

AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y
CONTROL DEL TRANSPORTE TERRESTRE,
TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Plan de Rutas y Frecuencias

PERIODO 2023-2025

abril 2023

Contenido

0. PRESENTACIÓN.....	7
1. INTRODUCCIÓN	8
2. MARCO NORMATIVO	8
3. MARCO CONCEPTUAL	13
4. MARCO DE RELACIONAMIENTO MULTIACTOR.....	14
ACTORES DIRECTOS.....	14
Ministerio de Transportes y Obras Públicas (MTOPE)	14
La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT).....	14
Directorio ANT.....	14
ACTORES INDIRECTOS	15
Gobiernos Autónomos Descentralizados y Mancomunidades	15
Servicios Conexos de Transporte Terrestre	15
Entes de Control del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.....	15
ACTORES DIRECTOS NO GUBERNAMENTALES.....	15
Operadoras de transporte público.....	15
Agrupaciones de transporte público.....	15
Usuarios del servicio de transporte público.....	15
5. MARCO PROGRAMÁTICO.....	16
6. ALCANCE Y TEMPORALIDAD.....	17
7. DIAGNÓSTICO.....	17
7.1. FACTORES CUANTITATIVOS.....	17
• Dispersión y concentración poblacional e intensidad de la red vial	17
• Relación de oferta y demanda del servicio de transporte público intraprovincial e interprovincial	25
• Distribución demográfica, división política administrativa y terminales terrestres ...	29

- Rutas de transporte interprovincial y terminales terrestres

32

• Capacidad operativa de los andenes en las terminales terrestres	35
7.2. FACTORES CUALITATIVOS	37
• Información para la planificación	37
Efectividad del control	39
• Regularización de tarifas de transporte	42
• Irregularidades en títulos habilitantes y sus impactos en el control	42
8. VISIÓN ESTRATÉGICA	46
9. OBJETIVO GENERAL	46
10. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	46
11. ESTRATEGIAS DE GESTIÓN DE RUTAS Y FRECUENCIAS	47
Estrategia 1: Mejorar el marco normativo del transporte terrestre interprovincial e intraprovincial, con énfasis en rutas y frecuencias, aplicando buenas prácticas regulatorias	47
Objetivo	47
Meta	47
Indicador	47
Cronograma de gestión	47
Estrategia 2: Fortalecer la gestión de la información de la oferta de transporte público de pasajeros interprovincial e intraprovincial	48
Objetivo	48
Meta	48
Indicador	48
Cronograma de gestión	48
Estrategia 3: Regular la gestión del transporte público de pasajeros interprovincial e intraprovincial	49
Objetivo	49
Metas	49

Indicadores	49
Cronograma de gestión	50
Estrategia 4: Desarrollar la metodología de cálculo de demanda en el transporte público interprovincial e intraprovincial.	50
Objetivo	50
Meta	50
Indicador	50
Cronograma de gestión	51
Estrategia 5: Desarrollar la metodología para la definición de tarifas del transporte público interprovincial e intraprovincial	51
Objetivo	51
Meta	51
Indicador	51
Cronograma de gestión	52
Estrategia 6: Normar el funcionamiento, operación y control de los terminales terrestres respecto del transporte público interprovincial e intraprovincial (rutas y frecuencias)	52
Objetivo	52
Meta	52
Indicador	52
Cronograma de gestión	53
Estrategia 7: Planificar el servicio de transporte público intraprovincial e interprovincial, en virtud de la necesidad de cobertura	53
Objetivo	53
Metas.....	53
Indicadores.....	53
Cronograma de gestión	54
12. CALENDARIO DE GESTIÓN DEL PLAN DE RUTAS Y FRECUENCIAS	55
13. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	56
Seguimiento	56

Evaluación.....	56
-----------------	----

Índice de tablas

Tabla 1. Población y densidad poblacional por provincia.....	17
Tabla 2: Longitud de la red vial por región.....	22
Tabla 3: Longitud de la Red Vial Estatal por provincias.	22
Tabla 4: Porcentaje de red vial.....	23
Tabla 5: Densidad de vías por Km2	23
Tabla 6: Resumen de cantones que más viajes generan.	27
Tabla 7. Información de terminales terrestre	29
Tabla 8. Cobertura de terminales en relación a la población	31
Tabla 9. Registro de total operadoras, rutas y frecuencias reportadas por las administraciones de las terminales terrestre en el año 2015	32
Tabla 10. Andenes operativos de cada terminal terrestre	35
Tabla 11: Operadoras Interprovincial e Intraprovincial	38
Tabla 12. Cronograma de gestión - Estrategia 1	47
Tabla 13. Cronograma de gestión - Estrategia 2	48
Tabla 14. Cronograma de gestión - Estrategia 3	50
Tabla 15. Cronograma de gestión - Estrategia 4	51
Tabla 16. Cronograma de gestión - Estrategia 5	52
Tabla 17. Cronograma de gestión - Estrategia 6	53
Tabla 18. Cronograma de gestión - Estrategia 7	54
Tabla 19. Cronograma de gestión – Plan de Rutas y Frecuencias – Fase Preparatoria	55

Índice de ilustraciones

Ilustración 1. Actores del servicio del transporte público intrepvincial e interprovincial.....	14
Ilustración 2. Marco programático del Plan de Rutas y Frecuencias	16
Ilustración 3. Mapa de poblados del Ecuador.....	18
Ilustración 4: Densidad poblacional por provincias	19
Ilustración 5. Densidad poblacional por provincias	20
Ilustración 6: Red Vial Estatal.....	21
Ilustración 7. Relación de Infraestructura vial y Poblados	24
Ilustración 8: Diferencia en el número de viajes según el tipo de semana.....	26

Ilustración 9. Número de terminales por provincia.....	31
Ilustración 10. Porcentaje de población sin terminal	32
Ilustración 11. Rutas realizadas y autorizadas en terminales terrestres	34
Ilustración 12. Frecuencias realizadas y autorizadas en terminales terrestres	34
Ilustración 13: Número de frecuencias por tiempo.....	38
Ilustración 14. Inspecciones de control a los títulos habilitantes a las Operadoras Interprovinciales de Pasajeros a nivel nacional	40
Ilustración 15. Aperturas de expedientes administrativos por incumplimiento de la normativa legal vigente	40
Ilustración 16. Inspecciones de control a operadoras interprovinciales 2019 - 2022	44
Ilustración 17. Inspecciones de control a operadoras interprovinciales 2019 - 2022	44
Ilustración 18. Incumplimientos detectados por operadoras interprovinciales en el año 2022 .	45

0. PRESENTACIÓN

El transporte es parte del conjunto integral de responsabilidades del Estado para la garantía de los derechos, considerado como un servicio estratégico para la administración pública central, desconcentrada y descentralizada del sector del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Para ello, el Estado debe permitir el acceso a las infraestructuras y servicios destinados para el transporte, a nivel nacional, con un enfoque de igualdad y con respeto a los grupos de atención prioritaria; así como precautelar, la integridad física de todas las personas en las diferentes modalidades de transporte, y procurar el equilibrio entre lo económico, lo ambiental y lo social.

En tal sentido, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT) ha asumido la misión de *“planificar, regular y controlar la gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el territorio nacional, a fin de garantizar la libre y segura movilidad terrestre, prestando servicios de calidad que satisfagan la demanda ciudadana; coadyuvando a la preservación del medio ambiente y contribuyendo al desarrollo del país, en el ámbito de su competencia”* (Estatuto, art. 6).

Considerando el constante desarrollo de las ciudades, la diversificación de necesidades de los usuarios y prestadores del servicio de transporte, y las dinámicas territoriales y de crecimiento poblacional, es preciso contar con instrumentos que permitan planificar el servicio del transporte con la finalidad de cubrir la demanda de los pasajeros y garantizar que los prestadores brinden un servicio acorde.

Con ese objetivo, se presenta el Plan de Rutas y Frecuencias definido para el periodo 2023-2025, que presenta las problemáticas en torno a la emisión de títulos habilitantes y a la entrega de contratos de operación en el marco del servicio de transporte intra e interprovincial en el país e integra las estrategias de acción con una visión progresiva de perfeccionamiento.

Director Ejecutivo

Agencia Nacional de Regulación y
Control del Transporte Terrestre,
Tránsito y Seguridad Vial

1. INTRODUCCIÓN

El Pleno de la Asamblea Nacional en ejercicio de sus atribuciones constitucionales expidió las reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), publicadas en el Quinto Suplemento del Registro Oficial No. 512 del 10 de agosto de 2021, la cual dispone, en su artículo 56, la construcción del Plan Nacional de Rutas y Frecuencias.

En cumplimiento con lo dispuesto en la Ley, la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT), desarrolla el presente Plan Nacional de Rutas y Frecuencias, como el documento estratégico, con base en la situación actual del transporte público en la modalidad interprovincial e intraprovincial, que permitirá identificar las problemáticas y necesidades del sector.

Si bien este Plan se orienta al funcionamiento del transporte público interprovincial e intraprovincial, es necesario que los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en el ejercicio de sus competencias y dentro de sus jurisdicciones, se alineen a este documento y a los insumos que de este resulten, para generar los planes y herramientas locales en el ámbito de operación del servicio de transporte público intracantonal, procurando la articulación en la planificación y sinergias en la prestación del servicio de transporte público en el país.

De manera paralela, considerando que el cumplimiento de los objetivos y ejes de acción establecidos en el presente Plan se enmarcan en el ámbito institucional de la ANT, promoverá el fortalecimiento del ejercicio de sus facultades de planificación, regulación y control respecto del transporte público intraprovincial e interprovincial, en el marco de sus atribuciones y competencias.

Finalmente, cabe señalar que este documento establece estrategias de orden técnico, metodológico, regulatorio y programático, que permitirán contar con herramientas a corto y mediano plazo para determinar las necesidades en la prestación del servicio de transporte público intraprovincial e interprovincial en el país, mediante estrategias que fortalezcan la regulación y el control de rutas y frecuencias, con el fin de garantizar un servicio de transporte público cada vez más universal, responsable, accesible, continuo, seguro, equitativo, eficiente, de calidad y con tarifas socialmente justas, en todo el territorio nacional.

2. MARCO NORMATIVO

Constitución de la República del Ecuador

(Registro Oficial No. 449, 20 de octubre 2008 - Última reforma: 25-I-2021)

La Constitución de la República, en su artículo 313, determina que el transporte es un sector estratégico y que *“el Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia”*, debido a su *“trascendencia y magnitud tienen decisiva*

influencia económica, social, política o ambiental, y deberán orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social”.

Su artículo 394, establece que *“el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre (...), sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre (...).”*

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización

(Suplemento del Registro Oficial No. 303, 19 de octubre 2010 - Última reforma: 4-I-2023)

En concordancia con la Constitución, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), en su artículo 11, define al transporte como sector estratégico, por cuanto *“(...) el Estado en sus diversos niveles de gobierno se reserva todas sus competencias y facultades, dada su decisiva influencia económica, social, política o ambiental”* y dictamina que *“la facultad de rectoría y la definición del modelo de gestión de cada sector estratégico corresponden de manera exclusiva al gobierno central (...).”*

Respecto de la gestión descentralizada de la competencia de tránsito y transporte, el artículo 130 del COOTAD, señala que *“(...) a los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal”,* mientras que *“la rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia”.*

Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

(Suplemento del Registro Oficial No. 398, 7 de agosto 2008 - Última reforma: 10-VIII-2021)

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), en su artículo 3, determina que *“el Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas”.*

El artículo 16 de la Ley establece que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT) *“es el ente encargado de la regulación y planificación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, dentro del ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del sector. (...).”*

En el mismo sentido, el artículo 17, señala que la ANT *“es una entidad de control y regulación técnica del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, la misma que estará adscrita al Ministerio del sector y será regida por un Directorio (...).”* Cuerpo colegiado que, de conformidad con el artículo 18, se integra por *“a) El Ministro del Sector o su delegado que será el Subsecretario responsable del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quien lo presidirá; b) El Ministro del Sector de la Salud o su delegado; c) El Ministro del Sector de la Educación o su delegado; d)*

El Ministro de Gobierno o su delegado que no podrá ser el Director Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional; e) Un representante designado por el Presidente de la República; f) Un representante por los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales que tengan más de un millón de habitantes; y, g) Un representante por los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, y municipales que tengan menos de un millón de habitantes (...)”, con la participación del Director Ejecutivo de la ANT, en calidad de Secretario del Directorio. De las sesiones también participan: el Director Ejecutivo de la Comisión de Tránsito del Ecuador o su delegado, el Director Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional o su delegado; y, el Presidente del Consejo Consultivo Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o su delegado.

Entre las atribuciones del Directorio, según lo definido en el artículo 20, numeral 3, le corresponde *“elaborar y poner en consideración del Ministro del Sector el plan o planes nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y supervisar su cumplimiento”*.

Respecto del transporte terrestre automotor, la Ley en su artículo 46, lo define como *“un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional”*.

El artículo 51 de la Ley establece el transporte público como una de las cuatro clases de servicios de transporte terrestre, y el artículo 52 encarga al Estado la garantía de *“la prestación del servicio de transporte público en forma colectiva y/o masiva de personas, animales y bienes, dentro del territorio nacional, haciendo uso del parque automotor ecuatoriano y sujeto a una contraprestación económica”*.

Según el artículo 55, *“el transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación”*, en concordancia con lo que determina el artículo 53: *“la prestación del servicio del transporte terrestre estará sujeta al otorgamiento de un título habilitante”*.

Respecto de la responsabilidad de la prestación del servicio de transporte público, el artículo 56, *“podrá ser prestado por el Estado u otorgado mediante el respectivo título habilitante a operadoras legalmente constituidas, sobre la base de un informe técnico de las necesidades definidas en el Plan de Rutas y Frecuencias aprobado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o por los Gobiernos Autónomos Descentralizados, de acuerdo con sus competencias, con base en el respectivo Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (...)*”.

El artículo 56.a, establece que *“(...) el transporte público de pasajeros, se hará en rutas definidas por un origen, un destino y puntos intermedios, resultantes de un análisis técnico y un proyecto sustentado, sujetos a una tarifa”*. Para ello, el artículo 61, respecto de las terminales terrestres, como servicios conexos de transporte terrestre, *“(...) buscan centralizar en un solo lugar el control, embarque y desembarque de pasajeros y carga, en condiciones de seguridad”*. Esto, de conformidad con el mismo artículo, demanda lo siguiente:

Todos los vehículos de transporte público de pasajeros, que cuenten con el respectivo título habilitante otorgado por el organismo competente, deberán obligatoriamente ingresar a las terminales terrestres que se establezcan como paradas autorizadas en el respectivo título habilitante, para tomar o dejar pasajeros; ninguna operadora podrá realizar paradas en lugares diferentes a los definidos en dicho título.

Los administradores de terminales conjuntamente con las autoridades nacionales, regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, tienen la responsabilidad de realizar los controles a las operadoras de transporte público previo a la salida y embarque de pasajeros y carga de las terminales terrestres conforme las disposiciones de carácter nacional emitidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En cuanto a la regulación para el funcionamiento de las instalaciones de las terminales terrestres, el artículo 62, atribuye a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para establecer *“las normas generales de funcionamiento, operación y control de aquellas instalaciones, las que serán de uso obligatorio por parte de las empresas operadoras de los servicios de transporte habilitadas. (...) La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en coordinación con los gobiernos seccionales, planificarán la construcción de terminales terrestres, garantizando a los usuarios la conexión con sistemas integrados de transporte urbano”*.

El artículo 65, determina los ámbitos de operación del servicio de transporte público: intracantonal, interprovincial, intraprovincial e internacional.

El artículo 66 define al servicio de transporte público intracantonal, como aquel que opera dentro de los límites cantonales y que la celebración de los contratos y/o permisos de operación de estos servicios son de atribución de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales o Metropolitanos o de la Agencia Nacional en los cantones que no hayan asumido la competencia, bajo las políticas y resoluciones de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Por su parte el artículo 67, señala que el servicio de transporte público intraprovincial es aquel que opera dentro de los límites provinciales y que la celebración de los contratos de operación, son de atribución de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales o de la Agencia Nacional.

