

# ES-SEGURA

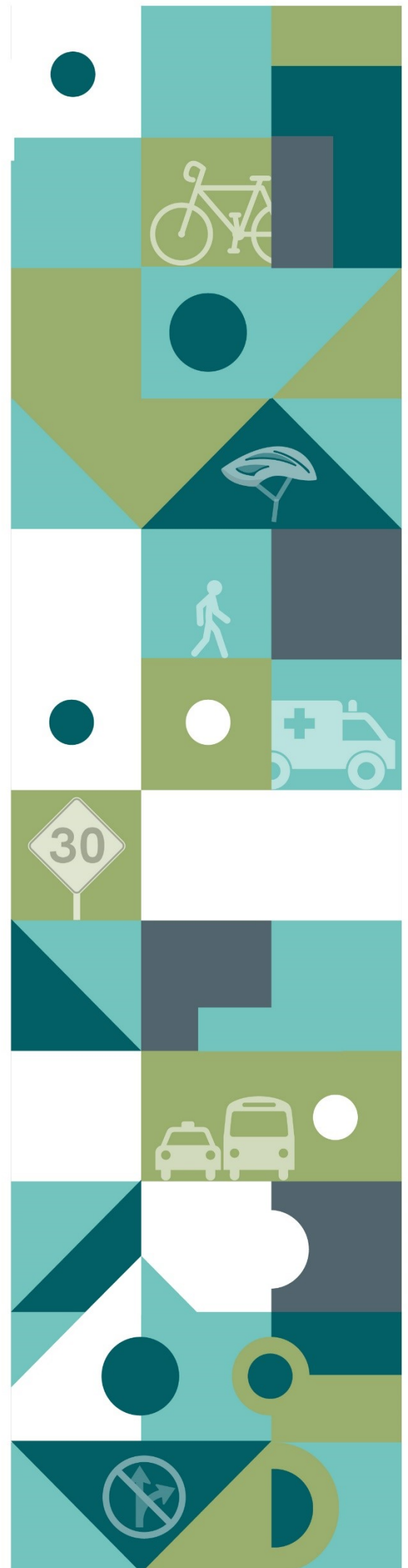
ESTRATEGIA NACIONAL DE  
MOVILIDAD SEGURA

**2022-2030**

RESUMEN EJECUTIVO

ECUADOR

---





# ES - SEGURA

Estrategia Nacional de Movilidad Segura



## ELABORACIÓN Y PARTICIPACIÓN DE:

Ministerio de Transporte  
y Obras Públicas



Ministerio  
de Educación



# ÍNDICE

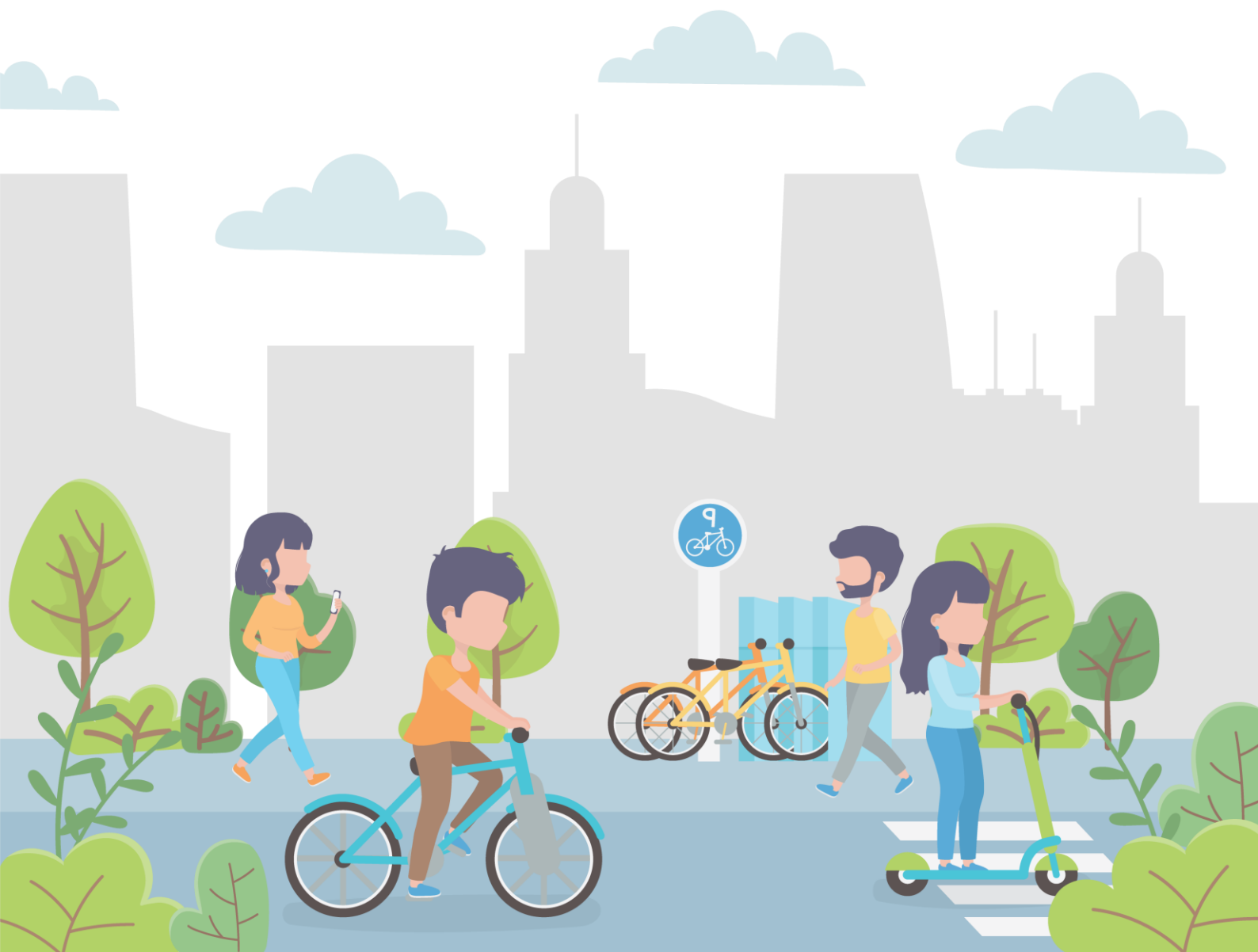
|  |           |
|--|-----------|
| Resumen Ejecutivo.....                             | <b>4</b>  |
| Situación Actual.....                              | <b>5</b>  |
| Visión, objetivo y principios.....                 | <b>6</b>  |
| Beneficios de la es-segura.....                    | <b>8</b>  |
| Ejes y líneas de acción .....                      | <b>9</b>  |
| <i>Gestión de la movilidad segura.....</i>         | <b>10</b> |
| <i>Infraestructura más segura.....</i>             | <b>11</b> |
| <i>Vehículos más seguros .....</i>                 | <b>12</b> |
| <i>Uso más seguro .....</i>                        | <b>13</b> |
| <i>Respuesta ante siniestros de tránsito .....</i> | <b>14</b> |
| Siguientes pasos.....                              | <b>15</b> |

# RESUMEN EJECUTIVO

El siguiente documento presenta el resumen ejecutivo de la Estrategia Nacional de Movilidad Segura Ecuador 2022-2030 (ES-SEGURA). Contiene la situación actual de la movilidad segura en Ecuador, la visión, objetivo y principios directores de la Estrategia, los potenciales beneficios de su implementación, ejes estratégicos, programas y líneas de acción propuestas, y finalmente los pasos a seguir.

El documento completo de la ES-SEGURA se encuentra en el siguiente enlace:

[ES-SEGURA ECUADOR 2022-2030](#)



# SITUACIÓN ACTUAL

Ecuador es el quinto país con mayor mortalidad debido a siniestros viales en América del Sur. Durante el año 2019, 2.180 personas perdieron la vida debido a siniestros de tránsito, lo que representa una tasa de 20 decesos por cada 100.000 habitantes, cifra diez veces mayor a la tasa presentada por Suiza, con 2 fallecidos por cada 100.000 habitantes y por encima del promedio de la región de América Latina y el Caribe (OMS,2018). Además, en el 2019 existieron cerca de 20.000 heridos por siniestros de tránsito. Las principales causas de siniestralidad fatal pueden visualizarse en la **Figura 1: Principales causas de siniestralidad fatal en Ecuador**.

