

# Datatón Ciudadano:

percepción de los modos de transporte en Ambato



Implementada por  
**giz**  
GIZ - Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit  
Cooperación alemana con el BID



GAD MUNICIPALIDAD DE AMBATO



**AMBATO**  
-LA GRAN CIUDAD-

# Datátón Ciudadano: percepción de los modos de transporte en Ambato

Los lectores pueden reproducir este documento siempre que se cite la fuente de la siguiente manera:

Grupo FARO y GIZ. (2021). "**Datátón Ciudadano: percepción de los modos de transporte en Ambato**". Quito: Grupo FARO. 52 pp.

© Grupo FARO, Quito, 2021.

Ningún recurso de este documento puede ser utilizado con fines comerciales. Las ideas expuestas en este documento representan el punto de vista de los autores y no constituyen necesariamente la posición institucional de Grupo FARO ni GIZ en el tema analizado.

Una de nuestras preocupaciones es el uso de un lenguaje que no discrimine ni marque diferencias entre hombres y mujeres. Sin embargo, su aplicación en español plantea soluciones muy distintas, sobre la que los lingüistas aún no han conseguido acuerdo. En tal sentido, para no sobrecargar el texto, se ha optado por utilizar el masculino genérico, entendiendo que todas las menciones en tal género representan siempre a hombres y mujeres.

Este documento fue elaborado por Grupo FARO, con el apoyo de la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH por encargo del Ministerio de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ) del Gobierno Federal de Alemania en el marco del Programa "Ciudades Intermedias Sostenibles".

## **Agradecimientos:**

Agradecemos a la Universidad Tecnológica Indoamérica - Sede Ambato, por la participación activa de la comunidad de estudiantes y docentes en los diferentes ejercicios de recolección de datos.

A la Ilustre Municipalidad de Ambato, por la participación activa y convocatoria de las diferentes actividades realizadas para el Datátón Ciudadano 2021 en la ciudad de Ambato.

## Laboratorio Urbano Sostenible

Grupo FARO, en el marco del Programa de Ciudades Intermedias Sostenibles de la Cooperación Técnica Alemana GIZ Ecuador, implementa el Laboratorio Urbano de movilidad sostenible y uso eficiente de la energía en la ciudad de Ambato para fomentar el desarrollo urbano sostenible según la Agenda 2030, la Nueva Agenda Urbana y el Acuerdo de París.

Este Laboratorio Urbano, se concibe como un espacio de investigación colaborativa entre todos los actores de la sociedad, con la finalidad de generar insumos para la construcción de políticas integrales de movilidad urbana sostenible. A través de espacios de articulación se impulsan acciones innovadoras para que la ciudadanía pueda contribuir a la construcción de un concepto de movilidad sostenible y fortalecer el proceso de toma de decisiones.

Este documento presenta los resultados del Datatón Ciudadano realizado en Ambato. Esta actividad impulsó un rol más activo de la ciudadanía en la generación de datos y fuentes alternativas de medición sobre la movilidad que puedan trascender a planes y proyectos que respondan a las necesidades de los habitantes de la ciudad de Ambato.

### **Diseño metodológico análisis de los datos y redacción:**

Carlos Campoverde - Consultor  
Elisa Puga Cevallos - Consultora

### **Implementación de estrategia de comunicación:**

Emprendec

### **Edición y corrección de estilo:**

Cristhian Parrado (Grupo FARO)  
Jimena La Rota (Grupo FARO)

### **Supervisión Editorial:**

Andrea Zumárraga (Grupo FARO)  
Evelyn Jaramillo (Grupo FARO)

### **Diseño de portada y diagramación:**

Aquattro

### **ISBN:**

978-9942-956-64-4

Quito, Febrero de 2021



Implementada por



### **Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GIZ**

- GmbH Christiane Danne - Directora Residente - GIZ Dorothea Kallenberger- Coordinadora del Programa Ciudades Intermedias Sostenibles - GIZ Whymper N28-39 y Orellana Quito - Ecuador giz-ecuador@giz.de / www.giz.de



### **Grupo FARO**

Ana Patricia Muñoz - Directora Ejecutiva Diego de Almagro y Pedro Ponce Carrasco Edificio Almagro Plaza, piso 9, oficina 912 Quito- Ecuador info@grupofaro.org / www.grupofaro.org

Este documento de trabajo ha sido realizado en el marco de cooperación técnica de la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, por encargo del Ministerio de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ) del Gobierno Federal de Alemania, desde el Programa Ciudades Intermedias Sostenibles. Las ideas, opiniones y datos contenidos en este documento son de exclusiva responsabilidad de los autores, y no representan una posición institucional de GIZ o BMZ.

# TABLA DE CONTENIDOS

<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	7
<b>2. METODOLOGÍA</b>	8
<b>3. RESULTADOS</b>	12
<b>3.1. Datos demográficos</b>	14
<b>3.2. Hábitos de movilidad antes de la emergencia sanitaria por COVID-19</b>	19
<b>3.3. Percepciones, opiniones y experiencias desde un enfoque de género</b>	26
<b>3.4. Satisfacción con la movilidad urbana en Ambato</b>	33
<b>3.5. Valoración social</b>	43
<b>4. REFLEXIONES FINALES</b>	48
<b>5. RECOMENDACIONES</b>	50
<b>6. BIBLIOGRAFÍA</b>	51

## TABLA DE GRÁFICOS E ILUSTRACIONES

### GRÁFICOS

<b>Gráfico 1:</b> Género de los encuestados	15
<b>Gráfico 2:</b> Lugar de residencia de los encuestados	15
<b>Gráfico 3:</b> Frecuencia y razones de visita a Ambato por parte de población no residente	16
<b>Gráfico 4:</b> Parroquia de residencia de encuestados de la zona urbana	16
<b>Gráfico 5:</b> Parroquia de residencia de los encuestados/as de la zona rural	17
<b>Gráfico 6:</b> Formación académica de los encuestados/as	17
<b>Gráfico 7:</b> Situación laboral de los encuestados/as	18
<b>Gráfico 8:</b> Ingreso económico familiar	18
<b>Gráfico 9:</b> Actividad que demandaba mayor tiempo de movilización al día ANTES de la emergencia sanitaria	19
<b>Gráfico 10:</b> Actividad que demandaba mayor tiempo de movilización al día ANTES de la emergencia sanitaria según género	20
<b>Gráfico 11:</b> Actividad que demandaba mayor tiempo de movilización al día por localidad	20
<b>Gráfico 12:</b> Medio de Transporte utilizado en la actividad que demandaba mayor tiempo de movilización al día	21
<b>Gráfico 13:</b> Medio de Transporte utilizado en la actividad que demandaba mayor tiempo de movilización al día por género	21
<b>Gráfico 14:</b> Medio de transporte utilizado en la actividad que demandaba mayor tiempo de movilización al día por localidad.	22
<b>Gráfico 15:</b> Preferencia de uso del modo de transporte	23

<b>Gráfico 16:</b>	Compañía en el viaje	23
<b>Gráfico 17:</b>	Compañía en el viaje por género	24
<b>Gráfico 18:</b>	Paradas intermedias	25
<b>Gráfico 19:</b>	Paradas intermedias por género	25
<b>Gráfico 20:</b>	Actividades rechazadas por dificultad para ir o regresar (costo, distancia, disponibilidad de medios de transporte, seguridad)	26
<b>Gráfico 21:</b>	Actividades rechazadas por dificultad para ir o regresar (costo, distancia, disponibilidad de medios de transporte, seguridad) por género	27
<b>Gráfico 22:</b>	Situaciones de inseguridad	28
<b>Gráfico 23:</b>	Situaciones de inseguridad según género	28
<b>Gráfico 24:</b>	Personas que han atravesado situaciones incómodas al movilizarse	29
<b>Gráfico 25:</b>	Personas que han atravesado situaciones incómodas al movilizarse según género	29
<b>Gráfico 26:</b>	Tipos de situaciones incómodas	30
<b>Gráfico 27:</b>	Situaciones incómodas por género	30
<b>Gráfico 28:</b>	Porcentaje de personas que han sufrido robos al movilizarse	31
<b>Gráfico 29:</b>	Personas que han sufrido robos al movilizarse según género	31
<b>Gráfico 30:</b>	Situaciones de robo al movilizarse según lugar	32
<b>Gráfico 31:</b>	Situaciones de robo al movilizarse según lugar y género	32
<b>Gráfico 32:</b>	Situación de la Movilidad en Ambato	33
<b>Gráfico 33:</b>	Calificación del servicio de transporte público (buses)	34
<b>Gráfico 34:</b>	Calificación del servicio de transporte público (buses) por género	34
<b>Gráfico 35:</b>	Calificación del servicio de transporte público (buses) por localidad	35
<b>Gráfico 36:</b>	Calificación del servicio de transporte público (buses) por ingreso económico	35
<b>Gráfico 37:</b>	Principales problemas del transporte público	36
<b>Gráfico 38:</b>	Calificación de la experiencia del peatón	38
<b>Gráfico 39:</b>	Calificación de la experiencia del peatón según género	38
<b>Gráfico 40:</b>	Calificación de la experiencia del peatón según ingreso	39
<b>Gráfico 41:</b>	Principales problemas al caminar en Ambato	39
<b>Gráfico 42:</b>	Calificación del servicio de taxis tradicionales (amarillos)	41
<b>Gráfico 43:</b>	Calificación del servicio de taxis tradicionales (amarillos) por género	41
<b>Gráfico 44:</b>	Calificación del servicio de taxis tradicionales por ingreso económico	42
<b>Gráfico 45:</b>	Principales problemas al usar el taxi	42
<b>Gráfico 46:</b>	Opiniones sobre situaciones de la movilidad en Ambato	44
<b>Gráfico 47:</b>	Valoración de situaciones problemáticas	45
<b>Gráfico 48:</b>	Valoración de situaciones problemáticas relacionadas con transporte público	46
<b>Gráfico 49:</b>	Evaluación de prioridades respecto a medidas que deberían implementarse	47

## TABLAS

<b>Tabla 1:</b>	Datos comparativos del diseño muestral y el levantamiento realizado	13
<b>Tabla 2:</b>	Principales problemas del transporte público según categorías desagregadas	37
<b>Tabla 3:</b>	Principales problemas de los peatones según categorías desagregadas	40
<b>Tabla 4:</b>	Principales problemas del uso del taxi según categorías desagregadas	43

## ILUSTRACIONES

<b>Ilustración 1:</b>	La dimensión subjetiva en la movilidad	9
<b>Ilustración 2:</b>	La encuesta de percepciones en el proceso de incidencia	9



# 1. INTRODUCCIÓN

El Laboratorio Urbano de Movilidad Sostenible y uso Eficiente de la Energía, se viene desarrollando en la ciudad de Ambato desde el 2018, implementado por Grupo FARO y el Programa Ciudades Intermedias Sostenibles de la Cooperación Técnica Alemana (GIZ Ecuador), por encargo del Ministerio de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ) del Gobierno Federal de Alemania.

Uno de los ejes del trabajo del Laboratorio Urbano se concentra en fomentar el uso de tecnologías y el involucramiento de la ciudadanía en la generación de datos relevantes para la gestión urbana. Para aportar a este eje de trabajo en conjunto con la Municipalidad de Ambato y las contrapartes locales del Laboratorio Urbano Sostenible de Ambato, como la Universidad tecnológica Indoamerica y fundación NEO, lideraron una iniciativa de recolección de datos ciudadanos para medir la percepción ciudadana con respecto a la movilidad sostenible; datos que en lo posterior permitan crear iniciativas/programas o políticas públicas para mejorar la calidad de vida de los habitantes.

Esta iniciativa se implementó bajo la modalidad de un Datatón Ciudadano, una metodología pensada para activar a la ciudadanía a que forme parte de procesos de levantamiento de datos. La presente edición tuvo como fin explorar aspectos subjetivos que influyen en la elección de los modos de transporte, así como conocer las experiencias, percepciones, valoraciones y opiniones de los ciudadanos al movilizarse en la ciudad.

La actividad se desarrolló en Ambato durante el mes de septiembre de 2020, consistió en una maratón de dos semanas para recoger, a través del uso de la tecnología, la mayor cantidad de datos con respecto a la movilidad sostenible de la ciudad. Para la recolección se estructuraron cuestionarios en línea que establecieron estratos por tipo de área y por género para garantizar una mayor representatividad de estos segmentos.

En el presente documento presentamos los datos de este proceso que sin duda son un aporte innovador y necesario para repensar la movilidad en Ambato y diseñar un sistema de transporte que se adapte a las necesidades y percepciones de la gente.



## 2. METODOLOGÍA

Detrás de la decisión de usar determinado medio de transporte existen varios factores que influyen en el comportamiento de la gente. Por ello, identificarlos y entenderlos es fundamental para direccionar las políticas y diseñar estrategias que promuevan el uso de medios de transporte sostenibles para la mejora de los sistemas de movilidad.

Con el fin de explorar aquellos aspectos subjetivos que influyen en la elección de los modos de transporte; así como conocer las experiencias de los ciudadanos al movilizarse en la ciudad, sus percepciones, valoraciones y opiniones, se planteó realizar un levantamiento de datos resaltando la participación de la ciudadanía.

El levantamiento de información se realizó a partir de tres fases: desarrollo del formulario, una prueba piloto del formulario y una campaña de difusión para convocar a la ciudadanía a participar en el Datatón Ciudadano.



### FASE 1: Estructura del formulario

Las encuestas tradicionales de movilidad contemplan aspectos relacionadas con los patrones de desplazamientos de las personas, como la partición modal, el número de viajes, el origen y destino, la duración de los trayectos, los motivos de viaje, los horarios de mayor demanda, el número de etapas del viaje, los costos, entre otros (Gutiérrez, 2018). Este tipo de encuestas se aplican a nivel de hogar, cada cierto número de años, con un costo generalmente significativo y un tiempo de aplicación y análisis de datos extenso (Gutiérrez, 2018). Sin embargo, hay otros aspectos que determinan la calidad de la experiencia al moverse en la ciudad, y que influyen en la elección de los modos de transporte y la deseabilidad social sobre los mismos. Estas dimensiones generalmente se trabajan desde metodologías cualitativas como las etnografías, las entrevistas, las historias de viaje (Gutiérrez, 2018) y en pocas ocasiones son incorporadas en instrumentos de recolección de información cuantitativos.

El esfuerzo de esta encuesta ha sido justamente cuantificar estos elementos con el fin de tener una visión global que visibilice aquellos aspectos más problemáticos, experiencias negativas al desplazarse, y aquellas medidas de solución que cuentan con mayor nivel de aceptación.

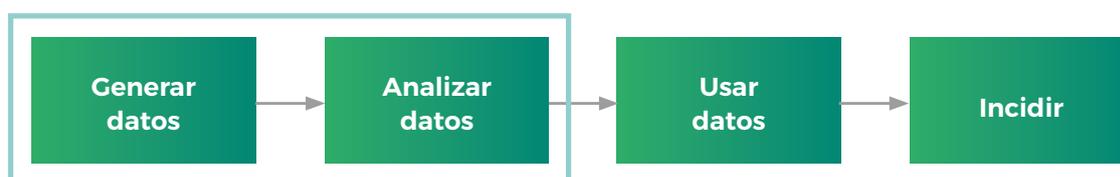
### Ilustración 1: La dimensión subjetiva en la movilidad.



Fuente: los autores.

Estas dimensiones subjetivas generalmente no son tomadas en cuenta en el momento de planificar y diseñar los sistemas de movilidad en gran parte porque no existen datos que las visibilicen, y por otro lado porque no se reconoce la importancia de estos factores a la hora de elegir el modo de transporte. En este sentido, esta encuesta busca visibilizar las experiencias y opiniones de la gente generando insumos técnicos que permitan incorporarlas al momento de gestionar la movilidad urbana. En pocas palabras, no se puede tomar decisiones sobre algo que no se conoce. Por ello, esta encuesta será de utilidad para incluir estos aspectos en el nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad<sup>1</sup>, y en cualquier otro instrumento de planificación y proceso de toma de decisiones. Justamente, lo que busca es generar datos y analizarlos, promoviendo el empoderamiento ciudadano, para posteriormente usarlos e incidir. Por ello, en una adaptación de una frase famosa, se puede afirmar: “dime qué información tienes, te diré qué es lo que te importa”.

### Ilustración 2: La encuesta de percepciones en el proceso de incidencia.



Fuente: elaboración propia.

<sup>1</sup> Es una planificación urbana integral, que abarca todas las aristas de la movilidad y con enfoque hacia el desarrollo equilibrado e integrado de otros medios de transporte.

Sobre la base de estas consideraciones, la encuesta se estructuraba de la siguiente manera:

1. Hábitos de movilidad antes de la emergencia sanitaria.
2. Percepciones, opiniones, y experiencias.
3. Satisfacción con la movilidad urbana en Ambato (desde la experiencia en el transporte público, taxi y como peatón).
4. Valoración social.
5. Datos informativos.

A través de la herramienta digital KoBo Toolbox<sup>2</sup> se formularon 29 preguntas entre las que constan interrogantes de opción múltiple, calificación por escalas y también preguntas abiertas que permitieron recoger datos más enriquecedores respecto a la opinión de la gente.

Para transversalizar el enfoque de derechos humanos se incorporaron preguntas para evaluar aspectos específicos como la experiencia al moverse en la ciudad, las actividades de cuidado, el origen y motivo de desplazamiento, entre otros. Por otra parte, en las preguntas relacionadas con la identificación de los principales problemas, se plantearon preguntas abiertas donde la gente debía escribir dos problemas que consideran que son los más importantes.

Es necesario tomar en cuenta que muchas de las preguntas fueron diseñadas en referencia a los hábitos de movilidad previos a la pandemia. Esta decisión se justifica en tanto las restricciones de movilidad vigentes han cambiado la cantidad y tipo de desplazamientos de los habitantes. El aumento de actividades como el teletrabajo, la educación virtual, y las compras a domicilio, han reducido las salidas de la gente de sus viviendas, por lo que era necesario explorar la situación tomando como referencia aquellos desplazamientos que eran habituales, y aquellas experiencias previas que definen la percepción actual de la gente.

## **FASE 2:** **Prueba piloto**

Para contar con una encuesta de calidad se prepararon varios borradores de la misma y a través de una prueba piloto se revisó y validó con varios actores:

### **Validación con expertos**

Se solicitó de manera voluntaria el apoyo de expertos para la revisión del formulario y sus comentarios sobre la metodología. La meta fue contar con la validación de al menos un experto local del municipio, para lo cual se solicitó la colaboración de Grupo FARO para el acercamiento respectivo. De igual manera, se contó con los comentarios de expertos externos con conocimientos en movilidad.

---

<sup>2</sup> Plataforma de código abierto que funciona en modo online y offline que permite diseñar formularios y recolectar de manera eficiente información de interés.

## Validación con actores locales y capacitación

Se diseñó la metodología para los talleres con actores locales considerando dos fases. La primera de ellas respecto al contenido del formulario para recibir retroalimentación, y la segunda con un proceso de capacitación teórico-práctico sobre la aplicación del instrumento y la metodología.

En ese sentido, se desarrollaron los talleres de socialización y validación del Datatón Ciudadano a miembros de Grupo FARO, Emprendec, Docentes UTI, estudiantes de la UTI, y grupos de la sociedad civil inscritos en el Datatón (Los Bandoleros, Vinc6, Vin5, MJK, Meraki, Equipo Omega, Red Urbana, S.A. Teams, Archgreen; Datateando, ASOBEL).

Al presentar la encuesta, se puntualizó sobre el proceso de construcción de la misma, en que problemáticas se basaron, qué datos en específico se buscan recolectar, su objetivo, el proceso de llenado y verificación de datos.