El artículo 68, establece que el servicio de transporte público interprovincial es aquel servicio que opera bajo cualquier tipo, dentro de los límites del territorio nacional. La celebración de los contratos de operación es atribución de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su Reglamento.

Respecto al servicio de transporte público internacional de acuerdo con lo establecido en el artículo 69, se señala que este servicio es aquel que opera, bajo cualquier modalidad, fuera de los límites del país, teniendo como origen el territorio nacional y como destino un país extranjero o viceversa. En este caso, la celebración de los contratos de operación es de responsabilidad de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en los tratados, convenios internacionales, la presente Ley y su Reglamento.

Asimismo, es importante señalar que la Disposición Transitoria Octogésima, dispone que, a fin de proteger a la transportación formal dentro del territorio nacional, estará prohibido el otorgamiento de nuevas rutas y frecuencias, sin que previamente se cuente con el Plan de Rutas y Frecuencias debidamente aprobado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En este contexto, a efectos de cumplir con lo antes indicado se dispuso que el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial elabore dicho Plan. Y se establece, además, una excepcionalidad para el otorgamiento de nuevas rutas y frecuencias dentro de los cantones que a partir de la vigencia de la presente Ley integren nuevas vías de primer orden habilitadas para el servicio de transporte público.

Resolución CNC-006-2012

(Suplemento del Registro Oficial No. 712, 29 de mayo 2012 - Última reforma: 9-V-2022)

La Resolución No. 006 de 2012 expedida por el Consejo Nacional de Competencias, resolvió en su artículo 1, transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país, progresivamente, en los términos previstos en la citada resolución.

El artículo 8, por su parte señala que, en el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, le corresponde al Gobierno Central, a través de sus distintas entidades, en todos los casos, la rectoría nacional, así como las actividades de planificación, control, regulación y gestión, en los términos establecidos en la presente resolución

3. MARCO CONCEPTUAL

El transporte terrestre automotor, según el artículo 46 de la LOTTTSV, se define como *“un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional”*. En este sentido, en Ecuador el servicio de transporte terrestre público de pasajeros está a disposición en cuatro modalidades: el transporte **interprovincial**, que opera dentro de los límites del territorio nacional y el **intraprovincial** que opera dentro de los límites de cada provincia, ambas bajo la competencia de la ANT; mientras que el servicio de transporte público **intracantonal**, opera dentro de los límites cantonales, cuya administración está a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales o Metropolitanos. Finalmente, se encuentra el transporte **internacional**, que opera fuera de los límites del país.

De acuerdo con el artículo 53 de la LOTTTSV *“(...) La prestación del servicio del transporte terrestre estará sujeta al otorgamiento de un título habilitante”*. Para el caso del transporte terrestre público de pasajeros, corresponde al **Contrato de Operación**.

Por su parte, las **rutas y frecuencias** *“a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación”* (art. 55 LOTTTSV). Técnicamente, la **ruta** corresponde al recorrido legalmente autorizado a la transportación pública, considerado entre origen y destino, y la **frecuencia** es el horario o itinerario otorgado por autoridad competente, a las operadoras de transporte, para la prestación del servicio público de pasajeros.

De esta manera, las rutas y frecuencias son reguladas y autorizadas por la ANT y su Directorio, respectivamente, y autorizadas a través de un título habilitante, cuya modificación y/o actualización debe estar sustentada en la normativa, regulaciones y procedimientos que se definan para el efecto.

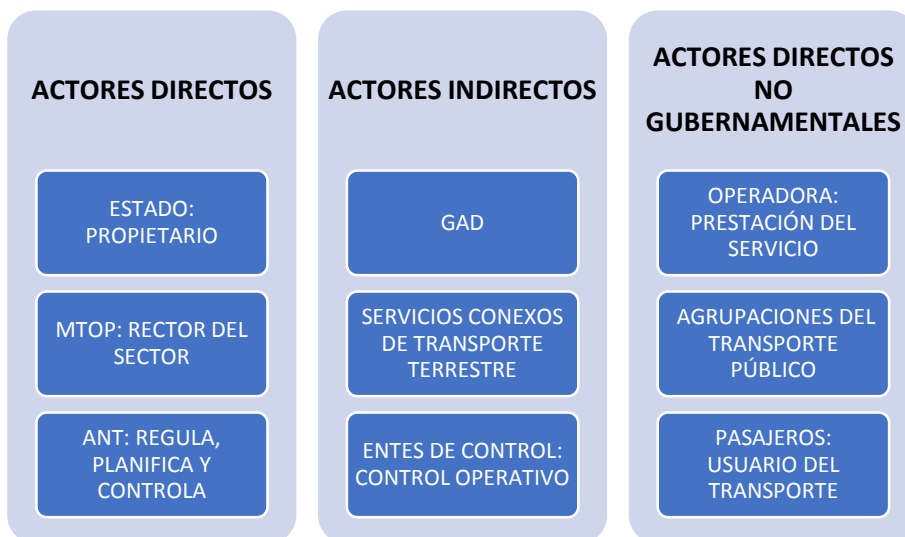
El artículo 56.a de la LOTTTSV, establece que el transporte público de pasajeros *“se hará en rutas definidas por un origen, un destino y puntos intermedios, resultantes de un análisis técnico y un proyecto sustentado, sujetos a una tarifa”*. Las **tarifas** se entienden como el precio para el transporte de pasajeros fijado por la autoridad de tránsito y transporte terrestre. Estas tarifas deben ser socialmente justas, equitativas y técnicas, de acuerdo con lo determinado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

En cuanto a los espacios de operativización de rutas y frecuencias, los **terminales terrestres** considerados como un servicio conexo de transporte terrestre, centralizan en un solo lugar el control, embarque y desembarque de pasajeros en condiciones de seguridad, en concordancia con el artículo 61 de la LOTTTSV.

4. MARCO DE RELACIONAMIENTO MULTIACTOR

Del análisis institucional realizado al sector de transporte, se ha identificado que los actores directos e indirectos vinculados a los procesos de rutas y frecuencias a nivel nacional son:

Ilustración 1. Actores del servicio del transporte público inteprovincial e interprovincial



Elaborado por: ANT, 2023.

ACTORES DIRECTOS

Ministerio de Transportes y Obras Públicas (MTOP)

El MTOP constituye el órgano rector a cargo de formular, implementar y evaluar políticas, planes, programas y proyectos a nivel nacional enfocados a transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. En ese sentido, es el responsable de la rectoría general del sistema nacional de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y tiene competencia para el despacho de todos los asuntos inherentes al sector que dirige, salvo los casos expresamente señalados en la ley.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT)

La ANT, como entidad adscrita al MTOP, cuenta con las facultades de regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, sujeto a las políticas emitidas por la entidad rectora. Adicionalmente, cuenta con un directorio, encargado de emitir las regulaciones en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Directorio ANT

El Directorio de la ANT es un cuerpo colegiado de carácter interinstitucional de la Función Ejecutiva, encargado de la toma de decisiones respecto de las regulaciones, planes, programas o proyectos expedidos por la ANT; y de garantizar su cumplimiento.

ACTORES INDIRECTOS

Gobiernos Autónomos Descentralizados y Mancomunidades

La competencia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial se encuentra descentralizada y es ejercida en territorio por los municipios; los mismos que gozan de autonomía política, administrativa y financiera, cuya competencia exclusiva es: planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal.

Servicios Conexos de Transporte Terrestre

Las terminales terrestres y estaciones de transferencia, son considerados servicios conexos de transporte terrestre público, de propiedad del Estado, que buscan centralizar en un solo lugar el control, embarque y desembarque de pasajeros, en condiciones de seguridad. Los administradores de terminales terrestres conjuntamente con las autoridades competentes en sus respectivas circunscripciones territoriales, son responsables de realizar los controles a las operadoras de transporte público previo a la salida y embarque de pasajeros.

Entes de Control del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

Los Entes de Control Operativo en las vías a nivel nacional son la Policía Nacional, Comisión de Tránsito del Ecuador y los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD Modelo A). A nivel nacional los entes de control realizan control operativo a las operadoras de transporte público desde los terminales terrestres hasta operativos en vías de los títulos habilitantes (Contratos, permisos de operación y licencias de conducir).

ACTORES DIRECTOS NO GUBERNAMENTALES

Operadoras de transporte público

Están conformadas por un grupo de socios o cooperados que se articulan con la finalidad de atender la demanda del servicio de transporte en una ruta o frecuencia específica asignadas por el Estado, mediante el respectivo título habilitante, debiendo cumplir con la normativa vigente referente al transporte de pasajeros que se establezca para el efecto.

Agrupaciones de transporte público

Las uniones provinciales y federaciones, son los organismos de representación a nivel provincial y nacional. Estas agrupaciones a nivel cantonal, provincial o nacional del gremio de transporte público, son conformadas con la finalidad optimizar su gestión administrativa y operativa de sus agremiados.

Usuarios del servicio de transporte público

Es la persona que utiliza un medio de transporte público para movilizarse de un lugar a otro, sin ser el conductor. Resaltando que los usuarios del servicio son los peatones, ciclistas, y población vulnerable (niños, mujeres embarazadas, personas en condición de discapacidad y adultos mayores).

5. MARCO PROGRAMÁTICO

Ilustración 2. Marco programático del Plan de Rutas y Frecuencias

Agenda del Desarrollo Sostenible 2030	Plan de Creación de Oportunidades (PND) 2021-2025	Estrategia Nacional Territorial (PND)	Plan Estratégico Institucional ANT 2021-2025
<ul style="list-style-type: none"> •Objetivo: 3 Salud y bienestar •Meta: 3.6 De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo 	<ul style="list-style-type: none"> •Objetivo: 9 Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos •Política 9.2 Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros. •Meta: 9.2.1 Disminuir la tasa de mortalidad por accidente de tránsito, in situ de 12.62 a 11.96 por cada 100.000 habitantes 	<ul style="list-style-type: none"> •Directriz ETN: <ol style="list-style-type: none"> 1. Soporte territorial para la garantía de derechos •Lineamiento territorial: <ol style="list-style-type: none"> A. Acceso equitativo a servicios y reducción de brechas territoriales A. 8 Ampliar la cobertura de servicios para atender las localidades rurales, especialmente aquellas ubicadas en sitios alejadas y con baja conectividad a los centros urbanos 	<ul style="list-style-type: none"> •Objetivo Estratégico Institucional: 2 Incrementar las acciones orientadas a la implementación de un modelo de gestión adecuado de TTTSV a nivel nacional •Indicador estratégico: Porcentaje de avancen la implementación en el modelo de gestión de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Elaborado por: ANT, 2023.

Desde una perspectiva global, el Plan de Rutas y Frecuencias busca alinearse a la consecución el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 3, el cual pretende que se garantice una vida sana y promueve el bienestar para todas las personas en su ciclo de vida. Es así que, en el marco de la reducción de la siniestralidad por temas relativos al tránsito, el presente Plan pretende aportar a la meta 3.6. de dicho ODS.

En consecuencia, el Plan Nacional de Desarrollo (PND) vigente para el periodo 2021-2025, ha determinado como política, dentro del objetivo 9 el fortalecimiento de la seguridad en el sistema de transporte terrestre planteando una meta alineada al ODS 3 concordando con la disminución de accidentes de tránsito. Como parte del PND, la Estrategia Territorial Nacional además interpone lineamientos sobre el acceso a servicios y la reducción de brechas en territorio, con especial énfasis en la ruralidad y congruente con el “*Plan Nacional de Movilidad y Logística del Transporte y Seguridad Vial*” y la “*Estrategia Nacional de Movilidad Segura 2021 – 2030*” desarrollados por el Ministerio Rector.

Para concluir con el marco programático, desde una visión institucional, el Plan Nacional de Rutas y Frecuencias se constituirá en una de las principales acciones que contribuyan al cumplimiento del objetivo estratégico Institucional para “*incrementar las acciones orientadas a la implementación de un modelo de gestión adecuado de TTTSV a nivel nacional*”, planteado en el Plan Estratégico Institucional 2021-2022 de la ANT.

6. ALCANCE Y TEMPORALIDAD

El Plan de Rutas y Frecuencias, en esta fase preparatoria, establece las necesidades para la acción programática y de gestión con la finalidad de aportar al fortalecimiento de la cobertura y la prestación del servicio de transporte intra e interprovincial en el país.

El presente instrumento de planificación contiene las estrategias a implementar entre los años 2023 y 2025.

7. DIAGNÓSTICO

7.1. FACTORES CUANTITATIVOS

- ✚ Dispersión y concentración poblacional e intensidad de la red vial

Población

Para el año 2010, la población total del Ecuador fue de 14'483.499 de habitantes según la información ofrecida por el censo realizado el mismo año. El crecimiento poblacional incide en la movilidad nacional en cuanto la dinámica de los viajes de un origen a un destino.

Al año 2022, la proyección a nivel provincial determina un crecimiento de alrededor de tres millones y medio de personas en el territorio nacional.

Tabla 1. Población y densidad poblacional por provincia

PROVINCIA	Población	Densidad
PICHINCHA	3353688	351,618
GUAYAS	4520475	294,84
TUNGURAHUA	604892	178,656
LOS RIOS	946954	131,463
EL ORO	735459	128,054
SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS	476304	126,326
SANTA ELENA	420196	113,66
AZUAY	912882	109,647
IMBABURA	489871	106,878
CAÑAR	291520	92,6355
MANABI	1592081	84,0267
COTOPAXI	502643	82,2774
CHIMBORAZO	534114	82,1635
BOLIVAR	213798	54,1966
CARCHI	190050	50,2786
LOJA	532564	48,1287

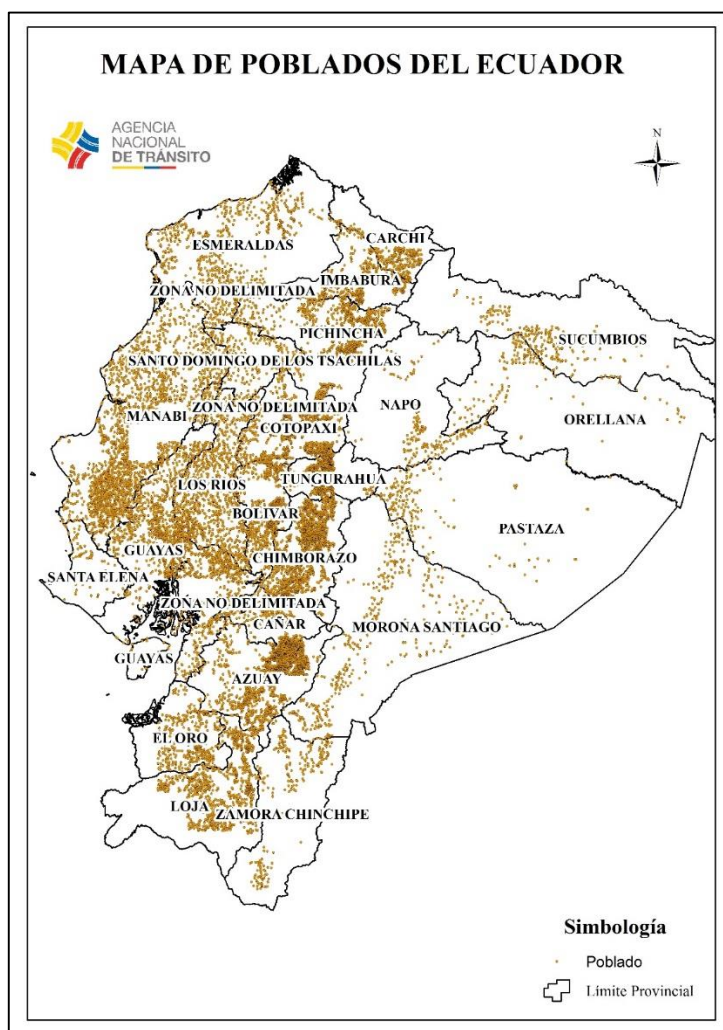
ESMERALDAS	663806	42,137
SUCUMBIOS	241846	13,3274
ZAMORA CHINCHIPE	126212	11,9453
NAPO	139810	11,147
MORONA SANTIAGO	206585	8,59728
ORELLANA	166512	7,68209
GALAPAGOS	34696	4,21688
PASTAZA	120736	4,07495

Elaborado por: ANT, 2023.