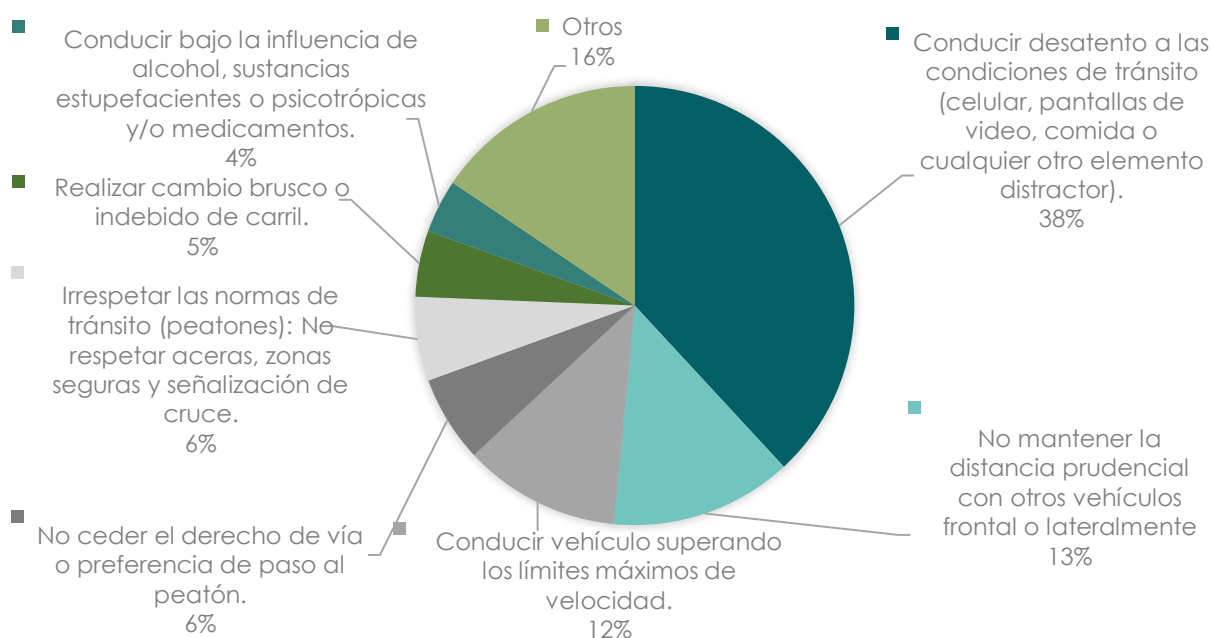


Figura 1: Principales causas de siniestralidad fatal en Ecuador

Fuente: Elaboración propia con datos ANT 2019.

La Movilidad Segura ha ido evolucionando en Ecuador a través de acuerdos y la implementación de planes de acción abordados por entidades públicas, privadas, ONGs y apoyo de la banca multilateral. Entre las principales acciones realizadas recientemente se pueden destacar el Pacto Nacional por la Seguridad Vial (2017-2020) y el reciente Acuerdo 50/30 (2021).

Con el inicio de la nueva década del Plan Mundial de Acción por la Seguridad Vial (2021-2030) de Naciones Unidas, se refuerza el compromiso global de reducir las muertes debido a siniestros viales en un 50% para el año 2030. Para alcanzar este objetivo, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), con el apoyo técnico del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), desarrolló de manera participativa con los principales actores de la movilidad en Ecuador la Estrategia Nacional de Movilidad Segura 2022-2030 (ES-SEGURA).

# VISIÓN, OBJETIVO Y PRINCIPIOS

## VISIÓN

La ES- SEGURA es un instrumento de planificación estratégica enfocado en disminuir el número de fallecidos y heridos graves en siniestros de tránsito. Este documento planifica y estructura las políticas y acciones a nivel nacional y local enfocadas en promover una movilidad más segura, sostenible e inclusiva.

## OBJETIVO

Reducir al menos en un 50% el número de víctimas de siniestros de tránsito hasta el año 2030, tomando como referencia el año 2019.

## PRINCIPIOS

La ES-SEGURA es el primer documento de planificación estratégica en Ecuador que introduce principios innovadores para la movilidad segura como: Visión Cero, Sistema Seguro y Movilidad Inclusiva y Sostenible. Visión Cero se fundamenta en que todas las muertes por siniestros viales son prevenibles, en consecuencia, no son aceptables. Por otro lado, Sistema Seguro, en línea con el principio de Visión Cero, establece que todos los sistemas de transporte, infraestructuras y vehículos deben adaptarse al ser humano y su vulnerabilidad. El principio de Movilidad Inclusiva y Sostenible establece que la movilidad segura debe priorizar a los usuarios y jerarquizarlos según su vulnerabilidad: peatones, ciclistas, transporte público, transporte de carga, y vehículo privado. De la mano con la jerarquización de usuarios, se debe abordar una perspectiva de género en el transporte y priorizar a la población vulnerable: niños, adultos mayores y personas en condición de discapacidad. Finalmente, es importante recalcar que las políticas públicas e inversiones en proyectos deben estar alineadas a esa priorización y responder a criterios de equidad, inclusión y movilidad sostenible.

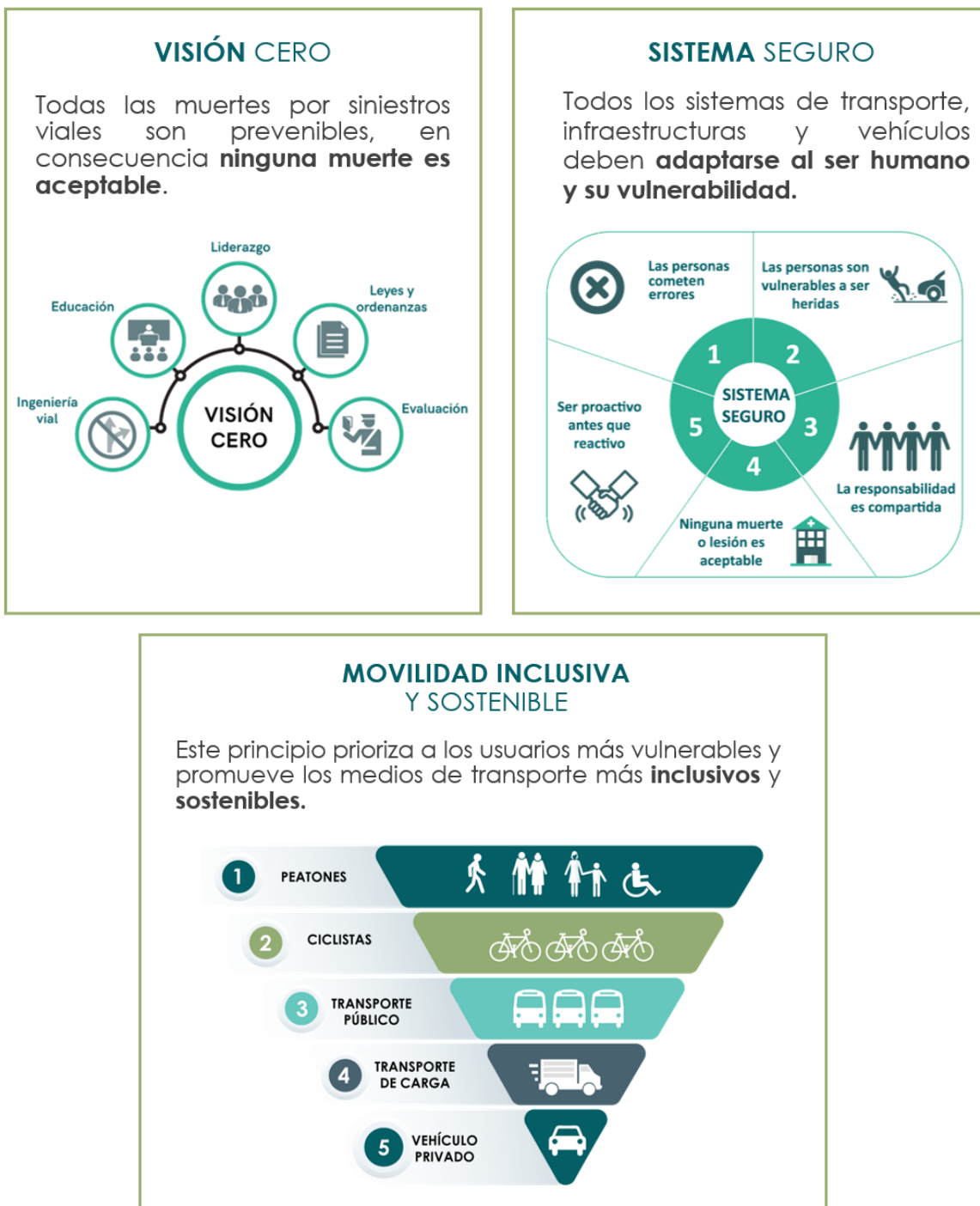


Figura 2: Principios directores de la ES-SEGURA

Fuente: Elaboración propia.

