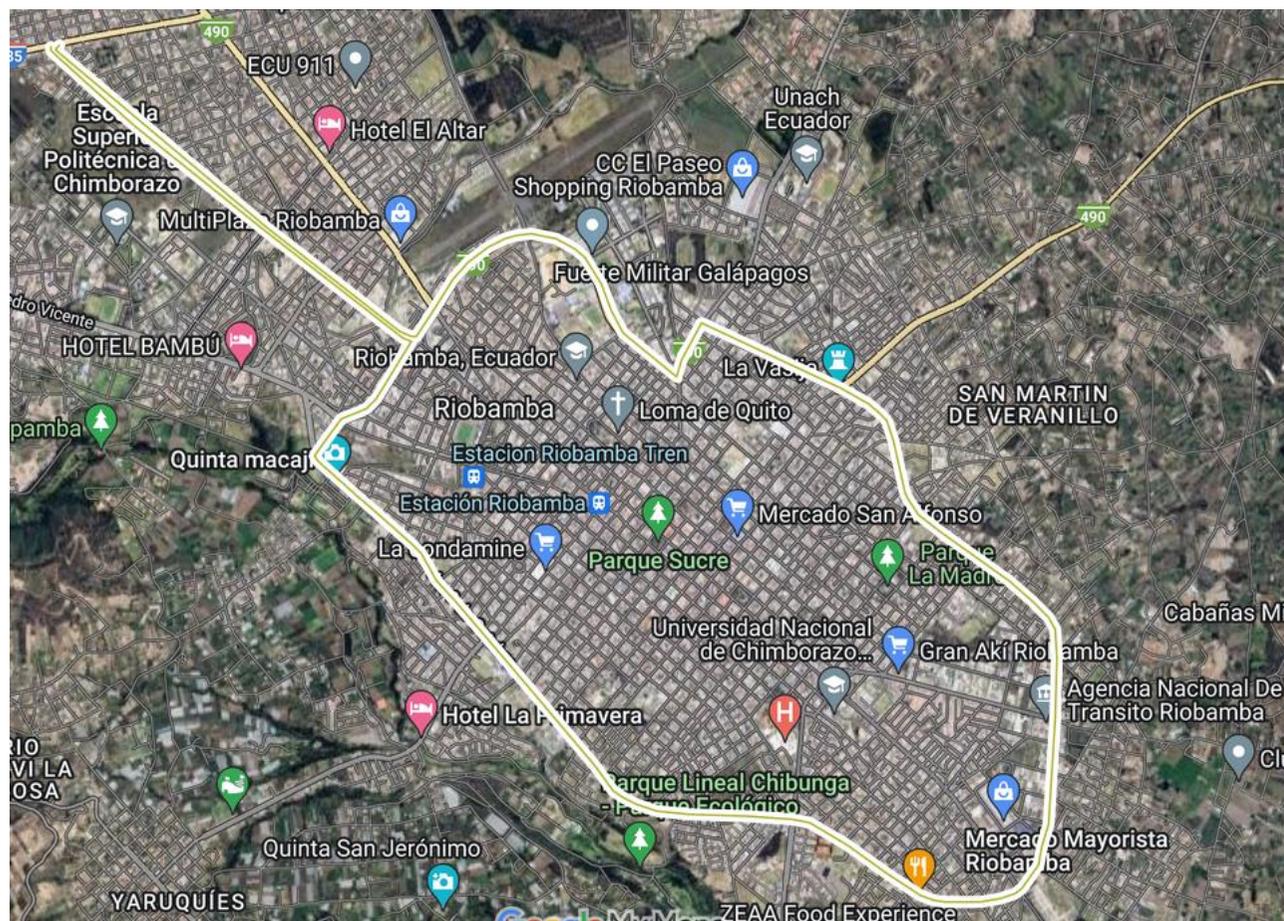


Ilustración 20: Ruta 11A del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.

Nota: Elaboración propia.