Por otro lado, se realizó un ejercicio real para llenar la encuesta con el apoyo de uno de los asistentes, y una vez finalizado el ejercicio se procedió a sistematizar la experiencia y ajustar el formulario con base en los resultados. Este formulario final fue revisado por un asesor estadístico para garantizar la lógica y funcionamiento de su estructura. De igual manera, a partir de este ejercicio se determinó las pautas para el Datatón.



## FASE 3: Convocatoria masiva

A partir del mes de septiembre de 2020, se diseñó e implementó la campaña masiva digital para la recolección de datos ciudadanos mediante el uso de TIC's sobre la percepción de la movilidad en Ambato. Para este fin, se desarrolló a nivel participativo, una estrategia de comunicación que incluyó actividades construidas a partir de los aportes de varios actores locales, interesados en proponer soluciones que apunten hacia la transición de la movilidad urbana sostenible en la ciudad.

Se desarrollaron talleres digitales para establecer lineamientos generales sobre el proceso y capacitar a los ciudadanos que participaron de forma individual o en equipos, con el objetivo de recolectar el mayor número de encuestas posibles. Luego de la socialización de los resultados se trabajó en un taller de Design Thinking<sup>3</sup> con la finalidad de que los grupos participantes sepan cómo idear propuestas basadas en las necesidades existentes y centradas en las personas.

Por otro lado, se inició con una gira de medios locales para la socialización y difusión del Datatón, además se realizaron campañas de mailing y en redes sociales previa, durante y después del evento, con la finalidad de conectar a la ciudadanía, aliados y demás seguidores con la secuencia de la campaña.

Se generaron espacios de opinión y debate en torno al tema, se llevaron a cabo los [webinars ciudadanos: mujeres y movilidad; movilidad sostenible, calidad de](#)

<sup>3</sup> Metodología utilizada para analizar un problema y establecer soluciones creativas e innovadoras.

aire y datos, enfocados en ámbitos de sensibilización a la ciudadanía y, se los desarrolló como parte de las actividades de la Semana de la Movilidad Sostenible. Posteriormente se programaron webinars para la presentación de los resultados del Datatón Ciudadano Ambato y el evento de clausura y cierre de la actividad.

Uno de los aspectos claves para el diseño e implementación del Datatón Ciudadano Ambato fue la generación de alianzas estratégicas, tanto en la organización del reto, como para la difusión y apoyo de esta iniciativa. Entre los aliados podemos mencionar a: AIESEC, Fundación CienPiés, Ambato MTB, RED DUS Tungurahua, Red Mundial de Jóvenes Políticos Ambato, Disruptive, Red de Jóvenes contra la Violencia, Fundación NEO, Corpo Ambato, JCI Ambato, Samadhi, Ktaxi, Kbus, Kradac, Aso Bel, Red de Scouts Jóvenes de Tungurahua, Datalat, Mara Kuna y el Gobierno Autónomo Descentralizado de Ambato.

El proceso arrojó resultados positivos en la búsqueda de soluciones óptimas, con una ciudadanía consciente que se proyecta hacia una movilidad sostenible en Ambato.



### 3. RESULTADOS

Respecto a los datos levantados es importante mencionar que esta encuesta auto administrada estuvo disponible en línea durante dos semanas del mes de septiembre para personas mayores de 15 años. Durante este tiempo se sobrepasó el número de encuestas requeridas.

El cálculo del tamaño de la muestra indicaba que se necesitaban 384 encuestas de todo el cantón, con un error muestral del 0,05 y un nivel de confianza de 95%. Se establecieron estratos por tipo de área y por género para garantizar una representatividad equitativa de estos segmentos. Sin embargo, como se puede ver en la tabla que se presenta a continuación, no siempre fue factible cumplir estas cuotas por el tema de acceso a los informantes.

Se consideró levantar al menos un 10% adicional para cumplir el tamaño de la muestra establecida y evitar perder información al depurar la base de datos, sin embargo, como se mencionó previamente, el número de respuestas fue mayor de lo esperado. En total se recabaron 1041 encuestas, de las cuales 939 fueron válidas. En el proceso de depuración de la base se revisó la consistencia de las respuestas, la no duplicidad de datos en la pregunta de control, los datos incompletos, entre otros elementos.

**Tabla 1:** Datos comparativos del diseño muestral y el levantamiento realizado.

Diseño del muestreo probabilístico estratificado cantonal		Encuestas levantadas
Tamaño de la muestra	384	1041 levantadas 939 válidas
Estrato área urbana	Ideal 208 (54%)	606 (65%)
Estrato área rural	Ideal 176 (46%)	208 (22%)
No reside en Ambato	-	125 (13%)
Estrato femenino	198 (52%)	483 (51,44%)
Estrato masculino	186 (48%)	451 (48,03%)

Diseño del muestreo probabilístico estratificado cantonal	Encuestas levantadas	
Otro / prefiero no decirlo	-	5 (0,53%)
Estrato femenino urbano	Ideal 107 (28%)	321 (34,2%)
Estrato femenino rural	Ideal 91 (24%)	94 (10%)
Estrato femenino no reside	-	68 (7,2%)
Estrato masculino urbano	Ideal 101 (26%)	281 (29,9%)
Estrato masculino rural	Ideal 85 (22%)	113 (12%)
Estrato masculino no reside	-	57 (6%)
Estrato otro género urbano	-	4 (0,4%)
Estrato otro género rural	-	1 (0,01%)
Estrato otro género no reside	-	-

Fuente: elaboración propia.

Es importante mencionar que se cumplió el número de encuestas según zona geográfica (urbano-rural) y género, acorde a lo establecido en el tamaño de la muestra, pero como se sobrepasó el número total, se recolectó un porcentaje mucho mayor de encuestas urbanas que rurales. En este caso, los datos sí pueden analizarse a nivel de zona geográfica ya que se cumplió el tamaño de la muestra. También se recabaron datos de población flotante; es decir de personas que no viven en Ambato pero que se desplazan a esta ciudad por temas laborales, de estudio, u otros. Por otra parte, es importante mencionar que un poco más de 500 personas dejaron sus correos electrónicos para recibir información sobre los resultados de la encuesta.

A continuación, se presentan los datos de la encuesta "Movilidad en Ambato: Experiencias y percepciones desde los ciudadanos", realizada con un levantamiento digital en el mes de septiembre de 2020.

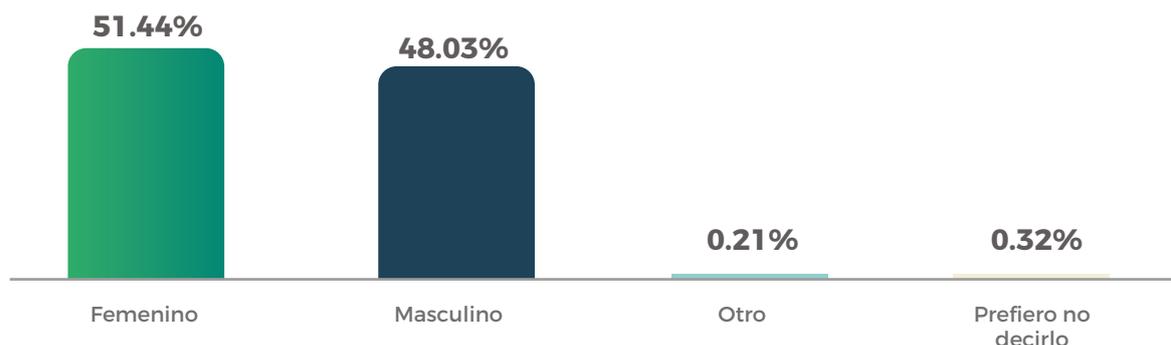


## 3.1. Datos demográficos

Un dato que llama la atención respecto a los resultados de la encuesta, es la predominancia de datos que corresponden a población joven, menor de 30 años que representa más de la mitad de los encuestados. Esto tiene que ver con los que se llama un sesgo natural debido a dos factores. El primero de ellos relacionado con un levantamiento realizado de manera exclusiva a través de canales digitales, y el segundo vinculado al hecho de que los encuestadores fueron estudiantes universitarios. El levantamiento digital es excluyente de varios segmentos de la población que no tienen acceso o conocimiento a estos medios ya sea por condición de edad, situación socioeconómica, analfabetismo digital, o poca frecuencia de uso. Ello significa que es difícil o imposible acceder a estos grupos poblacionales. Por otro lado, al realizarse un levantamiento con estudiantes universitarios sin posibilidad de realizar trabajo de campo, implicó que la probabilidad de conseguir respuestas se ajuste a su círculo y redes de contactos cercanos que generalmente corresponde a gente de un rango de edad similar.

El 51,44% de los encuestados corresponde al género femenino, mientras que el 48,03% al masculino. Las personas que prefieren no contestar o que contestan otro, abarcan el 0,53%. En los gráficos y cruces de variables que se presentan a continuación, no se incluirá los resultados desagregados para la población que prefiere no decir su género o que eligieron la opción otro, por ser un porcentaje pequeño que no es representativo.

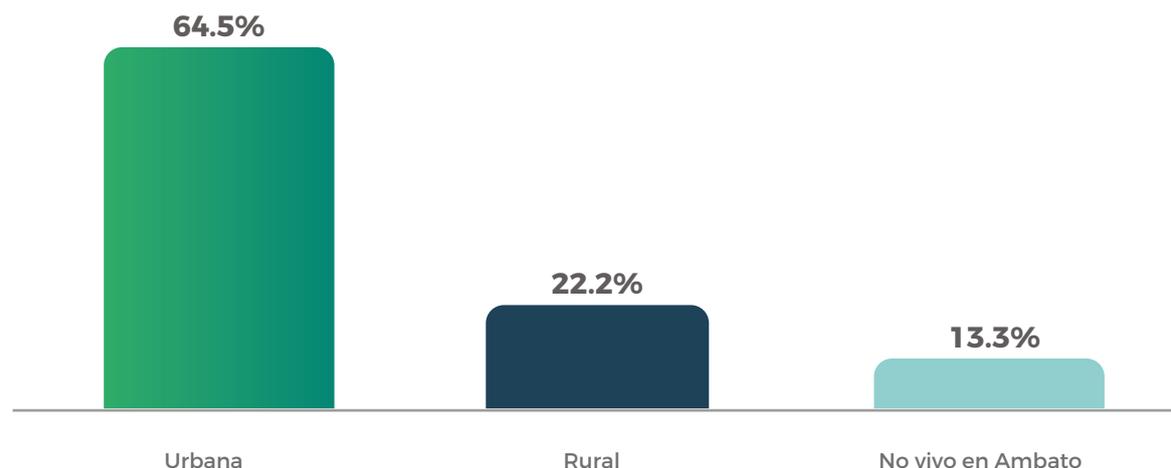
**Gráfico 1:** Género de los encuestados.



**Fuente:** elaboración propia.

En cuanto a los datos de personas con discapacidad, el 97% declara no tener esta condición, un 2% declara tener discapacidad física, y el 1% sensorial. De las 939 encuestas válidas, el 64,5% corresponde a población de zonas urbanas, el 22,2% de áreas rurales, y el 13,3% no reside en Ambato.

**Gráfico 2:** Lugar de residencia de los encuestados.

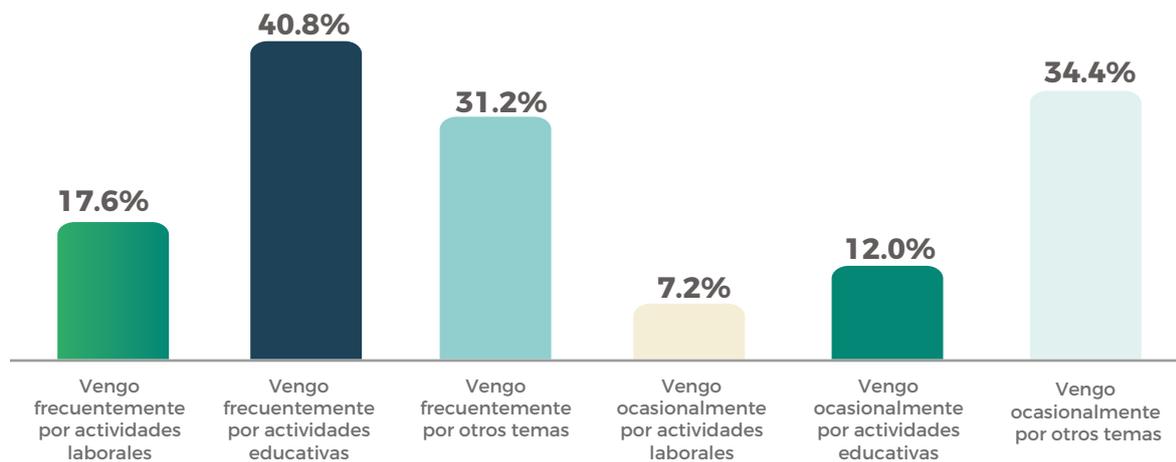


**Fuente:** elaboración propia.

Respecto a los no residentes de la ciudad (población flotante), los visitantes vienen a Ambato por uno o por más de un motivo. Es así que el 40,8% viene a la ciudad

frecuentemente por actividades educativas<sup>4</sup>, el 17,6% por actividades laborales y el 31,2% vienen frecuentemente por otros temas. Mientras que el 34,4% viene ocasionalmente por otros temas, el 12% ocasionalmente por actividades educativas, y el 7,2% visita la ciudad ocasionalmente por actividades laborales.

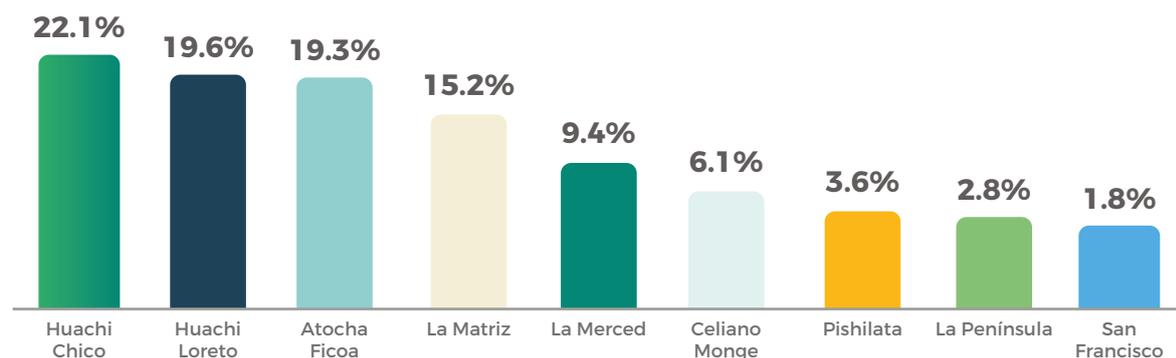
**Gráfico 3:** Frecuencia y razones de visita a Ambato por parte de población no residente.



**Fuente:** elaboración propia.

Con relación a la parroquia de residencia de los encuestados según zona, a continuación, se presentan los gráficos al respecto:

**Gráfico 4:** Parroquia de residencia de encuestados de la zona urbana.

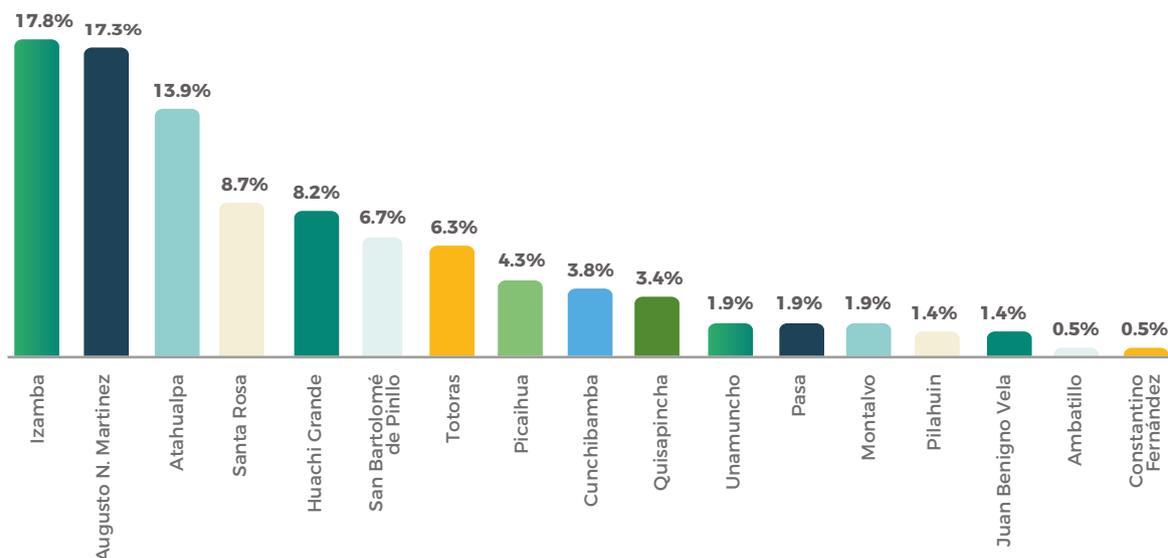


**Fuente:** elaboración propia.

Con relación a los encuestados originarios de parroquias rurales, las parroquias de procedencia son:

4 Considerar que este aspecto está relacionado con el sesgo digital explicado previamente.

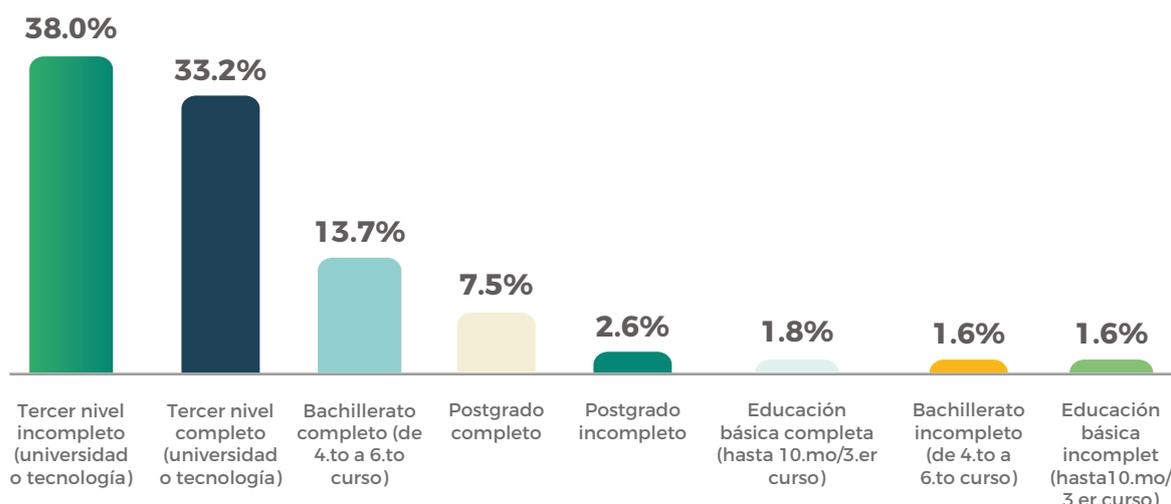
**Gráfico 5:** Parroquia de residencia de los encuestados/as de la zona rural.



Fuente: elaboración propia.

