

GUÍA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

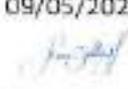
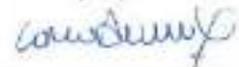
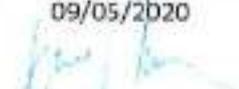
FRENTE AL COVID-19

MEDIDAS DE PREVENCIÓN ANTE EL COVID-19

| 2020 | GUÍA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE FRENTE AL COVID-19 | [Versión 1.0] |
|---|---|---|
| Con la Colaboración de: | | |
|  | MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS | AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO |
| DESARROLLO URBANO Y VIVIENDA | MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA |  |



REGISTRO DE REVISIÓN Y APROBACIÓN DEL DOCUMENTO

| Acción | Nombre / Cargo | Institución | Firma y Fecha |
|----------------|--|--|---|
| Elaborado por: | María José Proaño Directora de Transporte Ferroviario | Ministerio de Transporte y Obras Públicas | 25/4/2020  |
| | Daniela Quiroz Carrión Analista | Ministerio de Transporte y Obras Públicas | 25/4/2020  |
| | Andrea Cevallos DTTTSV | Asociación de Municipalidades del Ecuador | 09/05/2020  |
| | Omar Amhaz Ruiz Director de Implementación Sostenible del Hábitat | Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda | 09/05/2020  |
| | Mirko Rodic Director Títulos Habilitantes | Agencia Nacional de Tránsito | 09/05/2020  |
| Revisado por: | Juan Burneo Director de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial | Ministerio de Transporte y Obras Públicas | 09/05/2020  |
| | Laura Villareal Asesora | Secretaría del Deporte | 09/05/2020  |
| | Mesa Técnica de Trabajo 2 Santiago Tarapues Salud y Atención Prehospitalaria | | 09/05/2020 |
| | Grupo Técnico de Trabajo 2 Francisco Guzmán Líder de mesa | | 09/05/2020  |
| | Mesa Técnica de Trabajo 6 Felipe Altamirano Líder de mesa | | 09/05/2020  |
| Aprobado por: | Carla Arellano Subsecretaria de Transporte Terrestre y Ferroviario | Ministerio de Transporte y Obras Públicas | 09/05/2020  |
| | Gabriel Martínez Ministro de Transporte y Obras Públicas | Ministerio de Transporte y Obras Públicas | 09/05/2020  |



CONTROL E HISTORIAL DE CAMBIOS

| Versión | Descripción del cambio | Fecha de Actualización |
|---------|------------------------|------------------------|
| 1.0 | <i>Emisión inicial</i> | 25/04/2020 |
| 1.0 | <i>Emisión final</i> | 09/05/2020 |



OBJETIVO

Generar accesibilidad a medios de transporte seguros, eficientes y óptimos, a través de la generación y promoción de transporte y movilidad sostenible que responda a parámetros de bioseguridad.

ALCANCE

La presente guía se aplicará en todo el territorio nacional mientras dure el estado de emergencia y estará sujeto a las disposiciones emitidas por el COE Nacional. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, operadoras de transporte urbano (intracantonal), conductores, ayudantes, usuarios de transporte, peatones, ciclistas y ciudadanía en general, tomarán en cuenta lo dispuesto en el presente documento.

MARCO LEGAL

- Constitución de la República del Ecuador
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
- Ley Orgánica de Salud
- Reglamento Sanitario Internacional
- Manual del Comité de Operaciones de Emergencias – COE
- Agenda 2030 y Objetivos de Desarrollo Sostenible
- Decreto Ejecutivo 1017 (16/3/2020)

JUSTIFICACIÓN

El 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró pandemia global a razón de la ola de contagios por COVID-19.

El 12 de marzo de 2020, se expidió el Acuerdo No. 00126-2020, mediante el cual, el Ministerio de Salud Pública *“declara el estado de emergencia sanitaria en todos los establecimientos del sistema nacional de salud, en los servicios de laboratorio, unidades de epidemiología y control, ambulancias aéreas, servicios de médicos y paramédicos, hospitalización y consulta externa por la inminente posibilidad del efecto provocado por el coronavirus COVID-19, y prevenir un posible contagio masivo en la población”*.

Mediante Decreto Ejecutivo 1017 del 16 de marzo del 2020, el Presidente Lenín Moreno, declaró el estado de excepción por calamidad pública en todo el territorio nacional, por los casos de coronavirus confirmados y la declaratoria de pandemia de COVID-19, por parte de la Organización Mundial de la Salud, por lo cual, entre otras cosas, se decretó, suspender el ejercicio de libre tránsito y se estableció toque de queda a nivel nacional.

El Comité de Operaciones de Emergencia, a través de su plenaria, ha modificado las restricciones vehiculares con el fin de mitigar el riesgo de contagio. En ese sentido, se ha suspendido y limitado el servicio de transporte

| | | |
|------|---|----------------|
| 2020 | GUÍA EMERGENTE DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE FRENTE AL COVID-19 | Versión 1.0 |
| | | Página 5 de 17 |

público y comercial. No obstante, existen varios sectores estratégicos, productivos y priorizados que siguen prestando sus servicios, sin que se haya garantizado su plena movilización en la pandemia.