Fuente: SNI, 2014.

La distribución de la población a nivel nacional se plasma de una mejor manera bajo el análisis de poblados disponible. En el siguiente mapa, se evidencia que en las provincias que corresponden a la región interandina y en el centro oeste son los territorios en donde se encuentra mayor concentración de poblados mientras que en la región amazónica los poblados se presentan más dispersos.

Ilustración 3. Mapa de poblados del Ecuador

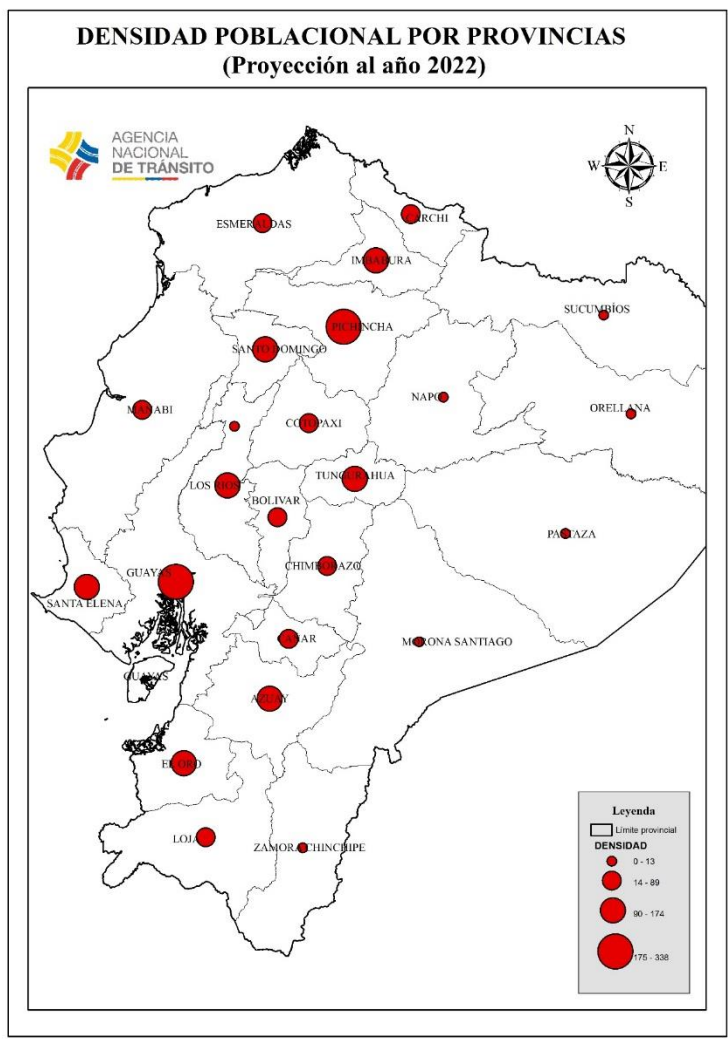


Elaborado por: ANT, 2023

Fuente: IGM, 2013

Respecto de la densidad poblacional, representada en el número de habitantes por kilómetro cuadrado, son Guayas y Pichincha quienes presentan mayor densidad poblacional en relación a todas las provincias, mientras que Pastaza y Orellana son las provincias con la más baja densidad poblacional a nivel de Ecuador continental.

Ilustración 4: Densidad poblacional por provincias

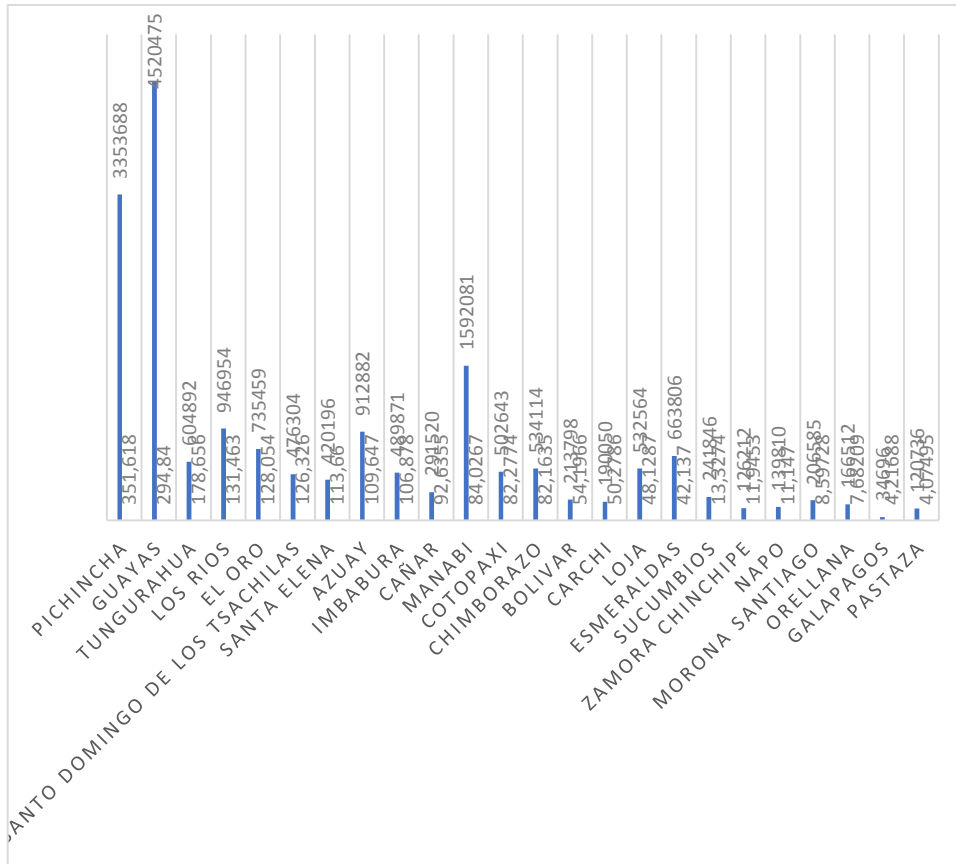


Elaborado por: ANT, 2023.

Fuente: SNI, 2014

Además, se puede concluir que, en relación a la Sierra, Costa y Amazonía, son las provincias del perfil costanero, en su mayoría, las que mayor dispersión muestran, a excepción de los casos de Manabí y Esmeraldas que se encuentran cerca de la media respecto del resto de provincias; seguidas de la Sierra y la Amazonía, en ese orden.

Ilustración 5. Densidad poblacional por provincias

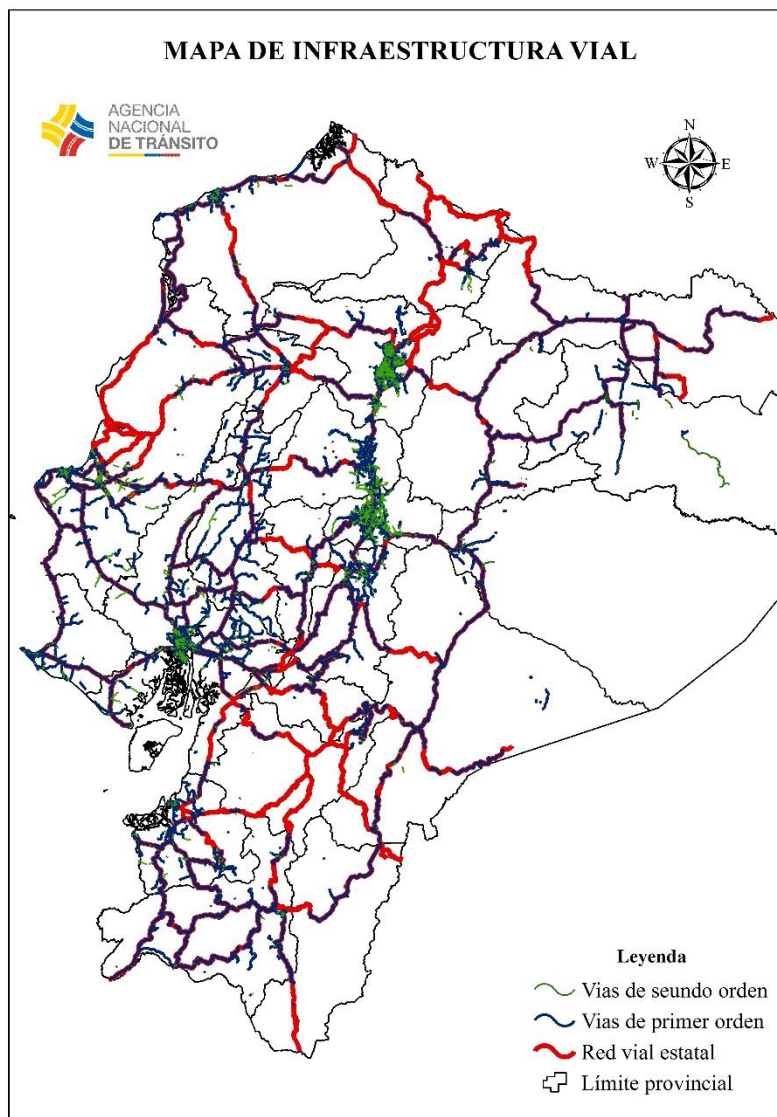


Elaborado por: ANT, 2023.
Fuente: SNI, 2014

Red Vial Estatal

La Red Vial Estatal está integrada por vías primarias y secundarias. El conjunto de vías primarias y secundarias son los caminos principales que registran el mayor tráfico vehicular, intercomunican a las capitales de provincia, cabeceras de cantón, los puertos de frontera internacional con o sin aduana y los grandes y medianos centros de actividad económica.

Ilustración 6: Red Vial Estatal



Elaborado por: ANT, 2023.

Fuente: MTOP, 2015.

La longitud total de la red vial estatal (incluyendo vías primarias y secundarias) es de aproximadamente 8.654 Km (MTOP, 2014), de las cuales, el 47% del kilómetro de vías de primer orden se encuentran distribuidas en la Sierra y tan solo el 7% en la Amazonía, lo cual concuerda con la concentración de la densidad poblacional en el callejón interandino y la dispersión de la población en las provincias de la Amazonía. Lo propio sucede con las vías de segundo orden, manteniendo a la Costa con un porcentaje cercano a la situación de las provincias de la Sierra y alejado de la realidad amazónica.

Tabla 2: Longitud de la red vial por región

REGIÓN	KM VIAS 1ER ORDEN	KM VIAS 2DO ORDEN
SIERRA	11830,40	1987,33
COSTA	11540,83	1327,60
AMAZONÍA	1840,20	179,63
TOTAL, KM	25211,42	3494,56

Elaborado por: ANT, 2022.

Fuente: MTOP, 2015.

En un detalle provincial, Manabí mantiene el valor más alto en kilómetros de la red vial estatal con 1.168,8 km, en gran medida debido a su extensa superficie territorial. En el otro extremo, las provincias con el valor más bajo son Pastaza y Santa Elena.

Tabla 3: Longitud de la Red Vial Estatal por provincias.

Provincia	Km de vía
AZUAY	563.21
BOLÍVAR	288.59
CAÑAR	311.68
CARCHI	348.46
CHIMBORAZO	455.74
COTOPAXI	239.98
EL ORO	394.87
ESMERALDAS	547.10
GUAYAS	874.58
IMBABURA	360.20
LOJA	765.41
LOS RÍOS	342.72
MANABÍ	1,168.74
MORONA SANTIAGO	618.20
NAPO	326.65
ORELLANA	233.55
PASTAZA	140.18
PICHINCHA	544.77
SANTA ELENA	141.68
SANTO DOMINGO DE LOS TSÁCHILAS	178.91
SUCUMBÍOS	640.53
TUNGURAHUA	222.06
ZAMORA CHINCHIPE	264.51

Elaborado por: ANT, 2023.

Fuente: MTOP, 2015.

El viario de la red vial estatal está conformado por un 29% de vías de primer orden y un 31% de vías de segundo orden, ver Tabla 4.

Tabla 4: Porcentaje de red vial

Vías	Km	%
Vías primer orden	4624,40	29%
Vías segundo orden	4898,49	31%
Vías totales (1er, 2do y 3er orden)	15812,54	100%

Elaborado por: ANT, 2023.

Fuente: MTOP, 2015.

Por su parte, la región sierra presenta una mayor densidad de vías por Km², ver Tabla 5.

Tabla 5: Densidad de vías por Km²

REGIÓN	1ER ORDEN KM	2DO ORDEN KM	KM ²	DENSIDAD vías de 1er orden km/km ²	DENSIDAD vías de 2do orden km/km ²
SIERRA	11830,4	1987,33	60379,69	0,195	0,032
COSTA	11540,83	1327,6	70446,75	0,163	0,018
ORIENTE	1840,2	179,63	116588,05	0,015	0,001

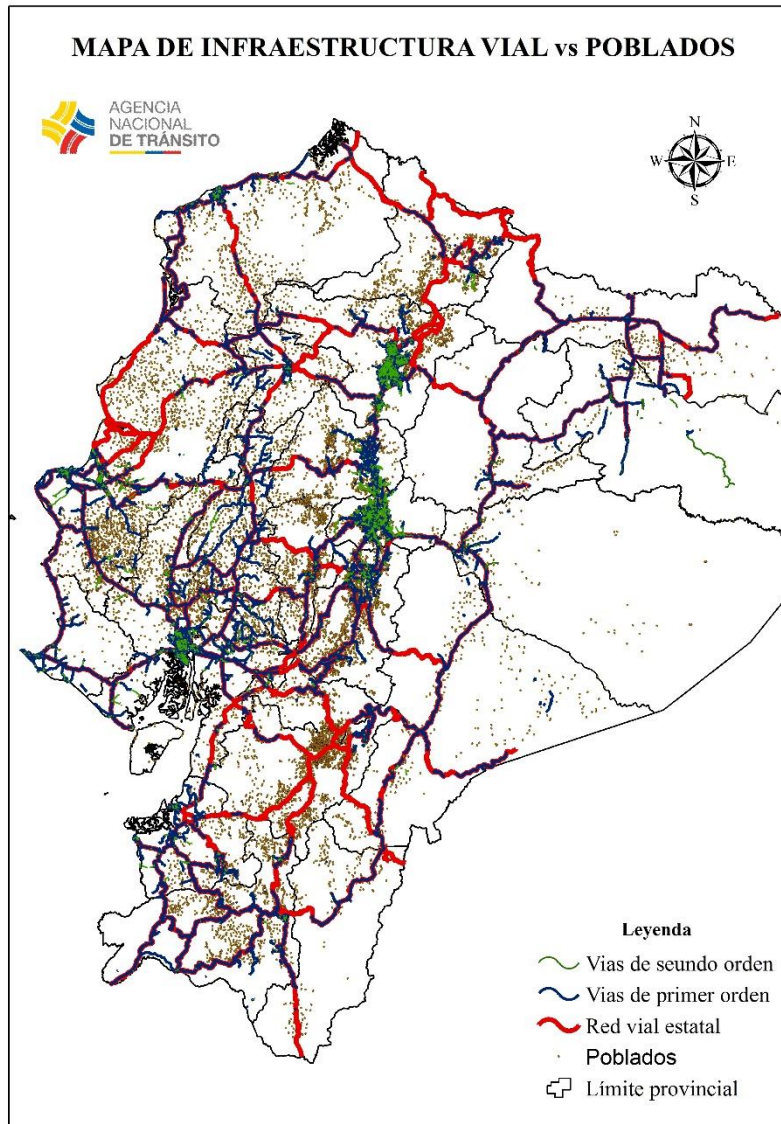
Elaborado por: ANT, 2023.

Fuente: MTOP, 2015.

La longitud de los tramos de la red vial estatal por donde transitan las unidades de transporte determinan la “longitud de la ruta”, entendiéndose que esta longitud se delimita entre un punto de origen y uno de destino.

Infraestructura vial y poblados

Ilustración 7. Relación de Infraestructura vial y Poblados



Elaborado por: ANT, 2023.

Fuente: MTOP, 2015 y IGM, 2013.