Respecto a la edad de los participantes, el 36% de los encuestados se ubica en el rango de 21-25 años<sup>5</sup>, seguido del 15% que tiene entre 26-30 años, el 14% de 16-20 años, el 8% de 31-35 años, y con el 6% los rangos de 36-40 años, de 41-45 años, y 46-50 años. En relación a la formación académica de los encuestados, a continuación, se presenta un cuadro explicativo:

**Gráfico 6:** Formación académica de los encuestados/as.

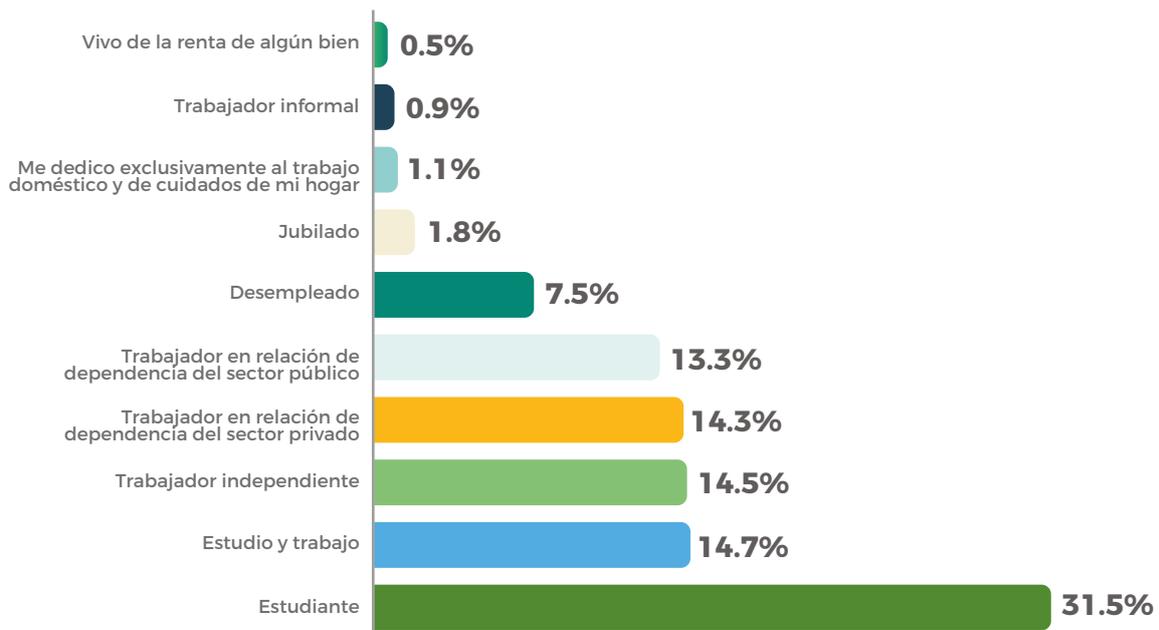


Fuente: elaboración propia.

5 Considerar las aclaraciones metodológicas respecto al sesgo natural por el levantamiento digital.

Respecto a la situación laboral de los entrevistados, los datos concuerdan con el perfil etario de los participantes, predominando la actividad estudiantil. En porcentajes similares se distribuyen las personas que estudian y trabajan, y las que trabajan independientemente o en relación de dependencia, como se muestra en la imagen que se presenta a continuación:

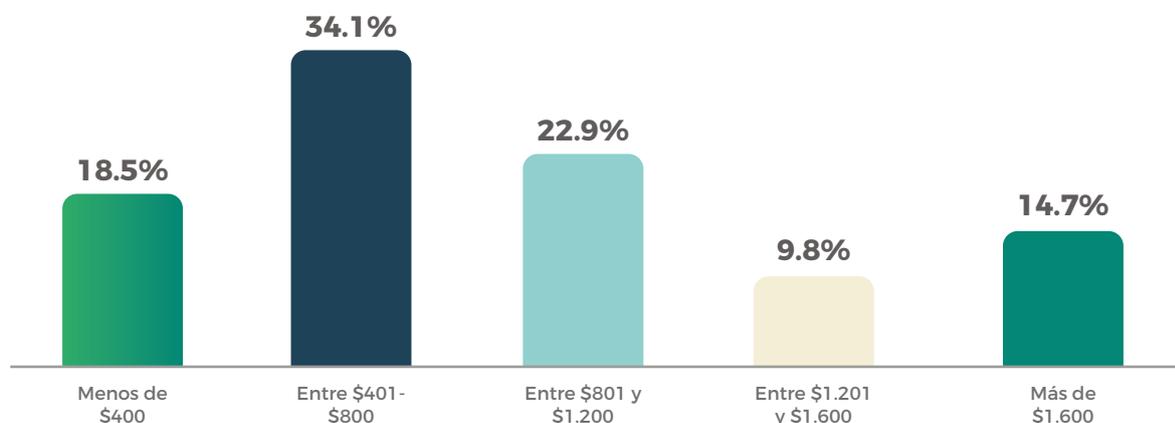
**Gráfico 7:** Situación laboral de los encuestados/as.



**Fuente:** elaboración propia.

Con relación al ingreso mensual familiar de los encuestados, los participantes se distribuyen de la siguiente manera:

**Gráfico 8:** Ingreso económico familiar.



**Fuente:** elaboración propia.



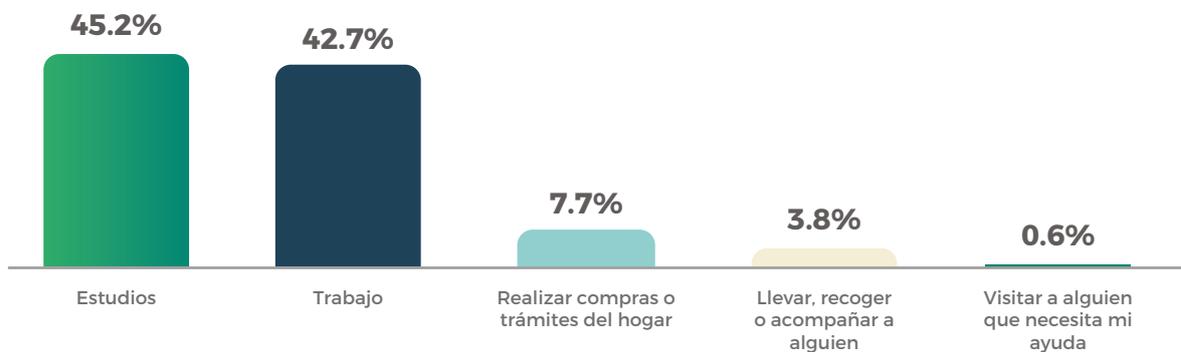
## 3.2. Hábitos de movilidad antes de la emergencia sanitaria por COVID-19

Esta sección se enfoca en identificar de manera general los comportamientos y hábitos de movilidad que responden a aquellas actividades recurrentes que realiza una persona en su cotidianidad. Se han incluido algunas preguntas que pueden dar cuenta de la movilidad de cuidados, generalmente poco considerada en los estudios tradicionales.

### Actividad del día que demandaba mayor tiempo de movilización antes de la emergencia sanitaria

En relación al tipo de actividad que demandaba mayor desplazamiento por parte de los ciudadanos, se ha identificado que la mayor parte se concentran en actividades laborales y de estudios con el 87,9% de los casos. Otras actividades relacionadas con el cuidado del hogar y de terceras personas abarcan el 12,1% de los viajes. Ello no excluye que las actividades productivas como el trabajo y el estudio, se combinen con tareas de cuidado.

**Gráfico 9:** Actividad que demandaba mayor tiempo de movilización al día ANTES de la emergencia sanitaria.

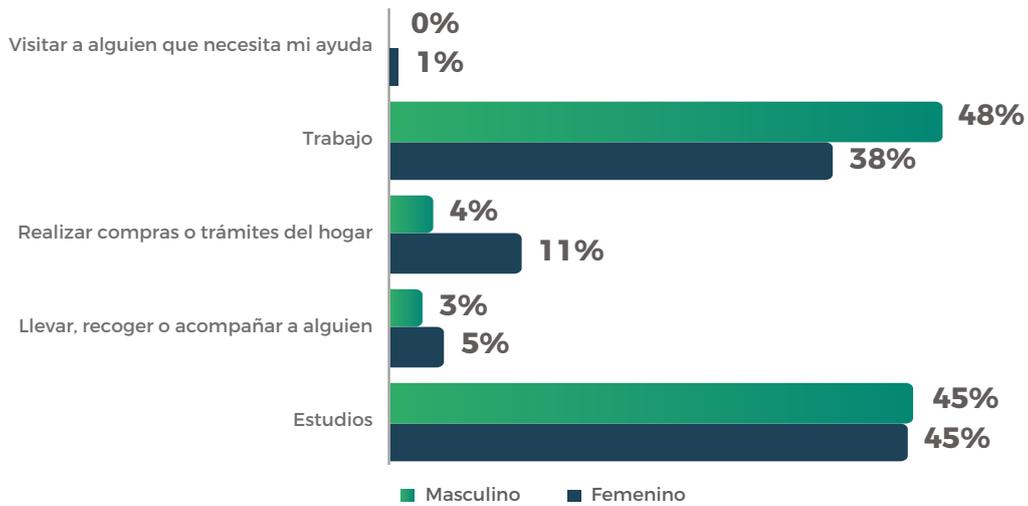


**Fuente:** elaboración propia.

Si se analiza el tipo de actividad que requiere mayor desplazamiento por género, se evidencia una mayor concentración de viajes en actividades de cuidado a cargo del género femenino. En el caso de las compras o trámites del hogar, la cantidad de mujeres que realizan esta actividad casi triplica a la de hombres. Mientras que en el caso de llevar, recoger o acompañar a alguien, la relación es más pareja. Si se comparan los datos referente al desplazamiento por actividades laborales, el género masculino registra más viajes de este tipo con el 48% versus el 38% de las mujeres. Sin embargo, en el caso de desplazamientos por estudios, se evidencia igualdad.

Se identifica una clara concentración del uso de transporte para estudios y trabajo. De hecho, estadísticamente no puede marcarse una preferencia mayoritaria entre ambas variables. Entre ambas actividades se concentra cerca del 50% de respuesta. Mientras que muy por debajo están actividades como "realizar compras o trámites del hogar" y "llevar o recoger a alguien".

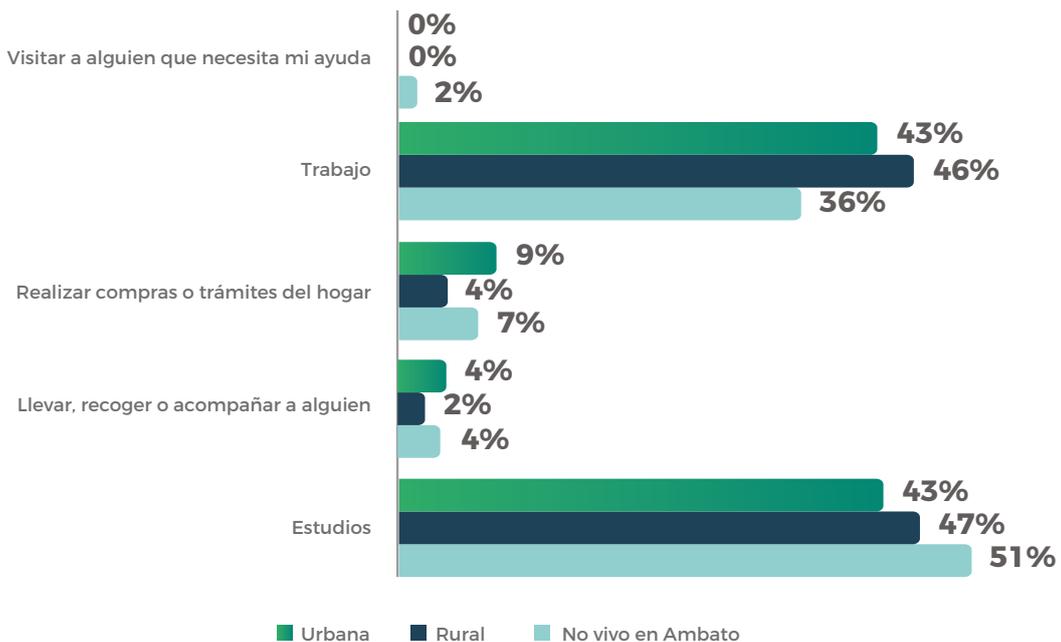
**Gráfico 10:** Actividad que demandaba mayor tiempo de movilización al día ANTES de la emergencia sanitaria según género.



Fuente: elaboración propia.

De acuerdo con la formulación de la pregunta, en la zona urbana el trabajo y los estudios demandan la misma cantidad de tiempo, algo similar a lo que sucede en la zona rural. Para el caso de las personas que no residen en la ciudad, el tiempo dedicado a trasladarse por fines de estudios es mayor que el tiempo de desplazamientos por temas laborales. En cuanto a las actividades de cuidado, en la zona urbana se menciona dedicar más tiempo.

**Gráfico 11:** Actividad que demandaba mayor tiempo de movilización al día por localidad.

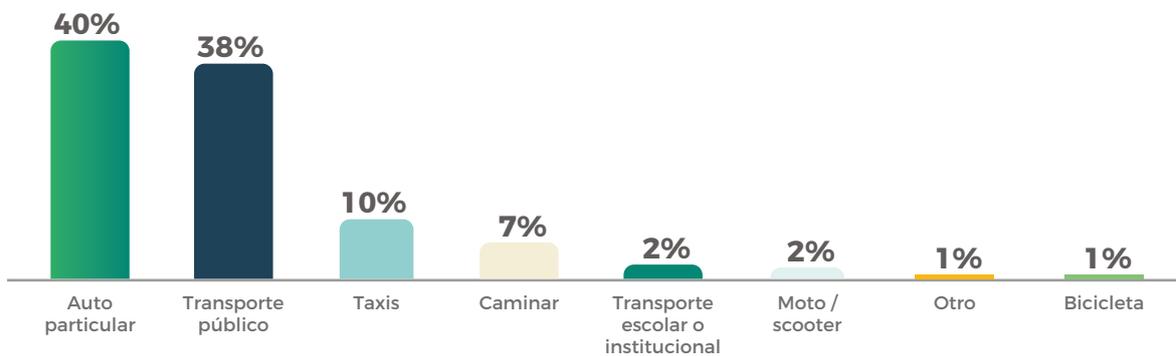


Fuente: elaboración propia.

## Medio de transporte usado con mayor frecuencia para la actividad que demandaba más tiempo antes de la emergencia sanitaria

En general los medios de transporte motorizados son mayormente utilizados a comparación de los no motorizados como por ejemplo el caminar o ir en bicicleta. Dentro de los vehículos motorizados, el auto particular es el que más se utiliza, aunque muy parecido al transporte público. Entre ambos medios de transporte se ocupa el 78% de las respuestas. Se mantiene la tendencia identificada en el Plan de Movilidad de 2013. Llama la atención que los taxis tengan más acogida que la caminata.

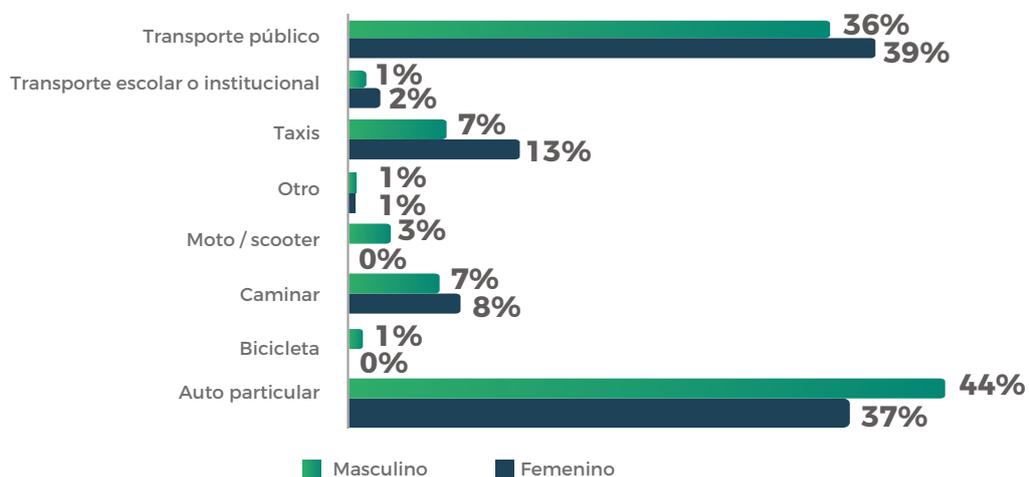
**Gráfico 12:** Medio de Transporte utilizado en la actividad que demandaba mayor tiempo de movilización al día.



Fuente: elaboración propia.

Si se analiza el medio de transporte según género, se evidencia un mayor porcentaje de uso del vehículo privado por parte del género masculino, y mayor uso del transporte público por parte de las mujeres. Estas tendencias son consistentes con lo que se establece en la literatura y casos internacionales. Lo mismo sucede con el taxi y la caminata, mientras que la bicicleta, aunque con poco uso, se concentra en el uso por parte de hombres.

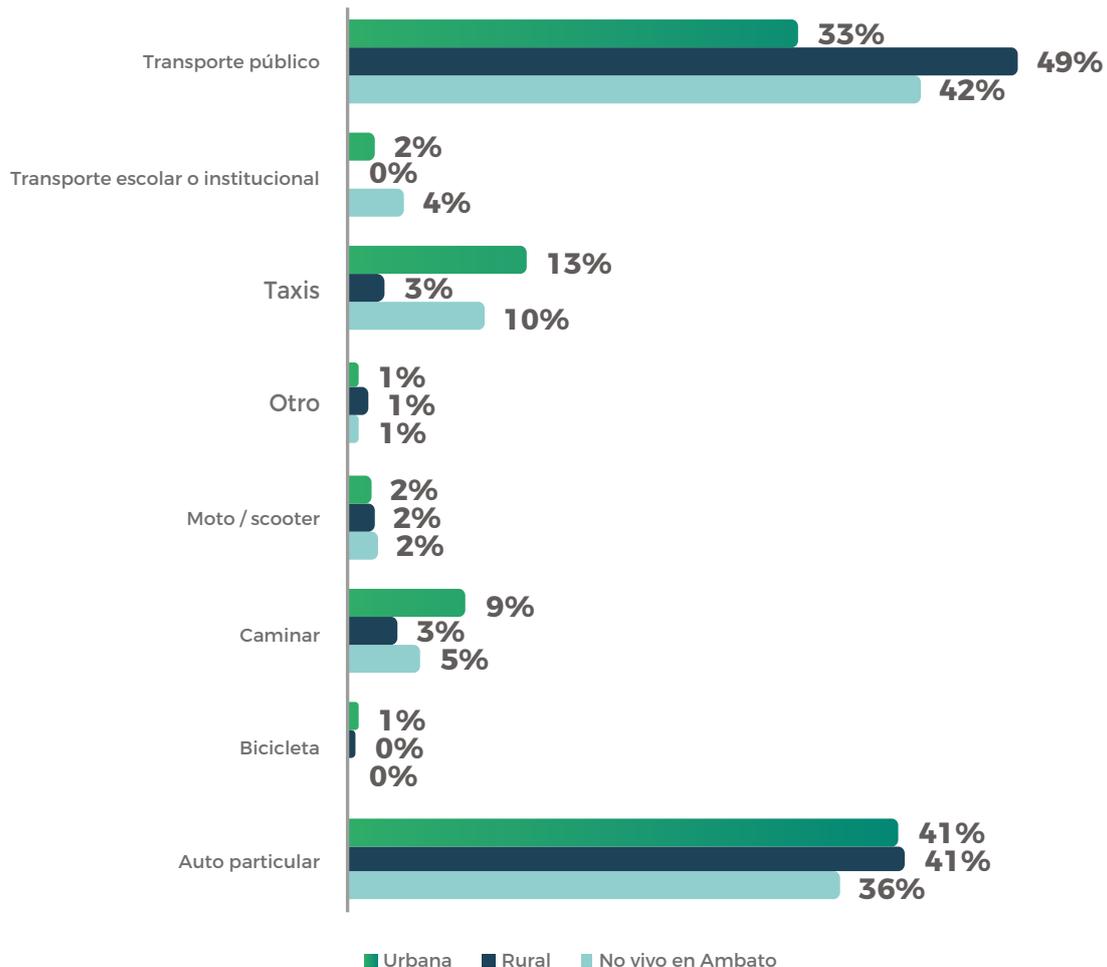
**Gráfico 13:** Medio de Transporte utilizado en la actividad que demandaba mayor tiempo de movilización al día por género.