LÍNEA 11B

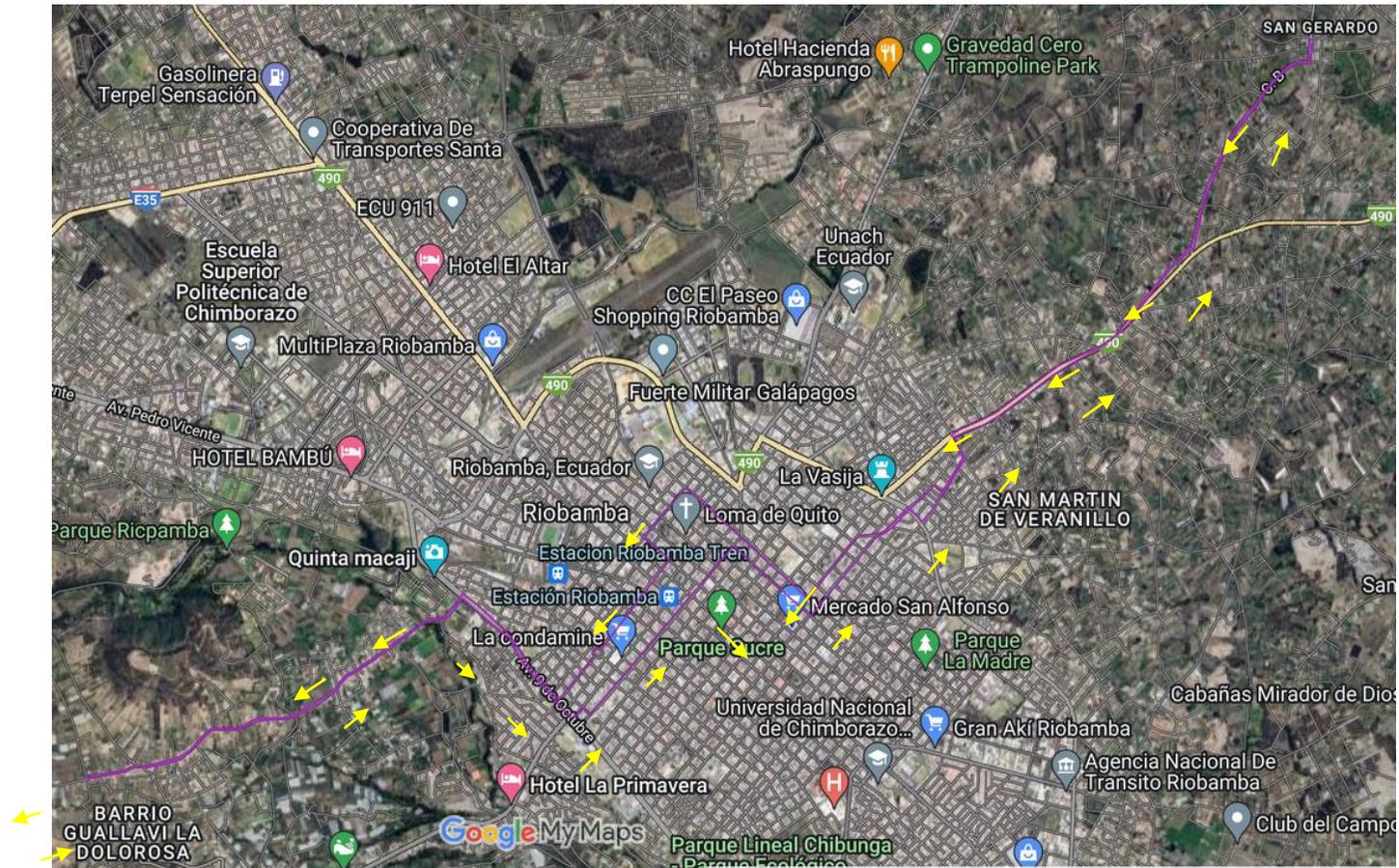


Ilustración 21: Ruta 11B del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.

Nota: Elaboración propia.