## BENEFICIOS DE LA ES-SEGURA

Si se cumple el objetivo de la implementación de la ES-SEGURA de reducir a la mitad el número de fallecidos debido a siniestros de tránsito, se podrían salvar más de 10.000 vidas durante el periodo 2022-2030<sup>1</sup>. Esto supone un ahorro estimado de USD 5.420 MILLONES en la economía del país.



Figura 3: Potenciales beneficios de la ES-SEGURA

Fuente: Elaboración propia

<sup>1</sup>Para determinar el valor económico de las vidas salvadas se toma como referencia el estudio de McMahon y Dahdah, "El verdadero costo de las colisiones viales", que estima al valor de la vida como 70 veces el PIB Bruto per cápita; para Ecuador el valor de la pérdida de una vida se estima como USD 435 mil. En el caso del costo de los heridos graves, se estima como un cuarto del valor de un fallecido, es decir, USD 108 mil para Ecuador. La proyección de ahorro anual de USD 5.420 MILLONES durante la implementación de la Estrategia fue estimada en base a estadísticas de la tasa de mortalidad debido a siniestros viales del Banco Mundial. Se estima un total de 12.444 vidas salvadas en el período 2022-2030. En total se espera la reducción de USD 5.420 MILLONES en el costo de pérdida de vidas debido a siniestros viales. Esta estimación no incluye el costo asociado a lesiones, afectaciones a la infraestructura y acciones de mitigación de siniestros, por lo que los beneficios de la aplicación de la Estrategia serían aún mayores a los estimados.



# EJES Y LÍNEAS DE ACCIÓN

La ES-SEGURA está constituida por 5 ejes estratégicos, 20 programas, 45 líneas de acción y más de 68 acciones validadas a través de procesos participativos con los principales actores de la movilidad segura en el país<sup>2</sup>. La ES-SEGURA se basa en sus principios directores: Visión Cero, Sistema Seguro y Movilidad Inclusiva y Sostenible, e incorpora el informe de recomendaciones de expertos de transporte de Suecia "Salvar vidas más allá del 2020" y el nuevo Decenio de acción para la Seguridad Vial (2021-2030).

Los ejes estratégicos que estructuran la ES-SEGURA y sus objetivos específicos se presentan en la Tabla 1: Ejes estratégicos de la movilidad segura.

| EJES ESTRATÉGICOS |  | DEFINICIÓN   |
|-------------------|--|--|
| 1.                |  <b>GESTIÓN DE LA MOVILIDAD</b>                 | Promover alianzas entre instituciones y organismos coordinadores con la capacidad de desarrollar planes y estrategias basadas en el levantamiento de información y datos.                            |
| 2.                |  <b>VÍAS MÁS SEGURAS</b>                       | Mejoramiento de infraestructura vial, planificación, diseño y construcción que busque proteger a los usuarios más vulnerables.   |
| 3.                |  <b>VEHÍCULOS MÁS SEGUROS</b>                 | Se alienta la introducción de nuevas tecnologías para seguridad pasiva y activa de vehículos.  |
| 4.                |  <b>USUARIOS MÁS SEGUROS</b>                  | Desarrollar programas integrales que mejoren el comportamiento de todos los actores de las vías como: la educación vial. Potenciar leyes y normativas que favorezcan a los usuarios más vulnerables. |
| 5.                |  <b>RESPUESTA ANTE SINIESTROS DE TRÁNSITO</b> | Potenciar la capacidad de respuesta ante siniestros de tránsito tanto en las vías como en los sistemas de salud.   |

Tabla 1: Ejes estratégicos de la movilidad segura

Fuente: Elaboración Propia

Cada eje estratégico contiene diferentes programas que contribuyen individualmente al desarrollo integral de la Movilidad Segura en Ecuador. A su vez, los programas proponen líneas de acción y acciones con sus respectivas entidades responsables y clasificadas según su prioridad.

<sup>2</sup> Decenio de acción para la Seguridad Vial (2011-2020)



# GESTIÓN DE LA MOVILIDAD SEGURA

La ES-SEGURA necesita modelos de gestión eficientes para su implementación. Es necesario crear alianzas interinstitucionales y multisectoriales entre entidades, organismos responsables, y demás participantes de la movilidad segura, tanto del sector público como privado. Se debe asignar responsabilidades y acciones concretas basadas en procesos adecuados de recopilación y análisis de datos para una mayor eficiencia en las medidas implementadas.

| PROGRAMAS   | LÍNEAS DE ACCIÓN  |
|---|---|
| <b>1. Manejo de información, estadística y reporte.</b> | <b>1.1.</b> Mejorar los procesos de levantamiento de información.   |
|   | <b>1.2.</b> Mejorar los procesos de gestión de información.   |
| <b>2. Institucionalidad y gobernanza.</b>               | <b>2.1.</b> Fortalecimiento institucional, roles y responsabilidades.   |
|   | <b>2.2.</b> Mejorar coordinación entre entidades de Gobierno Nacional, GADS, sector privado, ONGs, academia y sociedad civil. |
|   | <b>2.3.</b> Realizar el monitoreo, evaluación, seguimiento de la ES-SEGURA 2021-2030.   |
| <b>3. Política pública y normativa.</b>                 | <b>3.1.</b> Desarrollar marco jurídico (Ley de Tránsito y Movilidad Segura, reglamento y ordenanzas).                         |
|   | <b>3.2.</b> Desarrollar políticas públicas desde el Gobierno Nacional y GADs.   |
|   | <b>3.3.</b> Promover buenas prácticas en contrataciones públicas y privadas.  |
| <b>4. Acuerdo Nacional por la Movilidad Segura</b>      | <b>4.1.</b> Incentivar la adhesión de entidades públicas y privadas a un Acuerdo Nacional por la Movilidad Segura.            |
|   | <b>4.2.</b> Gestionar acuerdos de colaboración con entidades internacionales.   |
| <b>5. Capacitación técnica y comunicación.</b>          | <b>5.1.</b> Fortalecer la capacitación técnica de las entidades de Gobierno.  |
|   | <b>5.2.</b> Generar estrategias de comunicación.  |
| <b>6. Recursos financieros</b>                          | <b>6.1.</b> Generar recursos para la movilidad segura y un cambio modal (transporte público, caminata, bicicleta).            |
|   | <b>6.2.</b> Acceder a financiamiento de organismos nacionales, internacionales o multilaterales.                              |



# INFRAESTRUCTURA MÁS SEGURA

La movilidad segura depende estrechamente de su infraestructura. Es necesario generar vías más seguras para todos sus usuarios y sus interrelaciones. Las vías deben enfocarse principalmente en los usuarios vulnerables<sup>3</sup>. Una vía segura es aquella enmarcada en el principio de Sistema Seguro; por lo que a través de su planificación, diseño, construcción y operación es capaz de prevenir, absorber y perdonar el error humano. Para aumentar la seguridad y calidad de las redes de carreteras es necesario generar evaluaciones de infraestructura viaria y mejorar la planificación, diseño, construcción y funcionamiento de carreteras.

| PROGRAMAS   | LÍNEAS DE ACCIÓN   |
|---|--|
| 1. Planificación, diseño e implementación de infraestructura segura.              | 1.1. Promover la planificación de movilidad segura a nivel urbano.                         |
|   | 1.2. Desarrollar manuales y especificaciones de infraestructura segura y calles completas. |
|   | 1.3. Diseñar e implementar infraestructura segura (Vías que se auto explican y perdonan).  |
| 2. Evaluación e implementación de infraestructura segura, accesible, e inclusiva. | 2.1. Implementar infraestructura segura vial interurbana: Auditorías, evaluación.          |
|   | 2.2. Implementar infraestructura segura en zonas de trabajo y construcción.                |
| 3. Adopción tecnología para una Movilidad Segura.                                 | 3.1. Adoptar sistemas inteligentes de transporte.  |
|   | 3.2. Sistemas de alerta temprana al usuario y reporte de estado de vías.                   |