Fuente: elaboración propia.

Respecto al tipo de transporte utilizado según localidad, se evidencia mayor uso de transporte público en zonas rurales y por parte de quienes no residen en la ciudad. Mientras que el porcentaje de uso del auto privado es bastante similar entre las tres áreas geográficas. En la zona urbana se registra mayor caminata y uso de taxi. Mientras que el uso de transporte escolar o institucional es mayor para gente que no reside en Ambato.

**Gráfico 14:** Medio de transporte utilizado en la actividad que demandaba mayor tiempo de movilización al día por localidad.

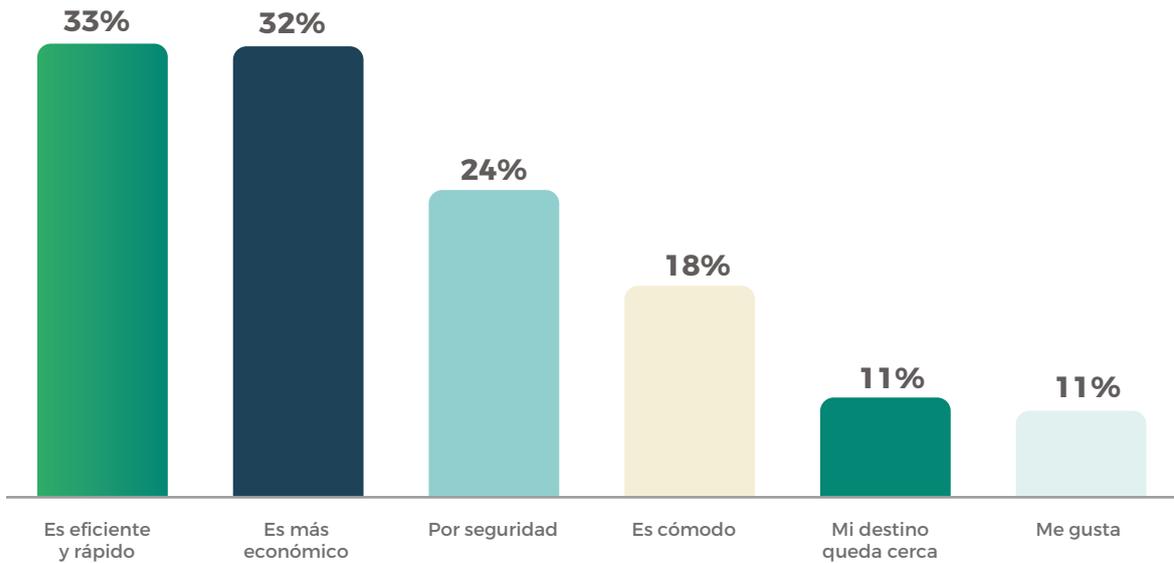


Fuente: elaboración propia.

## Razones de uso de los modos de transporte

La preferencia sobre determinado uso de transporte se basa principalmente por ser eficiente y rápido; y por su impacto económico. Ambas alternativas fueron seleccionadas por un tercio de los encuestados. A esta alternativa el sentirse seguro fue otro elemento en el que uno de cada cuatro encuestados contestaron favorablemente. Finalmente, el estar cerca del destino o simplemente el gusto sobre determinada alternativa fueron las menos seleccionadas por los encuestados.

**Gráfico 15:** Preferencia de uso del modo de transporte.

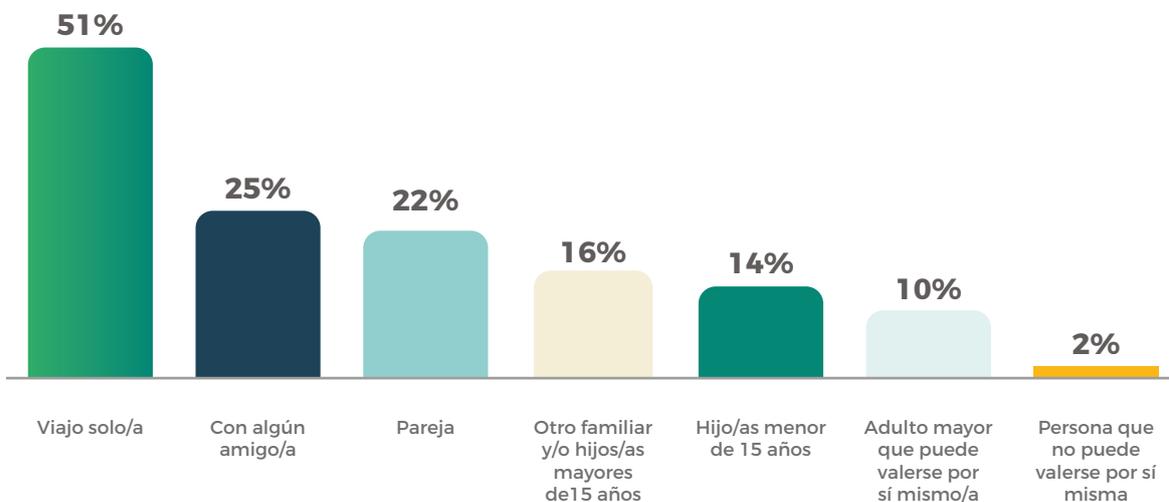


**Fuente:** elaboración propia.

## Viajes solo o acompañados ANTES de la emergencia sanitaria

Es mayoritaria la selección de movilizarse solo en el medio de transporte seleccionado con un 51% de respuestas favorables sobre esta alternativa. En contraste con la alternativa en el que el viaje se hace con una persona que no puede valerse por sí misma, esta opción es la menos elegida. Por su parte, el movilizarse con un amigo/a o en pareja resultan ser las segundas alternativas con mayor acogida. Estas alternativas en promedio registran una selección de uno de cada cuatro encuestados.

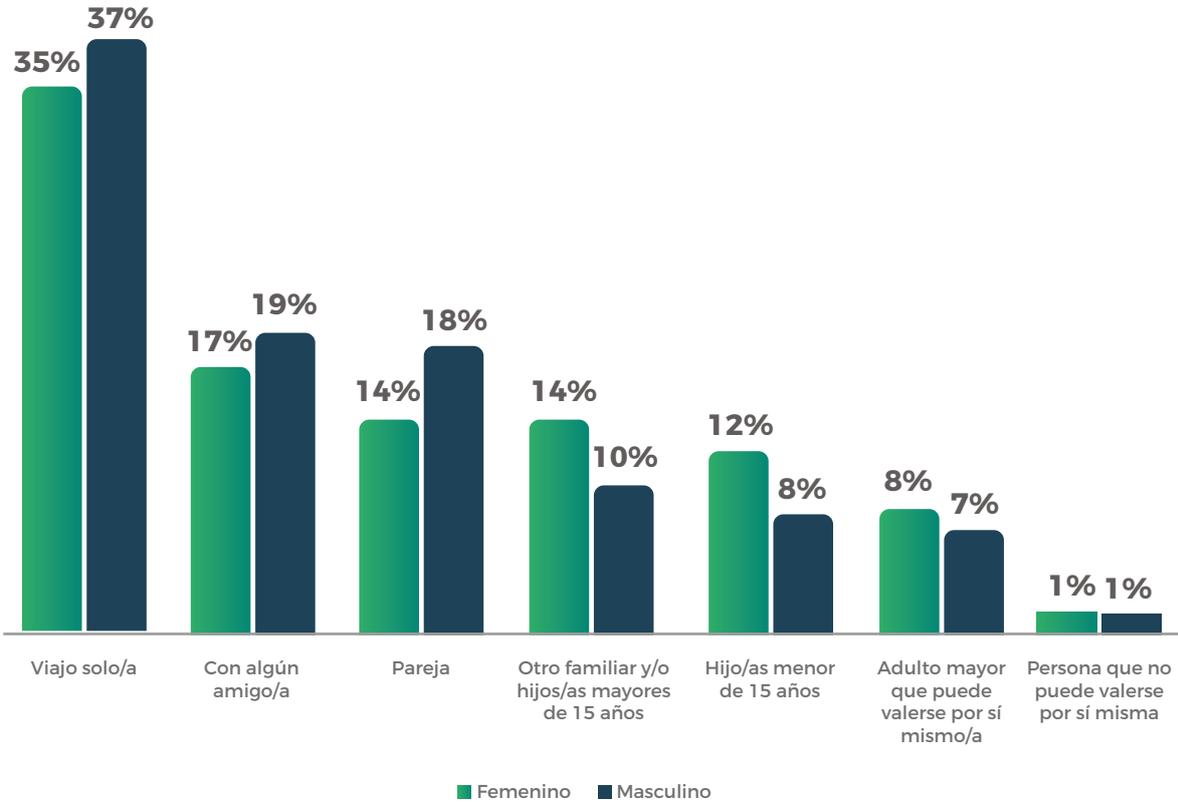
**Gráfico 16:** Compañía en el viaje.



**Fuente:** elaboración propia.

La mayoría de encuestados señalaron viajar solos/a independientemente de su género, lo que se traduce en medios de movilidad utilizados como unipersonales. Esta respuesta dobla a la segunda alternativa seleccionada que fue la de viajar con algún amigo/a, la que a su vez tuvo un porcentaje similar al de viajar en pareja. Es decir que, por términos de organización, difícilmente las personas coinciden con su núcleo cercano para ir a trabajar o estudiar, que fueron las actividades más seleccionadas, al momento de consultar sobre las razones por las que se movilizan. Respecto a viajar con otro familiar y/o hijo/a, el género femenino registra más viajes acompañados por estos segmentos de la población.

**Gráfico 17:** Compañía en el viaje por género.

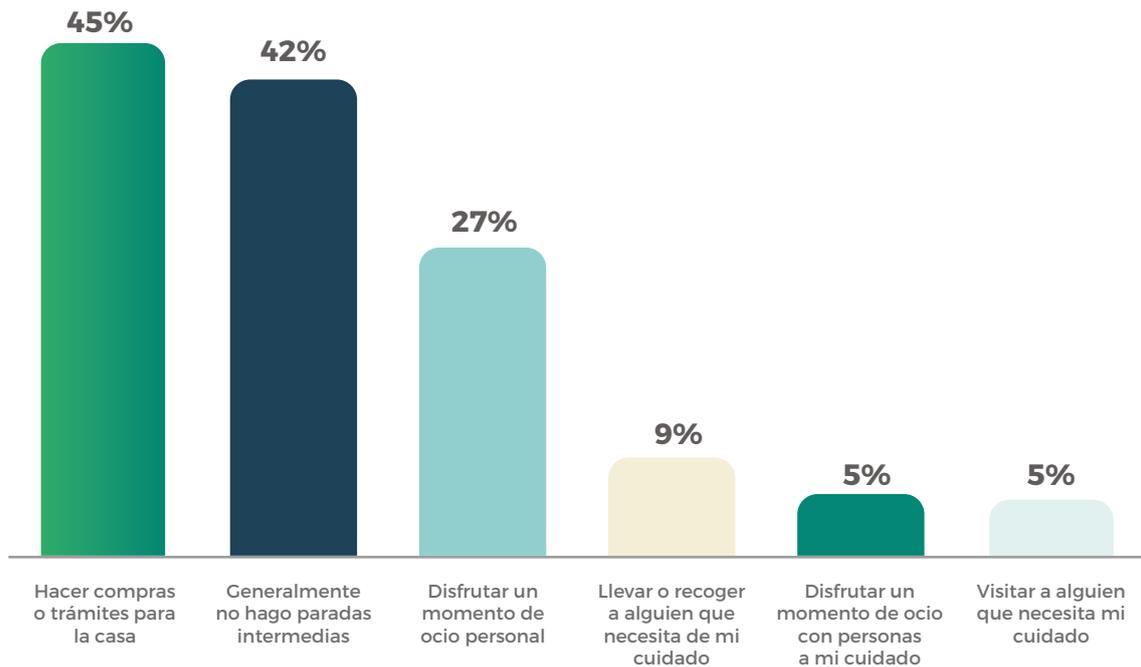


Fuente: elaboración propia.

**Paradas intermedias en los viajes ANTES de la emergencia sanitaria.**

Existen al menos dos posiciones bien definidas de los encuestados sobre paradas intermedias que realizan en sus trayectos. Prácticamente la mitad de los encuestados manifestaron hacerlo para compras o trámites para la casa, mientras que un 40% señaló no hacer paradas intermedias. Otra actividad de relevante aceptación es disfrutar un momento de ocio personal, al cual un tercio de los encuestados manifestaron hacer paradas intermedias para ese propósito.

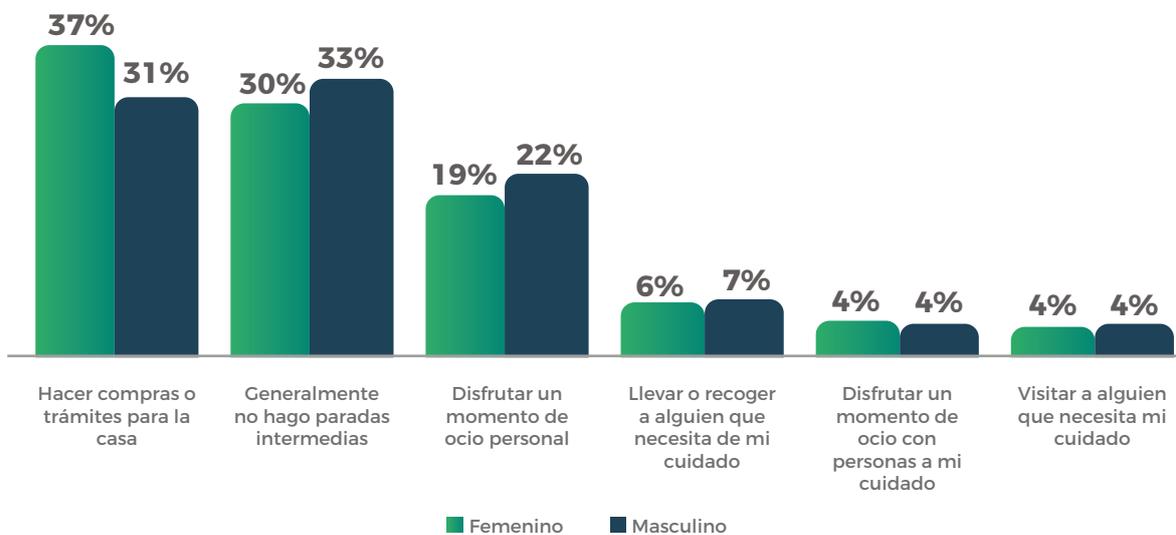
**Gráfico 18:** Paradas intermedias.



**Fuente:** elaboración propia.

Las personas que manifestaron hacer paradas intermedias, eran generalmente por hacer compras o trámites para su hogar. Esta respuesta fue mayormente marcada por el género femenino, mientras el género masculino mayormente manifestó que no realiza paradas intermedias. Por su parte el disfrutar de un momento de ocio y/o llevar o recoger a alguien que necesita cuidado es algo que tanto el género masculino como el femenino lo hace en proporciones similares.

**Gráfico 19:** Paradas intermedias por género.



**Fuente:** elaboración propia.



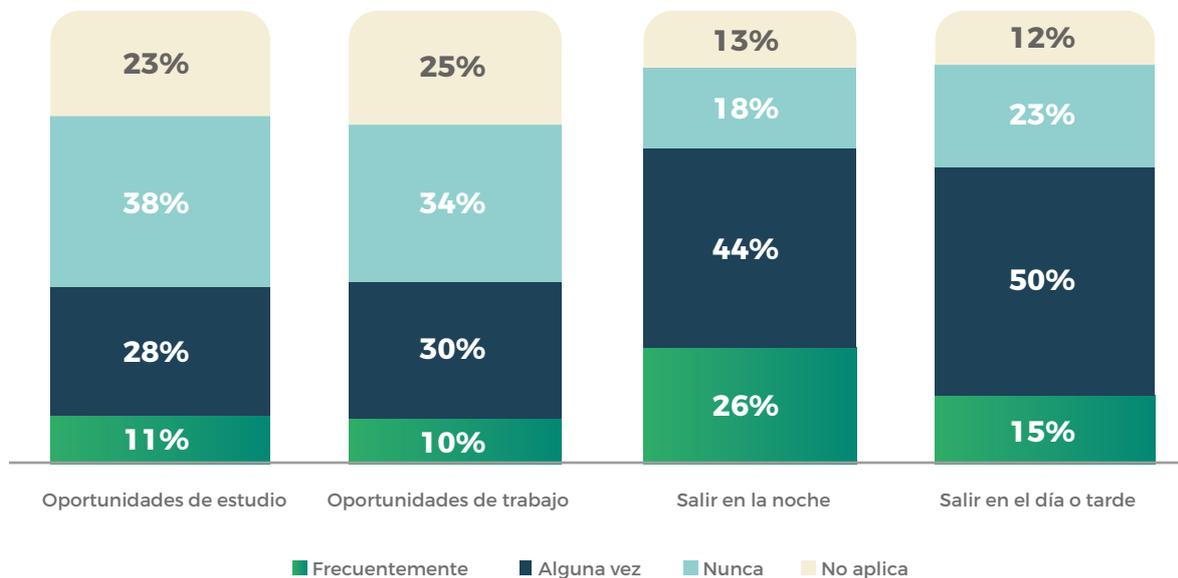
### 3.3. Percepciones, opiniones y experiencias desde un enfoque de género

Esta sección busca explorar la experiencia al desplazarse en las ciudades con un enfoque diferenciado por género, con el fin de identificar si existen diferencias significativas.

#### Actividades rechazadas por dificultades para ir o regresar (costo, distancia, disponibilidad de medios de transporte, seguridad)

Las actividades más rechazadas son las salidas en la noche con el 70% de respuestas si se suman aquellas personas que frecuentemente rechazan esas oportunidades y quienes lo han hecho alguna vez. Como segundo rubro está salir en el día o en la tarde con un 65% de respuestas afirmativas entre la categoría de frecuentemente y alguna vez. Mientras que las actividades que han sido menos rechazadas por dificultades en el traslado son los estudios y oportunidades de trabajo. Aunque incluso en estas actividades existe aproximadamente un 40% de personas que ha tenido que rechazar en algún momento cualquiera de estas actividades por dificultades en el traslado.

**Gráfico 20:** Actividades rechazadas por dificultad para ir o regresar (costo, distancia, disponibilidad de medios de transporte, seguridad).