LÍNEA 12

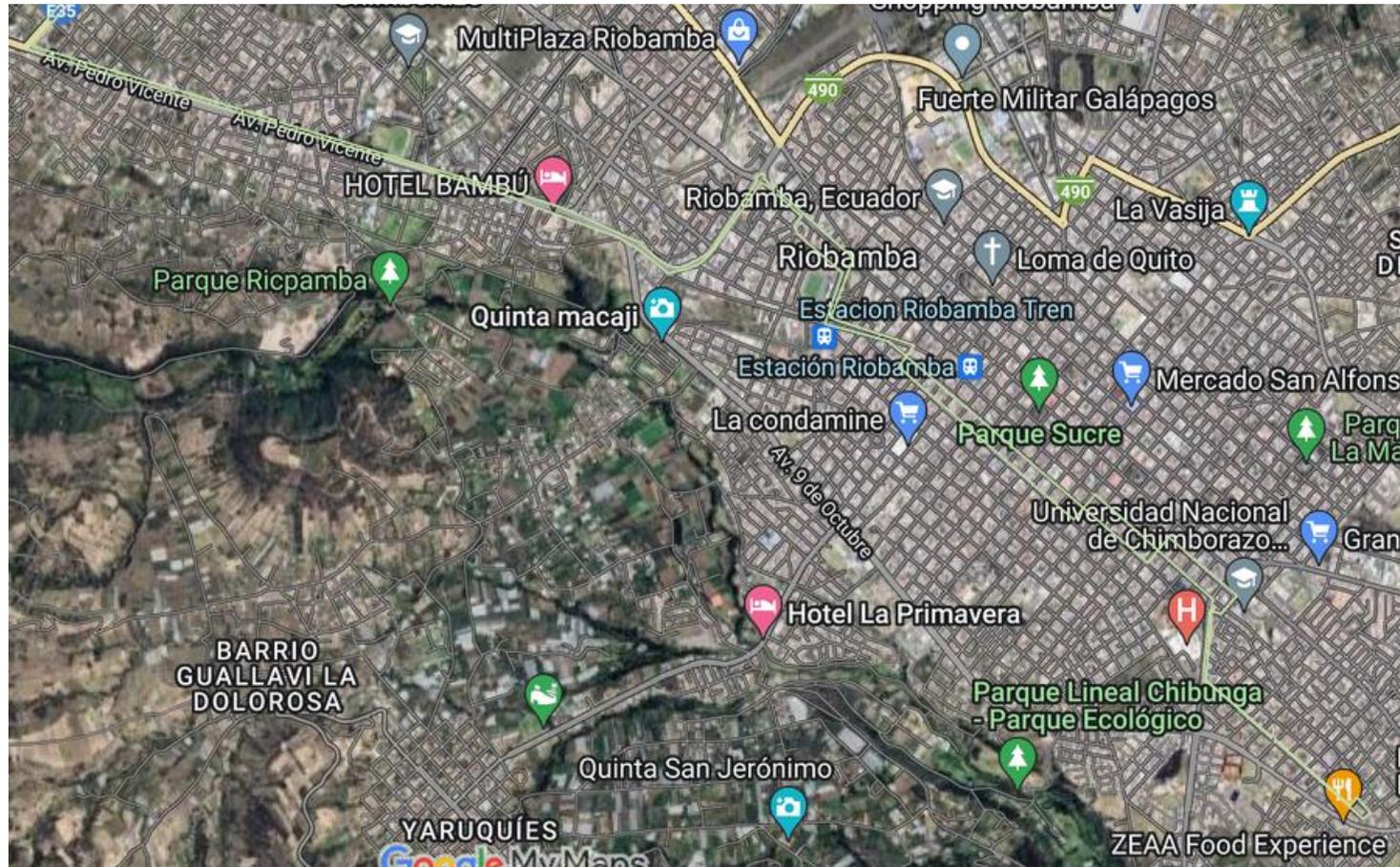


Ilustración 22: Ruta 12 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.

Nota: Elaboración propia.