En la figura presentada anteriormente se puede observar que los sectores en donde se encuentra mayor concentración de poblados del país están directamente servidos por la Red Vial Estatal, la mayoría se encuentran atravesados por vías de primer orden y segundo orden lo que se puede concluir que gran parte de la población cuenta con redes viales que permiten la conectividad entre poblaciones. Sin embargo, cabe considerar que el incremento de la población, técnicamente demandaría del incremento kilómetros de vías cuyo efecto decantaría en la ampliación de la red vial, en relación a las concentraciones de poblados.

- ✚ Relación de oferta y demanda del servicio de transporte público intraprovincial e interprovincial

Demanda de Transporte

La demanda de transporte es conceptualizada como el número de usuarios que utilizan y/o desean utilizar un servicio de transporte para movilizarse de un origen (punto de partida) hacia un destino (punto de llegada), con el objetivo de satisfacer una o varias necesidades (motivo de viaje) en un periodo de tiempo determinado (horarios y frecuencia), que está sujeto a una tarifa.

Una de las fuentes para la planificación del servicio de transporte, está basado en el uso de grandes cantidades de datos recolectados. Para este análisis la información recopilada fue por medio de datos de los dispositivos móviles, que permiten conocer los patrones de movilidad de las personas, lugares de origen y destino, horarios de los movimientos. Esta información permite generar matrices origen-destino que luego son comparadas con la oferta de transporte.

La empresa Otecel S.A., en el año 2019, mediante Contrato N° 017-DCP-ANT-2019 “LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN DE DEMANDA DERIVADA DE DATOS MÓVILES PARA EL PLAN DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD DEL PROYECTO IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA INTEGRAL DE LA ANT PARA LA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL”, suscrito con la ANT, realizó la caracterización de la información de movilidad de la población del Ecuador, generada a través de las conexiones de telefonía móvil.

En dicho análisis, se estimaron los movimientos de personas entre cantones utilizando registros de telefonía celular en el año 2019, los cuales fueron levantados de manera referencial en 42 días. Además, se estudiaron los movimientos de cerca de 5 millones de usuarios de teléfonos móviles, y con los resultados obtenidos se proyectó valores para el total de la población.

Utilizando la fórmula de tamaño de muestra para poblaciones finitas, se obtuvo que para tener un error muestral máximo de 5% y un nivel de confianza del 99%, se requería una muestra de 273.804 usuarios. Adicionalmente, para estimar la partición modal, se consultó a 28.000 usuarios sobre el modo de transporte (Bus, auto, taxi, otros) que utiliza con más frecuencia, su edad y género.

El resultado del análisis derivó en los datos de una matriz de orígenes y destinos entre cantones, mismas que contienen la siguiente información:

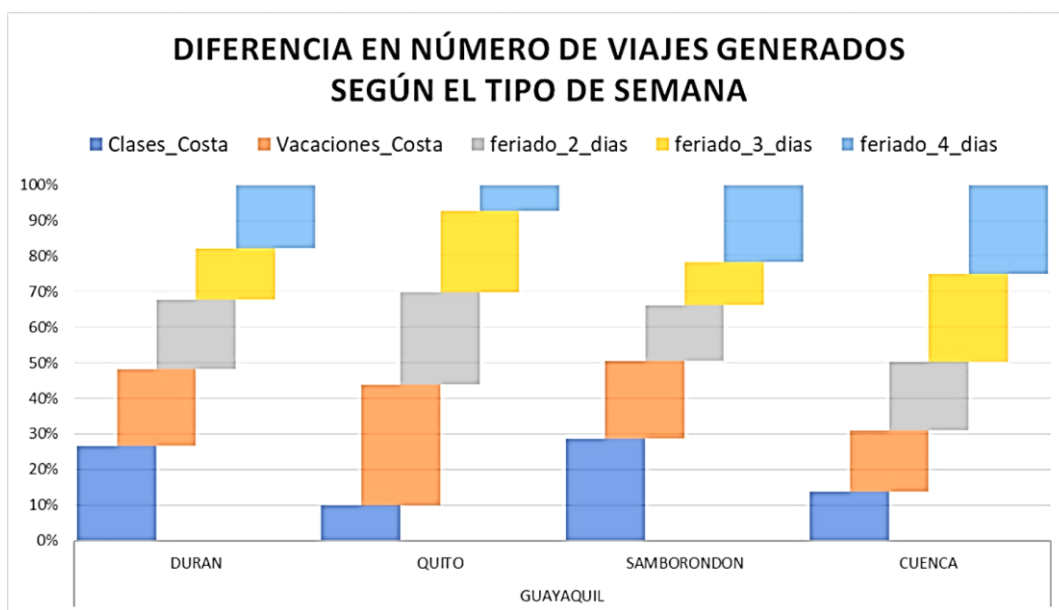
- Número de viajes que se realizan por modalidad (Bus, auto, taxi, otros),
- Número de viajes por motivo de viaje (Hogar, trabajo, otros motivos)
- Número de viajes según la franja horario de salida o llegada (Cuatro franjas horarias: 00:01-06:00; 06:01-12:00; 12:01-18:00; 18:01-24:00).

Adicionalmente, el procesamiento de la información se realizó para semanas con distintas características, que son:

- Semana Clases Costa
- Semana Clases Sierra
- Semana Vacaciones Costa
- Semana Vacaciones Sierra
- Semana Feriado de 2 Días.
- Semana Feriado de 3 Días.
- Semana Feriado de 4 Días.

Un análisis que se puede realizar con la estimación de demanda es comparar los movimientos de personas entre origen y destino según el tipo de semana (normal, fin de semana, vacaciones o feriado), ver Ilustración 8.

Ilustración 8: Diferencia en el número de viajes según el tipo de semana.



Elaborado: ANT, 2023

Fuente: OTECEL S.A.

Por ejemplo, si se toma a Guayaquil como origen, podemos ver que los viajes realizados hasta Durán se reducen en las semanas de vacaciones y en los feriados.

Esto tiene sentido considerando que Durán no es un destino de ocio para la población de Guayaquil, al contrario, Guayaquil es una fuente de empleo y servicios para los habitantes de Duran. Algo similar sucede entre Guayaquil y Samborondón.

La relación entre Guayaquil con Quito y Cuenca es diferente a la que tiene con Duran y Samborondón. Desde Guayaquil hasta Quito, en una semana normal (de clases) se mueve la

cuarta parte de lo que se mueve en una semana de vacaciones. En los feriados también se evidencia el número de viajes aumenta respecto a una semana normal.

Demanda estimada entre Cantones

Con base en los datos extraídos de la información proporcionada de la consultora antes mencionada, se procedió a realizar la proyección de la demanda de viajes diarios para los periodos 2020 - 2022, cuya interpretación se traduce en el total de personas que se movilizaron entre los diferentes cantones a nivel nacional en el año analizado.

Este procedimiento utilizó el método de cálculo con la relación directamente proporcional al crecimiento de la población a nivel nacional, de la siguiente manera:

- De acuerdo a la base histórica de la proyección poblacional a nivel nacional de la fuente de información del INEC periodo 2010 – 2020; se calculó la tasa de crecimiento promedio de cada año, obteniendo el 1,55%, cuyo porcentaje permitirá realizar la proyección de las personas que se movilizan en los años posteriores al 2019.
- De la suma total de personas movilizadas correspondiente al año 2019, se obtuvo la proporcionalidad por cada origen destino.
- Como siguiente paso, se procedió con la proyección de los años 2020, 2021 y 2022, multiplicando el total de personas que se movilizaron diariamente por el 1,55% de la tasa promedio del crecimiento de la poblacional a nivel nacional.

Esta metodología se fundamentó en una relación directamente proporcional, deduciendo que a mayor crecimiento poblacional existirá mayor demanda de personas que se movilizarán diariamente.

A continuación, se muestra los cantones según su origen y destino, con mayor número de viajes (personas movilizadas) en el año 2022 Tabla 6.

Tabla 6: Resumen de cantones que más viajes generan.

ORIGEN	DESTINO	VIAJES TOTALES 2022	VIAJES DIARIOS (PROMEDIO)- 2022
GUAYAQUIL	DURAN	20604850	56452
DURAN	GUAYAQUIL	20072254	54992
DAULE	GUAYAQUIL	14883779	40777
GUAYAQUIL	DAULE	14573364	39927
GUAYAQUIL	SAMBORONDON	13411343	36743
SAMBORONDON	GUAYAQUIL	13152219	36033
MONTECRISTI	MANTA	8373265	22940
MANTA	MONTECRISTI	8271439	22661
QUITO	RUMINAHUI	7794219	21354

RUMINAHUI	QUITO	7540196	20658
SALINAS	LIBERTAD	5846405	16018
LIBERTAD	SALINAS	5639267	15450
CUENCA	CUENCA	4050674	11098
CUENCA	CUENCA	4033154	11012
IBARRA	SAN ANTONIO	4019545	10765
SAN ANTONIO	IBARRA	3929103	11050
PORTOVIEJO	MONTECRISTI-	3350422	9179
SANTA ELENA	GUAYAQUIL	3341914	9156
GUAYAQUIL	SANTA ELENA	3208002	8789
ALLURIQUIN	SANTO DOMINGO DE LOS COLORADOS	3186754	8731
TOTAL		169.282.168	463.787

Elaborado: ANT, 2023

Fuente: ANT

Según la Tabla 6, existen alrededor de 463.787 viajes (personas) diario que se movilizaron entre los principales cantones a nivel nacional y 169.282.168 viajes (personas) al año, que representan una muestra de toda la demanda de transporte existente. A partir de las proyecciones realizadas, se estima que existen alrededor de 3'771.501 viajes (personas) promedio diario realizados, y un total de 1.376.597.933 viajes (personas) durante el año 2022 en todo el territorio continental.

Registros de demanda

En la actualidad la ANT no cuenta con un registro sistematizado de pasajeros movilizadas diariamente a nivel nacional en las rutas y frecuencias del transporte público en las diferentes modalidades.

Para determinar la demanda existente de transporte se requiere las siguientes fuentes de información como son: encuestas origen-destino, encuestas de ascenso descenso, boleterías físicas y electrónicas, reportes de venta de boletos y/o despachos de terminales terrestres. Toda esta información, deberá ser recopilada, estandarizada y sistematizada.

Relación Oferta-Demanda

Luego de haber realizado el análisis, y teniendo en cuenta los datos obtenidos de la oferta declarada y la demanda estimada de transporte público de pasajeros, se puede expresar lo siguiente:

Existe un total de 3'418.640 de asientos disponibles diarios dentro del transporte público interprovincial e intraprovincial que puedan ser ocupados por un pasajero (persona), esto se representa como la oferta declarada para la prestación del servicio de transporte de pasajeros. Por otro lado, a partir de las proyecciones realizadas, se estima que existen alrededor de 3'771.501 viajes (personas) realizado a diario desde un origen (cantón) hacia un destino (cantón) dentro de la provincia o entre provincias, esto considerado como demanda de pasajeros anual.

En ese contexto, se ha plasmado una descripción tanto de la oferta existente y la información disponible de demanda, sin embargo, no se ha logrado realizar un análisis de oferta y demanda ya que la información disponible no es suficiente o no ha sido recopilada en su totalidad.

Además, con esta información, no se puede tener claridad en cuanto a la oferta óptima que el transporte debe ofrecer a la ciudadanía a nivel nacional. En lo que se refiere a la demanda actual y la demanda futura, no se puede tener datos reales que determinen la movilidad entre los diferentes orígenes y destinos; tampoco se tiene una metodología de cálculo de demanda. Por lo que es necesario implementar acciones que ayuden al levantamiento y registro de la información respecto de la oferta y demanda existente, y con esto se podrá lograr estimar estas variables a mediano y largo plazo.

 Distribución demográfica, división política administrativa y terminales terrestres

Corresponde al porcentaje de la población provincial que no cuenta con terminales terrestres, este factor permite conocer a nivel provincial la cantidad de personas que en su movilidad no cuenta con terminales terrestres que garantizan la llegada, salida y control de pasajeros y unidades vehiculares de transporte público interprovincial de acuerdo a los títulos habilitantes otorgados por la ANT

Para determinar la población en cada provincia que no cuenta con terminales terrestres se ejecuta la siguiente metodología:

1. Determinar los cantones que cuentan con terminales terrestres en cada provincia.
2. Determinar la población de los cantones antes señalados. (proyección población año 2022)
3. Determinar la población total de la provincia. (proyección población año 2022).
4. Población que no cuenta con terminales terrestres (resta de población total provincial de la población de cantones que tienen terminales terrestres).
5. Determinar el porcentaje de población que no cuenta con terminales terrestres.

Tabla 7. Información de terminales terrestre

PROVINCIA	Cantón	Nombre del Terminal	Tipología
AZUAY	Cuenca	Cuenca	T5
AZUAY	Gualaceo	Gualaceo	T3
AZUAY	Nabón	Nabón	T3
AZUAY	Paute	Paute	T2
AZUAY	Sigsig	Sigsig	T2
BOLÍVAR	Guaranda	viejo	T3
CAÑAR	Azogues	Azogues	T3
CAÑAR	Cañar	Cañar	T4
CAÑAR	Deleg	Deleg	T3
CAÑAR	La Troncal	La Troncal	T3
CARCHI	Montúfar	San Gabriel	T3
CARCHI	Tulcán	Tulcán	T3
CHIMBORAZO	Chambo	Chambo	T2
CHIMBORAZO	Riobamba	Intraprovincial	T3

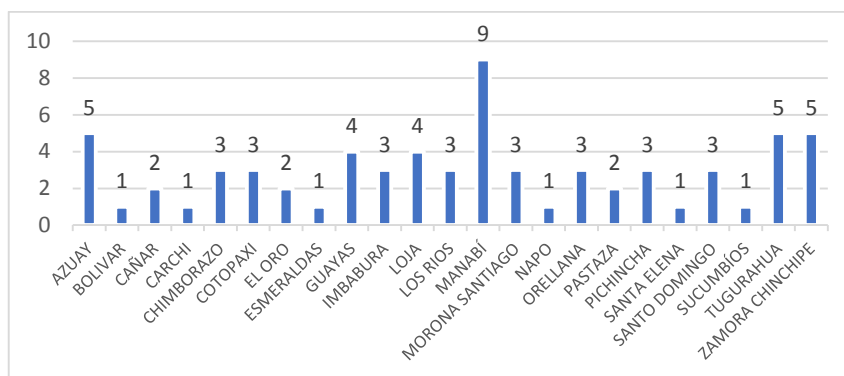
CHIMBORAZO	Riobamba	Riobamba	T3
COTOPAXI	Latacunga	Latacunga	T3
COTOPAXI	Pujilí	Pujilí	T1
COTOPAXI	Salcedo	San Miguel de Salcedo Salcedo	T3
EL ORO	Machala	Machala	T5
EL ORO	Santa Rosa	Binacional Santa Rosa	T4
ESMERALDAS	Esmeraldas	Puerto Green Center	T3
ESMERALDAS	Quinindé	Quininde	T3
GUAYAS	Durán	Durán	T3
GUAYAS	Guayaquil	Satélite Pascuales	T3
GUAYAS	Guayaquil	Jaime Roldós Aguilera	T5
GUAYAS	Milagro	Martha Bucaram	T3
IMBABURA	Cotacachi	Cotacachi	T2
IMBABURA	Ibarra	Imbabus	T3
IMBABURA	Otavalo	Otavalo	T3
LOJA	Calvas	Calvas	T2
LOJA	Celica	Celica	T2
LOJA	Espíndola	Amaluza-Espíndola	T2
LOJA	Loja	Reins del Cisna	T3
LOS RÍOS	Babahoyo	Babahoyo	T3
LOS RÍOS	Mocache	Mocache	T3
LOS RÍOS	Quevedo	Quevedo	T5
LOS RÍOS	Ventanas	Gilberto Gordillo Ruiz	T3
LOS RÍOS	Vinces	Vinces	T4
MANABÍ	Bolívar	Calceta-Bolivar	T3
MANABÍ	Chone	Chone	T3
MANABÍ	El Carmen	Carmen	T3
MANABÍ	Jipijapa	Xipixapa	T3
MANABÍ	Manta	Manta	T5
MANABÍ	Paján	Paján	T2
MANABÍ	Pedernales	Pedernales	T3
MANABÍ	Portoviejo	Portoviejo	T5
MANABÍ	Puerto López	Puerto López	T2
MANABÍ	Sucre	Bahía de Caráquez	T2
MORONA SANTIAGO	Gualaquiza	Gualaquiza	T3
MORONA SANTIAGO	Macas	Dr. Roberto Villareal	t4
MORONA SANTIAGO	Sucúa	Sucúa	T3
NAPO	Tena	Tena	T2
ORELLANA	Francisco de Orellana	El Coca EP	T3
ORELLANA	Loreto	Loreto	T2
PASTAZA	Pastaza	Ciudad del Puyo	T2
PASTAZA	Pastaza	Pastaza-Intraprovincial	T1
PICHINCHA	Cayambe	Cayambe	T2
PICHINCHA	Quito	Quitumbe	T5
PICHINCHA	Quito	Carcelén	T3
SANTA ELENA	Santa Elena	Sumpa	T3
SANTO DOMINGO	La Concordia	Satélite La Concordía	T1
SANTO DOMINGO	Santo Domingo	Santo Domingo	T5
SUCUMBÍOS	Lagro Agrío	Lagro Agrío	T3
TUNGURAHUA	Ambato	Ingahurco	T3
TUNGURAHUA	Ambato	Mercado Mayorista	T3