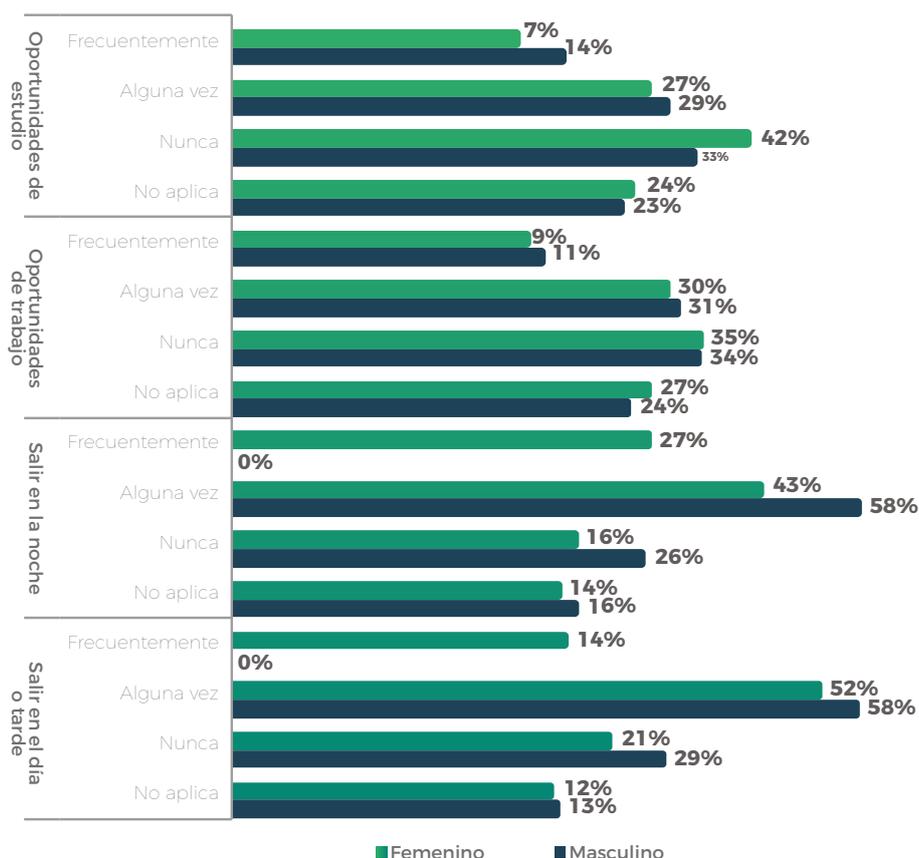


**Fuente:** elaboración propia.

Para el género femenino al igual que para el género masculino el salir en la noche es la actividad mayormente rechazada por la dificultad de moverse, seguido por salir en el día o tarde. Destaca el hecho de que en el género femenino una de las alternativas más seleccionadas en la encuesta hace referencia a que nunca ha

rechazado oportunidades de estudio por temas relacionados con la movilidad. En relación a las oportunidades de estudio y de trabajo, son las personas de género masculino son quienes han rechazado en más ocasiones este tipo de oportunidades. En el caso de las salidas en la noche, el 27% de encuestados del género femenino afirma haber rechazado esta actividad, mientras que el género masculino nadie ha respondido positivamente. Lo mismo sucede en las salidas en el día o en la tarde.

**Gráfico 21:** Actividades rechazadas por dificultad para ir o regresar (costo, distancia, disponibilidad de medios de transporte, seguridad) por género.

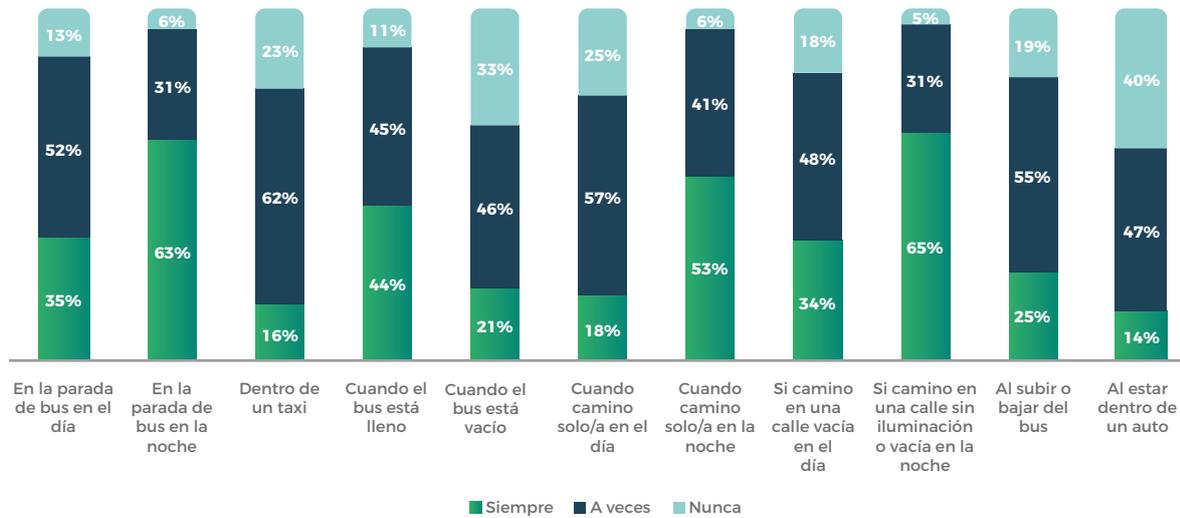


Fuente: elaboración propia.

## Inseguridad

El principal momento en el que los encuestados sienten inseguridad está relacionado con las condiciones de infraestructura de la ciudad, que se ratifican aún más en horario nocturno. Es así que el "caminar en una calle sin iluminación o vacía en la noche" y las "paradas de bus en la noche" son las alternativas en las que más de la mitad de encuestados señalaron sentirse inseguros. Por su parte el estar dentro de su auto resulta la situación menos insegura en la mayoría de las ocasiones ya que solo el 14% de los participantes dijo que siempre se sintió inseguro. Sin embargo, el 47% reconoce a veces sentirse inseguro al estar dentro del auto. Finalmente destacar que el bus resulta el segundo espacio después de la infraestructura en la que los encuestados muestra inseguridad, principalmente cuando el bus está lleno.

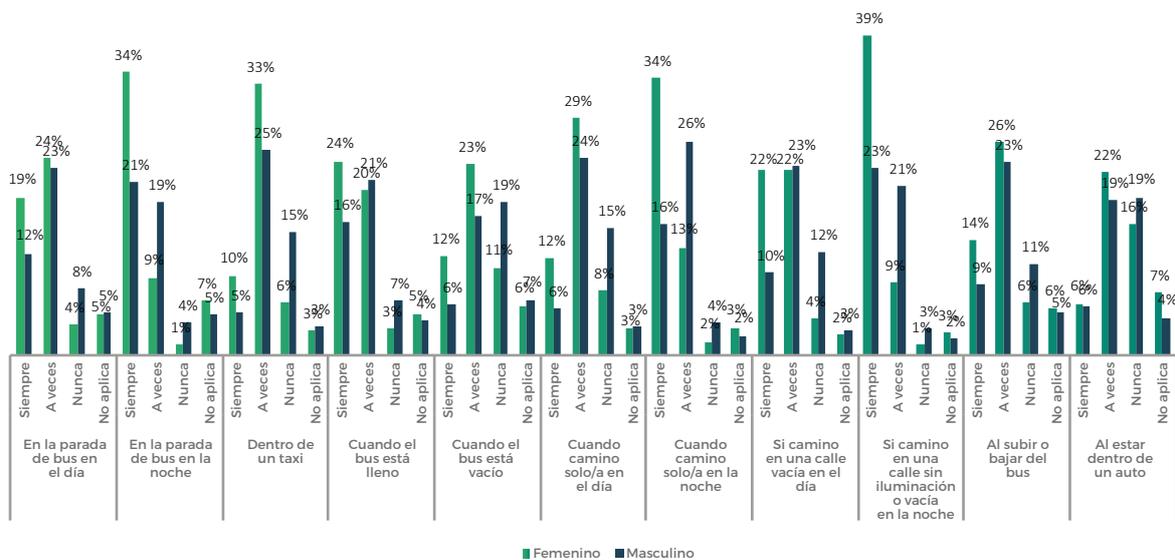
**Gráfico 22:** Situaciones de inseguridad.



**Fuente:** elaboración propia.

A continuación, se presenta un gráfico detallado de la sobre las situaciones de inseguridad según género en el cual se pueden identificar que más personas del género femenino, el 39% se sienten siempre inseguras si camina en una calle sin iluminación, mientras que solo el 23% del género masculino lo hace. Una situación similar se repite siempre al esperar en la parada de bus en la noche y a veces al estar dentro de un taxi. De igual manera, el 24% de las mujeres siempre se sienten inseguras si el bus está lleno versus el 16% de los hombres. En general, las encuestadas del género femenino se sienten siempre más inseguras que el género masculino.

**Gráfico 23:** Situaciones de inseguridad según género.

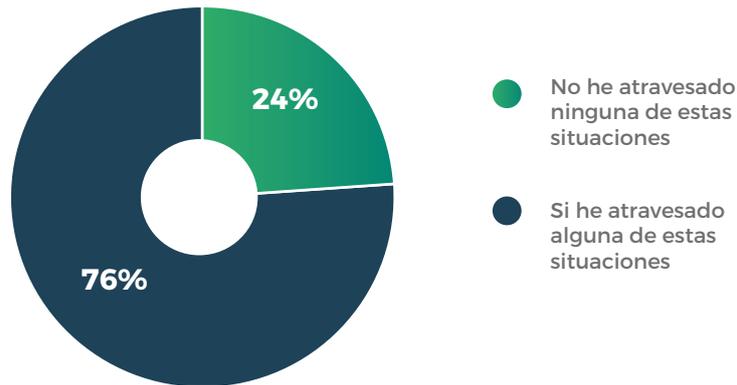


**Fuente:** elaboración propia.

## Situaciones incómodas al movilizarse

En este apartado se consultó a los encuestados sobre aquellas situaciones que los han hecho sentir incómodos al movilizarse. Según el 76% de los encuestados han atravesado este tipo de situaciones, un porcentaje que implica que cerca de cada 8 personas han vivido este tipo de momentos.

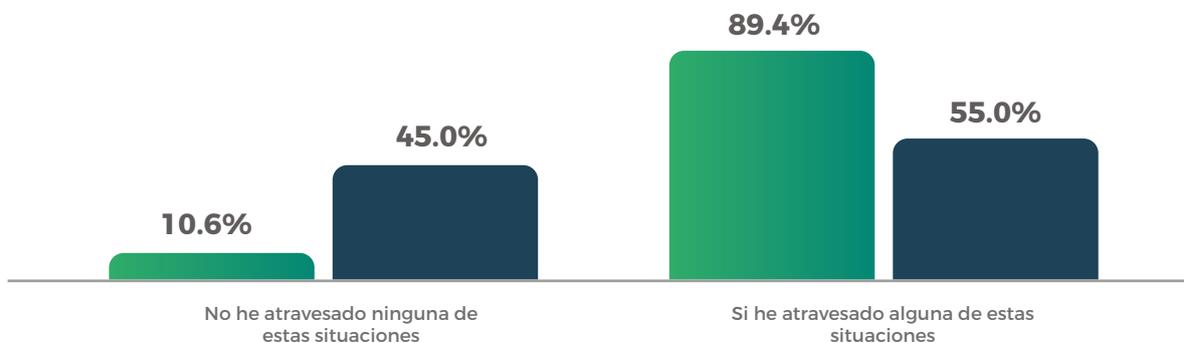
**Gráfico 24:** Personas que han atravesado situaciones incómodas al movilizarse.



**Fuente:** elaboración propia.

Analizando los datos de las personas que han sufrido situaciones incómodas al movilizarse, se mira claramente una diferencia significativa entre hombres y mujeres. El 89,4% de personas (9 de cada 10) del género femenino declara haber atravesado situaciones incómodas que al revisarlas generalmente están relacionadas con prácticas de acoso sexual. Mientras que en el caso de los participantes masculinos, el 55% responde afirmativamente. A pesar de esta diferencia, el porcentaje del 55% llama la atención, lo que se analizará a más detalle en el gráfico respecto al tipo de situación.

**Gráfico 25:** Personas que han atravesado situaciones incómodas al movilizarse según género.



**Fuente:** elaboración propia.

Respecto al tipo de situaciones incómodas, los resultados generales arrojan que lo más común para el 41% de personas es haber atravesado miradas, silbidos o palabras incómodas, generalmente de extraños. En segundo lugar, se ubica las situaciones donde personas se acercan de manera intimidantes para el 38% de los casos, mientras que en tercer lugar con el 12% de encuestados se presentan las situaciones en que personas han tocado al encuestado o le han tomado fotos sin su consentimiento. Finalmente, con el 9% se identifican aquellas situaciones donde personas extrañas hacen actos indebidos con sus partes íntimas.

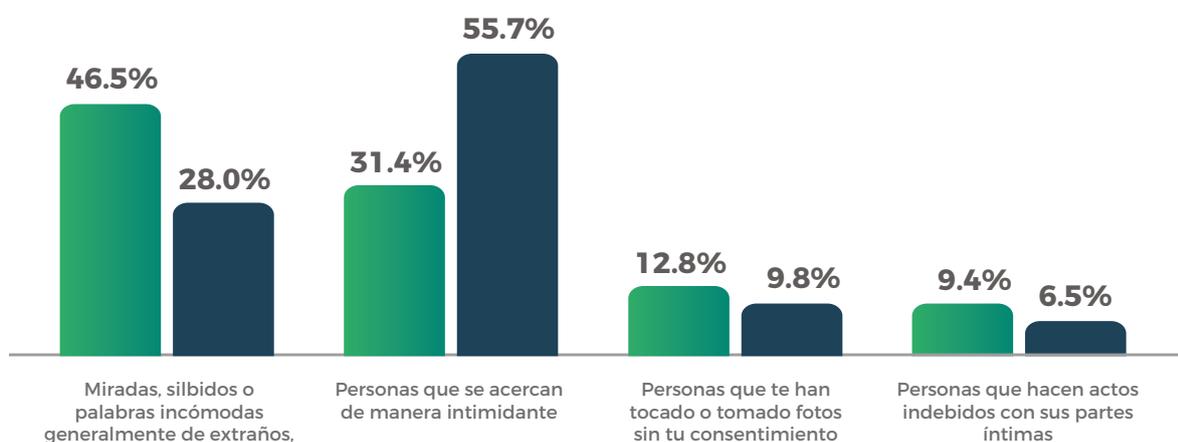
**Gráfico 26:** Tipos de situaciones incómodas.



**Fuente:** elaboración propia.

El análisis según género arroja que más personas del género femenino han atravesado por miradas, silbidos o palabras incómodas generalmente de parte de extraños con el 46.5% de casos versus el 28% de respuestas del género masculino. En relación inversa se ubican las situaciones en donde personas se acercan de manera intimidante ya que el 56% de los encuestados masculinos declaran esta opción versus el 31% femenino. Sin embargo, es importante considerar que este tipo de prácticas pueden estar relacionadas con intentos de robo y no necesariamente con connotaciones de acoso sexual.

**Gráfico 27:** Situaciones incómodas por género.

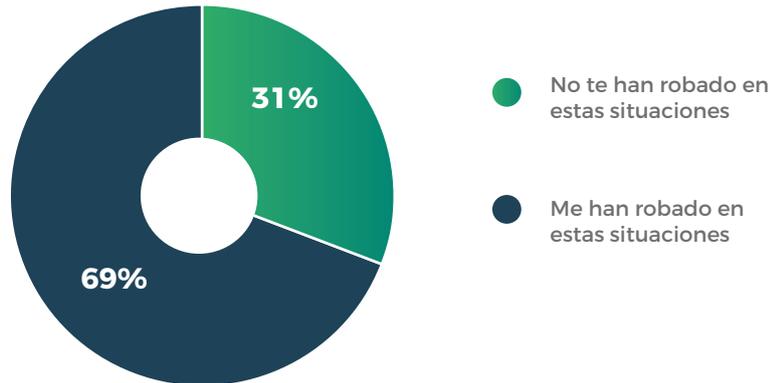


**Fuente:** elaboración propia.

## Situaciones de robo

Del 100% de los encuestados el 69% ha sido afectado por robos en situaciones relacionadas con el transporte, ya sea al movilizarse o al esperar. Es decir, 7 de cada 10 personas han sido víctimas de robos. Este es un porcentaje significativo que definitivamente impacta en las opiniones de la gente sobre el sistema de movilidad y en sus preferencias.

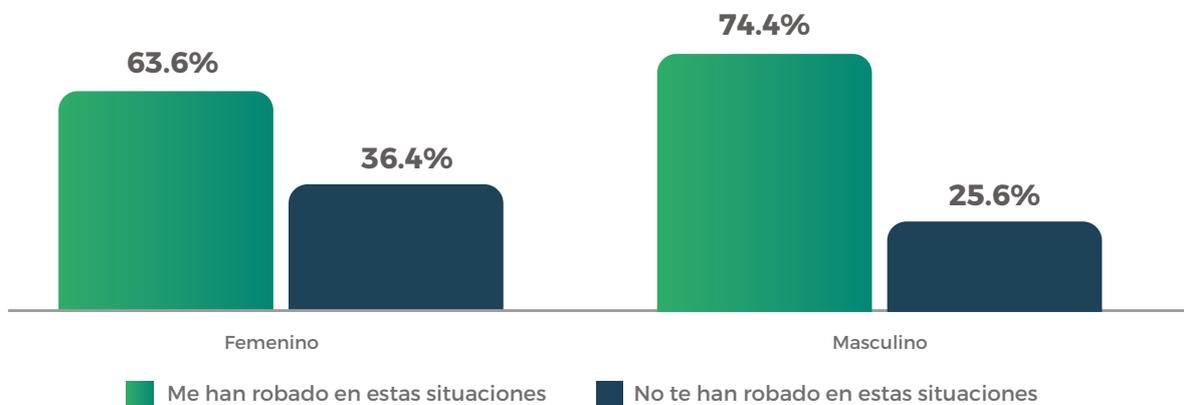
**Gráfico 28:** Porcentaje de personas que han sufrido robos al movilizarse.



**Fuente:** elaboración propia.

Si se analiza el porcentaje de personas que ha sufrido robos según género, se encuentra una diferencia importante ya que el 74,4% de encuestados de género masculino responde de manera positiva comparado con el 63,6% de respuestas de participantes femeninas. Estos resultados pueden estar relacionados con roles de género y patrones de comportamiento esperados socialmente, ya que es más probable que, por ejemplo, un hombre se movilice a altas horas de la noche o lo haga con menos precaución, solo o por zonas de riesgo.

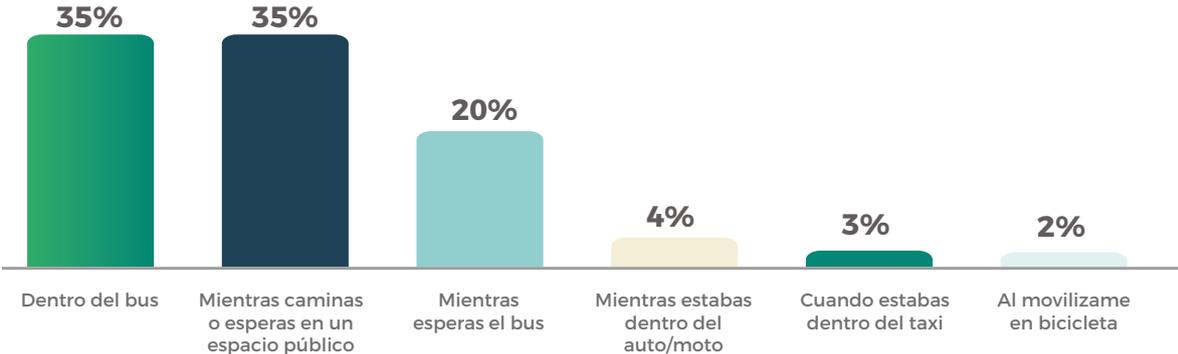
**Gráfico 29:** Personas que han sufrido robos al movilizarse según género.



**Fuente:** elaboración propia.

A continuación, se presentan los lugares donde han sucedido los robos. El 35% de casos se ha producido al interior de un bus, mientras que un porcentaje igual ha sucedido al caminar o esperar en un espacio público. Estos datos son consistentes con los principales problemas de los medios de transporte que se presentan en las siguientes páginas. Un 20% de los robos ha tenido lugar mientras la persona esperaba el bus; mientras que la cantidad de casos que han sucedido dentro de un auto o moto, un taxi, o en bicicleta son mucho menores.