LÍNEA 13

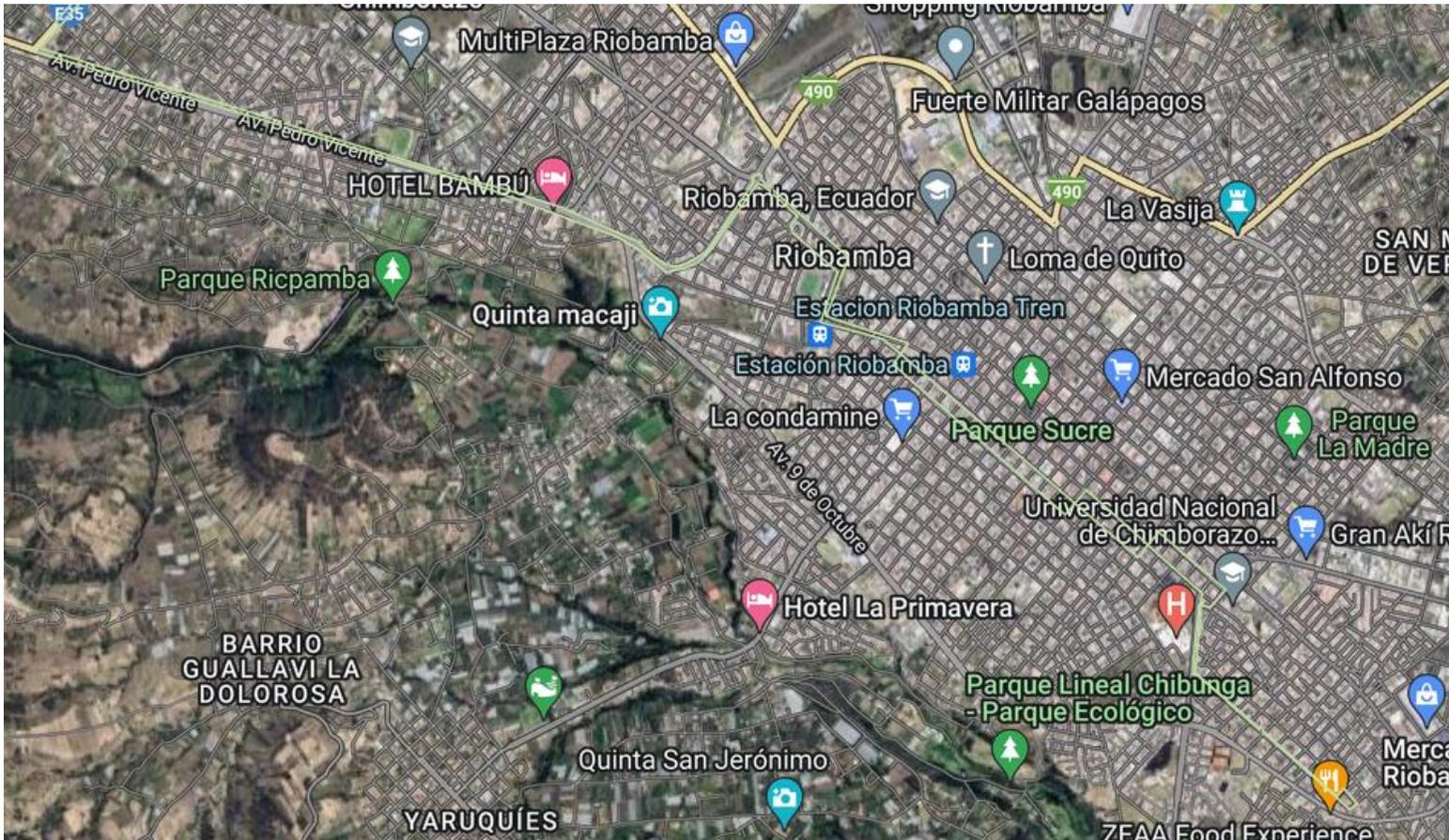


Ilustración 23: Ruta 13 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.