TUNGURAHUA	Ambato	Cashapamba	T4
TUNGURAHUA	Ambato	Huachi San Francisco	T3
TUNGURAHUA	Baños	Jorge Viteri Guevara	T3
TUNGURAHUA	Santiago de Pillaro	Píllaro	T2
ZAMORA CHINCHIPE	Chinchiipe	Zumba	T3
ZAMORA CHINCHIPE	El Pangui	El Pangui	T2
ZAMORA CHINCHIPE	Paquisha	Paquisha	T2
ZAMORA CHINCHIPE	Yantzaza	Yantzaza	T2
ZAMORA CHINCHIPE	Zamora	Zamora	T3

Elaborado: ANT, 2023

Fuente: ANT

Ilustración 9. Número de terminales por provincia



Elaborado: ANT, 2023

Fuente: ANT

Tabla 8. Cobertura de terminales en relación a la población

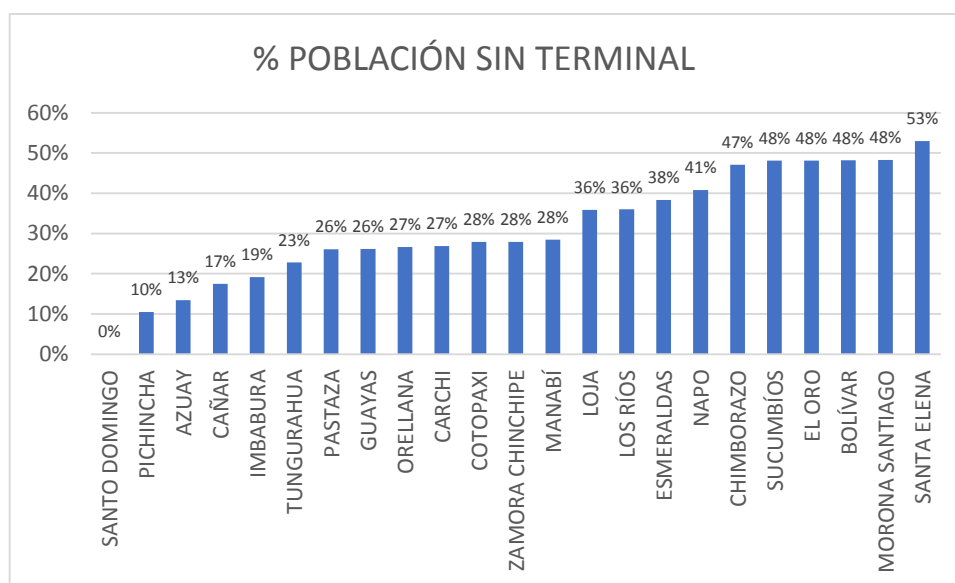
PROVINCIA	POBLACIÓN TOTAL	POBLACIÓN CON TERMINAL	POBLACIÓN SIN TERMINAL	% POBLACIÓN SIN TERMINAL
AZUAY	881.394	763.115	118.279	13%
BOLÍVAR	209.933	108.763	101.170	48%
CAÑAR	289.157	238.677	50.480	17%
CARCHI	186.869	136.624	50.245	27%
CHIMBORAZO	524.004	277.426	246.578	47%
COTOPAXI	488.716	352.496	136.220	28%
EL ORO	715.751	371.312	344.439	48%
ESMERALDAS	591.083	364.606	226.477	38%
GUAYAS	4.387.434	3.239.224	1.148.210	26%
IMBABURA	483.855	391.137	92.718	19%
LOJA	521.154	334.046	187.108	36%
LOS RÍOS	921.763	589.914	331.849	36%
MANABÍ	1.588.627	1.136.230	452.397	28%
MORONA SANTIAGO	196.535	101.659	94.876	48%
NAPO	133.705	79.182	54.523	41%
ORELLANA	161.338	118357	42.981	27%
PASTAZA	114.202	84.377	29.825	26%

PICHINCHA	3.228.233	2.889.301	338.932	10%
SANTA ELENA	401.178	188.821	212.357	53%
SANTO DOMINGO	511.151	511.151	-	0%
SUCUMBÍOS	230.503	119.594	110.909	48%
TUNGURAHUA	590.600	455.723	134.877	23%
ZAMORA CHINCHIPE	120.416	86.824	33.592	28%

Elaborado: ANT, 2023

Fuente: ANT

Ilustración 10. Porcentaje de población sin terminal



 Rutas de transporte interprovincial y terminales terrestres

La información de operadoras, rutas y frecuencias, corresponde al año 2015, de acuerdo a la información levantada por las direcciones provinciales de la ANT en los terminales operativos en ese año brindaron el servicio de transporte público a la población.

Tabla 9. Registro de total operadoras, rutas y frecuencias reportadas por las administraciones de las terminales terrestre en el año 2015

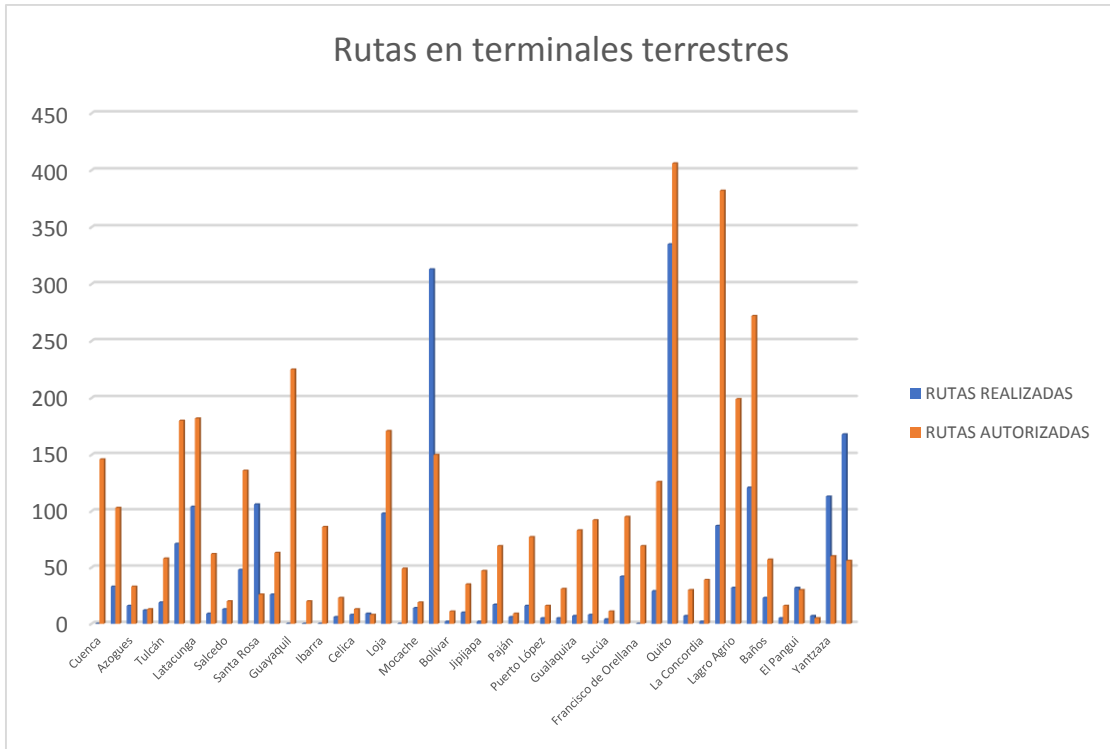
PROVINCIA	CANTÓN	RUTAS REALIZADAS	RUTAS AUTORIZADAS	FRECUENCIAS REALIZADAS	FRECUENCIAS AUTORIZADAS
-----------	--------	------------------	-------------------	------------------------	-------------------------

AZUAY	CUENCA	0	146	623	836
BOLIVAR	GUARANDA	33	103	134	303
CAÑAR	AZOGUES	16	33	401	445
CAÑAR	CAÑAR	12	13	362	143
CARCHI	TULCÁN	19	58	138	204
CHIMBORAZO	RIOBAMBA	71	180	1151	1122
COTOPAXI	LATACUNGA	104	182	747	1386
COTOPAXI	PUJILÍ	9	62	117	389
COTOPAXI	SALCEDO	13	20	218	292
EL ORO	MACHALA	48	136	585	921
EL ORO	SANTA ROSA	106	26	535	54
ESMERALDAS	ESMERALDAS	26	63	177	238
GUAYAS	GUAYAQUIL	0	225	2251	2684
GUAYAS	MILAGRO	0	20	182	136
IMBABURA	IBARRA	0	86	464	753
LOJA	CALVAS	6	23	52	56
LOJA	CELICA	8	13	39	15
LOJA	ESPÍNDOLA	9	8	16	18
LOJA	LOJA	98	171	271	364
LOS RÍOS	BABAHOYO	0	49	1226	828
LOS RÍOS	MOCACHE	14	19	131	174
LOS RÍOS	QUEVEDO	313	150	1987	1326
MANABÍ	BOLÍVAR	2	11	68	30
MANABÍ	CHONE	10	35	58	81
MANABÍ	JIPIJAPA	2	47	211	387
MANABÍ	MANTA	17	69	117	355
MANABÍ	PAJÁN	6	9	96	111
MANABÍ	PORTOVIEJO	16	77	173	497
MANABÍ	PUERTO LÓPEZ	5	16	31	123
MANABÍ	SUCRE	5	31	101	127
MORONA SANTIAGO	GUALAQUIZA	7	83	101	178
MORONA SANTIAGO	MACAS	8	92	55	200
MORONA SANTIAGO	SUCÚA	4	11	4	29
NAPO	TENA	42	95	93	287
ORELLANA	FRANCISCO DE ORELLANA	0	69	165	226
PASTAZA	PASTAZA	29	126	116	286
PICHINCHA	QUITO	335	406	2055	1943
SANTA ELENA	SANTA ELENA	7	30	292	396
SANTO DOMINGO	LA CONCORDIA	2	39	12	247
SANTO DOMINGO	SANTO DOMINGO	87	382	712	1794
SUCUMBÍOS	LAGRO AGRIO	32	199	140	797
TUNGURAHUA	AMBATO	121	272	1382	1687
TUNGURAHUA	BAÑOS	23	57	239	271
ZAMORA CHINCHIPE	CHINCHIPE	5	16	14	21
ZAMORA CHINCHIPE	EL PANGUI	32	30	43	55
ZAMORA CHINCHIPE	PAQUISHA	7	5	7	5
ZAMORA CHINCHIPE	YANTZAZA	113	60	113	101
ZAMORA CHINCHIPE	ZAMORA	168	56	285	83
TOTAL		1990	4109	18490	23004

Elaborado: ANT, 2023

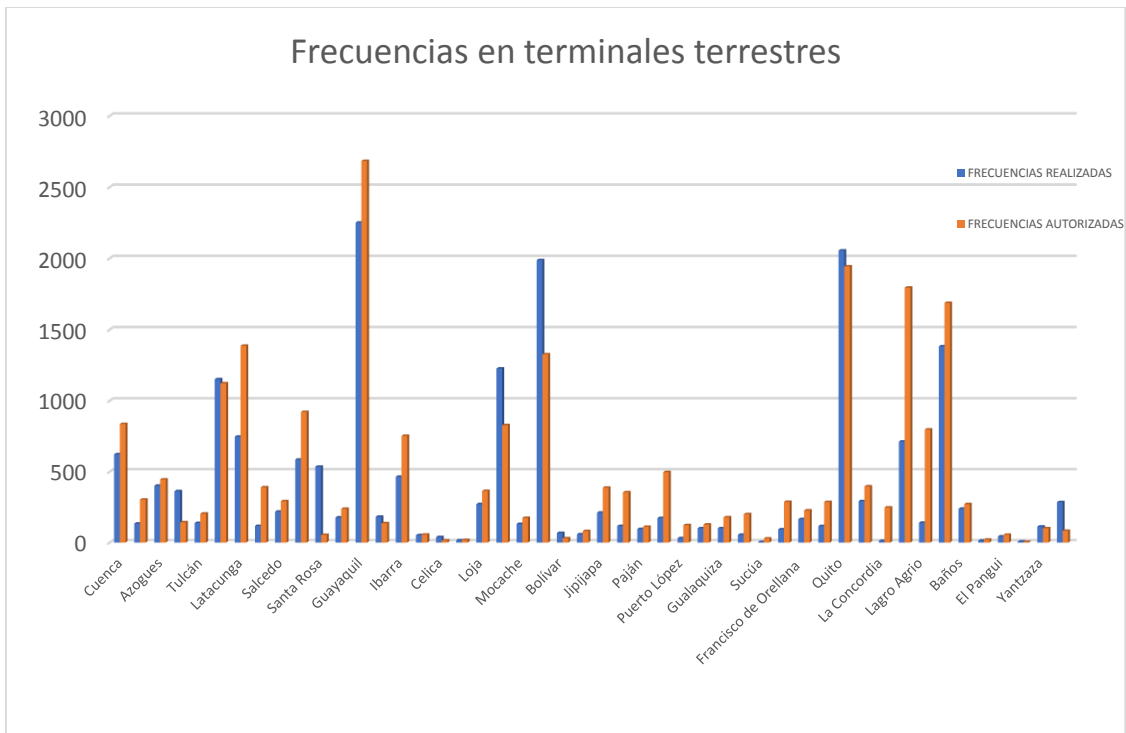
Fuente: ANT

Ilustración 11. Rutas realizadas y autorizadas en terminales terrestres



Elaborado: ANT, 2023
Fuente: ANT

Ilustración 12. Frecuencias realizadas y autorizadas en terminales terrestres



Elaborado: ANT, 2023
Fuente: ANT

✚ Capacidad operativa de los andenes en las terminales terrestres

La capacidad operativa de terminales terrestres se determinó en función del número de andenes para el embarque de pasajeros, este factor permite determinar el número máximo de frecuencias que las diferentes terminales terrestres pueden despachar sin ser afectado en su normal funcionamiento.