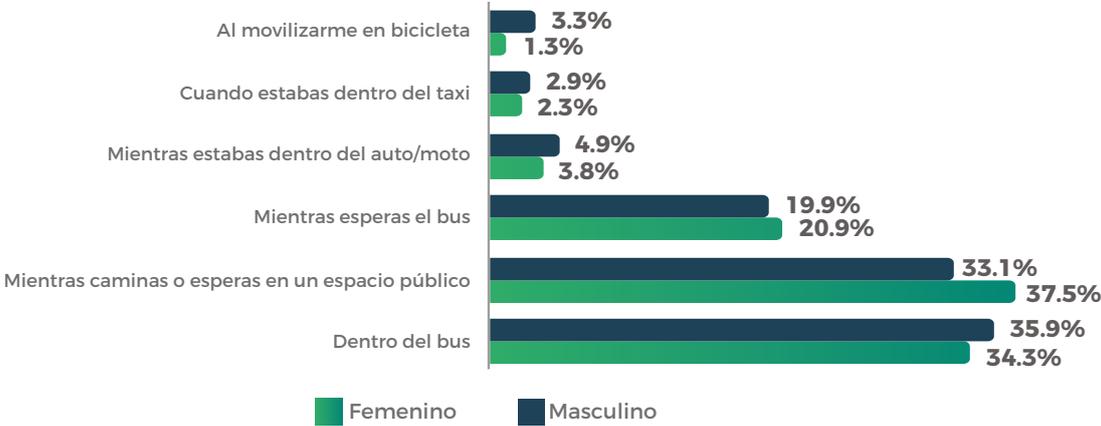
**Gráfico 30:** Situaciones de robo al movilizarse según lugar.



Fuente: elaboración propia.

Si se comparan los datos presentados previamente según género, se puede identificar lo siguiente. En cuanto a los robos en buses, la diferencia entre masculino y femenino no es estadísticamente relevante. Mientras que en el caso de los robos en espacios públicos o al caminar hay una diferencia de 4.4% que puede deberse a que las mujeres generalmente caminan más que los hombres o que son percibidas como más vulnerables. En las categorías donde sí se encuentran diferencias, se puede mencionar la movilización en bicicleta, al estar dentro del taxi y al estar dentro del auto o la moto, en cuyos casos los participantes del género masculino han sido más afectados.

**Gráfico 31:** Situaciones de robo al movilizarse según lugar y género.



Fuente: elaboración propia.

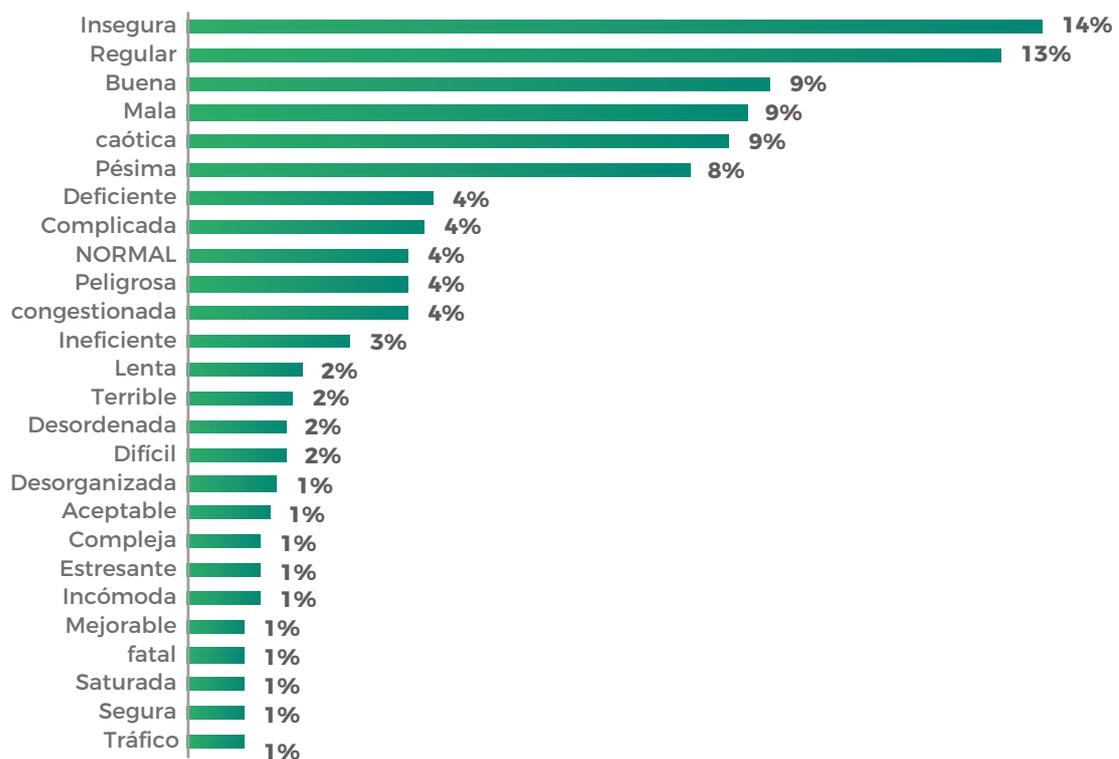


## 3.4. Satisfacción con la movilidad urbana en Ambato

### Situación de la movilidad en Ambato

La mayoría de personas describen a la movilidad en Ambato con un calificativo de inseguro y una evaluación de "regular". De cierta manera se podría entender que la calificación de "regular" se explica principalmente por la sensación de inseguridad de los usuarios con las alternativas de movilidad de la ciudad. Otro de las evaluaciones que surgen de esta pregunta es la respuesta de "buena", siendo la tercera palabra más nombrada por parte de los encuestados. Lo que genera comentarios divididos alrededor de este tema. Esto puede ser debido a las distintas alternativas de movilidad que las personas utilizan y cuyas ventajas o inconvenientes se asientan más según la alternativa generalmente más utilizada por el encuestado.

**Gráfico 32:** Situación de la Movilidad en Ambato.

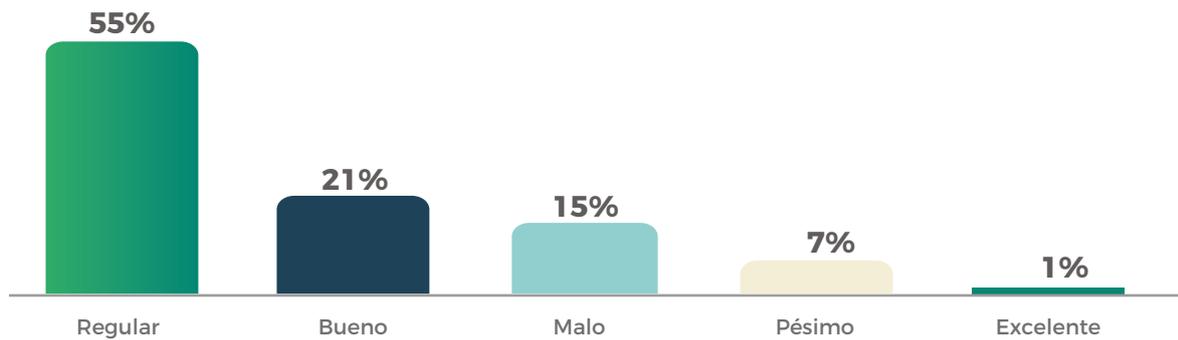


Fuente: elaboración propia.

### Calificación al servicio de transporte público

Al momento en el que al encuestado se le consultó sobre la calificación que a la persona le merece el transporte público, específicamente el bus, más de la mitad de los encuestados la calificaron como regular, es decir dentro de las alternativas la ubicaron en una calificación media, con una leve inclinación hacia una calificación positiva. Por su parte, lo que sí es generalizado es el rechazo a calificar al servicio como "excelente".

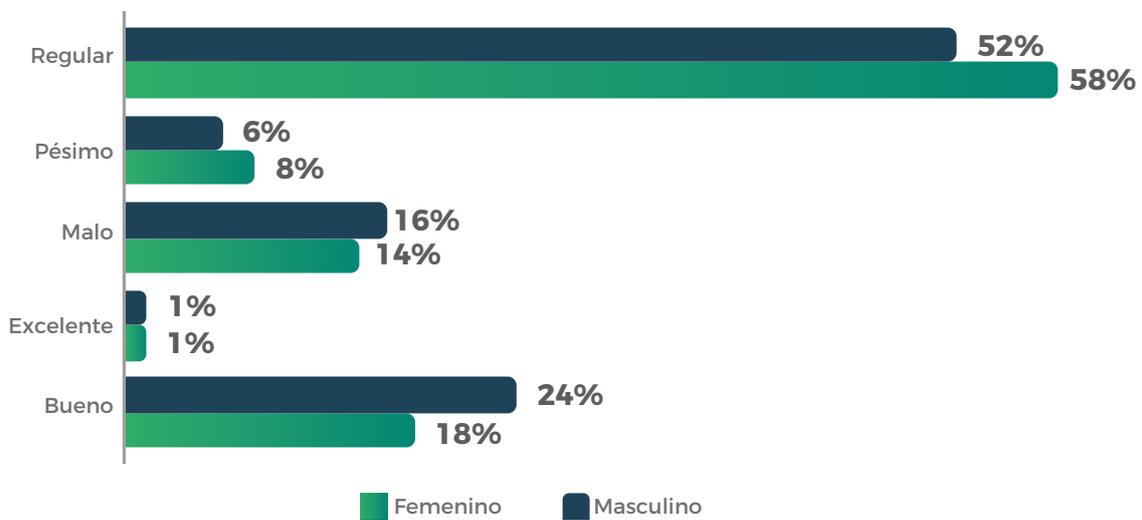
**Gráfico 33:** Calificación del servicio de transporte público (buses).



Fuente: elaboración propia.

En general la gente no está contenta con el servicio de buses. Aunque el transporte público recibe una mejor calificación por parte de hombres que por parte de mujeres, quienes son las que más usan este servicio. De hecho, el género femenino presenta un claro rechazo al sistema, al calificarlo como regular, malo y pésimo con el 80% de respuesta sumando las 3 opciones.

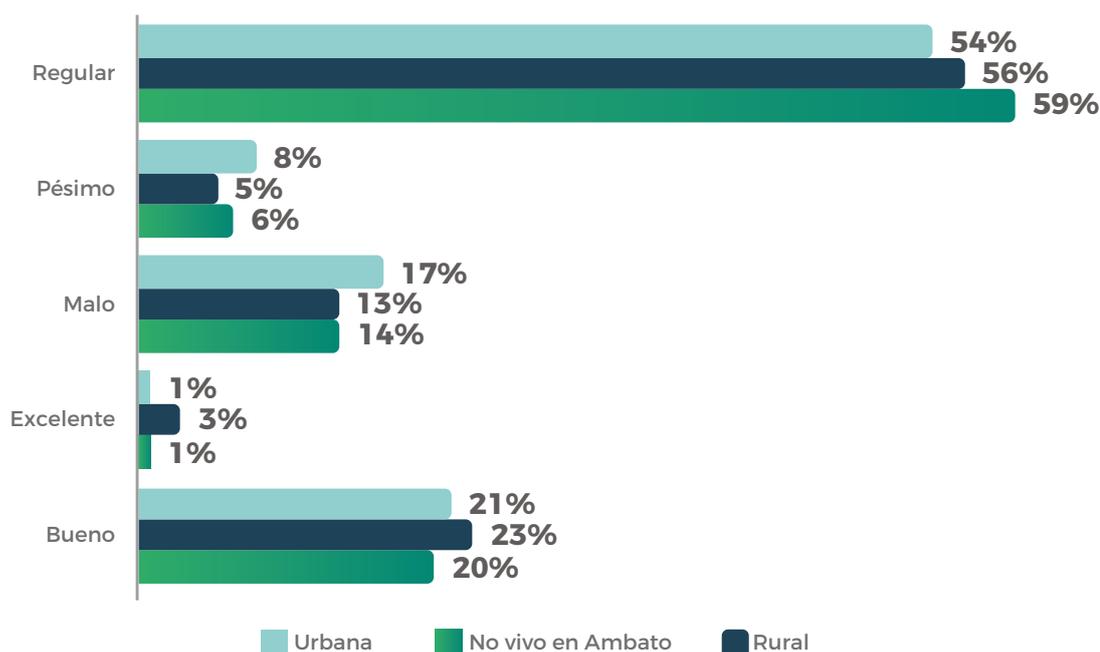
**Gráfico 34:** Calificación del servicio de transporte público (buses) por género.



Fuente: elaboración propia.

Independientemente de la ubicación del encuestado, se identifica a la calificación de regular como la más seleccionada, seguida por la calificación de bueno, incluso proporcionalmente según su ubicación, la diferencia entre las calificaciones según es similar entre ellas. Por lo que el sentir del transporte público (bus) de los ciudadanos es similar en todo el territorio encuestado.

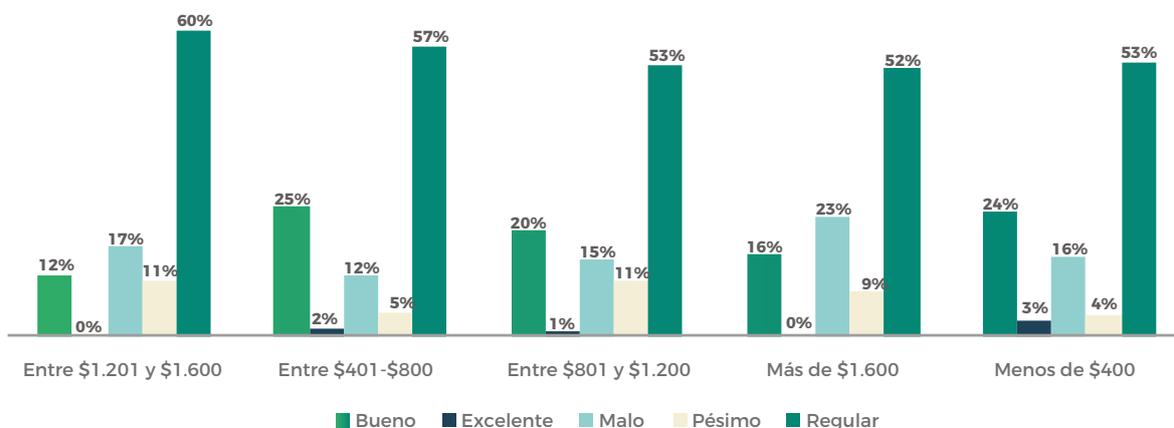
**Gráfico 35:** Calificación del servicio de transporte público (buses) por localidad.



**Fuente:** elaboración propia.

Al igual que en el gráfico anterior, las categorías de ingreso responden de la misma manera todas ellas. Es decir que la respuesta se concentra en una calificación "regular", seguida por "bueno". La única diferencia marcada en este punto es que los niveles de ingresos más bajos califican de mejor manera al transporte. De hecho, se evidencia que mientras sube el ingreso la calificación positiva es menor.

**Gráfico 36:** Calificación del servicio de transporte público (buses) por ingreso económico.



**Fuente:** elaboración propia.

## Problemas principales del transporte público en Ambato

En opinión de los encuestados, uno de los principales problemas del transporte público en Ambato es el maltrato al usuario según el 32,7% de los participantes. En segundo lugar se ubican los problemas de seguridad con el 20,6% y en tercer lugar las falencias del funcionamiento del sistema para el 16% de los encuestados. La aglomeración de gente es un problema para el 13,9% de los participantes. Todos estos aspectos están relacionados con la calidad del servicio e impactan en las experiencias que tiene la gente y la valoración que se deriva de ellas. La experiencia de viaje, idealmente debería ser confiable, es decir, que los ciudadanos/as sepan que pueden contar con el servicio cuando lo necesitan, que pueden planificar su día sabiendo que el servicio no va a fallar en su frecuencia y regularidad, que no sea una preocupación y una molestia usarlo, entre otros.

**Gráfico 37:** Principales problemas del transporte público.



**Fuente:** elaboración propia.

Desagregando las categorías correspondientes a los principales problemas en el caso de la opción referente al maltrato al usuario, el 68,4% de los encuestados considera que se debe a la baja calidad del servicio relacionada con la imprudencia del conductor, la mala educación, el no cumplimiento de los lugares de parada y el no detenerse para recoger personas de la tercera edad. Otros elementos relacionados con el maltrato al usuario para el 20% de las personas que eligió esta opción, es el mal estado de los buses ya sea por falta de mantenimiento, suciedad, olores, o la edad del vehículo.

**Tabla 2:** Principales problemas del transporte público según categorías desagregadas.

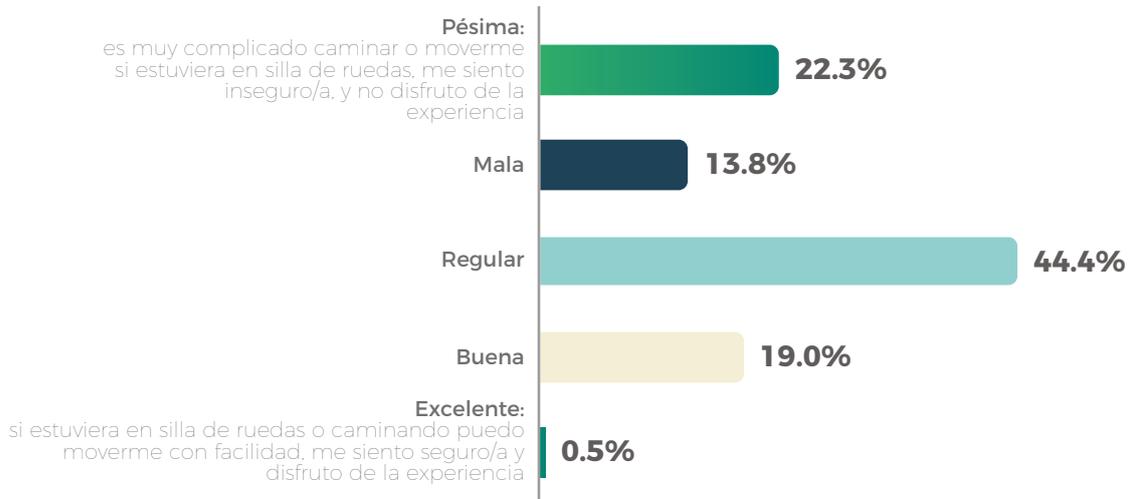
<b>Maltrato al usuario</b>	<b>%</b>
Calidad del servicio, imprudencia, mala educación, no saben conducir, groseros, irresponsables, no paran a la tercera edad, paran donde sea, irrespeto a las paradas)	68,4%
Buses en mal estado (sucios o viejos, sin mantenimiento, olor)	20,0%
Velocidad y carreras entre buses (competencia entre buses, cooperativas)	11,6%
<b>Funcionamiento del sistema</b>	
Falta de cobertura, poca disponibilidad de rutas, horarios insuficientes (no hay muy temprano ni muy tarde, tiempo de espera en las paradas)	41,3%
Demorado (demoran mucho tiempo, tardan mucho, lentos, trayectos largos, tiempos de espera)	25,3%
Caos, desorden, falta de coordinación, desorganización, ineficiente, incomodidad	24,0%
Pocas unidades, poca frecuencia	5,3%
Exceso de unidades	4,0%

**Fuente:** elaboración propia.

## Calificación de la experiencia del peatón

En general, la experiencia de ser peatón en Ambato cuenta con calificaciones bajas. Cerca de la mitad de todos los encuestados, exactamente el 44,4% calificaron como regular la experiencia del peatón, siendo la mediana de las calificaciones por su posición respecto a las otras alternativas. Es decir que no es sencillo circular con una silla de ruedas, que sienten inseguridad y que no disfruta de la caminata. Mientras que un 13,8% la califica como mala, y un 22,3% como pésima. Si se suman estas dos últimas categorías, se tiene que el 36,1% da un valor negativo a la experiencia. En cuanto a los datos positivos, el 19% dice que su experiencia es buena, y el 0,05% que es excelente. En resumen, uno de cada cinco encuestados calificaron la experiencia como pésima y prácticamente ningún encuestado la calificó como excelente.