A partir del 13 de abril de 2020, rige en el Ecuador, la llamada "semaforización cantonal", a través del cual se busca caracterizar a los cantones por colores, de acuerdo a sus índices de contagio por COVID-19. Esta caracterización, permitirá reactivar de manera progresiva los diferentes sectores productivos y comerciales, lo cual, a su vez, impulsará la economía del país.

El retorno a las actividades reguladas bajo parámetros de bioseguridad, horarios limitados, etc., representa un reto gigantesco para el Estado, reto que puede ser minimizado a través de formas óptimas de movilización, con planes que sean sostenibles en el tiempo y que representen ahorros económicos para el Estado.

Lastimosamente, la pandemia ha evidenciado de mayor manera las desigualdades sociales ya existentes, afectando considerablemente a aquellos grupos más pobres de la población. De acuerdo a la Organización Internacional del Trabajo, el alto nivel de pobreza e informalidad y la desprotección de algunos puestos de trabajo dificultan más la contención del virus. Las microempresas y las pequeñas empresas informales constituyen alrededor del 80% de las empresas en el mundo. Varios de estos sectores informales, se movilizan en medios inseguros e inadecuados de transporte, aumentando el riesgo de contagio para sí mismo y la población en general.

Por ello, es fundamental que los planes de reactivación de actividades vayan alineados a una correcta movilización bajo parámetros de equidad social, a fin de garantizar la accesibilidad a medios de transporte público seguro para aquellos grupos de bajos ingresos que son, históricamente, quienes han carecido de un medio adecuado de movilización.

En el Ecuador, la mayor parte de la población se traslada a sus labores cotidianas en vehículos de transporte público (urbano). Solamente en la ciudad de Quito, en el año 2019, al día, se movilizaron 900.000 personas, de las cuales, 325.000 viajan en unidades del Trolebús, 272.830 en Ecovía y el restante en los diferentes corredores de transporte urbano.

Estos datos nos permiten tener una idea de qué tan necesario es el transporte urbano para poder movilizar a las personas a sus diferentes destinos. Sin embargo, es fundamental adoptar medidas de bioseguridad que permitan mitigar el riesgo de contagio por COVID-19, en este tipo de transporte y adoptar mecanismos de intermodalidad entre transporte público y uso de la bicicleta.

En varios países del mundo, se han ejecutado diversos planes de movilización, guiados a impulsar el uso de transporte público y combinarlo con medios alternativos de movilización como la bicicleta, scooters eléctricos y la caminata.

Lo interesante de impulsar medios sostenibles de movilización, es que se puede llegar a brindar facilidades de accesibilidad a diferentes tipos de personas, independientemente del rol que cumplen en la sociedad; accesibilidad, que no es garantizada por las demás modalidades de transporte, dada su naturaleza y capacidad.

Determinar rutas de transporte público y conjugadas con el uso de la bicicleta y la caminata hace posible un mejor acceso a la movilización y, por ende, un mejor cumplimiento de labores.

La repotenciación del uso de la bicicleta en atención a la pandemia ha tenido un impacto positivo y favorable a nivel mundial. De acuerdo a la "Ciclo-inclusión en ALC: Guía para impulsar el uso de la bicicleta", expedida por el BID, la bicicleta demuestra un enorme potencial como medio de transporte cotidiano para mejorar la movilidad en las ciudades.



| | | |
|------|---|----------------|
| 2020 | GUÍA EMERGENTE DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE FRENTE AL COVID-19 | Versión 1.0 |
| | | Página 6 de 17 |

Los beneficios de impulsar una movilidad sostenible, tiene impacto directo en los ámbitos ambientales, sociales, económicos y sobre todo de salud. Por esta razón, es fundamental repotenciar el uso de los medios sostenibles de transporte, dentro de la ciudad, cuya forma de movilización se puede ajustar a todos los niveles de semaforización que pueda disponer el Gobierno Nacional en las diferentes provincias, de acuerdo al número de contagios por COVID-19.

En ese sentido, el presente documento, busca establecer acciones, lineamientos y directrices claras para la promoción de medios de transporte sostenibles, por lo que se convierte en una guía clave para los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales. Así también, contiene sugerencias adaptables a la semaforización que el Gobierno Nacional establecerá por provincias, bajo la premisa principal de QUEDARSE EN CASA y salir únicamente si es estrictamente necesario hacerlo.

LINEAMIENTOS GENERALES

Los lineamientos que a continuación se detallan, son indispensables para la reactivación de medios de transporte públicos, así como el uso de la bicicleta y la caminata. Estos lineamientos constituyen una guía básica para la generación de planes, protocolos y proyectos en los diferentes Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, quienes, de acuerdo al ámbito de sus competencias, generarán una metodología de cumplimiento, para garantizar que sus dependencias (empresas públicas, secretarías, áreas administrativas competentes, etc.), las operadoras de transporte público, conductores, ciclistas y peatones cumplan con las directrices que se indican en el presente apartado.