<sup>3</sup> Véase principio de Movilidad Segura e inclusiva Capítulo **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia..**



## VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

Los vehículos tienen un gran potencial para fortalecer la movilidad segura a través de tecnologías de seguridad pasiva y activa. Para ello, es necesario contar con normativa adecuada, sistemas de información a los consumidores e incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías. Es recomendable que los fabricantes de vehículos, gobiernos y compradores de flotas vehiculares promuevan la comercialización de vehículos seguros en el mercado ecuatoriano y los vehículos en circulación cuenten con los niveles recomendados en materia de seguridad. Además, se debe regularizar el uso de vehículos antiguos cuyas consideraciones de diseño podrían ser escasas comparadas con los estándares de seguridad vial actuales.

| PROGRAMAS  | LÍNEAS DE ACCIÓN   |
|--|--|
| 1. Normativa en base a estándares nacionales e internacionales.              | 1.1. Fortalecer la normativa local para mejorar la seguridad de los vehículos que se comercializan en el país.                               |
|  | 1.2. Fortalecer la normativa de seguridad para otros tipos de vehículos.   |
| 2. Evaluación de resistencia al impacto de vehículos y etiquetado vehicular. | 2.1. Evaluación de resistencia a impactos.   |
|  | 2.2. Promover el etiquetado vehicular desde el punto de vista de movilidad segura.   |
| 3. Protección infantil para una movilidad segura.                            | 3.1. Promover la seguridad de niños a través de dispositivos de seguridad de los servicios de transporte escolar.                            |
| 4. Participación del sector privado.   | 4.1. Promover la participación de Empresas de Seguros.   |
|  | 4.2. Promover la participación del sector privado AEADE, comercializadoras, ensambladoras, servicios de repuestos, operadoras de transporte. |
|  | 4.3. Creación y mejora de procesos de centros de revisión vehicular.   |



## USO MÁS SEGURO

Los usuarios de la movilidad segura son una pieza clave para garantizar un uso adecuado del sistema seguro. Si bien se deben proveer infraestructuras y vehículos que perdonen y absorban el error humano, sus usuarios comparten la responsabilidad del uso adecuado del sistema; por lo que su comportamiento debe ser guiado a través de una normativa adecuada, educación y socialización efectiva de los factores de riesgo para la seguridad vial y una planificación oportuna de monitoreo y retroalimentación del comportamiento de los usuarios.

| PROGRAMAS                                      | LÍNEAS DE ACCIÓN   |
|--|--|
| <b>1. Educación en movilidad segura.</b>       | <b>1.1.</b> Incluir la enseñanza de movilidad segura en la malla curricular de las Unidades Educativas.                            |
|  | <b>1.2.</b> Mejora de procesos para las escuelas de conducción.  |
|  | <b>1.3.</b> Capacitación a conductores profesionales y personal de control de tránsito.  |
| <b>2. Campañas de comunicación a usuarios.</b> | <b>2.1.</b> Implementar campañas de difusión masiva y concientización.   |
|  | <b>2.2.</b> Realizar eventos para promoción de Movilidad Segura.   |
|  | <b>2.3.</b> Programa de capacitación sobre reportes de siniestros de tránsito con medios de comunicación.                          |
| <b>3. Participación comunitaria.</b>           | <b>3.1.</b> Incluir la participación de ONGs de Movilidad Segura.  |
|  | <b>3.2.</b> Generar herramientas de reporte ciudadano (Reclamos y consultas).  |
| <b>4. Transporte Seguro.</b>                   | <b>4.1.</b> Fortalecer a las empresas operadoras de transporte público, evaluarlas y certificarlas en función de operación segura. |
|  | <b>4.2.</b> Fortalecer el sistema de control remoto del transporte.  |
|  | <b>4.3.</b> Implementar mecanismos de verificación de seguridad a buses y conductores en terminales.                               |
|  | <b>4.4.</b> Transporte de carga seguro.  |



# RESPUESTA ANTE SINIESTROS DE TRÁNSITO

Las víctimas por siniestros de tránsito necesitan una respuesta eficiente y apoyo integral al momento del suceso y posterior a él. Es importante establecer protocolos y planes de acción base para todos los actores involucrados en un siniestro (servicios de salud, personal de rescate, peatones, conductores, autoridades legales). El fortalecimiento y creación de programas de apoyo y rehabilitación tanto psicológico como legal deben ser tomados en cuenta y financiados por el Gobierno Nacional y autoridades.

| PROGRAMAS  | LÍNEAS DE ACCIÓN  |
|--|---|
| <b>1. Sistemas de respuesta inmediata.</b>                 | <b>1.1.</b> Optimizar los procesos de respuesta a siniestros desde el ECU911, PNE, ANT, MSP y agencias locales. |
| <b>2. Capacitación e involucramiento del sector salud.</b> | <b>2.1.</b> Capacitar al personal para labores de rescate, equipamiento y atención hospitalaria.                |
|  | <b>2.2.</b> 2.2. Involucrar al MSP.   |
| <b>3. Programa de apoyo y rehabilitación.</b>              | <b>3.1.</b> Implementar programas de apoyo para las víctimas y familiares de siniestros de tránsito.            |

## SIGUIENTES PASOS

Una vez determinada la Estrategia Nacional para la Movilidad Segura en Ecuador, se deben adoptar las acciones propuestas según su nivel de prioridad e impacto:

- Crear un Comité de Coordinación Interministerial. Esta instancia es fundamental para la implementación y revisión de las acciones propuestas en la ES-SEGURA. Además, se deberá definir una hoja de ruta detallada, indicadores, metas y mecanismos para el monitoreo y evaluación de su grado de cumplimiento.
- Es importante que los esfuerzos por la Movilidad Segura en el país continúen por parte de todos los actores de manera estratégica y coordinada. Particularmente, es clave contar con el involucramiento de las máximas autoridades de las instituciones para poder cumplir con los objetivos de la ES-SEGURA. Además, se deberá promover el fortalecimiento institucional y desarrollo de capacidades técnicas en el sector público.
- Finalmente, cabe recalcar que la ES-SEGURA y su hoja de ruta son instrumentos vivos que deben ser actualizados de manera periódica a través de mecanismos participativos con todos los actores de la movilidad segura en el país.