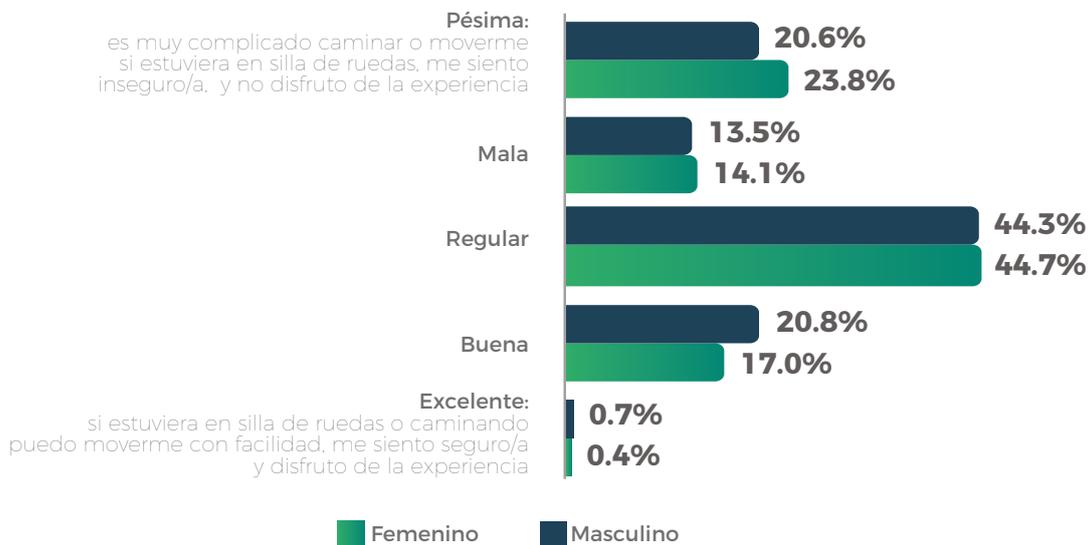
**Gráfico 38:** Calificación de la experiencia del peatón.



**Fuente:** elaboración propia.

Si se analizan los datos por género, no se encuentra una diferencia significativa en la calificación de la experiencia del peatón en la categoría de regular. Mientras que en la opción de pésimo existe una diferencia con mayor calificación de esta opción por parte del género femenino. Una situación inversa se identifica en la calificación de bueno con mayor calificación del segmento masculino.

**Gráfico 39:** Calificación de la experiencia del peatón según género.



**Fuente:** elaboración propia.

Si se analiza la experiencia del peatón según el nivel de ingreso se pueden encontrar diferencias interesantes. Por ejemplo, el segmento de ingresos menores a \$400 es quien da el mayor porcentaje de respuesta en la opción "una experiencia buena". En cuanto a la calificación de regular, el segmento antes mencionado junto con el de

ingresos entre \$1201 y \$1600 son los que otorgan los valores más altos. Un dato que llama la atención es que el segmento de mayores ingresos (más de \$1600) es el que da más calificaciones negativas con el 20% en "mala", y 27% en pésima. Mientras que el segmento de menores ingresos (menos de \$400) es el que menos calificaciones negativas da en la opción de "mala experiencia".

**Gráfico 40:** Calificación de la experiencia del peatón según ingreso.

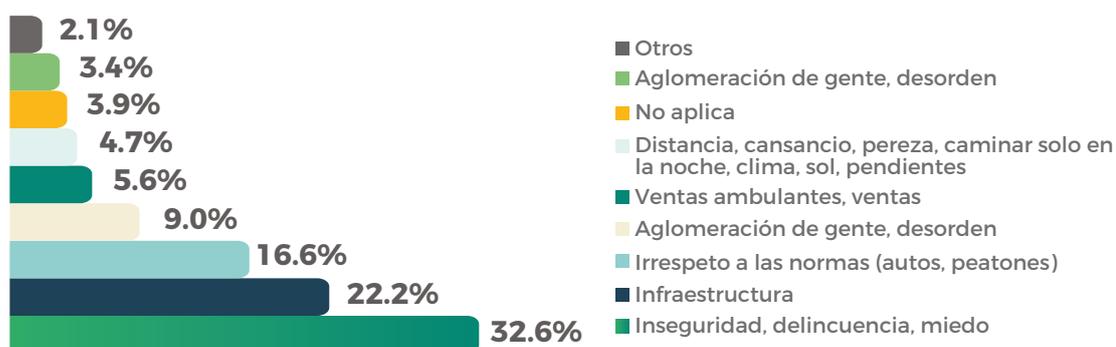


**Fuente:** elaboración propia.

## Principales problemas del peatón

La experiencia de ser peatón en Ambato está marcada por el miedo a la inseguridad y delincuencia ya que el 32,6% de encuestados identifica este como el principal problema al caminar en la ciudad. En segundo lugar, se ubica las deficiencias en la infraestructura ya que para el 22,2% esto es un inconveniente. El tercer problema identificado por el 16,6% es el irrespeto a las normas de tránsito tanto por parte de los autos como por el peatón. La aglomeración de gente también es considerada un problema para el 9% de encuestados. Probablemente esto aplique sobre todo para las áreas del centro de la ciudad o las zonas comerciales como las cercanías a los mercados. Los demás problemas identificados por la gente y que cuentan con un menor porcentaje pueden verse en el gráfico.

**Gráfico 41:** Principales problemas al caminar en Ambato.



**Fuente:** elaboración propia.

Si se analiza cada una de las categorías de problemas principales se puede identificar los siguientes datos. Respecto a infraestructura, el 31% sostiene que las aceras en mal estado, sucias o con basura, etc., son un problema. Mientras que el 26.4% de quienes eligieron esta opción consideran que las aceras pequeñas o angostas son un problema. Por otra parte, el 25.9% cree que las dificultades para cruzar por la falta de pasos cebra, señalética y semáforos es un inconveniente. En relación a la categoría de irrespeto a las normas, el 75.4% de los encuestados sostiene que los autos no respetan ya sea por parquear donde no deben, por la imprudencia, los accidentes y en general el no cumplir las leyes y señales de tránsito. Por otra parte, el 24.6% cree que el peatón es imprudente, no respeta la ley y que hay personas despistadas. Mientras que, en términos generales, el 22.6% considera que la gente no respeta las leyes, sin especificar qué tipo de actor vial. En resumidas cuentas, se identifican deficiencias en la cultura y convivencia vial.

**Tabla 3:** Principales problemas de los peatones según categorías desagregadas.

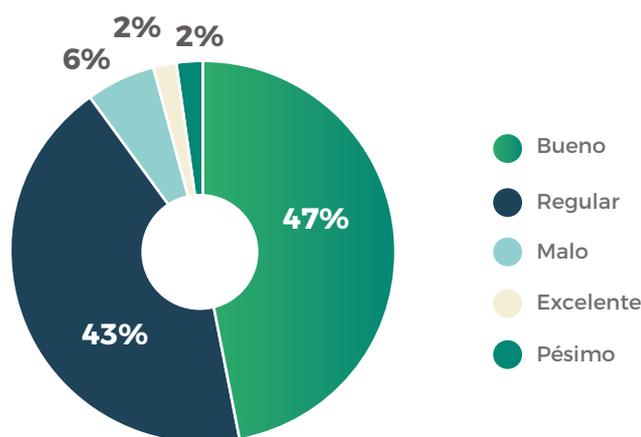
<b>Infraestructura</b>	<b>%</b>
Problemas en las calles (baches, angostas, estrechas, pequeñas)	0,7%
Accesibilidad limitada, sin acceso para silla de ruedas	7,7%
Aceras con obstáculos, barreras arquitectónicas, bordillos, ecotachos	8,2%
Dificultades para cruzar, falta de pasos cebra, señalética, falta de semáforos, falta de aceras	25,9%
Aceras pequeñas, angostas	26,4%
Aceras en mal estado (grietas), sucias, basura en la acera, desniveles, popo de perro, falta iluminación, no hay vegetación	31,0%
<b>Irrespeto a las normas (autos, peatones)</b>	
Irrespeto en general a las leyes	22,6%
Imprudencia del peatón, falta de respeto a la ley, personas despistada	24,6%
Autos no respetan (mal estacionados, no respetan señales de tránsito, imprudencia, caos vehicular, accidentes)	75,4%

**Fuente:** elaboración propia.

## Calificación del servicio de taxis tradicionales

Cerca de la mitad de los encuestados, el 47%, consideran que el servicio de taxis es bueno, mientras que el 43% cree que es regular. Estos porcentajes dan cuenta de que se percibe que es un servicio que puede ser mejorado ya que la gente no lo rechaza de manera significativa, pero demuestra tener estándares sobre su calidad. La calificación de regular, a mediano y largo plazo, podría generar un proceso de traslado de los usuarios del servicio de taxi convencional al servicio que se presta a través de aplicaciones, por lo que es necesario implementar medidas de mejora que incrementen la satisfacción con el servicio. Por otra parte, un 6% lo considera como malo, y un 2% como pésimo.

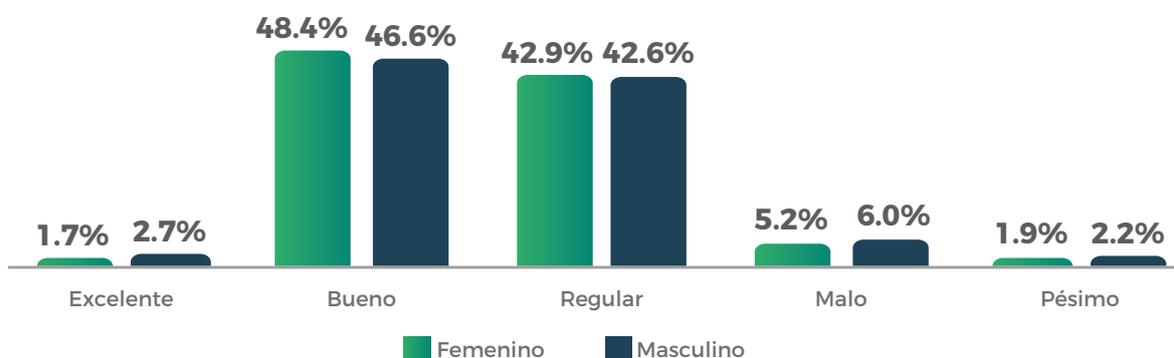
**Gráfico 42:** Calificación del servicio de taxis tradicionales (amarillos).



**Fuente:** elaboración propia.

Si se analiza el nivel de satisfacción del servicio de taxis según género, no se identifican diferencias significativas en los valores como se puede apreciar en la tabla que se presenta a continuación:

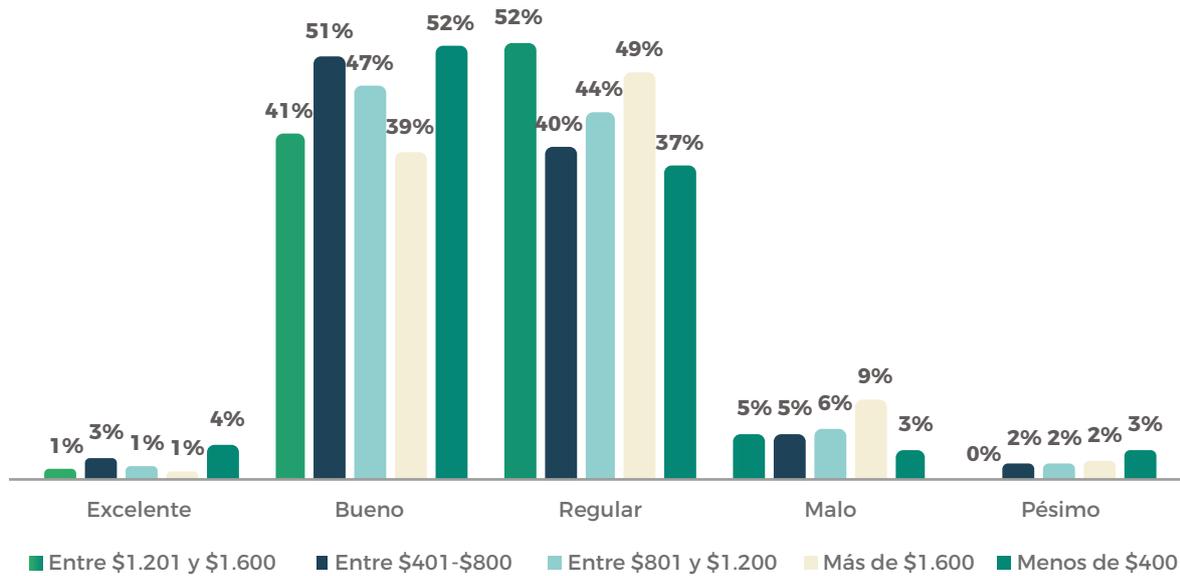
**Gráfico 43:** Calificación del servicio de taxis tradicionales (amarillos) por género.



**Fuente:** elaboración propia.

Por otra parte, si se comparan los datos de satisfacción con el servicio de taxis según el nivel de ingreso de las familias de los encuestados, se evidencia que quienes tienen menores ingresos (menos de 400 y hasta \$800) otorgan una calificación ligeramente mayor en la categoría de "bueno". Mientras que quienes ganan de \$1201 a más de \$1600 califican el servicio con un porcentaje mayor en la categoría de regular. Un dato que destaca es que, en la categoría de excelente, quienes ganan menos de \$400 le otorga la mayor calificación entre todos los participantes, mientras que, en la categoría de malo, el segmento que gana más de \$1600 es el que tiene mayor porcentaje en esta calificación. Este fenómeno probablemente responde a los estándares con que lo que compra el consumidor, ya que probablemente el que tiene más recursos compara el uso de taxi con la movilización en auto particular, y el de menos recursos, presumiblemente con el uso de transporte público.

**Gráfico 44:** Calificación del servicio de taxis tradicionales por ingreso económico.

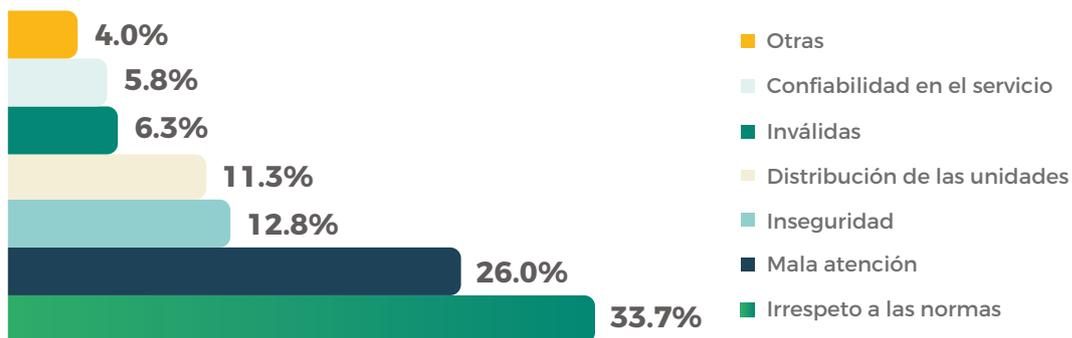


Fuente: elaboración propia.

## Principales problemas del servicio de taxis

Los principales problemas que identifica la gente respecto al uso del servicio de taxi son: el irrespeto a las normas con el 33,7% de encuestados, la mala atención para el 26% de los participantes, la inseguridad para el 12,8% y una distribución de las unidades que no es adecuada para el 11,3% de personas. El resto de porcentajes se distribuye en las otras opciones.

**Gráfico 45:** Principales problemas al usar el taxi.



Fuente: elaboración propia.

Si se analiza cada una de las categorías agregadas en detalle, se puede visibilizar que en la categoría de irrespeto a las normas, el 84,7% de encuestados identifica como mayor problema el no uso del taxímetro y el abuso y cobro excesivo. Mientras que el irrespeto a las leyes de tránsito, el manejo imprudente y alta velocidad tiene

un 15,3% de respuestas en esta categoría. En relación a la mala atención, la mayor parte de encuestados que eligieron esta opción, es decir el 75,4% sostienen que es un problema la falta de educación, la actitud de algunos choferes que responden con groserías o son bravos, poco amables e irrespetuosos, que no tienen cambio para el pago, o que no conocen la dirección. Un 24,6% de personas que eligió esta categoría cree que el descuido del vehículo, la falta de aseo, su mal estado, el olor, y las unidades viejas, son algo problemático. Por su parte, en la categoría referente a la distribución de unidades se presentan dos posturas aparentemente contradictorias, ya que el 67,1% de personas que considera esta opción cree que hay ausencia de unidades, que es difícil encontrar una en hora pico, en la noche o en la madrugada, que hay mucho tiempo de espera. Mientras que el 26,8% considera que hay demasiadas unidades y que los taxis causan congestión. Estas respuestas evidencian un problema en la distribución de unidades que probablemente se concentran en determinadas zonas u horarios, y no se ubican de manera descentralizada en toda la ciudad. Es básicamente un problema de gestión operativa de las unidades. Finalmente, un 6,1% cree que falta cobertura de taxis en ciertas zonas.

**Tabla 4:** Principales problemas del uso del taxi según categorías desagregadas.

<b>Irrespeto a las normas</b>	<b>%</b>
Paran en cualquier lado, no respetan las leyes, exceso de velocidad, imprudencia	15,3%
No uso de taxímetro, abuso del taxímetro, cobro excesivo, abuso de cobros	84,7%
<b>Mala atención</b>	
Mala atención, falta de educación, actitud de algunos choferes, groseros, bravos, no dan buena impresión, falta de respeto, falta de amabilidad, no tienen sueltos, no conocen la dirección	75,4%
Descuido del vehículo, falta de aseo, mal estado, olor, unidades viejas	24,6%
<b>Distribución de unidades</b>	
Falta de cobertura en ciertas zonas	6,1%
Demasiadas unidades, congestión	26,8%
Ausencia de unidades, difícil encontrar una en hora pico, tiempo de espera, pocas unidades en la noche o madrugada	67,1%

**Fuente:** elaboración propia.



## 3.5. Valoración social

### Opiniones sobre la movilidad

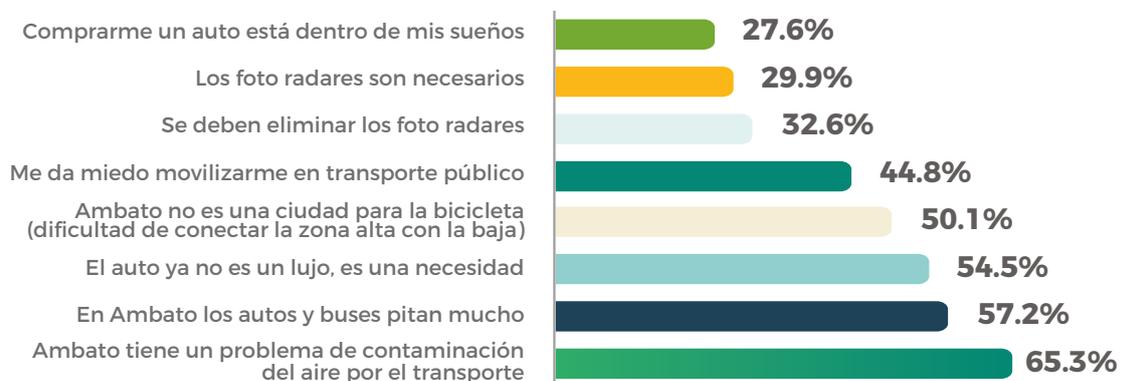
Ambato destaca por el alto uso del vehículo privado. Si se consideran los datos del Plan de Movilidad de 2013, se evidencia que el 38% de viajes se realizaban en este

modo de transporte, lo que significa 4 puntos porcentuales de diferencia con el uso del transporte público que a la fecha mencionada abarcaba el 42% de los viajes (León y Godoy & Hidroplan, 2013). En este sentido, el atractivo del vehículo particular se explica por creencias populares de la gente, como, por ejemplo, que tener un auto no es un lujo, sino una necesidad. De hecho, en la encuesta realizada el 54,5% de los participantes están de acuerdo con esta afirmación. A ello se suma el miedo creciente a usar transporte público, acrecentado por la pandemia y la difusión de mensajes en los medios de comunicación que refuerzan esta idea. Un claro ejemplo es que el 44,8% de los encuestados declaran sentir temor de usar este medio de transporte. Por otra parte, para el 27,6% de los encuestados, comprar un auto está dentro de sus sueños.