A) TRANSPORTE PÚBLICO URBANO (INTRACANTONAL)

• LINEAMIENTO 1: FORTALECIMIENTO DE TRANSPORTE URBANO

- Implementación de carriles exclusivos en aquellos puntos de mayor congestión, prioridad en intersecciones y otras medidas que garanticen el flujo continuo de los buses en la vía. Los buses no pueden, mientras dure la emergencia sanitaria, afectarse por el tráfico vehicular, mantener el vehículo en constante movimiento permite que el aire fluya, circule y salga constantemente por las ventanas.
- Durante la prestación del servicio, los buses urbanos pernoctarán en los sitios determinados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados y las operadoras de transporte, en donde se realizará las desinfecciones que correspondan, observando lo dispuesto en el Protocolo de Desinfección de Unidades de Transporte Público aprobado por el COE Nacional.
- Se impulsará la implementación de mecanismos de pago electrónico mediante la emisión de tarjetas magnéticas, códigos QR, u otros medios que permitan reducir al máximo el uso de dinero físico. Se generará campañas a la ciudadanía para motivar el pago del valor exacto del pasaje cuando no se cuente con un medio electrónico de pago.
- Implementar dentro del territorio cantonal, mecanismos laborales que permitan evitar las horas pico y, por tanto, la congestión vehicular y aglomeración de personas en ciertos horarios del día. Para ello, se instará a las empresas privadas a fortalecer el teletrabajo y la rotación de horarios.



| | | |
|------|---|----------------|
| 2020 | GUÍA EMERGENTE DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE FRENTE AL COVID-19 | Versión 1.0 |
| | | Página 7 de 17 |

para quienes tengan que laborar presencialmente; y en el caso de empresas públicas y áreas administrativas que pertenezcan al GAD se ejecutarán planes piloto para la implementación de mecanismos de teletrabajo y flexibilización de horarios laborales.

- o Se dará a conocer a las operadoras de transporte público, conductores, ayudantes y usuarios las líneas de atención por emergencias que puedan ocasionarse en el transporte público. Las líneas de emergencia serán las determinadas por el Servicio Integrado de Seguridad ECU 911.
- o De acuerdo con las realidades del territorio, cada GAD, proporcionará procesos de capacitación, manuales e instructivos referentes a los protocolos que deben seguir las operadoras de transporte público, de manera coordinada con las entidades competentes.

• **LINEAMIENTO 2: DE LAS OPERADORAS DE TRANSPORTE URBANO**

- o Dotarán a sus conductores, ayudantes y personal administrativo, de todos los insumos necesarios para garantizar una adecuada higiene respiratoria y de manos, es decir, dotará al personal de: mascarillas, alcohol, gel antibacterial (concentración de alcohol al 70%), jabón antibacterial, toallas de papel y otros que considere necesarios. Las mascarillas serán renovadas conforme las directrices y protocolos establecidos por el MSP.
- o Las operadoras de transporte determinarán un procedimiento a seguir cuando existan usuarios, conductores y ayudantes con posibles síntomas de COVID-19 en el transporte público, para lo cual, capacitará a su personal, respecto a las acciones que ejecutarán en estos posibles casos.
- o Mantendrán un registro actualizado de la información de los conductores y ayudantes, que al menos contenga: número de cédula, dirección domiciliaria, número de contacto propio y en caso de emergencia.
- o Entregarán a los conductores y ayudantes, un listado de los establecimientos de salud que se ubiquen en la ruta por donde se preste el servicio.
- o Deberán mantener un servicio de medicina ocupacional o experto en prevención de riesgos laborales propio o a través de terceros, para los trabajadores administrativos y operativos de su institución. Para ello, se deberán observar las directrices que, para el efecto, emita el Ministerio de Trabajo.
- o A través del servicio de medicina ocupacional, al personal administrativo y con especial énfasis a los conductores y ayudantes, se les realizarán evaluaciones del estado de salud y expedirán certificados de salud de manera semanal.
- o Procurarán implementar en corto plazo, mecanismos de pago electrónico mediante la emisión de tarjetas magnéticas, compra telefónica u otros medios.

• **LINEAMIENTO 3: DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE URBANO**

- o Las operadoras de transporte mantendrán una bitácora de desinfección de sus unidades vehiculares, garantizando una desinfección oportuna y segura conforme el Protocolo de Desinfección de Unidades de Transporte Público aprobado por el COE Nacional.



| | | |
|------|---|----------------|
| 2020 | GUÍA EMERGENTE DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE FRENTE AL COVID-19 | Versión 1.0 |
| | | Página 8 de 17 |