Nota: Elaboración propia.

LÍNEA 14

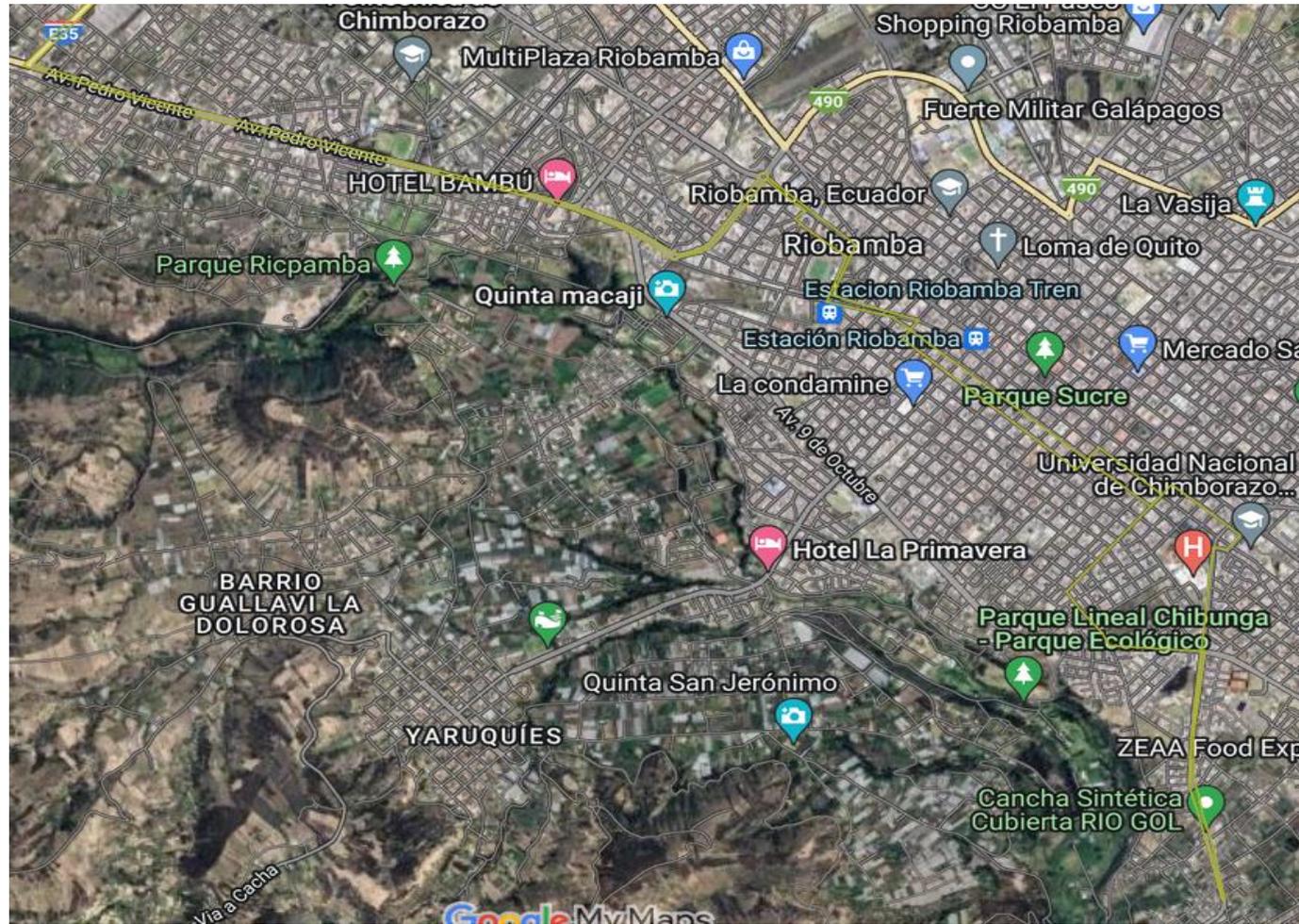


Ilustración 24: Ruta 14 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.