Respecto a los hábitos de conducción y el impacto en la ciudad, el 65,3% de los encuestados afirma que Ambato tiene un problema de contaminación del aire por el transporte. Por otra parte, el 57,2% cree que Ambato tiene problemas de contaminación acústica debido a que los autos y los buses pitan mucho. Ello se puede relacionar con formas de violencia vial que muchas veces no son reconocidas como tales y que impacta en la salud de los ambateños, por ejemplo, por el estrés, la tensión y la agresividad que muchas veces es parte de la experiencia de desplazarse por la ciudad. De igual manera, ello produce externalidades negativas en otros actores viales como los peatones y ciclistas que pueden sentirse agredidos por el abuso en el uso de la bocina. El hecho de que más del 50% de los encuestados reconocen estos dos elementos, la contaminación del aire y la contaminación auditiva como algo problemático, denota que un porcentaje importante de ciudadanos vive una experiencia tensa y de baja calidad al movilizarse por la ciudad.

En relación a los fotorradars, considerados un elemento controversial en la ciudad, las opiniones están divididas. El 29,9% cree que son necesarios versus el 32,6% que cree que los fotorradars deben eliminarse. Finalmente, en relación a los imaginarios sobre las posibilidades de uso de la bicicleta en la ciudad, el 50,1% considera que Ambato no es una ciudad para la bicicleta por la dificultad de conectar la zona alta con la zona baja. Sin embargo, el porcentaje restante de participantes que no mantiene esta opinión, denota un público potencial que podría apoyar y/o sumarse a iniciativas que promuevan el uso de este modo de transporte.

**Gráfico 46:** Opiniones sobre situaciones de la movilidad en Ambato.



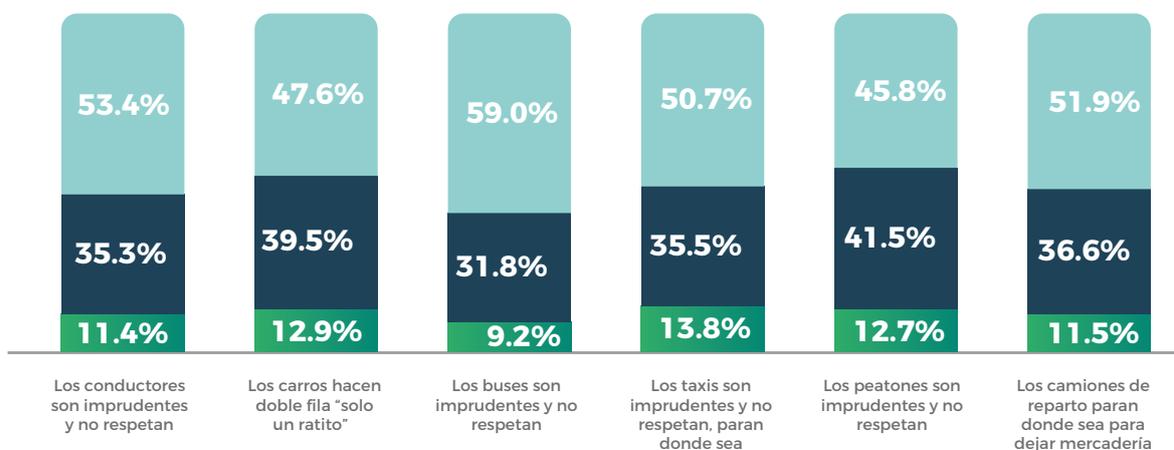
**Fuente:** elaboración propia.

## Situaciones problemáticas

La convivencia vial entre los diferentes modos de transporte es uno de los grandes retos de las ciudades. Sin duda, el cumplimiento y conocimiento de las leyes de tránsito, así como el respeto a las prioridades que establece la pirámide inversa de la movilidad sostenible, es una de las deudas pendientes. Prácticas individuales como el parquear donde no es permitido “solo un ratito” o no ceder el paso en un cruce cebra son comunes en la ciudad. Ante estas situaciones, se pidió a los encuestados que califiquen cuáles son las situaciones más problemáticas que atraviesan día a día.

De todas las opciones presentadas, el 59% de los encuestados cree que la imprudencia e irrespeto de los buses es muy problemático. Mientras que el 53,4% reconoce que la imprudencia e irrespeto de los conductores es muy problemática, y el 51,9% que la práctica de los camiones de reparto de “parar donde sea para dejar mercadería” es muy problemática. Por otra parte, el 50,7% considera como muy problemático que los taxis sean imprudentes, que no respeten, y que parquean donde sea. Respecto a la práctica de hacer doble fila, el 47,6% considera que es muy problemática. Mientras que el 45,8% cree que los peatones son imprudentes y no respetan.

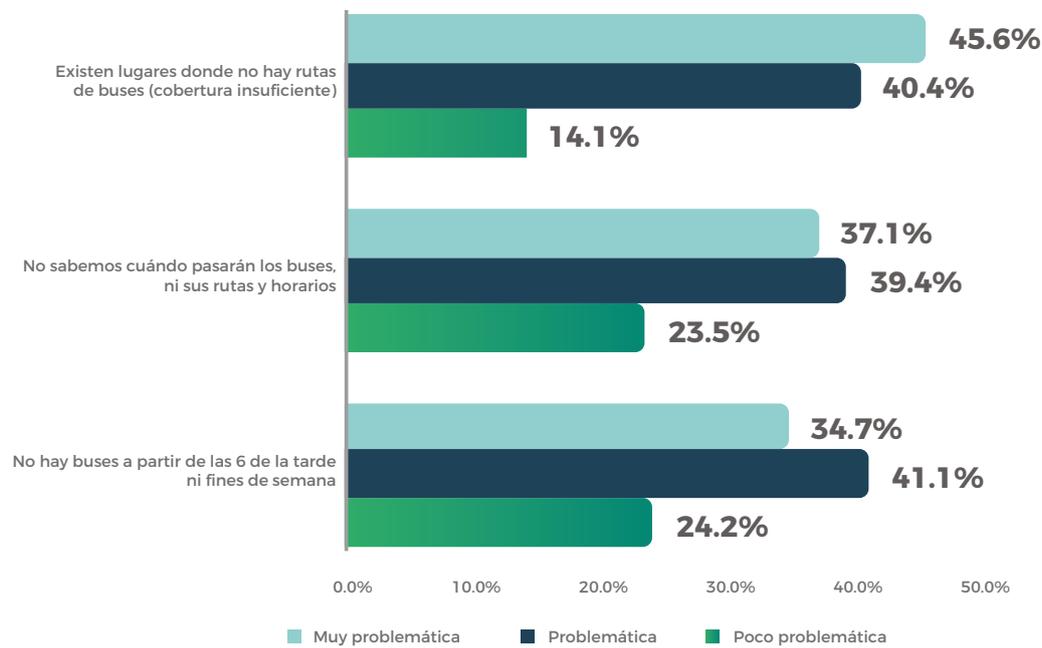
**Gráfico 47:** Valoración de situaciones problemáticas.



**Fuente:** elaboración propia.

En relación a algunas deficiencias del transporte público, el 45,6% de los encuestados creen que es muy problemático que no existan suficientes rutas de buses, un 40,4% cree que esta situación es problemática. En total, el 86% considera como problemática la ausencia de buses en determinados lugares. Respecto a la disponibilidad de información sobre horarios y rutas, el 37,1% cree que la ausencia de esta información es muy problemática, y el 39,4% que es problemática, lo que significa que el 76,5% considera que esto es un problema. La falta de buses a partir de las 6 de la tarde y los fines de semana es muy problemática para el 34,7% de encuestados, y el 41,1% cree que es problemática.

**Gráfico 48:** Valoración de situaciones problemáticas relacionadas con transporte público.



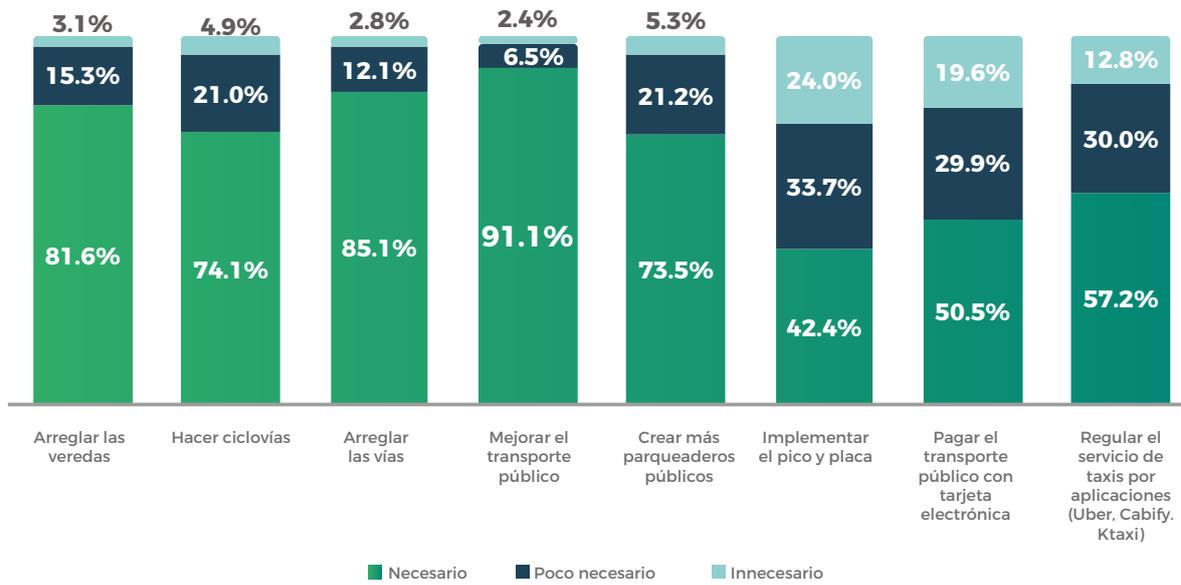
**Fuente:** elaboración propia.

## Opiniones sobre posibles medidas desde el municipio

Las percepciones de la gente respecto a las medidas que deberían implementarse para mejorar las condiciones de movilidad en Ambato generalmente están asociadas a la creación de infraestructura sobre todo vial y orientada al vehículo, aunque habitualmente la cuestión requiere un enfoque integral. Esto coincide con los resultados de la encuesta, ya que según el 85,1% de los participantes arreglar las vías es algo necesario, al igual que la creación de parqueaderos que es necesaria para el 73,5% de los encuestados. Sin embargo, un porcentaje equivalente al 81,6% también cree que arreglar las veredas es importante, algo que llama la atención ya que generalmente las inversiones se enfocan en las calles y avenidas dejando en segundo plano las aceras, a pesar de que la gente lo identifica como necesario. Por otra parte, un porcentaje significativo del 74,1% considera que hacer ciclovías es importante, una respuesta que probablemente está influenciada por la pandemia que visibilizó el potencial de este modo de transporte.

Respecto al transporte público, para el 91,1% de encuestados es necesario mejorar este sistema, un porcentaje significativo que da cuenta de las prioridades para la gente. En relación a medidas que no tienen que ver con infraestructura, un 50,5% cree que es necesario implementar mecanismos para pagar el transporte público con tarjeta electrónica, mientras que el 57,2% considera que el servicio de taxis por aplicaciones debe ser regulado, lo que probablemente significa que no es algo considerado urgente. Finalmente, el 42,4% cree que es necesario implementar un sistema de restricción vehicular como el pico y placa.

**Gráfico 49:** Evaluación de prioridades respecto a medidas que deberían implementarse.



**Fuente:** elaboración propia.



## 4. REFLEXIONES FINALES

Para planificar, diseñar y gestionar la movilidad no basta conocer los patrones de desplazamientos de las personas. Existen factores de carácter subjetivo que están influenciados por condiciones como género, edad, zona de residencia e ingresos, que determinan las opciones y preferencias de la gente. En este sentido, contar con datos que visibilicen estas percepciones diferenciadas es fundamental al momento de tomar decisiones de política pública. Ello permite contar con un diagnóstico desde las percepciones y experiencias de la gente, para identificar aquellos aspectos que se consideran como más problemáticos y cuyas soluciones deben ser priorizadas. También es útil generar información sobre posibles medidas o soluciones planteadas desde la ciudadanía, con el fin de poder generar propuestas para mejorar las condiciones de la movilidad. Estos datos también deben ser accesibles a los operadores privados de transporte público y taxis, para que cuenten con insumos que les permita mejorar su servicio con el fin de mantener a sus usuarios, profesionalizando así su gestión.

El levantamiento de datos con la gente es un proceso que permite empoderar a los actores en el uso de la información y en el ejercicio de la ciudadanía. Pero también acerca a los encuestadores a los procesos de generación de información para fomentar el uso de los datos en la creación de evidencia para incidir en las políticas públicas. Incorporar variables que den cuenta de las percepciones es también un ejercicio innovador para valorar otros tipos de aspectos que muchas veces no son considerados desde la visión técnica pero que están vigentes en lo imaginarios de las personas.

En términos comunicacionales, a través de las campañas masivas se obtuvieron los indicadores y objetivos planteados. Y se demostró que la ciudadanía apuesta por procesos participativos para mejorar el desarrollo urbano de Ambato. Durante el proceso se evidenció la importancia que tienen las TIC's como una herramienta que permite a la ciudadanía vincularse con los problemas existentes en las localidades y proponer soluciones innovadoras que transformen la movilidad de la ciudad.

Ambato tiene un gran potencial para ofrecer calidad de vida a través de un sistema de movilidad integral, inclusivo y sostenible. Para ello, deben evitar cometer los mismos errores que las grandes ciudades que han priorizado las soluciones viales

favoreciendo el uso del auto privado, la gestión del tráfico que se enfoca en mover autos y no personas, y el crecimiento a baja densidad y expansivo de la frontera urbana. Las decisiones de hoy, construyen las ciudades del mañana. Los efectos y externalidades negativas de una ciudad construida para el auto y no para la gente se verán en algunos años cuando el parque automotor se incremente, cuando las distancias y tiempo de desplazamiento aumenten, y la calidad de vida de la población se vea afectada. Por ello, los tomadores de decisiones deben pensar en la ciudad que están diseñando de aquí a 30 años, y no solo en medidas o proyectos de corto plazo, determinados por la aceptación política implica. Ello implica ofrecer un sistema de transporte que favorezca los modos no motorizados, además de priorizar y garantizar un transporte público de calidad, que sea eficiente, confiable y accesible, vinculando la gestión del suelo urbano con la movilidad.



## 5. RECOMENDACIONES

La creación de datos desde la ciudadanía requiere la confluencia y coordinación con actores instituciones, sociales y de la academia. No es suficiente generar los datos si no hay un compromiso y predisposición a usarlos, así como para difundirlos. El proceso del Datatón deja algunas recomendaciones para que a futuro este tipo de iniciativas pueda replicarse y fortalecerse:

- Es necesario vincular a la academia o a profesionales para aportar con asesoría técnica para la creación de los instrumentos de recolección de información y su análisis.
- Involucrar a la ciudadanía organizada o no organizada requiere identificar las motivaciones y preocupaciones que pueden motivar a la gente a participar en este tipo de procesos.
- Los datos deben ser accesibles de manera pública, no solamente a través de un visualizador, sino también con las bases de datos.
- Es importante acercarse a otros actores como el sector privado (los operadores de transporte público y taxis) que podrían hacer uso de los datos para mejorar su servicio.
- La pandemia ha evidenciado la necesidad de adaptar las metodologías al mundo digital, pero también ha reflejado que las brechas de acceso a la tecnología aún son altas. La imposibilidad de participar en estas iniciativas por no contar o no saber usar las TICs, invisibiliza a segmentos importantes de la población a los cuales se debe aproximarse con otra estrategia.
- A la gente le gusta ser consultada y dar su opinión e ideas. Escuchar a la población planteando metodologías participativas que motiven trascender de la queja a la propuesta integrando criterios técnicos, es fundamental.
- Para desarrollar una campaña ciudadana es necesario contar con aliados locales del sector público, privado, academia y sociedad civil, que promuevan la iniciativa y que desde diferentes aristas aporten en la construcción de una ciudad más sostenible con ciudadanas y ciudadanos comprometidos, que comparten ideas y proponen soluciones a los problemas de la ciudad.
- La comunicación es indispensable no sólo para difundir el levantamiento de los datos, sino también para comunicar los resultados y para transmitir cómo se van a usar, con el fin de que la ciudadanía evidencie que su participación en estas iniciativas efectivamente aporta.
- Es fundamental que exista una mayor vinculación del Municipio de Ambato en los procesos ciudadanos, así como el compromiso de incorporarlos y usar sus propuestas en la toma de decisiones.

## 6. BIBLIOGRAFÍA



Encuesta de Movilidad Domiciliaria (Encuesta de origen y destino) (2013), Proyecto de Transporte Urbano en Áreas Metropolitanas Argentinas (PTUMA) – Secretaría de Transporte de la Nación.

Fundación Salud y Comunidad (2020). Encuesta noctámbul@s Cataluña.

Gutiérrez, A. (2018). Manual sobre metodologías de estudio aplicables a la planificación y gestión del transporte y la movilidad: recomendaciones sobre el uso de herramientas cuali-cuantitativas de base territorial /. (A. Gutiérrez, Ed.

León y Godoy, & Hidroplan. (2013). Plan maestro de transporte y movilidad del cantón Ambato: Informe Final.

Zaida Muxi, Escarley Torrico, Blanca Valdivia (Collectiu Punt 6). (2002). ¿Se pueden pensar las ciudades en clave feminista? (webinar). con Z), organizado por ONU-Habitat Bolivia. [https://www.youtube.com/watch?v=2\\_wRaEie3K8](https://www.youtube.com/watch?v=2_wRaEie3K8)

Zucchini, E. (2015). Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid".

## Laboratorio Urbano Sostenible

Grupo FARO, en el marco del Programa de Ciudades Intermedias Sostenibles de la Cooperación Técnica Alemana GIZ Ecuador, implementa el Laboratorio Urbano de movilidad sostenible y uso eficiente de la energía en la ciudad de Ambato para fomentar el desarrollo urbano sostenible según la Agenda 2030, la Nueva Agenda Urbana y el Acuerdo de París.

Este Laboratorio Urbano, se concibe como un espacio de investigación colaborativa entre todos los actores de la sociedad, con la finalidad de generar insumos para la construcción de políticas integrales de movilidad urbana sostenible. A través de espacios de articulación se impulsan acciones innovadoras para que la ciudadanía pueda contribuir a la construcción de un concepto de movilidad sostenible y fortalecer el proceso de toma de decisiones.

Este documento presenta los resultados del Datatón Ciudadano realizado en Ambato. Esta actividad impulsó un rol más activo de la ciudadanía en la generación de datos y fuentes alternativas de medición sobre la movilidad que puedan trascender a planes y proyectos que respondan a las necesidades de los habitantes de la ciudad de Ambato.

ISBN: 978-9942-956-64-4



9 789942 956644



Implementada por  
**giz** Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

G R U P O  
**faro**  
Ideas y acción colectiva



CAD MUNICIPALIDAD DE AMBATO



**AMBATO**  
-LA GRAN CIUDAD-