- La capacidad máxima de pasajeros deberá estar acorde a la semaforización, respetando el distanciamiento social.
 - Deberá colocarse en un lugar visible para los usuarios, un cartel con el número de pasajeros que podrá ir en el vehículo de acuerdo a la semaforización.
 - Se identificará, a través de stickers o señalética, los asientos que podrán o no ser utilizados por los usuarios, conforme el porcentaje de ocupación. Así también, se colocará la señalética correspondiente en el piso, guardando la distancia indicada entre usuarios.
 - Los torniquetes de acceso y cualquier otro elemento que imposibilite el ingreso fluido y rápido de pasajeros en las unidades vehiculares, serán retirados.
 - Retirar elementos susceptibles de contaminación como alfombras, tapetes, forros de sillas acolchados, bayetillas o toallas de tela de uso permanente, protector de volante, barra de cambios o consolas acolchadas de tela o textiles con fibras de difícil lavado, entre otros, que pueden albergar material particulado.
 - La cabina del conductor podrá aislarse del resto de la unidad, utilizando una barrera física que eviten el contacto con los pasajeros o, en su defecto, no se ocupará la primera fila de asientos más cercana al conductor.
 - Dentro de las unidades, se colocará información visible, legible, oportuna, clara y concisa, sobre las medidas de prevención dispuestas por el Ministerio de Salud Pública y que deben cumplir los usuarios, el conductor y los ayudantes en el transporte público; así como los números de atención para emergencias médicas.
 - Procurar que las ventanas que se encuentren junto a los asientos vacíos permanezcan abiertas mientras dure el viaje.
 - Colocar basureros cerrados de pedal con fundas plásticas adecuadas para la recolección de basura.
 - En el caso de no disponer de mecanismos de pago electrónico, se designará un espacio específico de fácil visualización del conductor o ayudante, para el pago del pasaje exacto y junto a ello, se coloque gel desinfectante para manos.
 - Se diferenciarán las puertas de salida y entrada en cada unidad.
- **LINEAMIENTO 4: DE LOS CONDUCTORES Y AYUDANTES**
 - Los conductores y ayudantes usarán mascarillas y gel antibacterial (concentración de alcohol al 70%), deberán lavar sus manos antes y después de cada viaje.
 - No podrán prestar el servicio como conductor y ayudante, las personas que pertenezcan a grupos prioritarios, adultos mayores, mujeres embarazadas, personas con discapacidad (física, auditiva, visual, intelectual de lenguaje, psicosocial), enfermedades crónicas no transmisibles). A este grupo vulnerable de personas, la operadora de transporte, definirá actividades complementarias



| | | |
|------|---|----------------|
| 2020 | GUÍA EMERGENTE DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE FRENTE AL COVID-19 | Versión 1.0 |
| | | Página 9 de 17 |

en la parte administrativa, a través de teletrabajo.

- Si durante el viaje el conductor o ayudante, presentan síntomas de afecciones respiratorias, como fiebre, tos, dificultad para respirar, fatiga, secreciones nasales, fiebre y malestar general, deberá reportar inmediatamente a la operadora de transporte y cumplir el procedimiento para el que fueron capacitados.
- Controlarán que los usuarios no lleven equipaje o carga de gran tamaño dentro de las unidades, que pueda obstaculizar el ingreso o salida de los pasajeros.
- No permitirán el ingreso de personas que realicen ventas ambulantes de cualquier tipo.
- Garantizarán que las personas de grupos prioritarios (mujeres embarazadas, personas con discapacidad) ingresen primero a las unidades y usen los asientos señalados para el efecto.
- Garantizarán que el ingreso y salida de usuarios se lo realice en las puertas determinadas para tal efecto.
- Mantendrán limpia la cabina, desinfectando con especial énfasis el volante y el tablero.

• LINEAMIENTO 5: DE LOS PASAJEROS

- Obligatoriamente, guardarán distancia mínima de 1,5 metros entre personas, desde la compra del boleto o pago del mismo, hasta el ingreso y salida de la unidad. Así también, respetarán la distancia indicada en las diferentes paradas de buses.
- Para usar el servicio de transporte urbano, cada pasajero deberá usar mascarilla. Es responsabilidad de cada usuario, mantener una correcta higiene de manos y desinfección con alcohol o gel antibacterial (concentración de alcohol al 70%). Los pasajeros no deberán retirarse las mascarillas durante el viaje.
- Si durante el viaje el usuario, presenta síntomas de afecciones respiratorias, como fiebre, tos, dificultad para respirar, fatiga, secreciones nasales, fiebre de difícil control y malestar general, deberá reportar inmediatamente al conductor o ayudante.
- Solo podrán viajar juntos aquellas personas que lo hagan con menores de edad o como acompañante de una persona con discapacidad; sin afectar la capacidad establecida para las unidades, con los elementos mínimos de bioseguridad correspondientes.
- Se sugiere que los pasajeros guarden y desechen la basura en sus hogares y no dentro de la unidad.
- Está prohibido el consumo de alimentos y bebidas dentro de la unidad.
- Los pasajeros procurarán portar y cancelar el valor exacto del pasaje, para evitar el intercambio de dinero.
- Los pasajeros deben respetar el flujo de entrada y salida en cada unidad.



| | | |
|------|---|-----------------|
| 2020 | GUÍA EMERGENTE DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE FRENTE AL COVID-19 | Versión 1.0 |
| | | Página 10 de 17 |