**Adoptar** las acciones propuestas de la ES-SEGURA.



**Crear** un Comité de Coordinación Interministerial para su implementación y supervisión.



**Trabajar** en la definición de una hoja de ruta, indicadores y metas para cada acción.



**Unificar** esfuerzos entre autoridades de instituciones nacionales y locales, con participación del sector privado.



**Actualizar** periódicamente la ES-SEGURA y su hoja de ruta.

# HOJA DE RUTA ES-SEGURA 2022-2030

| EJES   |   | PROGRAMAS   | LÍNEAS DE ACCIÓN  | 2022   | 2023  | 2024   | 2025   | 2026   | 2027   | 2028   | 2029   | 2030   |  |  |  |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|--|---|---|---|--|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---|---|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| <b>EJE 1</b><br><b>Gestión de la movilidad segura</b><br> | <b>Acciones</b><br>Mejorar los procesos de gestión de información en la construcción y operación de infraestructura de seguridad y la publicación de informes de su cumplimiento.<br><br>Mejorar la implementación de un sistema georreferenciado unificado de puntos críticos para todo el país, abierto para el gobierno nacional y locales.<br><br>Establecer mecanismos de datos abiertos: acceso público información.<br><br>Capacitar en implementación de ISO 39001 Sistemas de Gestión de Seguridad Vial a organizaciones y operadores de transporte.<br><br>Hacer revisiones periódicas de necesidades de reforma del marco jurídico nacional y local aplicable para promover la MS. Buscar la mejora de normativa vigente según recomendaciones, estándares y mejores prácticas. Considerar generar reglamentos y políticas específicas para motociclistas. | Manejo de información estadística y reporte<br><br>Institucionalidad y Gobernanza | Mejorar los procesos de levantamiento y gestión de información<br><br>Fortalecimiento institucional, roles y responsabilidades.<br><br>Mejorar coordinación entre entidades de Gobierno Nacional, GADs, sector privado, ONGs, academia y sociedad civil.<br><br>Realizar el monitoreo, evaluación, seguimiento de la ES-SEGURA 2022-2030<br><br>Desarrollar marco jurídico (Ley de Tránsito y Movilidad Segura, reglamento y ordenanzas)<br><br>Desarrollar políticas públicas desde el gobierno Nacional y GADs.<br><br>Promover buenas prácticas en contrataciones públicas y privadas.<br><br>Incentivar la adhesión de entidades públicas y privadas a un Acuerdo Nacional por la MS.<br><br>Gestionar acuerdos de colaboración con entidades internacionales.<br><br>Fortalecer la capacitación técnica de las entidades de gobierno.<br><br>Generar estrategias de comunicación | Designar un organismo específico encargado del manejo de datos de MS. Gestionar información, repositorio y monitoreo de datos, establecimiento de indicadores y recomendación de decisiones.<br><br>Mejorar técnicas de recolección de datos e ingreso a sistemas homologados y unificados entre entidades.<br><br>Definir roles y responsabilidades para la Estrategia. Considerar reformas institucionales y/o creación de entidades o unidades técnicas dentro de las existentes, asignando los recursos adecuados.<br><br>Creación <i>Comité de Coordinación Interministerial</i> para ES-SEGURA: participación de entidades responsables, capacitación continua y facultad de toma de decisiones que comprometan a su institución.<br><br>Alinear políticas y acciones de MS. de Gobiernos Locales con la ES-SEGURA, establecer diálogo Gobierno Nacional-GADs.<br><br>Desarrollar plan monitoreo-evaluación ES-SEGURA, cumplimiento de objetivos.<br><br>Desarrollar el Reglamento a la ley LITVSI tomando como referencia las líneas de acción de la ES-SEGURA.<br><br>Desarrollar políticas públicas que promuevan la MS y sostenibles alineadas con la ES-SEGURA en los diferentes tipos de transporte, estableciendo la priorización de usuarios y población vulnerable. | Incluir criterios de MS y Sistema Seguro como requisitos técnicos y componentes específicos en contratación pública y privada: adquisición de bienes como vehículos de transporte público, además, ejecutar auditorías e inspecciones de seguridad vial.<br><br>Buscar la colaboración y asistencia técnica de otros países, organizaciones internacionales como Naciones Unidas, organismos multilaterales de financiamiento y agencias de cooperación bilateral, así como de otros actores relevantes involucrados con la seguridad vial.<br><br>Identificar necesidades de capacitación específicas en las entidades y actores involucrados con la MS. Proveer el foridamiento técnico correspondiente. Poner especial énfasis en programas interesados en promover la de transporte seguro para las empresas operadoras de transporte.<br><br>Capacitar sobre los principios de la Estrategia para funcionarios e interesados en promover la MS. Involucrar a academia.<br><br>Generar un plan de comunicación interinstitucional para mostrar resultados de las acciones implementadas de la ES-SEGURA y para iniciativas de MS. | Mejorar los procesos de gestión de información en la construcción y operación de infraestructura de seguridad y la publicación de informes de su cumplimiento.<br><br>Mejorar la implementación de un sistema georreferenciado unificado de puntos críticos para todo el país, abierto para el gobierno nacional y locales.<br><br>Establecer mecanismos de datos abiertos: acceso público información.<br><br>Capacitar en implementación de ISO 39001 Sistemas de Gestión de Seguridad Vial a organizaciones y operadores de transporte.<br><br>Hacer revisiones periódicas de necesidades de reforma del marco jurídico nacional y local aplicable para promover la MS. Buscar la mejora de normativa vigente según recomendaciones, estándares y mejores prácticas. Considerar generar reglamentos y políticas específicas para motociclistas. | Mejorar los procesos de gestión de información en la construcción y operación de infraestructura de seguridad y la publicación de informes de su cumplimiento.<br><br>Mejorar la implementación de un sistema georreferenciado unificado de puntos críticos para todo el país, abierto para el gobierno nacional y locales.<br><br>Establecer mecanismos de datos abiertos: acceso público información.<br><br>Capacitar en implementación de ISO 39001 Sistemas de Gestión de Seguridad Vial a organizaciones y operadores de transporte.<br><br>Hacer revisiones periódicas de necesidades de reforma del marco jurídico nacional y local aplicable para promover la MS. Buscar la mejora de normativa vigente según recomendaciones, estándares y mejores prácticas. Considerar generar reglamentos y políticas específicas para motociclistas. | Mejorar los procesos de gestión de información en la construcción y operación de infraestructura de seguridad y la publicación de informes de su cumplimiento.<br><br>Mejorar la implementación de un sistema georreferenciado unificado de puntos críticos para todo el país, abierto para el gobierno nacional y locales.<br><br>Establecer mecanismos de datos abiertos: acceso público información.<br><br>Capacitar en implementación de ISO 39001 Sistemas de Gestión de Seguridad Vial a organizaciones y operadores de transporte.<br><br>Hacer revisiones periódicas de necesidades de reforma del marco jurídico nacional y local aplicable para promover la MS. Buscar la mejora de normativa vigente según recomendaciones, estándares y mejores prácticas. Considerar generar reglamentos y políticas específicas para motociclistas. | Mejorar los procesos de gestión de información en la construcción y operación de infraestructura de seguridad y la publicación de informes de su cumplimiento.<br><br>Mejorar la implementación de un sistema georreferenciado unificado de puntos críticos para todo el país, abierto para el gobierno nacional y locales.<br><br>Establecer mecanismos de datos abiertos: acceso público información.<br><br>Capacitar en implementación de ISO 39001 Sistemas de Gestión de Seguridad Vial a organizaciones y operadores de transporte.<br><br>Hacer revisiones periódicas de necesidades de reforma del marco jurídico nacional y local aplicable para promover la MS. Buscar la mejora de normativa vigente según recomendaciones, estándares y mejores prácticas. Considerar generar reglamentos y políticas específicas para motociclistas. | Mejorar los procesos de gestión de información en la construcción y operación de infraestructura de seguridad y la publicación de informes de su cumplimiento.<br><br>Mejorar la implementación de un sistema georreferenciado unificado de puntos críticos para todo el país, abierto para el gobierno nacional y locales.<br><br>Establecer mecanismos de datos abiertos: acceso público información.<br><br>Capacitar en implementación de ISO 39001 Sistemas de Gestión de Seguridad Vial a organizaciones y operadores de transporte.<br><br>Hacer revisiones periódicas de necesidades de reforma del marco jurídico nacional y local aplicable para promover la MS. Buscar la mejora de normativa vigente según recomendaciones, estándares y mejores prácticas. Considerar generar reglamentos y políticas específicas para motociclistas. | Mejorar los procesos de gestión de información en la construcción y operación de infraestructura de seguridad y la publicación de informes de su cumplimiento.