Tabla 10. Andenes operativos de cada terminal terrestre

Provincia	Cantón	Nombre del Terminal	ANDENES	FRECUENCIAS MÁXIMAS POR ANDEN	MÁXIMO FRECUENCIAS POR TERMINAL
Azuay	Cuenca	Cuenca	43	96	4128
Azuay	Gualaceo	Gualaceo	18	96	1728
Azuay	Nabón	Nabón	8	96	768
Azuay	Paute	Paute	4	96	384
Azuay	Sigsig	Sigsig	5	96	480
Bolívar	Guaranda	viejo	8	96	768
Cañar	Azogues	Azogues	23	96	2208
Cañar	Cañar	Cañar	24	96	2304
Cañar	Deleg	Deleg	7	96	672
Cañar	La Troncal	TT_Troncal	20	96	1920
Carchi	Montúfar/San Gabriel	San Gabriel	9	96	864
Carchi	Tulcán	Tulcán	10	96	960
Chimborazo	Chambo	Chambo	5	96	480
Chimborazo	Riobamba	Intraprovincial	12	96	1152
Chimborazo	Riobamba	Riobamba	8	96	768
Cotopaxi	Latacunga	Latacunga	18	96	1728
Cotopaxi	Pujilí	Pujilí	1	96	96
Cotopaxi	Salcedo	San Miguel de SalcedoSalcedo	14	96	1344
El Oro	Machala	TT_Machala	49	96	4704
El Oro	Santa Rosa	TT_BINACIONAL STA. ROSA	28	96	2688
Esmeraldas	Esmeraldas	PUERTO GREEN CENTER	16	96	1536
Esmeraldas	Quinindé	TT_Quininde	11	96	1056
Guayas	Durán	Durán	12	96	1152
Guayas	Guayaquil	TT MUNICIPAL PASCUALES	22	96	2112
Guayas	Guayaquil	Jaime Roldós Aguilera	112	96	10752
Guayas	Milagro	Martha Bucaram	16	96	1536
Imbabura	Cotacachi	Cotacachi	6	96	576
Imbabura	Ibarra	Ibarra	20	96	1920
Imbabura	Otavalo	Otavalo	7	96	672
Loja	Calvas	Calvas	5	96	480
Loja	Celica	Celica	3	96	288
Loja	Espíndola	Amaluza-Espíndola	4	96	384
Loja	Loja	Loja	16	96	1536

Los Ríos	Babahoyo	Babahoyo	20	96	1920
Los Ríos	Mocache	Mocache	7	96	672
Los Ríos	Quevedo	Quevedo	39	96	3744
Los Ríos	Ventanas	Gilberto Gordillo Ruiz	18	96	1728
Los Ríos	Vinces	Vinces	34	96	3264
Manabí	Bolívar	Calceta-Bolívar	8	96	768
Manabí	Chone	Chone	13	96	1248
Manabí	El Carmen	Carmen	15	96	1440
Manabí	Jipijapa	Jipijapa	8	96	768
Manabí	Manta	Manta	49	96	4704
Manabí	Paján	Paján	5	96	480
Manabí	Pedernales	Pedernales	15	96	1440
Manabí	Portoviejo	Portoviejo	40	96	3840
Manabí	Puerto López	Puerto López	6	96	576
Manabí	Sucre	Bahía de Caráquez	6	96	576
Morona Santiago	Gualaquiza	Gualaquiza	13	96	1248
Morona Santiago	Macas	Dr. Roberto Villareal	24	96	2304
Morona Santiago	Sucúa	Sucúa	7	96	672
Napo	Tena	Tena	3	96	288
Orellana	Francisco de Orellana	TERMINAL TERRESTRE EL COCA EP	14	96	1344
Orellana	Loreto	ASCENSO Y DESCENSO DE PASAJEROS DEL CANTÓN LORETO.CENTRO DE ABASTOS DE	5	96	480
Pastaza	Pastaza	Puyo	4	96	384
Pastaza	Pastaza	Pastaza-Intraprovincial	1	96	96
Pichincha	Cayambe	TT_Cayambe	4	96	384
Pichincha	Quito	Quitumbe	66	96	6336
Pichincha	Quito	Carcelén	13	96	1248
Santa Elena	Santa Elena	Santa Elena	20	96	1920
Santo Domingo	La Concordia	ESTACIÓN SATÉLITE LA CONCORDIA	1	96	96
Santo Domingo	Santo Domingo	Sto. Domingo	36	96	3456
Sucumbíos	Lagro Agrío	Lagro Agrío	12	96	1152
Tungurahua	Ambato	Ambato-Ingaurco	10	96	960
Tungurahua	Ambato	Ambato-mercado	16	96	1536
Tungurahua	Ambato	Ambato-Cashapamba	28	96	2688
Tungurahua	Ambato	Huachi San Francisco	20	96	1920
Tungurahua	Baños	Baños	8	96	768
Tungurahua	Santiago de Píllaro	Píllaro	2	96	192
Zamora Chinchipe	Chinchipe	Zumba	10	96	960

Zamora Chinchipe	El Pangui	El Pangui	4	96	384
Zamora Chinchipe	Paquisha	Paquisha	4	96	384
Zamora Chinchipe	Yantzaza	Yantzaza	5	96	480
Zamora Chinchipe	Zamora	Zamora	12	96	1152

Elaborado: ANT, 2023

Fuente: ANT

Del análisis de los terminales terrestres, se concluye lo siguiente:

- Con la finalidad de garantizar un servicio adecuado, permanente, controlado, a través de la Asociación de Municipalidades del Ecuador se comuniquen a los GAD que no cuentan con terminales terrestres la necesidad de contar con este equipamiento, donde se garantiza el control de operadoras, registro de pasajeros.
- De acuerdo a lo establecido en la LOTTTSV, hasta que los GAD implemente las terminales terrestres, es necesario se concentren en un solo lugar el servicio de embarque, desembarque de pasajeros el cual deberá estar interconectado a los diferentes servicios conexos y de esta manera ejecutar el control respectivo a las operaciones de las empresas de transporte.
- Se debe ejecutar una actualización de los sitios de embarque y desembarque de pasajeros (terminales terrestres, boleterías y otros), con la finalidad de contar con un registro de los mismos y de esta manera realizar las respectivas acciones de control del título habilitante.
- La información de capacidad operativa permitirá planificar las rutas y frecuencias con la finalidad de no sobre ofertar el servicio de transporte en las terminales terrestre, sin afectar su normal operación.

7.2. FACTORES CUALITATIVOS

Información para la planificación

Información de oferta

La información con la cual cuenta la ANT actualmente son los registros de todos los títulos habilitantes autorizados, la misma que se ha venido registrando de manera manual y en archivos xls.

En lo referente a rutas:

De un total de 9.310 rutas registradas en un título habilitante, el 58% corresponde a rutas interprovinciales, y el 42% corresponde a rutas intraprovinciales. De igual forma, del total de 85.466 frecuencias registradas en un título habilitante, el 42% corresponde al interprovincial y un 58% corresponde a frecuencias intraprovinciales, ver Tabla 11.

Tabla 11: Operadoras Interprovincial e Intraprovincial

Modalidad	Total de rutas registradas	Total de frecuencias registrados
Interprovincial	5.428	36.201
Intraprovincial	3.882	49.265
TOTAL	9.310	85.466

Elaborado: ANT, 2023.

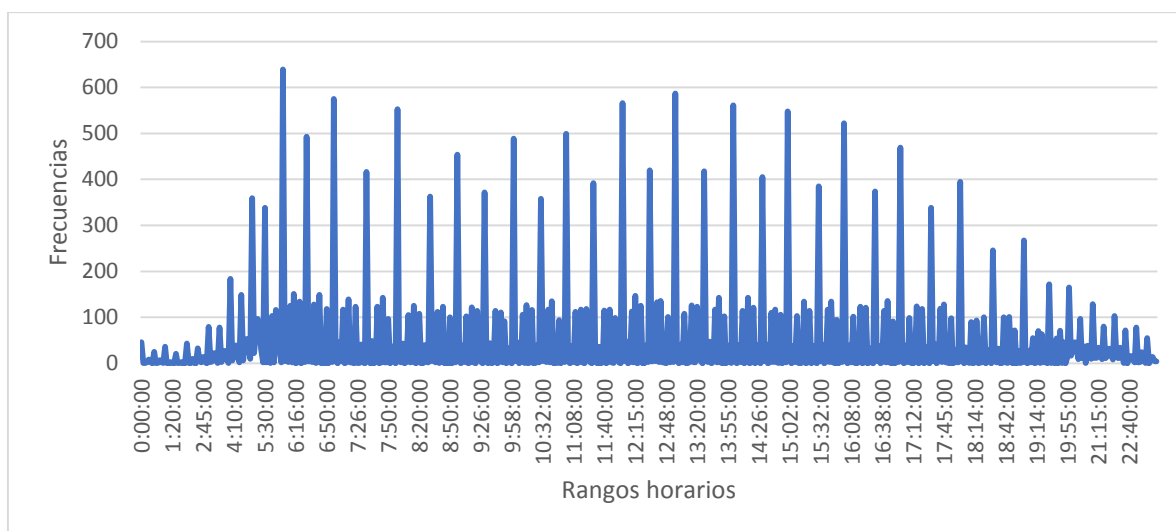
Fuente: ANT, 2023.

Respecto al levantamiento cartográfico realizado se determina que, de 5.428 rutas interprovinciales registradas de acuerdo a un título habilitante vigente, existen 5.422 rutas cartografiadas, en tanto que 3.882 rutas intraprovinciales registradas con un título habilitante vigente, no se tiene información cartográfica. Al presente, el registro de la oferta de transporte se realiza de manera manual; sin embargo, cuenta con los parámetros y criterios para realizar el análisis entre la oferta existente.

Asimismo, conforme los registros administrativos de títulos habilitantes otorgados, el país cuenta con un total de 7.424 unidades de transporte habilitadas para brindar el servicio de transporte interprovincial y 5.010 unidades de transporte habilitadas para brindar el servicio de transporte intraprovincial.

En lo que se refiere a la distribución de frecuencias en el día, dentro del intervalo de las 24 horas en el que se brinda el servicio de transporte público, se puede observar que en el rango horario de 00:00 hasta las 04:00, el número de frecuencias se mantienen por debajo de las 200; sin embargo a las 05:00 horas se observa un incremento importante a 400 frecuencias, en el rango horario de 05:00 hasta las 18:00 las frecuencias se mantienen por encima de las 400 completando un intervalo de tiempo de 13 horas con mayor actividad de frecuencias, y desde las 19:00 hasta las 23:00 el número de frecuencias concedidas desciende de 300 frecuencias a mantenerse por debajo de las 100.

Ilustración 13: Número de frecuencias por tiempo



Elaborado por: ANT, 2023.

Se puede observar que en un intervalo estimado de 13 horas existe mayor concentración de frecuencias, lo cual puede denotar que dentro de ese rango horario también existe un mayor índice de demanda de usuarios.

La ANT ha realizado el registro de los datos de forma manual, por lo que, no se dispone de un sistema de información actualizada, sistematizada, caracterizada y estandarizada. Además, de no contar con una herramienta visual e interactiva de las diferentes rutas y frecuencias en las modalidades interprovincial e intraprovincial a nivel nacional, lo cual no permite que la ciudadanía conozca de una manera didáctica y amigable la información general de la oferta de las operadoras de transporte público.

Información de demanda

La información de demanda con la que cuenta la institución no es representativo en relación a toda la población a nivel nacional que se movilizan en los diferentes orígenes y destinos diariamente, no existe una línea base actualizada, por lo que no se puede comparar con los datos de la oferta lo que nos impide poder determinar una brecha entre los dos componentes.

Efectividad del control

Al no contar con la información actualizada de las rutas, frecuencias, paradas autorizadas (ascenso y descenso de pasajeros) y recorridos (vías de circulación), el control del cumplimiento de los contratos de operación no permite una acción efectiva de los procesos sancionatorios por incumplimientos a la Ley por parte de las operadoras.

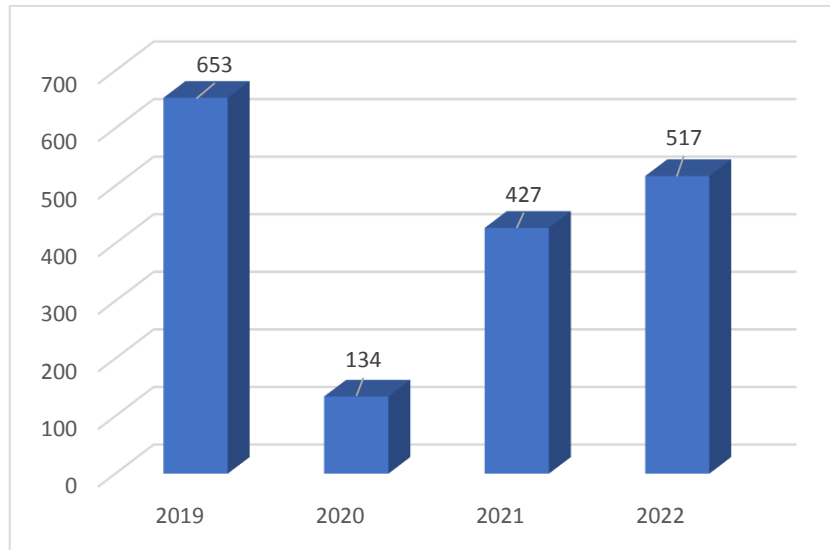
Control Operadoras Interprovinciales

El control de cumplimiento de la Ley y los Títulos Habilitantes otorgados a las operadoras interprovinciales se realiza en base a inspecciones planificadas de forma mensual o por denuncias realizadas por la ciudadanía (oficios o redes sociales), las mismas que son ejecutadas por parte de las Direcciones Provinciales de la ANT en las terminales terrestres a nivel nacional.

La ejecución de las inspecciones se basa en el monitoreo de las operadoras de transporte y de los reportes de la operación en los terminales terrestres. En cuanto a las operadoras se enfatiza el control en el cumplimiento de rutas y frecuencias, tarifas, revisiones vehiculares, exceso de pasajeros, kit de seguridad, entre otros.

Desde el año 2019, la ANT ha realizado 1.731 inspecciones de control a los títulos habilitantes a las Operadoras Interprovinciales de Pasajeros a nivel nacional. Las inspecciones se realizan en cada terminal terrestre tanto en origen como en destino de la Operadora de Transporte Interprovincial.

Ilustración 14. Inspecciones de control a los títulos habilitantes a las Operadoras Interprovinciales de Pasajeros a nivel nacional

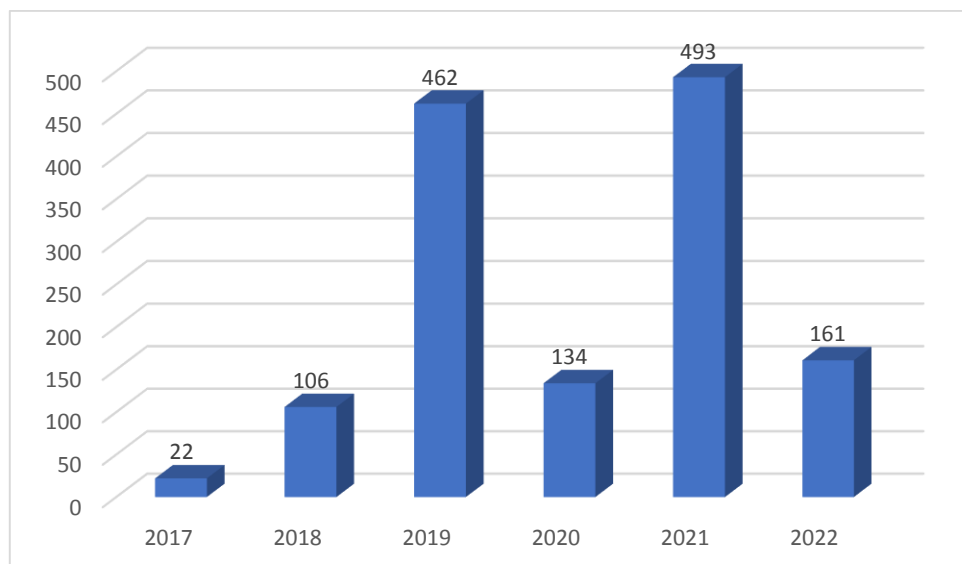


Fuente: ANT, 2023

Mientras que el año 2020, fue un año atípico por causa de la pandemia de COVID-19, por lo que se refleja un bajo número de inspecciones a las Operadoras Interprovinciales, debido a las restricciones de movilidad que se tomaron por motivos de la pandemia.