▪ **LINEAMIENTO 6: DE LAS ESTACIONES DE INTERCONEXIÓN Y PUNTOS DE TRANSFERENCIA, PARADAS Y TERMINALES TERRESTRES**

- Para la apertura de cualquiera de estas infraestructuras, la entidad responsable de habilitarlas solicitará los correspondientes protocolos de bioseguridad; bitácoras de cada desinfección; identificación y diferenciación de puertas de entrada y salida de usuarios; protocolos de seguridad; y, los demás que corresponda. En los protocolos se deberán contemplar las directrices del presente documento.
- En los lugares dónde se lleve a cabo la venta de boletos en ventanillas, se señalará sobre el piso la ubicación de los usuarios, con una distancia no menor a 1,5 metros.
- El personal que labora en los diferentes puntos de transferencia, paradas, terminales terrestres y estaciones de interconexión, deberán usar mascarillas y mantener una correcta higiene de manos y desinfección con alcohol o gel antibacterial (concentración alcohol al 70%). Así también, deberán poseer los certificados médicos respectivos que indiquen su estado de salud.
- Estos lugares, deberán ser desinfectados de manera frecuente y diaria, de acuerdo con los protocolos expedidos y aprobados por el COE Nacional, Provincial o Cantonal para tal efecto.
- Al momento del ingreso a cualquiera de estas infraestructuras, el personal de seguridad deberá alertar y restringir el ingreso de cualquier usuario que no use mascarilla.
- Se controlará que los espacios designados a grupos prioritarios, dentro de paradas, terminales terrestres, centros de transferencia y demás, sean respetados por el resto de usuarios.
- Dentro de estas infraestructuras, se colocará información para el usuario de forma visible, legible, oportuna, clara y concisa sobre infraestructuras como en las unidades, sobre las medidas de prevención que se deberán optar para el uso del servicio de transporte público.
- En los terminales terrestres y centros de transferencia, se implementará estacionamientos de larga estancia seguros para bicicletas.

B) PEATONES

- Los peatones deberán usar mascarilla y mantendrán una correcta higiene de manos y desinfección con alcohol o gel antibacterial (concentración alcohol al 70%).
- Se fomentará la caminata como medio de transporte que asegura el distanciamiento social.
- Se implementarán “cruces y aceras seguras” para garantizar seguridad a los peatones y así fomentar la caminata (implementación de urbanismo táctico) como medio de movillización para distancias medianas y cortas. Para ello, identificarán las diferentes problemáticas que desmotivan a la ciudadanía a caminar y planificarán e implementarán soluciones a corto plazo como mayor iluminación, mejorar y ampliar las veredas, señalización y patrullaje policial rotativo, etc.
- Eliminar obstáculos de las aceras que dificultan el tránsito de peatones como las varillas expuestas, huecos en veredas, desniveles bruscos (gradas, entradas a garajes, etc.). Esta eliminación de barreras también ayuda a incluir a personas con discapacidad que no pueden usar



| | | |
|------|---|-----------------|
| 2020 | GUÍA EMERGENTE DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE FRENTE AL COVID-19 | Versión 1.0 |
| | | Página 11 de 17 |

las veredas para transitar.

- Se diseñarán rutas exclusivas para peatones, que permitan cumplir con el distanciamiento social definido y puedan usar también la calzada, sobre todo en aquellos lugares donde existe afluencia de personas y cuyas aceras son estrechas para cumplir el distanciamiento social (vecindarios densos, centro de la ciudad, mercados, etc). Para ello, deberán prohibir la circulación de vehículos en vías estratégicas, así como establecer horarios para esta prohibición.

C) USO DE LA BICICLETA

• LINEAMIENTO 1: INFRAESTRUCTURA (CICLOVÍA, ESTACIONAMIENTO, INTERSECCIONES)

- Se implementarán ciclovías temporales (que podrán convertirse en permanentes) segregadas con señalización mínima, especialmente donde la velocidad o el volumen de tráfico vehicular es alto. Para ello, se observarán los manuales, guías prácticas, instructivos y demás directrices para la implementación "rápida" y eficiente de ciclovías (Ver REFERENCIAS).
- Las ciclovías temporales o definitivas deberán responder a un plan por rutas a sectores prioritarios, como hospitales, abastecimiento, y en aquellos lugares que registre un alto número de usuarios de transporte público, quienes requieren movilizarse en medios eficientes y económicos, como la bicicleta.
- Repotenciar la infraestructura de ciclovías existentes y activarlas para su uso.
- Se colocarán zonas de desinfección de bicicletas, en puntos estratégicos de mayor concurrencia, en especial, en los lugares donde existen estaciones de bicicletas compartidas.
- Las empresas privadas y públicas implementarán estacionamientos seguros (infraestructura adecuada, visibles al servicio de seguridad del lugar) para su personal, usuarios y ciudadanía en general que use la bicicleta. Especialmente en aquellos lugares de mayor concurrencia como mercados, hospitales, supermercados, banco, centros de servicios básicos y otros.
- Los entes de control, de acuerdo al ámbito de sus competencias, sancionarán las invasiones de ciclovías definitivas y temporales.
- La infraestructura ciclística y adecuaciones para el uso de la bicicleta también se puede usar para otros vehículos de movilidad personal como scooters, monopatines (regulares y eléctricos), monociclos, hoverboards, etc.