<br><br>Mejorar la implementación de un sistema georreferenciado unificado de puntos críticos para todo el país, abierto para el gobierno nacional y locales.<br><br>Establecer mecanismos de datos abiertos: acceso público información.<br><br>Capacitar en implementación de ISO 39001 Sistemas de Gestión de Seguridad Vial a organizaciones y operadores de transporte.<br><br>Hacer revisiones periódicas de necesidades de reforma del marco jurídico nacional y local aplicable para promover la MS. Buscar la mejora de normativa vigente según recomendaciones, estándares y mejores prácticas. Considerar generar reglamentos y políticas específicas para motociclistas. | Mejorar los procesos de gestión de información en la construcción y operación de infraestructura de seguridad y la publicación de informes de su cumplimiento.<br><br>Mejorar la implementación de un sistema georreferenciado unificado de puntos críticos para todo el país, abierto para el gobierno nacional y locales.<br><br>Establecer mecanismos de datos abiertos: acceso público información.<br><br>Capacitar en implementación de ISO 39001 Sistemas de Gestión de Seguridad Vial a organizaciones y operadores de transporte.<br><br>Hacer revisiones periódicas de necesidades de reforma del marco jurídico nacional y local aplicable para promover la MS. Buscar la mejora de normativa vigente según recomendaciones, estándares y mejores prácticas. Considerar generar reglamentos y políticas específicas para motociclistas. | Mejorar los procesos de gestión de información en la construcción y operación de infraestructura de seguridad y la publicación de informes de su cumplimiento.<br><br>Mejorar la implementación de un sistema georreferenciado unificado de puntos críticos para todo el país, abierto para el gobierno nacional y locales.<br><br>Establecer mecanismos de datos abiertos: acceso público información.<br><br>Capacitar en implementación de ISO 39001 Sistemas de Gestión de Seguridad Vial a organizaciones y operadores de transporte.<br><br>Hacer revisiones periódicas de necesidades de reforma del marco jurídico nacional y local aplicable para promover la MS. Buscar la mejora de normativa vigente según recomendaciones, estándares y mejores prácticas. Considerar generar reglamentos y políticas específicas para motociclistas. | Mejorar los procesos de gestión de información en la construcción y operación de infraestructura de seguridad y la publicación de informes de su cumplimiento.<br><br>Mejorar la implementación de un sistema georreferenciado unificado de puntos críticos para todo el país, abierto para el gobierno nacional y locales.<br><br>Establecer mecanismos de datos abiertos: acceso público información.<br><br>Capacitar en implementación de ISO 39001 Sistemas de Gestión de Seguridad Vial a organizaciones y operadores de transporte.<br><br>Hacer revisiones periódicas de necesidades de reforma del marco jurídico nacional y local aplicable para promover la MS. Buscar la mejora de normativa vigente según recomendaciones, estándares y mejores prácticas. Considerar generar reglamentos y políticas específicas para motociclistas. |  |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|  |   |   |   |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  | <b>EJE 2</b><br><b>Infraestructura más segura</b><br> | Analizar y evaluar el uso de los recursos provenientes de seguros de vehículos obligatorios del SPPAT y otros recursos que se generen desde el sector transporte, como multas de tránsito, con la finalidad de distribuir un porcentaje para financiar proyectos de MS, inclusiva y sostenible<br><br>Acceder a financiamiento de organismos nacionales, internacionales o multilaterales.<br><br>Promover la planificación de movilidad segura a nivel urbano.<br><br>Desarrollar manuales y especificaciones de infraestructura segura y calles completas.<br><br>Diseñar e implementar infraestructura segura (Vías que se auto explican y peatonal)<br><br>Implementar infraestructura segura vial interurbana: Auditorías, evaluación.<br><br>Implementar infraestructura segura en zonas de trabajo y construcción<br><br>Adoptar sistemas inteligentes de transporte<br><br>Sistemas de Alerta Temprana al Usuario y reporte de Estado de Vías | Desarrollar un organismo específico encargado del manejo de datos de MS. Gestionar información, repositorio y monitoreo de datos, establecimiento de indicadores y recomendación de decisiones.<br><br>Mejorar técnicas de recolección de datos e ingreso a sistemas homologados y unificados entre entidades.<br><br>Definir roles y responsabilidades para la Estrategia. Considerar reformas institucionales y/o creación de entidades o unidades técnicas dentro de las existentes, asignando los recursos adecuados.<br><br>Creación <i>Comité de Coordinación Interministerial</i> para ES-SEGURA: participación de entidades responsables, capacitación continua y facultad de toma de decisiones que comprometan a su institución.<br><br>Alinear políticas y acciones de MS. de Gobiernos Locales con la ES-SEGURA, establecer diálogo Gobierno Nacional-GADs.<br><br>Desarrollar plan monitoreo-evaluación ES-SEGURA, cumplimiento de objetivos.<br><br>Desarrollar el Reglamento a la ley LITVSI tomando como referencia las líneas de acción de la ES-SEGURA.<br><br>Desarrollar políticas públicas que promuevan la MS y sostenibles alineadas con la ES-SEGURA en los diferentes tipos de transporte, estableciendo la priorización de usuarios y población vulnerable. | Diseñar e implementar calles bajo el principio de Sistema Seguro, redistribuyendo el espacio público con preferencia a usuarios y población vulnerable.<br><br>Procurar desde una escala barrial una activa participación de la comunidad a través de metodologías como placemaking y urbanismo táctico.<br><br>Implementar infraestructura segura en zonas escolares, aplicando todas las etapas de vías con alfardas, paros y los entornos escolares, zonas de acceso a transporte público, centros de atención de adultos mayores y de salud o zonas de asentamiento de personas vulnerables).<br><br>Diseñar infraestructura urbana enfocada en reducir la velocidad a 20 km/h en zonas escolares y 30 km/h en residenciales). Controlar el cumplimiento. | Planificar y diseñar políticas públicas orientadas a la implementación de estrategias de manejo de demanda para descongestionar el uso del automóvil particular y favorecer a otros modos de transporte más sostenibles.<br><br>Actualizar normativa de diseño vial para promover una movilidad basada en los principios de la ES-SEGURA, Visión Cero, Sistema Seguro, Movilidad Inclusiva y Sostenible. | Planificar y diseñar políticas públicas orientadas a la implementación de estrategias de manejo de demanda para descongestionar el uso del automóvil particular y favorecer a otros modos de transporte más sostenibles.<br><br>Actualizar normativa de diseño vial para promover una movilidad basada en los principios de la ES-SEGURA, Visión Cero, Sistema Seguro, Movilidad Inclusiva y Sostenible. | Planificar y diseñar políticas públicas orientadas a la implementación de estrategias de manejo de demanda para descongestionar el uso del automóvil particular y favorecer a otros modos de transporte más sostenibles.<br><br>Actualizar normativa de diseño vial para promover una movilidad basada en los principios de la ES-SEGURA, Visión Cero, Sistema Seguro, Movilidad Inclusiva y Sostenible. | Planificar y diseñar políticas públicas orientadas a la implementación de estrategias de manejo de demanda para descongestionar el uso del automóvil particular y favorecer a otros modos de transporte más sostenibles.<br><br>Actualizar normativa de diseño vial para promover una movilidad basada en los principios de la ES-SEGURA, Visión Cero, Sistema Seguro, Movilidad Inclusiva y Sostenible. | Planificar y diseñar políticas públicas orientadas a la implementación de estrategias de manejo de demanda para descongestionar el uso del automóvil particular y favorecer a otros modos de transporte más sostenibles.<br><br>Actualizar normativa de diseño vial para promover una movilidad basada en los principios de la ES-SEGURA, Visión Cero, Sistema Seguro, Movilidad Inclusiva y Sostenible. | Planificar y diseñar políticas públicas orientadas a la implementación de estrategias de manejo de demanda para descongestionar el uso del automóvil particular y favorecer a otros modos de transporte más sostenibles.<br><br>Actualizar normativa de diseño vial para promover una movilidad basada en los principios de la ES-SEGURA, Visión Cero, Sistema Seguro, Movilidad Inclusiva y Sostenible. | Planificar y diseñar políticas públicas orientadas a la implementación de estrategias de manejo de demanda para descongestionar el uso del automóvil particular y favorecer a otros modos de transporte más sostenibles.