Nota: Elaboración propia.

LÍNEA 15

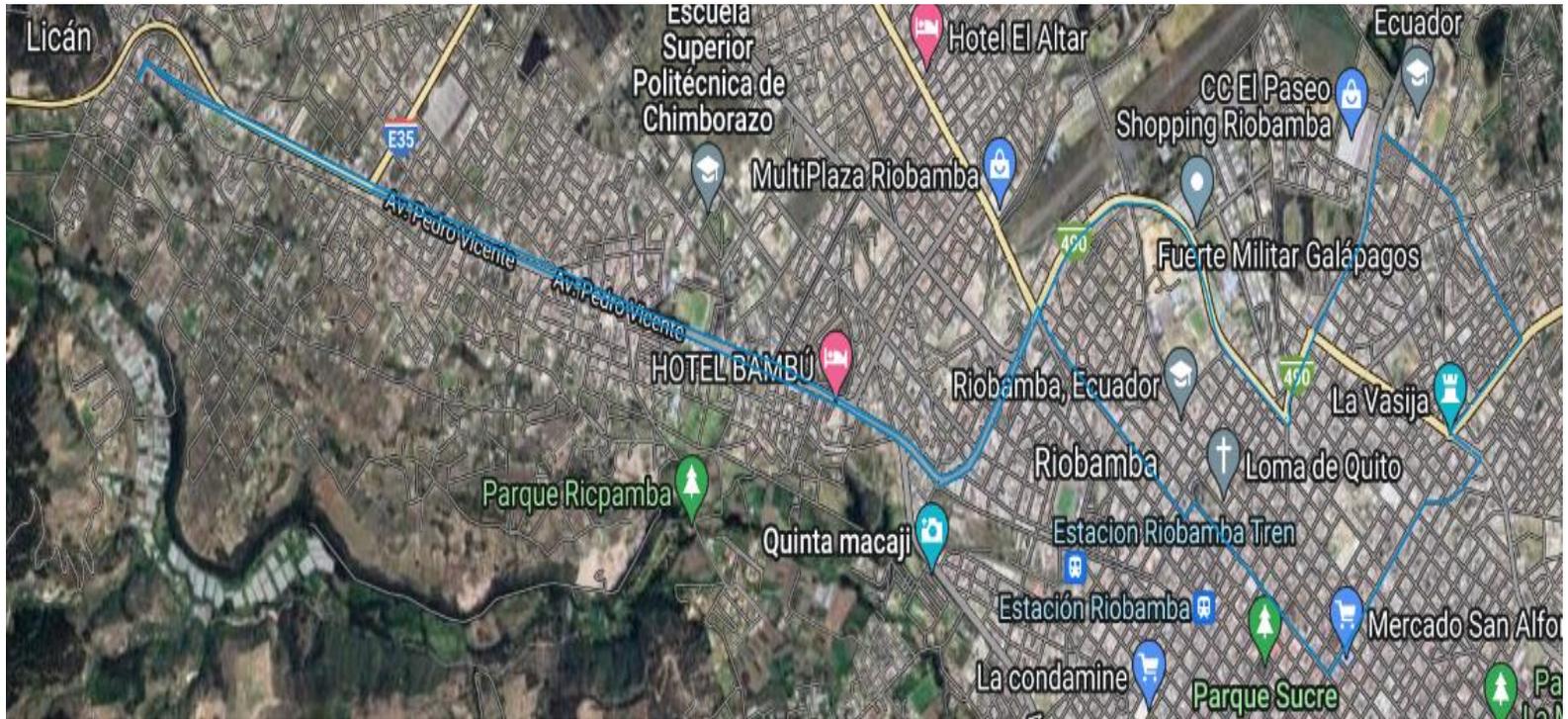


Ilustración 25: Ruta 15 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.

Nota: Elaboración propia.