• LINEAMIENTO 2: SEGURIDAD

- Dentro de la zona urbana, se reducirá la velocidad máxima permitida, la cual no será superior a 30km por hora, para los vehículos motorizados, con el fin de precautelar la seguridad de los ciclistas urbanos. Esto, bajo la premisa de que los ciclistas, no solo se moverán en ciclovías (si es que las hay), sino también en la calzada y, por ende, es fundamental garantizar su seguridad para fomentar el uso de la bicicleta y evitar que usen aceras, destinadas a los peatones.



| | | |
|------|---|-----------------|
| 2020 | GUÍA EMERGENTE DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE FRENTE AL COVID-19 | Versión 1.0 |
| | | Página 12 de 17 |

- Fomentar programas de entrenamiento en línea para el uso seguro de la bicicleta y realizar campañas de uso seguro de ciclovías.
- Los ciclistas deben respetar las normas de seguridad vial, como semáforos en rojo; no subir a las veredas, vulnerando la seguridad de peatones; zonas de seguridad; entre otros.
- El uso de la bicicleta con fines recreativos y/o de actividad física, se sujetará a las disposiciones emitidas por el COE Nacional, a través de la Secretaría del Deporte.
- Se permitirá la apertura de centros y lugares donde se realicen reparaciones y mantenimiento de bicicletas.
- En las gasolineras que se encuentran dentro de las zonas urbanas, se colocarán implementos básicos para mantenimiento emergente de bicicletas (adaptador para aire en las llantas y llaves hexagonales).
- Para su desplazamiento, los ciclistas deberán usar mascarilla.

Las empresas públicas y privadas que puedan iniciar sus actividades de acuerdo a las disposiciones del Gobierno Nacional y la clasificación por semaforización de cada GAD cantonal, deberán contemplar en sus planes de contingencia y reactivación, la forma de movilización de sus trabajadores, impulsando la caminata y el uso de la bicicleta, garantizando espacios seguros y adecuados para su parqueo.

D) DISPOSICIONES COMUNES AL TRANSPORTE PÚBLICO, CAMINATA Y BICICLETA (PROMOCIÓN Y FINANCIAMIENTO)

Los diferentes Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, dentro de sus planes, proyectos y protocolos de reactivación de servicios y actividades, darán especial importancia a la promoción de la caminata, bicicleta y transporte público como medios eficientes y seguros de movilización dentro de las zonas urbanas tomando en cuenta lo siguiente:

- El transporte público deberá ser usado para aquellas personas que por sus actividades tengan que movilizarse y no lo puedan hacer en bicicleta o caminado, debido a la distancia desde su domicilio a sus lugares de trabajo o sus condiciones físicas (persona con discapacidad, personas que no saben manejar una bicicleta, adultos mayores, etc).
- Potenciar la caminata para viajes cortos y medianos, especialmente cuando las actividades laborales sean cercanas a sus domicilios, haciendo énfasis en los beneficios económicos y de salud. Por supuesto, para ello, hay que garantizar seguridad a los peatones.
- Fomentar el uso de la bicicleta como medio de movilización en caso de viajes medianos y cortos, haciendo énfasis en los beneficios de su uso, así como de las garantías de seguridad.
- Incentivar el uso de la bicicleta y caminata como medidas para ofrecer a las personas más oportunidades de mantenerse activas, pero sobre todo como medio de mitigación de la propagación del COVID-19, sin transgredir las normas dictadas en la situación de emergencia.
- Motivar el uso de luces, y otros implementos que hagan más visible al ciclista para prevenir un siniestro de tránsito. El uso de casco debe ser opcional, tomando en cuenta que no todas las



| | | |
|------|---|-----------------|
| 2020 | GUÍA EMERGENTE DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE FRENTE AL COVID-19 | Versión 1.0 |
| | | Página 13 de 17 |

personas pueden adquirirlo. No obstante, para la seguridad de los ciclistas, se han establecidos lineamientos respecto a la reducción de velocidad y limitación de circulación vehicular.

- Implementar o repotenciar, según corresponda, sistemas de bicicleta pública en las diferentes ciudades para uso de los ciudadanos.
- Comunicar a la ciudadanía sobre las ciclovías temporales y habilitadas con enfoque a los lugares de abastecimiento de alimentación y medicamentos, con controles que impidan las aglomeraciones, a fin de que sean utilizadas por la población.
- Comunicar a la ciudadanía el cierre de vías vehiculares, con sus respectivos horarios, que pasarán a ser peatonales, lo cual permitirá a los peatones moverse de manera segura y respetando el distanciamiento físico.
- Promover y motivar sistemas eficientes de donación de bicicletas para fomentar el uso de éstas. Lo podrán ejecutar a través de cooperación internacional o programas locales dentro de sus ciudades.
- Realizar campañas comunicacionales que permitan sensibilizar a la ciudadanía sobre los siguientes temas:
 - No utilizar el transporte público si está diagnosticado o presenta síntomas de COVID-19.
 - Evitar desplazarse si no son estrictamente necesarios.
 - Si necesita desplazarse hacerlo a través de la caminata y uso de bicicleta.
 - Respeto al peatón, ciclista y usuarios de transporte público, respetando el distanciamiento social determinado, usando mascarillas y manteniendo una correcta higiene de manos.