<br><br>Actualizar normativa de diseño vial para promover una movilidad basada en los principios de la ES-SEGURA, Visión Cero, Sistema Seguro, Movilidad Inclusiva y Sostenible. | Planificar y diseñar políticas públicas orientadas a la implementación de estrategias de manejo de demanda para descongestionar el uso del automóvil particular y favorecer a otros modos de transporte más sostenibles.<br><br>Actualizar normativa de diseño vial para promover una movilidad basada en los principios de la ES-SEGURA, Visión Cero, Sistema Seguro, Movilidad Inclusiva y Sostenible. | Planificar y diseñar políticas públicas orientadas a la implementación de estrategias de manejo de demanda para descongestionar el uso del automóvil particular y favorecer a otros modos de transporte más sostenibles.<br><br>Actualizar normativa de diseño vial para promover una movilidad basada en los principios de la ES-SEGURA, Visión Cero, Sistema Seguro, Movilidad Inclusiva y Sostenible. | Planificar y diseñar políticas públicas orientadas a la implementación de estrategias de manejo de demanda para descongestionar el uso del automóvil particular y favorecer a otros modos de transporte más sostenibles.<br><br>Actualizar normativa de diseño vial para promover una movilidad basada en los principios de la ES-SEGURA, Visión Cero, Sistema Seguro, Movilidad Inclusiva y Sostenible. | Planificar y diseñar políticas públicas orientadas a la implementación de estrategias de manejo de demanda para descongestionar el uso del automóvil particular y favorecer a otros modos de transporte más sostenibles.<br><br>Actualizar normativa de diseño vial para promover una movilidad basada en los principios de la ES-SEGURA, Visión Cero, Sistema Seguro, Movilidad Inclusiva y Sostenible. | Planificar y diseñar políticas públicas orientadas a la implementación de estrategias de manejo de demanda para descongestionar el uso del automóvil particular y favorecer a otros modos de transporte más sostenibles.<br><br>Actualizar normativa de diseño vial para promover una movilidad basada en los principios de la ES-SEGURA, Visión Cero, Sistema Seguro, Movilidad Inclusiva y Sostenible. |  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|  |   |   |   |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |   |   |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | Evaluación e implementación de infraestructura segura.<br><br>Adopción de tecnología para una movilidad segura | Requirir a contratistas y operadoras de infraestructura pública la implementación de planes de gestión de tráfico en la construcción u operación de obras viales, incluyendo por ejemplo señalización adecuada, equipamiento y dispositivos de seguridad, instalación de sistemas de vigilancia, paneles de mensajes variables, teléfonos de emergencia, iluminación en tramos urbanos y sistema de seguridad en túneles, asistencia médica y | Requirir inspecciones en vías existentes y auditorías de seguridad vial en vías nuevas. Aplicar metodologías estándar de evaluación de seguridad (ej. IRAP). Assegurar la implementación de recomendaciones propuestas, asignando recursos necesarios e inspecciones continuas de verificación de calidad.<br><br>Mejorar el diseño de las intersecciones entre la red vial estatal y las vías secundarias o rurales. Assegurar su implementación | Requirir inspecciones en vías existentes y auditorías de seguridad vial en vías nuevas. Aplicar metodologías estándar de evaluación de seguridad (ej. IRAP). Assegurar la implementación de recomendaciones propuestas, asignando recursos necesarios e inspecciones continuas de verificación de calidad.<br><br>Mejorar el diseño de las intersecciones entre la red vial estatal y las vías secundarias o rurales. Assegurar su implementación | Requirir inspecciones en vías existentes y auditorías de seguridad vial en vías nuevas. Aplicar metodologías estándar de evaluación de seguridad (ej. IRAP). Assegurar la implementación de recomendaciones propuestas, asignando recursos necesarios e inspecciones continuas de verificación de calidad.<br><br>Mejorar el diseño de las intersecciones entre la red vial estatal y las vías secundarias o rurales. Assegurar su implementación | Requirir inspecciones en vías existentes y auditorías de seguridad vial en vías nuevas. Aplicar metodologías estándar de evaluación de seguridad (ej. IRAP). Assegurar la implementación de recomendaciones propuestas, asignando recursos necesarios e inspecciones continuas de verificación de calidad.<br><br>Mejorar el diseño de las intersecciones entre la red vial estatal y las vías secundarias o rurales. Assegurar su implementación | Requirir inspecciones en vías existentes y auditorías de seguridad vial en vías nuevas. Aplicar metodologías estándar de evaluación de seguridad (ej. IRAP). Assegurar la implementación de recomendaciones propuestas, asignando recursos necesarios e inspecciones continuas de verificación de calidad.<br><br>Mejorar el diseño de las intersecciones entre la red vial estatal y las vías secundarias o rurales. Assegurar su implementación | Requirir inspecciones en vías existentes y auditorías de seguridad vial en vías nuevas. Aplicar metodologías estándar de evaluación de seguridad (ej. IRAP). Assegurar la implementación de recomendaciones propuestas, asignando recursos necesarios e inspecciones continuas de verificación de calidad.<br><br>Mejorar el diseño de las intersecciones entre la red vial estatal y las vías secundarias o rurales. Assegurar su implementación | Requirir inspecciones en vías existentes y auditorías de seguridad vial en vías nuevas. Aplicar metodologías estándar de evaluación de seguridad (ej. IRAP). Assegurar la implementación de recomendaciones propuestas, asignando recursos necesarios e inspecciones continuas de verificación de calidad.<br><br>Mejorar el diseño de las intersecciones entre la red vial estatal y las vías secundarias o rurales. Assegurar su implementación | Requirir inspecciones en vías existentes y auditorías de seguridad vial en vías nuevas. Aplicar metodologías estándar de evaluación de seguridad (ej. IRAP). Assegurar la implementación de recomendaciones propuestas, asignando recursos necesarios e inspecciones continuas de verificación de calidad.<br><br>Mejorar el diseño de las intersecciones entre la red vial estatal y las vías secundarias o rurales. Assegurar su implementación | Requirir inspecciones en vías existentes y auditorías de seguridad vial en vías nuevas. Aplicar metodologías estándar de evaluación de seguridad (ej. IRAP). Assegurar la implementación de recomendaciones propuestas, asignando recursos necesarios e inspecciones continuas de verificación de calidad.<br><br>Mejorar el diseño de las intersecciones entre la red vial estatal y las vías secundarias o rurales. Assegurar su implementación | Requirir inspecciones en vías existentes y auditorías de seguridad vial en vías nuevas. Aplicar metodologías estándar de evaluación de seguridad (ej. IRAP). Assegurar la implementación de recomendaciones propuestas, asignando recursos necesarios e inspecciones continuas de verificación de calidad.<br><br>Mejorar el diseño de las intersecciones entre la red vial estatal y las vías secundarias o rurales. Assegurar su implementación | Requirir inspecciones en vías existentes y auditorías de seguridad vial en vías nuevas. Aplicar metodologías estándar de evaluación de seguridad (ej. IRAP). Assegurar la implementación de recomendaciones propuestas, asignando recursos necesarios e inspecciones continuas de verificación de calidad.<br><br>Mejorar el diseño de las intersecciones entre la red vial estatal y las vías secundarias o rurales. Assegurar su implementación | Requirir inspecciones en vías existentes y auditorías de seguridad vial en vías nuevas. Aplicar metodologías estándar de evaluación de seguridad (ej. IRAP). Assegurar la implementación de recomendaciones propuestas, asignando recursos necesarios e inspecciones continuas de verificación de calidad.<br><br>Mejorar el diseño de las intersecciones entre la red vial estatal y las vías secundarias o rurales. Assegurar su implementación | Requirir inspecciones en vías existentes y auditorías de seguridad vial en vías nuevas. Aplicar metodologías estándar de evaluación de seguridad (ej. IRAP). Assegurar la implementación de recomendaciones propuestas, asignando recursos necesarios e inspecciones continuas de verificación de calidad.<br><br>Mejorar el diseño de las intersecciones entre la red vial estatal y las vías secundarias o rurales. Assegurar su implementación | Requirir inspecciones en vías existentes y auditorías de seguridad vial en vías nuevas. Aplicar metodologías estándar de evaluación de seguridad (ej. IRAP). Assegurar la implementación de recomendaciones propuestas, asignando recursos necesarios e inspecciones continuas de verificación de calidad.<br><br>Mejorar el diseño de las intersecciones entre la red vial estatal y las vías secundarias o rurales. Assegurar su implementación |