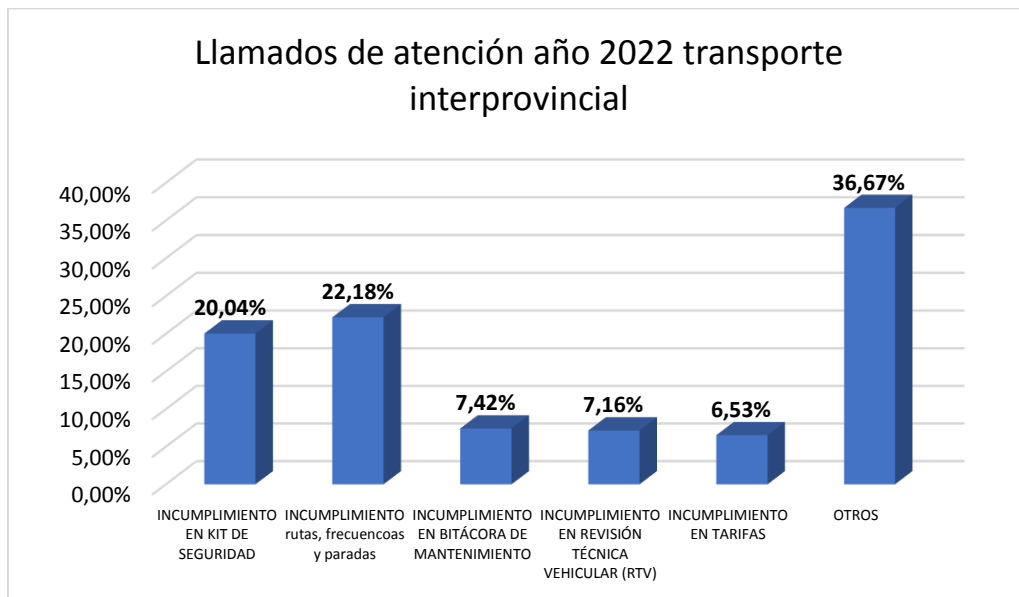
Desde el año 2017 hasta la fecha, se han solicitado un total de 1.378 aperturas de expedientes administrativos por incumplimiento de la normativa legal vigente.

Ilustración 15. Aperturas de expedientes administrativos por incumplimiento de la normativa legal vigente



Fuente: ANT, 2023

En referencia al año 2022, el mayor incumplimiento de las operadoras interprovinciales es el no brindar rutas y frecuencias autorizadas con el 22,18%, seguido del incumplimiento referente al funcionamiento de los kits de seguridad.



Fuente: ANT, 2023

Control Operadoras Intraprovinciales

En lo referente a los contratos intraprovincial en el año 2022, se han inspeccionado a un total de 55 operadoras. Entre los principales incumplimientos de contrato se encuentran:

- Incumplimientos de rutas y frecuencias.
- Incumplimiento de tarifas.
- Conductores sin contrato de trabajo.
- Conductores sin afiliación patronal IESS.
- RTV visual.
- Matriculas caducadas.
- Pólizas de seguro vencidas.
- Falta de protocolo de seguridad.
- No disponen de bitácoras de mantenimiento.
- No poseen manifiesto de pasajeros.
- No disponen de sistema de recaudación de ingresos por venta de pasajes y encomiendas.
- Falta de un sistema de caja común.

En conclusión, al no contar de forma clara en los títulos habilitantes con la información de recorridos (vías de circulación), paradas autorizadas y tarifas autorizadas, el proceso de control de cumplimiento del contrato, en la mayoría de los casos no terminan en procesos administrativos sancionatorios por incumplimientos en la Ley.

Regularización de tarifas de transporte

La tarifa es el valor monetario determinado por la autoridad competente, acorde a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad, calidad, y socialmente justas, que el usuario deberá pagar para acceder al servicio de transporte terrestre público. Y los parámetros utilizados para su definición son establecidos de acuerdo a la operación del servicio como son: análisis de oferta, demanda, kilómetros recorridos, costos operativos, inversiones, ingresos, y rentabilidad

Actualmente, la Agencia Nacional de Tránsito mantiene un cuadro tarifario de las rutas de transporte terrestre público de pasajeros Interprovincial e Intraprovincial a nivel nacional, establecida mediante Resolución Nro. 050-DIR-2021-ANT. Pero actualmente la Ley Orgánica de Transporte Terrestre en su Disposición Transitoria cuadragésima séptima establece, que se deberá actualizar la metodología para la fijación de tarifas del servicio de transporte público y comercial a nivel nacional, e incluirá en los costos operativos las tarifas diferenciadas determinadas en la presente ley, por lo que es importante elaborar la metodología para la definición de tarifas del transporte público Interprovincial e Intraprovincial.

La definición de tarifas se encuentra ligada a la elaboración de una metodología en la que se establezcan, todos los parámetros y lineamientos necesarios para generar un valor justo tanto para la operadora como para el usuario. Por lo que es necesario generarla para cumplir con lo establecido en la Ley.

Por su parte, la falta de la articulación integral entre la emisión del título habilitante y la definición de la tarifa, ha conllevado a la auto-regulación de la misma por parte de las operadoras de transporte público de pasajeros, lo cual, vulnera el principio de garantizar tarifas socialmente justas y debidamente establecidas, así como también la accesibilidad y universalidad al servicio de transporte.

Irregularidades en títulos habilitantes y sus impactos en el control

Uno de los principales problemas que se generó a raíz de la migración de permisos a contratos de operación suscritos entre la ANT y las operadoras de transporte, es que no se estableció de manera específica el detalle de la operación de las rutas autorizadas en cuanto a paradas intermedias y recorrido, así como su correspondencia con la cantidad de unidades vehiculares necesarias para la adecuada prestación del servicio de transporte, de esta manera se tiene un título habilitante con inconsistencias e información incompleta y poco clara en cuanto a las rutas y frecuencias, sujeta a discrecionalidades e interpretaciones.

Por otra parte, se ha identificado que ciertas operadoras de transporte autorizadas han venido prestando el servicio históricamente bajo la informalidad en rutas y/o frecuencias que no constan en su contrato de operación. Por este tipo de incumplimiento del título habilitante, existen rutas y frecuencias no reguladas y que han generado una costumbre de movilidad por el servicio de transporte que la ciudadanía ya dispone y que requiere ser regularizado, así como

también, operaciones “autorreguladas” entre operadoras de transporte en un determinado corredor que requieren ser racionalizadas.

En este contexto, la regularización y racionalización de rutas y frecuencias corresponde a autorizar en un título habilitante el servicio de transporte público de pasajeros que se encuentra prestando de manera informal por parte de una operadora de transporte o entre operadoras de transporte y con ello, se disponga de la oferta actualizada de acuerdo con las operaciones reales en territorio que permita el efectivo control, gestión, regulación y planificación del transporte.

Desde el punto de vista de la administración del Contrato de Operación, para realizar el control en territorio y la verificación del cumplimiento del título habilitante por parte de las operadoras para una acción efectiva en los procesos sancionatorios, se evidencian limitaciones en cuanto a la información que se dispone para el efecto, es decir, a más de no contar con un título habilitante con todas las operaciones reales en cuanto a rutas y frecuencias y con la información correcta, clara y completa, los entes de control y demás contingente humano en territorio, no disponen de un título habilitante actualizado, a causa del proceso que se ejecuta en la actualidad, en el cual, se emite la Resolución del Directorio de la ANT y no se completa con la suscripción de una Adenda al Contrato de Operación que plasme las rutas y frecuencias que han sido aprobadas por el cuerpo colegiado a través de su acto resolutorio más las que ya consten en su título habilitante.

Si bien es cierto, se conoce de la existencia y problemática de las operaciones informales; pero identificarla cuantitativamente conlleva a que se levante información en territorio de la oferta y que la operadora de transporte demuestre tal informalidad, con ello la Agencia Nacional de Tránsito analice y determine la factibilidad de aprobar a través de su Directorio, esas rutas y frecuencias para incorporarlas en su título habilitante, esto acompañado de estrategias de control y regulación que permitan mitigar esta actuación por parte de la operadora de transporte.

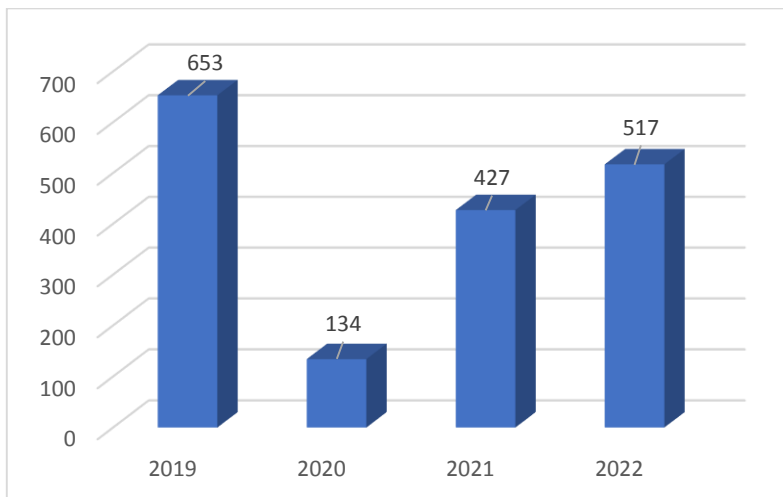
En cuanto, al control de cumplimiento de la Ley y los títulos habilitantes otorgados a las operadoras de transporte, se realiza con base en inspecciones planificadas de forma mensual o por denuncias realizadas por la ciudadanía (oficios o redes sociales), las mismas que son ejecutadas por parte de las Direcciones Provinciales de la ANT en terminales terrestres a nivel nacional.

La ejecución de las inspecciones se basa en el monitoreo de las operadoras de transporte y de los reportes de la operación en los terminales terrestres. En cuanto al monitoreo se enfatiza el control en el cumplimiento de rutas y frecuencias, tarifas, revisiones vehiculares, exceso de pasajeros, Kit de seguridad, entre otros.

Desde el año 2019, la ANT ha realizado 1.731 inspecciones de control a los títulos habilitantes a las operadoras interprovinciales de pasajeros a nivel nacional, en cada terminal terrestre tanto en origen como en destino.

De acuerdo a Ilustración 16, se puede evidenciar que el año 2019 con 653 inspecciones, fue donde se ejecutó el mayor número inspecciones en terminales terrestres y el año 2020 con 134 inspecciones es el de menor número de inspecciones realizadas, esto a causa de la pandemia de COVID-19, debido a las restricciones de movilidad que existieron por motivos de la pandemia.

Ilustración 16. Inspecciones de control a operadoras interprovinciales 2019 - 2022



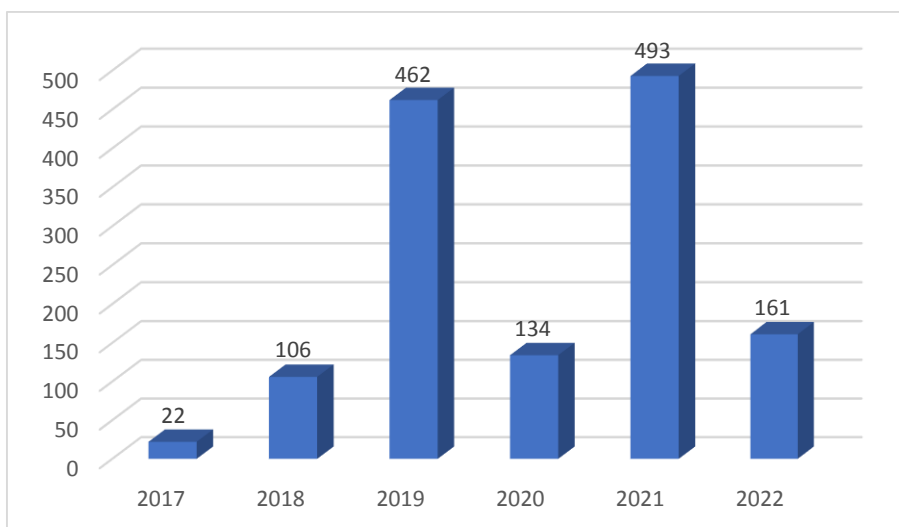
Fuente: ANT, 2023

Elaborado: ANT, 2023

En referencia a las solicitudes por incumplimiento de la normativa legal, desde el año 2017 hasta la fecha, se han solicitado un total de 1.378 aperturas de expedientes administrativos.

En este contexto de acuerdo a la Ilustración 17, se observa que el año donde se solicitaron la mayor apertura de expedientes normativos es el año 2021 con 493 solicitudes.

Ilustración 17. Inspecciones de control a operadoras interprovinciales 2019 - 2022

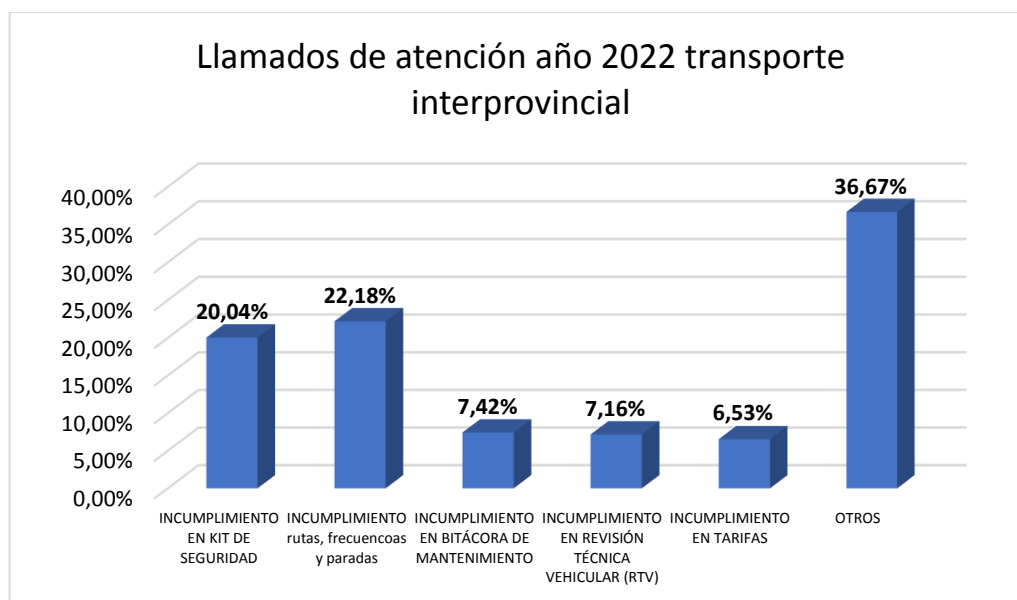


Fuente: ANT, 2023

Elaborado: ANT, 2023

En referencia al año 2022, de acuerdo a la Ilustración 18, el mayor incumplimiento de las operadoras interprovinciales es el no brindar rutas y frecuencias autorizadas con el 22,18%, seguido del incumplimiento referente al funcionamiento de los kits de seguridad.

Ilustración 18. Incumplimientos detectados por operadoras interprovinciales en el año 2022



Fuente: ANT, 2023

Elaborado: ANT, 2023

En lo referente a los contratos de operación intraprovinciales en el año 2022, se han inspeccionado a un total de 55 operadoras. Entre los principales incumplimientos de contrato se han identificado:

- Incumplimientos de rutas y frecuencias.
- Incumplimiento de tarifas.
- Conductores sin contrato de trabajo.
- Conductores sin afiliación patronal IESS.
- RTV visual.
- Matriculas caducadas.
- Pólizas de seguro vencidas.
- Falta de protocolo de seguridad.
- No disponen de bitácoras de mantenimiento.
- No poseen manifiesto de pasajeros.
- No disponen de sistema de recaudación de ingresos por venta de pasajes y encomiendas.

De acuerdo con lo expuesto, el no regularizar y racionalizar las operaciones informales y mantener un contrato de operación desactualizado y sin la información correcta, clara y completa, genera que el ente rector no ejerza sus competencias de planificación y control; principalmente, sobre la prestación del servicio de transporte, teniendo de esta manera, una

problemática en territorio al ser un servicio no regulado para la ciudadanía, además que se crea un patrón de inobservancia del instrumento legal y la normativa por parte de las operadoras de transporte acompañado de un desorden en las operaciones.

8. VISIÓN ESTRATÉGICA

Con el fin de garantizar un servicio de transporte público **universal, responsable, accesible, continuo, seguro, equitativo, eficiente, de calidad y con tarifas socialmente justas**, en el territorio nacional, se busca cubrir las necesidades en el servicio de transporte público interprovincial e intraprovincial en el país, a largo plazo, apoyado en la planificación de estrategias y el desarrollo de metodologías para la asignación y control de rutas y frecuencias.

El presente plan, en fase preparatoria, aporta al cumplimiento de la visión estratégica para la prestación del servicio de transporte público intraprovincial e interprovincial, mediante la gestión de la información, la regulación técnica y la planificación de acciones para cubrir las necesidades en el servicio.