El Gobierno Central a través de sus diferentes instituciones y de acuerdo al ámbito de sus competencias, ejecutará acciones y campañas de concientización de uso del transporte público bajo parámetros de bioseguridad y fomentará la caminata y uso de la bicicleta, a través de la toma de decisiones y acciones que faciliten el acceso a bicicletas por parte de la ciudadanía, para lo cual:

- Fomentará la eliminación de aranceles para accesorios de bicicleta como luces, candados, parrillas, maletas, repuestos de todo tipo y todo aquello que motive el uso de este medio de transporte.
- Promoverá la fabricación nacional de bicicletas seguras y económicas, para lo cual, se coordinará con las instituciones del Estado competentes, lo siguiente:
 - Apertura de créditos emergentes para ensambladoras nacionales.
 - Beneficios tributarios para ensambladoras nacionales.
- Solicitará que las instituciones públicas presenten y ejecuten planes que contemplen el uso de la bicicleta y la caminata para llegar a sus lugares de trabajo desde sus domicilios.
- Instará al Banco de Desarrollo del Ecuador B.P., generar préstamos con tarifas diferenciadas y preferenciales a los GADs que soliciten créditos para el financiamiento de los proyectos de movilidad sostenible, específicamente para:
 - Modificar el modelo de gestión de transporte urbano, así como promover e implementar medidas de bioseguridad.



| | | |
|------|---|-----------------|
| 2020 | GUÍA EMERGENTE DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE FRENTE AL COVID-19 | Versión 1.0 |
| | | Página 14 de 17 |

- Implementación de ciclovías temporales segregadas con la respectiva señalización mínima.
- Implementación de sistemas de bicicleta pública, en donde se priorice su uso para trabajadores de la primera línea, como médicos, enfermeras, seguridad, agentes de control de tránsito, etc.
- Planes para implementación de aceras seguras, por donde puedan desplazarse seguros los peatones.
- Mecanismos de pago electrónico cuando el servicio de transporte urbano lo proporcione el propio GAD.

LINEAMIENTOS ESPECÍFICOS

De acuerdo con las disposiciones establecidas por el COE Nacional y en atención a los tres niveles de semaforización que serán aplicados en las diferentes ciudades del país, además de las disposiciones generales establecidas en el presente documento, los diferentes Gobiernos Autónomos Descentralizados, tomarán en cuenta las siguientes especificaciones por nivel de semaforización:

1. SEMÁFORO ROJO:

- La capacidad máxima de pasajeros por unidad será del 20 % de la capacidad total.
- Priorizar rutas de transporte público, especialmente, para que los trabajadores de las empresas públicas y privadas que pueden prestar servicios en semáforo rojo puedan movilizarse.
- Mantener una distancia de 10 metros de un ciclista a otro mientras circulan. Cuando los ciclistas no estén en movimiento la distancia mínima debe ser de 1,5 metros.
- Quienes se movilicen deben justificar su salida para las actividades autorizadas de acuerdo a las disposiciones del COE Nacional.
- Priorizar el uso de sistemas públicos de bicicleta al personal de salud y seguridad, quienes para hacer uso preferencial de la bicicleta deberán portar el carnet correspondiente.

2. SEMÁFORO AMARILLO:

- La capacidad máxima de pasajeros por unidad será del 50 % de la capacidad total.
- Priorizar rutas de transporte público y aumentar las frecuencias conforme vayan activándose nuevos sectores comerciales y productivos, para evitar aglomeraciones
- Mantener una distancia de ocho metros de un ciclista a otro mientras circulan. Cuando los ciclistas no estén en movimiento la distancia mínima debe ser de 1,5 metros.
- Quienes se movilicen deben justificar su salida para las actividades autorizadas de acuerdo a las disposiciones del COE Nacional.



| | | |
|------|---|-----------------|
| 2020 | GUÍA EMERGENTE DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE FRENTE AL COVID-19 | Versión 1.0 |
| | | Página 15 de 17 |

- Priorizar el uso de sistemas públicos de bicicleta al personal de salud, seguridad, entes de control y demás instituciones de primera línea, quienes para hacer uso preferencial de la bicicleta deberán portar el carnet correspondiente.
- Garantizar que los puntos de entrega de bicicletas públicas cumplan protocolos de bioseguridad y se realicen desinfecciones periódicas antes y después de su uso.
- Tomando en cuenta que es posible que exista una mayor circulación vehicular, se establecerá carriles exclusivos para transporte público en zonas determinadas de alta congestión vehicular.

3. SEMÁFORO VERDE:

- La capacidad máxima de pasajeros por unidad será del 50 % de la capacidad total.
- Priorizar y aumentar rutas de transporte público y frecuencias conforme vayan activándose nuevos sectores comerciales y productivos, para evitar aglomeraciones.
- Mantener una distancia de 5 metros de un ciclista a otro mientras circulan. Cuando los ciclistas no estén en movimiento la distancia mínima debe ser de 1,5 metros.
- Priorizar el uso de sistemas públicos de bicicleta al personal de salud, seguridad, entes de control y demás instituciones de primera línea, quienes para hacer uso preferencial de la bicicleta deberán portar el carnet correspondiente.
- A medida que aumenta la congestión de vehículos privados, se aumentará la designación de carriles exclusivos para transporte público en zonas determinadas de alta congestión vehicular.
- Habilitar carriles especiales para transporte público en los peajes.