LÍNEA 16

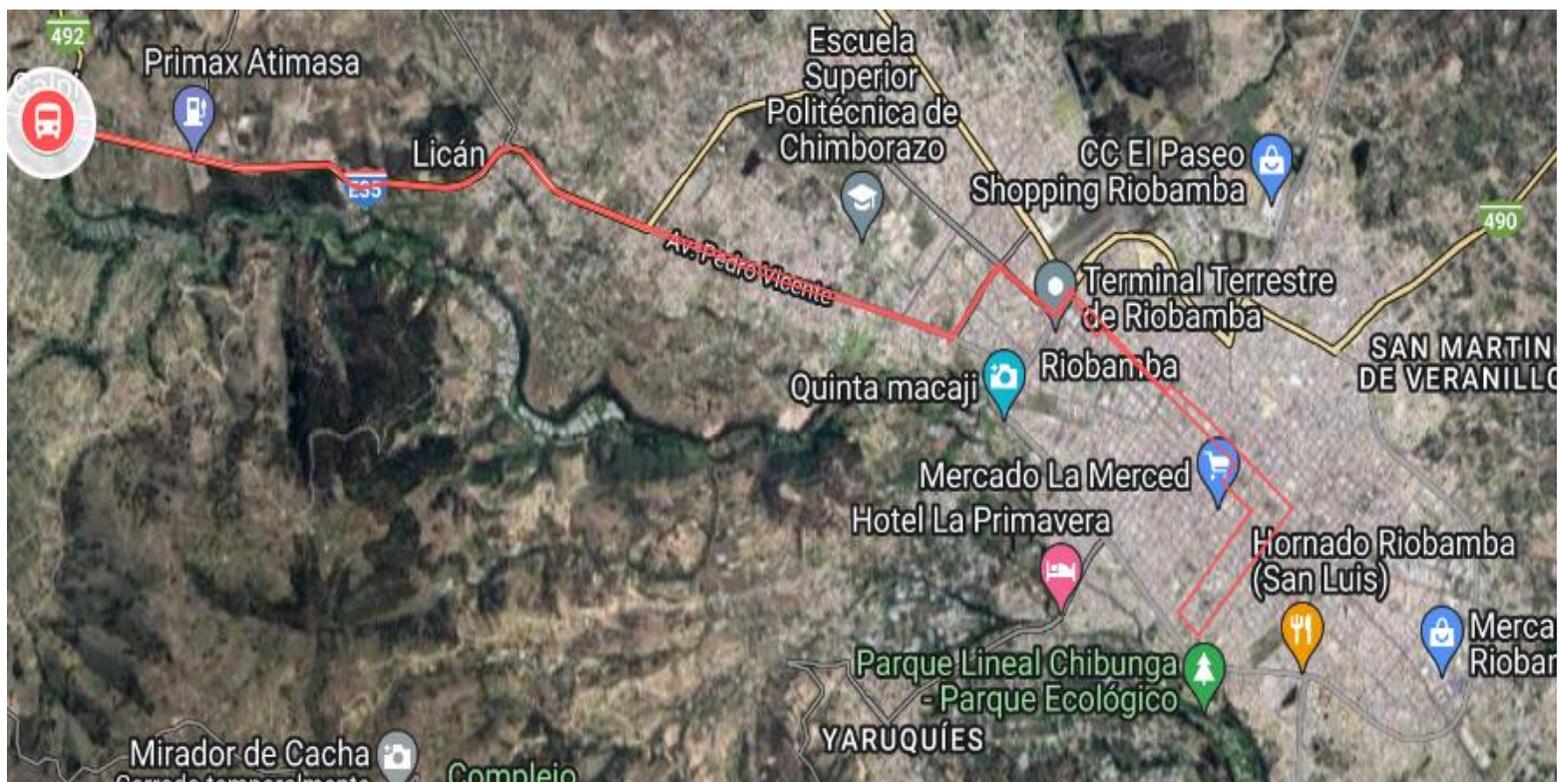


Ilustración 26: Ruta 16 del transporte urbano de la ciudad de Riobamba.

Nota: Elaboración propia.