9. OBJETIVO GENERAL

El Plan de rutas y frecuencias, fase preparatoria, tiene como propósito definir las acciones técnicas indispensables a desarrollar para determinar las necesidades en la prestación del servicio de transporte público intra e interprovincial en el país, mediante estrategias que fortalezcan la regulación y el control de rutas y frecuencias.

10. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Mejorar la regulación técnica por medio de la generación, actualización y aplicación de instrumentos normativos correspondientes al ámbito del transporte público interprovincial e intraprovincial.
- Gestionar la información de transporte público interprovincial e intraprovincial mediante la sistematización, regulación y e implementación de metodologías para una correcta planificación y para la toma de decisiones.
- Planificar el servicio de transporte público con un enfoque de mejora de la cobertura de transporte, con base en la identificación de necesidades y apoyado en los instrumentos normativos y metodológicos generados para el efecto.

11. ESTRATEGIAS DE GESTIÓN DE RUTAS Y FRECUENCIAS

Estrategia 1: Mejorar el marco normativo del transporte terrestre interprovincial e intraprovincial, con énfasis en rutas y frecuencias, aplicando buenas prácticas regulatorias

Mediante la emisión de regulaciones técnicas, la ANT define las características y elementos que norman la operación del servicio de transporte público intraprovincial e interprovincial. Esto otorga las guías necesarias para que las operadoras de transporte, los administradores de las terminales terrestres, GAD y la misma Agencia ejerzan su respectivo rol en el sistema de transporte. En tal sentido, la normativa emitida debe asegurar una adecuada gestión regulatoria gubernamental y garantizar la transparencia y seguridad jurídica, fortaleciendo con ello, la confianza de los ciudadanos frente a la gestión pública del transporte público y promover el cumplimiento por parte de los entes regulados.

Objetivo

Identificar las regulaciones técnicas que requieran ser actualizadas (reformadas, derogadas o emitidas) en el marco del servicio de transporte terrestre intra e interprovincial, con énfasis en rutas y frecuencias, aplicando buenas prácticas regulatorias.

Meta

Al 2024, actualizar (reformular, derogar o emitir) el 100% de las regulaciones técnicas, según corresponda el cronograma para la actualización de los instrumentos normativos de rutas y frecuencias.

Indicador

Porcentaje de regulaciones técnicas, actualizadas (reformadas, derogadas o emitidas).

Cronograma de gestión

Tabla 12. Cronograma de gestión - Estrategia 1

ACTIVIDADES	PLAZOS
Levantar el inventario de instrumentos normativos emitidos por la ANT para la regulación de rutas y frecuencias, que detalle su estado.	Febrero 2023 - marzo 2023
Analizar y actualizar los instrumentos normativos inventariados según la necesidad de reformar, derogar o emitir, con la finalidad de simplificar el marco regulatorio de rutas y frecuencias.	Febrero 2023 - marzo 2023

Elaborar un cronograma para la actualización de los instrumentos normativos de rutas y frecuencias y armonizar con el "Plan regulatorio institucional".	Abril 2023 - abril 2023
Implementar el cronograma para la actualización de los instrumentos normativos de rutas y frecuencias.	Mayo 2023 - octubre 2024
Evaluar el cumplimiento del cronograma	Noviembre 2024 - noviembre 2024

Estrategia 2: Fortalecer la gestión de la información de la oferta de transporte público de pasajeros interprovincial e intraprovincial.

La oferta del transporte público interprovincial e intraprovincial corresponde al número de unidades, rutas y frecuencias a disposición del público. Contar con información real, completa y actualizada permite que el servicio se preste de manera estructurada y facilita el control del cumplimiento de los contratos de operación y demás títulos habilitantes otorgados por la ANT. Además, esta gestión de la información, aporta al levantamiento de alertas sobre inconsistencias y potenciales necesidades en el servicio y soporta la toma de decisiones para la regulación y el control del transporte.

Objetivo

Consolidar, actualizar y sistematizar la información de oferta de transporte interprovincial e intraprovincial que aportará en el desarrollo del modelo de gestión de rutas y frecuencias; así como, para el desarrollo de una herramienta visual que permita el acceso ciudadano a la información de la oferta del transporte público de pasajeros.

Meta

Al 2024, sistematizar el 100% del registro de la información del transporte público interprovincial e intraprovincial.

Indicador

Porcentaje de registro de la información del transporte público interprovincial e intraprovincial, sistematizada.

Cronograma de gestión

Tabla 13. Cronograma de gestión - Estrategia 2

ACTIVIDADES	PLAZOS
Consolidar la información existente de oferta de transporte interprovincial e intraprovincial	Abril 2023 - julio 2023

Actualizar el registro de la información de la oferta de transporte interprovincial e intraprovincial	Agosto 2023 – noviembre 2023
Sistematizar la información de la oferta de transporte interprovincial e intraprovincial y unidades de transporte habilitadas	Diciembre 2023 – abril 2024
Implementar herramientas para la visualización de la oferta de transporte interprovincial e intraprovincial	Febrero 2024 – abril 2024
Elaborar norma técnica (metodología) para la gestión de la información de la oferta de transporte público de pasajeros interprovincial e intraprovincial.	Mayo 2024 – julio 2024

Estrategia 3: Regular la gestión del transporte público de pasajeros interprovincial e intraprovincial.

En el marco de la mejora regulatoria para robustecer el ejercicio de planificación y control que compete a la ANT respecto de la prestación del servicio de transporte público inter e intraprovincial, según lo determinado en la normativa nacional vigente, se precisa regularizar y racionalizar las operaciones informales efectuadas por parte de las operadoras de transporte.

Para ello, es necesario que la ANT elabore y apruebe, a través de su Directorio, las regulaciones internas y normas técnicas que permitan otorgar un contrato de operación a las operadoras de transporte actualizado con la información correcta, clara y completa en cuanto a las rutas y frecuencias. Con una visión integral del ordenamiento y cobertura del transporte público interprovincial e intraprovincial, este proceso debe involucrar a las operadoras de transporte, entes de control, terminales terrestres y todos los actores implicados en la prestación del servicio.

Objetivo

Emitir las regulaciones para la gestión del transporte público de pasajeros interprovincial e intraprovincial, que permitan además regularizar y racionalizar las operaciones informales realizadas por las operadoras de transporte.

Metas

- Al 2023, emitir un reglamento para la gestión del transporte público de pasajeros interprovincial e intraprovincial.
- Al 2024, regularizar el 80% de las operaciones informales realizadas por las operadoras de transporte público de pasajeros interprovincial e intraprovincial.

Indicadores

- Número de reglamentos para la gestión del transporte público de pasajeros interprovincial e intraprovincial, emitidos.
- Porcentaje de las operaciones informales, regularizadas.

Cronograma de gestión

Tabla 14. Cronograma de gestión - Estrategia 3

ACTIVIDADES	PLAZOS
Elaborar el reglamento, procesos y procedimientos para la gestión del transporte público de pasajeros interprovincial e intraprovincial, que incluya la definición de tarifas	Abril 2023 - julio 2023
Elaborar norma técnica (metodología), procesos y procedimientos para regularizar y racionalizar las operaciones informales.	Julio 2023 - septiembre 2023
Actualizar los Contratos de Operación	Septiembre 2023 - abril 2024
Regularizar y racionalizar las operaciones informales	Octubre 2023 - noviembre 2024

Estrategia 4: Desarrollar la metodología de cálculo de demanda en el transporte público interprovincial e intraprovincial.

La ANT desarrollará una metodología que permita realizar el cálculo de la demanda de pasajeros que se movilizan en el transporte público interprovincial e intraprovincial, a través del levantamiento de información de los pasajeros transportados en las unidades vehiculares o de la intención de viaje de los pasajeros entre los diferentes orígenes y destinos.

Objetivo

Construir un método de cálculo que permita determinar la demanda del transporte público interprovincial e intraprovincial, que aporte al análisis de la cobertura del servicio.

Meta

Al 2024, elaborar una metodología de cálculo de demanda del transporte público interprovincial e intraprovincial.

Indicador

Número de metodologías de cálculo de demanda del transporte público interprovincial e intraprovincial, elaboradas.

Cronograma de gestión

Tabla 15. Cronograma de gestión - Estrategia 4

ACTIVIDADES	PLAZOS
Definir parámetros para el cálculo de demanda.	Marzo 2023 - abril 2023
Levantar y sistematizar información de la demanda de pasajeros.	Mayo 2023- febrero 2024
Desarrollar la metodología de cálculo de demanda.	Marzo 2024- agosto 2024
Elaborar norma técnica (metodología) para el cálculo de demanda.	Septiembre 2024 - noviembre 2024

Estrategia 5: Desarrollar la metodología para la definición de tarifas del transporte público interprovincial e intraprovincial

La ANT desarrollará una metodología para mejorar la asignación de tarifas de transporte interprovincial e intraprovincial, que permitirá democratizar el servicio público, procurando la garantía del acceso universal al transporte público de pasajeros, mediante un cálculo basado en criterios técnicos que prioricen el beneficio ciudadano y basados en estándares de calidad de la prestación del servicio.

Objetivo

Elaborar la metodología para la definición de tarifas del transporte Inter e Intraprovincial, acorde a los parámetros y lineamientos técnicos necesarios, para cumplir con los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad, calidad, y tarifas socialmente justas.

Meta

Al 2023, elaborar una metodología para la asignación de tarifas del servicio de transporte terrestre público de pasajeros.

Indicador

Número de metodologías para la asignación de tarifas, elaboradas.

Cronograma de gestión

Tabla 16. Cronograma de gestión - Estrategia 5

ACTIVIDADES	PLAZOS
Desarrollar la metodología para asignación de tarifas	Marzo 2023 - abril 2023
Aprobación de metodología para asignación de tarifas	Abril 2023 - mayo 2023
Definir tarifarias para el servicio de transporte terrestre público de pasajeros, con la aplicación de la metodología	Abril 2023 - mayo 2023
Regulación de tarifas a rutas autorizadas en títulos habilitantes	Junio 2023 - diciembre 2023
Actualizar el tarifario de conformidad con la Disposición Transitoria Cuadragésima Séptima de la LOTTTSV.	Marzo 2025 - abril 2025

Estrategia 6: Normar el funcionamiento, operación y control de los terminales terrestres respecto del transporte público interprovincial e intraprovincial (rutas y frecuencias)

La ANT elaborará una normativa única de control de rutas y frecuencias de transporte público interprovincial e intraprovincial en los terminales terrestres, que permita identificar el cumplimiento de las rutas y frecuencias a nivel nacional, con los parámetros establecidos para operadoras, terminales.

Objetivo

Normar el funcionamiento, operación y control de los terminales terrestres respecto del transporte público interprovincial e intraprovincial, con la finalidad de ejercer un mejor control en el cumplimiento de títulos habilitantes.

Meta

Al 2023, emitir un instrumento normativo para el de control del cumplimiento de títulos habilitantes del transporte público interprovincial e intraprovincial en los terminales terrestres.

Indicador

Números de instrumentos normativos para el de control del cumplimiento de títulos habilitantes del transporte público interprovincial e intraprovincial en los terminales terrestres, emitidos.

Cronograma de gestión

Tabla 17. Cronograma de gestión - Estrategia 6

ACTIVIDADES	PLAZOS
Diagnóstico de existencia de terminales terrestres de transporte público interprovincial e intraprovincial servicios conexos, zonas de descanso	abril 2023 - septiembre 2023
Elaborar reglamento para el funcionamiento, operación y control de terminales terrestres	Abril 2023 - julio 2023

Estrategia 7: Planificar el servicio de transporte público intraprovincial e interprovincial, en virtud de la necesidad de cobertura

Toda vez que las estrategias antecedentes han sido implementadas, y que de cuya ejecución resultaron insumos metodológicos de gestión de la información y regulaciones técnicas para el respecto del transporte público intraprovincial e interprovincial, se habilita técnicamente la capacidad de analizar la oferta y la demanda del transporte y, en efecto, de determinar las necesidades en la prestación del servicio y las acciones para cubrirlas y garantizar un servicio de transporte público universal, responsable, accesible, continuo, seguro, equitativo, eficiente, de calidad y con tarifas socialmente justas

Objetivo

Identificar las necesidades en la prestación del servicio de transporte público intraprovincial e interprovincial en el país y determinar estrategias para cubrir dichas necesidades, con un enfoque técnico y con base en las metodologías y regulaciones emitidas por la ANT.

Metas

Al 2025, elaborar una metodología para identificar necesidades de transporte público intraprovincial e interprovincial.

Al 2025, elaborar el plan de rutas y frecuencias, fase de ejecución.

Indicadores

Número de metodologías para identificar necesidades de transporte público intraprovincial e interprovincial, elaboradas.

Número de planes de rutas y frecuencias, fase de ejecución, elaborados."

Cronograma de gestión

Tabla 18. Cronograma de gestión - Estrategia 7

ACTIVIDADES	PLAZOS
Elaborar norma técnica (metodología) para identificar necesidades de transporte público interprovincial e intraprovincial (rutas y frecuencias).	Diciembre 2024 - febrero 2025
Identificar necesidades de transporte público interprovincial e intraprovincial (rutas y frecuencias).	Febrero 2025 - Marzo 2025
Planificar las acciones para cubrir las necesidades de transporte público interprovincial e intraprovincial (rutas y frecuencias).	Marzo 2025 - abril 2025

12. CALENDARIO DE GESTIÓN DEL PLAN DE RUTAS Y FRECUENCIAS

Tabla 19. Cronograma de gestión – Plan de Rutas y Frecuencias – Fase Preparatoria

ESTRATEGIAS	2023												2024												2025				
	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	
Estrategia 1: Mejorar el marco normativo del transporte terrestre interprovincial e intraprovincial, con énfasis en rutas y frecuencias, aplicando buenas prácticas regulatorias																													
Estrategia 2: Fortalecer la gestión de la información de la oferta de transporte público de pasajeros interprovincial e intraprovincial.																													
Estrategia 3: Regular la gestión del transporte público de pasajeros interprovincial e intraprovincial.																													
Estrategia 4: Desarrollar la metodología de cálculo de demanda en el transporte público interprovincial e intraprovincial.																													
Estrategia 5: Desarrollar la metodología para la definición de tarifas del transporte público interprovincial e intraprovincial																													
Estrategia 6: Normar el funcionamiento, operación y control de los terminales terrestres respecto del transporte público interprovincial e intraprovincial (rutas y frecuencias)																													
Estrategia 7: Planificar el servicio de transporte público intra e interprovincial, en virtud de la necesidad de cobertura																													

13. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Seguimiento

El seguimiento sobre la implementación del Plan se realizará tanto a nivel técnico como operativo.

Con el **seguimiento técnico**, se determinará la consecución de los objetivos mediante la medición de los indicadores establecidos para cada estrategia, tomando en cuenta que estos dan cuenta de los insumos metodológicos, programáticos y normativos necesarios que, en suma, permitirán alcanzar el objetivo general del presente plan. Este seguimiento se desarrollará trimestralmente, derivado en informes, y estará a cargo de la Coordinación de General de Regulación del Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, en su calidad de líder institucional y técnico del Plan.

Este seguimiento, implicará realizar análisis cualitativos que complementen los resultados cuantitativos de los indicadores. Dichos análisis considerarán la participación de los actores gubernamentales y no gubernamentales del ecosistema del transporte público intraprovincial e interprovincial.

Como consecuencia de los procesos de seguimiento, en los informes de seguimiento se identificarán alertas relacionadas con la ejecución de las actividades y el cumplimiento de los objetivos de cada estrategia y planes de acción (de mejora o corrección).

En cuanto al **seguimiento operativo**, la ANT articulará las estrategias que componen el presente Plan con el Sistema de Gobierno por Resultados (GPR). Para ello, las áreas técnicas responsables de cada estrategia elaborarán un informe mensual sobre el avance de las metas.

Evaluación

Para evaluar el presente instrumento, se realizará un balance de los resultados de la medición de indicadores, conjugando una evaluación de percepción en cuanto al cumplimiento de los objetivos de las estrategias.

Los resultados de la evaluación del Plan estarán contenidos en un informe de evaluación, que además del análisis de los resultados, contemple conclusiones y recomendaciones a tomar en cuenta en el siguiente plan, para su respectiva actualización.