Nota: La distancia depende de la velocidad a la que circulan los ciclistas, a mayor velocidad se debe mantener más distancia. La distancia sugerida por semaforización, se la realiza tomando en cuenta la posibilidad de que los ciclistas aumenten la velocidad mientras mayor restricción vehicular exista y por ende circulen menos vehículos en la ciudad.

BENEFICIOS

La implementación de una correcta movilidad sostenible, trae consigo varios beneficios económicos, sociales, ambientales y de salud.

- Beneficios socio – económicos
 - Menor inversión requerida para la construcción de ciclo – infraestructura.
 - Uso de la bicicleta y transporte público reduce la congestión vehicular.
 - El costo operativo del uso de la bicicleta es mejor al del vehículo, no se requiere de combustibles fósiles para la movilización de la misma.
 - Uso más efectivo de los recursos limitados, ahorran costos.
 - El uso de la bicicleta y caminata permite potenciar la productividad de los pequeños negocios, dinamiza la economía de microempresas.



| | | |
|------|---|-----------------|
| 2020 | GUÍA EMERGENTE DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE FRENTE AL COVID-19 | Versión 1.0 |
| | | Página 16 de 17 |

- Beneficios ambientales
 - El transporte en bicicleta y la caminata no contaminan la atmósfera ni produce ruido, aminora la congestión y ahorra energía. Montar en bicicleta ahorra 1.5 Kg. de CO2 emitidos al día a la atmósfera por cada 5 km. Un viaje de ida y vuelta en bicicleta de 6.5 kilómetros, libera el aire que respiramos de 7 kg de contaminantes, según el World Watch Institute.
- Beneficios a la salud
 - Mejoran la calidad de vida
 - El uso de la bicicleta y la caminata, permiten mitigar riesgos de contagio y genera actividades físicas mínimas, mejorando el sistema inmunológico.
 - El uso de la bicicleta y la caminata permite prevenir la adquisición de enfermedades crónicas no transmisibles.
 - La actividad física regular, reduce el estrés, alivia la ansiedad, previene el deterioro cognitivo, aumenta la capacidad cerebral y tiene beneficios significativos en la productividad.
 - Aumentan la seguridad vial y disminuyen el riesgo de accidentes de tránsito y por ende sus graves y letales consecuencias.

AUTORIDADES DE CONTROL INVOLUCRADAS

- Ministerio de Transporte y Obras Públicas
- Gobiernos Autónomos Descentralizados
- Policía Nacional
- Comisión de Tránsito del Ecuador
- Agencia Nacional de Tránsito

DISPOSICIONES ADICIONALES

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados, serán responsables de expedir y ejecutar planes, proyectos y programas de movilidad sostenible, alineados a las directrices emitidas en la presente Guía.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, velarán y coordinarán el cumplimiento del presente documento, a través de sus agentes de control de tránsito, Policía Nacional o cuerpo de vigilancia de la Comisión de Tránsito del Ecuador, de acuerdo al ámbito de competencias de cada una de las entidades., haciendo especial énfasis en el límite de velocidad en zonas urbanas.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, coordinará con BanEcuador, la apertura de líneas de crédito para ensambladores ecuatorianos que requieren créditos emergentes de fácil acceso para la fabricación de bicicletas de bajo costo, pero seguras.

El Banco de Desarrollo del Ecuador B.P., analizará la factibilidad de aperturar créditos emergentes y preferenciales para los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales que presenten sus planes de movilidad sostenible, en virtud del presente documento. Se deberá socializar oportunamente las condiciones, montos y demás requisitos y condiciones para acceder a los créditos señalados.



| | | |
|------|---|-----------------|
| 2020 | GUÍA EMERGENTE DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE FRENTE AL COVID-19 | Versión 1.0 |
| | | Página 17 de 17 |

REFERENCIAS

Con la finalidad de implementar ciclovías temporales o definitivas, parqueaderos para bicicletas en espacios públicos o privados y en general, para motivar la creación de infraestructuras adecuadas que motiven a los peatones y ciclistas a desplazarse seguros a sus lugares de trabajo, a continuación, se enlistan varios manuales, guías y directrices emitidas por organismos internacionales que son de suma utilidad para los Gobiernos locales:

<https://despacio.org/wp-content/uploads/2013/11/Guia-cicloparqueaderos-nov2013.pdf>

https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/4853/publicacionesmovilidad_sosteniblegula_de_ciclo-infraestructura_para_ciudades_colombianas/

<http://ciclociudades.mx/manual-ciclociudades/>

<https://drive.google.com/file/d/10eXprRRvG7AN-edcG0lxmlJvIQ3YYxCG/view>

https://apps.who.int/iris/bitstream/10665/128043/1/9789243505350_spa.pdf?ua=1