|   |  |  |  |   |
|---|--|--|--|---|
| <p><b>EJE 3</b></p> <p><b>Vehículos más seguros</b></p>                 | <p>Normativa con base en estándares internacionales</p> <p>Evaluación de resistencia al impacto de vehículos y etiquetado vehicular</p> <p>Protección Infantil</p> <p>Participación del sector privado</p> | <p>Fortalecer la normativa local para mejorar la seguridad de los vehículos que se comercializan en el país y otros medios de transporte.</p> <p>Evaluación de resistencia a impactos.</p> <p>Promover el etiquetado vehicular desde el punto de vista de movilidad segura</p> <p>Promover la seguridad de niños a través de dispositivos de seguridad y mejorar la seguridad de los servicios de transporte escolar</p> <p>Promover participación Empresas de Seguros</p> <p>Promover participación sector privado, AEADE, comercializadoras, ensambladoras, servicios de repuesto, operadoras de transportes.</p> <p>Creación y mejora de procesos de centros de revisión técnica vehicular</p> <p>Incluir la enseñanza de movilidad segura en la malla curricular de las Unidades Educativas</p> <p>Mejora de procesos para las escuelas de conducción.</p> <p>Capacitación a conductores profesionales y personal de control de tránsito</p> <p>Implementar campañas de difusión masiva y concientización</p> <p>Incluir participación de ONGs de Movilidad Segura y Generar herramientas de reporte ciudadano (Reclamos y consultas)</p> <p>Fortalecer a las empresas operadoras de transporte público, evaluativas y certificarlas en función de operación segura</p> <p>Fortalecer el sistema de control remoto del transporte.</p> <p>Implementar mecanismos de verificación de carga en terminales</p> <p>Transporte de carga seguro.</p> <p>Optimizar los procesos de respuesta ante siniestros desde el ECUPT, PNE, ANT, MSP y agencias locales</p> <p>Capacitar al personal para labores de rescate, equipamiento y atención hospitalaria</p> <p>Involucrar al MSP</p> <p>Implementar programas de apoyo para las familias de las víctimas de tránsito</p> | <p>Evaluar de forma continua la necesidad de actualizar la normativa vehicular vigente en el país, en base a las mejores prácticas y estándares internacionales, desarrollos tecnológicos de los vehículos e infraestructura y los resultados de las evaluaciones de ensayos de vehículos. Estas actualizaciones deben ser construidas mediante procesos participativos entre múltiples actores de la movilidad y la seguridad vial. Realizar la homologación correspondiente a la normativa y regulación vigente con procesos ágiles y ágiles.</p> <p>Realizar, en el etiquetado vehicular, identificación de seguridad de los vehículos comercializados y sus características técnicas de dispositivos de seguridad.</p> <p>Reglamentar las especificaciones de los dispositivos de seguridad para niños al interior de los vehículos, como los asientos infantiles y sus anclajes. Verificar su cumplimiento y procesos de homologación. Capacitar a los padres y responsables de cuidado de niños en el transporte infantil, sobre la importancia de verificar la calidad de esos dispositivos y la forma de usarlos correctamente.</p> <p>Considerar la eliminación de aranceles a los asientos infantiles homologados con estándares internacionales para promover su uso.</p> | <p>Evaluar continuamente la necesidad de actualizar las normativas, vigentes, relacionadas con aspectos de accesibilidad universal y seguridad en vehículos de transporte público como carpas, motocicletas, bicicletas, medios de micro movilidad. Estas actualizaciones se deberán realizar de manera conjunta con organizaciones y sociedad civil que hace uso de estos medios de transporte.</p> <p>Evaluar las aplicaciones más comercializadas en el mercado nacional a través de estándares de interoperabilidad de evaluación (6). Latin NCAP. Promover consumidores suministrando información del nivel de seguridad en los vehículos. De considerarse pertinente, implementar las regulaciones necesarias.</p> <p>Mejorar la regulación para la movilidad segura de los niños en los servicios de transporte escolar y otros medios de transporte. Implementar mecanismos para supervisar la seguridad de los servicios de transporte escolar.</p> <p>Promover la participación de Empresas de Seguros y buscar mecanismos para que participen en la promoción de la movilidad segura en Ecuador.</p> <p>Evaluar de manera continua la necesidad de realizar mejoras de seguridad en los componentes, el etiquetado y la homologación de vehículos y repuestos.</p> <p>Mejorar procesos de revisión técnica vehicular (RTV). Incluyendo, aumentar el número de centros de RTV autorizados por la ANT apoyándose en talleres autorizados, concesionarias de vehículos y talleres privados. Explorar la implementación de brigadas móviles de RTV para los zonas rurales.</p> <p>Impartir enseñanza de movilidad segura en todos los niveles educativos. Coordinar esfuerzos interinstitucionales entre el MTOP, la ANT y el Ministerio de Educación. Se debe definir un contenido adecuado y progresivo acorde a esos niveles.</p> <p>Actualizar los reglamentos para la aprobación de escuelas de conducción profesionales y no profesionales. Implementar una plataforma de monitoreo y evaluación de escuelas de conducción y emisión de licencias.</p> <p>Mejorar los procesos continuos de capacitación y evaluación a conductores profesionales y revisar los procesos de obtención de licencias.</p> <p>Evaluar la posibilidad de crear un Centro de Formación Profesional Avanzado para certificar a conductores profesionales.</p> <p>Crear programas de capacitación a los profesores e instructores de unidades de control y escuelas de conducción.</p> <p>Brindar charlas, conferencias y talleres sobre movilidad segura a todos los actores involucrados. Puede ser semana de movilidad segura a nivel nacional con participación de GADs, día de la movilidad segura, día sin auto que promuevan una movilidad segura y sostenible.</p> <p>Trabajar articuladamente con medios de comunicación para capacitarse sobre la forma más adecuada de difundir mensajes sobre movilidad segura, estadísticas e incidentes de siniestros, vialidad.</p> <p>Generar plataformas donde el ciudadano pueda denunciar y reportar en forma directa los problemas observados en la infraestructura vial, vehículos, otros usuarios a las autoridades de tránsito.</p> <p>Generar un ranking de operadores de transporte en función de resultados de seguridad y calidad de servicio, e informar al usuario sobre los resultados de esas evaluaciones.</p> <p>Reforzar y actualizar periódicamente un plan nacional para atención rápida a siniestros de tránsito con cobertura para cada tramo de la red vial. Definir recursos necesarios y responsabilidades. En vías concesionarias requerir un mínimo de equipos de respuesta estandarizados.</p> <p>Brindar capacitación continua a los funcionarios de salud y atención de emergencias enfocados a la respuesta inmediata ante siniestros de tránsito.</p> <p>Impartir conocimientos de primeros auxilios en escuelas de conducción profesionales y no profesionales, academia y otros.</p> <p>Brindar capacitación en la respuesta ante incidentes de tránsito conductores de transporte público y taxis, delimitando adecuadamente el alcance de su atención.</p> <p>Implementar programas de rehabilitación, ayuda psicológica y legal a víctimas de siniestros y sus familiares.</p> <p>Difundir información sobre los recursos de SPPAT como fuente de apoyo económico a las víctimas de siniestros de tránsito y familiares.</p> |
| <p><b>EJE 4</b></p> <p><b>Uso más seguro</b></p>                        | <p>Participación comunitaria</p> <p>Transporte Seguro</p>  | <p>Capacitar y certificar a empresas operadoras de transporte público en mejores prácticas de movilidad segura. Por ejemplo, verificar programas de mantenimiento de vehículos, control de horarios de conducción e idoneidad de conductores, entre otros.</p> <p>Integrar los sistemas para monitoreo y seguimiento de transporte público a través de aplicaciones móviles que permitan el control de conductores y monitoreo de políticas. Abrir la información de ubicación de unidades al usuario en estaciones o aplicativos móviles.</p> <p>Control a conductores y condiciones físicas y mecánicas de los vehículos en terminales terrestres. Integrar los sistemas de despacho de los terminales a sistemas nacionales de prácticas de movilidad segura. Mejorar los procesos de control de pesos y medidas de los camiones.</p> <p>Capacitar y certificar a empresas operadoras de transporte de carga en mejores prácticas de movilidad segura. Mejorar los procesos de control de pesos y medidas de los camiones.</p> <p>Destinar recursos apropiados a cuerpos de bomberos, centros de salud, UREM y otras entidades encargadas de los sistemas de respuesta inmediata que lo requieren, a nivel nacional para dar respuesta oportuna a siniestros de tránsito.</p>   | <p>Formar a agentes de Tránsito y otros perfiles relacionados, con cooperación de academia y gremios profesionales</p> <p>Desarrollar cursos de formación para Agentes de Tránsito y otros perfiles relacionados, con cooperación de academia y gremios profesionales.</p> <p>Promover la movilidad segura a través de campañas de concientización. Evaluar adecuadamente los mensajes que se busca transmitir y los destinatarios de esas campañas. Hacer énfasis en las principales fuentes de siniestros en el país; por ejemplo, incentivar el manejo adecuado de la velocidad.</p>  | <p>Assegurarse de la calidad de los reportes estadísticos considerando un seguimiento a los lesionados durante los primeros 30 días a partir del siniestro para evitar subregistro de información.</p>  |
| <p><b>EJE 5</b></p> <p><b>Respuesta ante siniestros de tránsito</b></p> | <p>Sistemas de respuesta inmediata</p> <p>Capacitación e Involucramiento Det Sector Salud</p> <p>Programas de apoyo y rehabilitación</p>   | <p>Declarar a los siniestros y accidentes de tránsito como una problemática de salud pública. Esta medida deberá estar asociada al involucramiento de autoridades de alto nivel en el MSP y la generación de un presupuesto de salud destinado específicamente a atención de siniestros viales.</p> <p>Mejorar procesos y fortalecer acuerdos entre MSP, SPPAT y ECUPT para atención coordinada e integral de víctimas.</p>  | <p>Desarrollar cursos de formación para Agentes de Tránsito y otros perfiles relacionados, con cooperación de academia y gremios profesionales</p> <p>Promover la movilidad segura a través de campañas de concientización. Evaluar adecuadamente los mensajes que se busca transmitir y los destinatarios de esas campañas. Hacer énfasis en las principales fuentes de siniestros en el país; por ejemplo, incentivar el manejo adecuado de la velocidad.</p>  | <p>Assegurarse de la calidad de los reportes estadísticos considerando un seguimiento a los lesionados durante los primeros 30 días a partir del siniestro para evitar subregistro de información.</p>  |