

**MINISTERIO DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PÚBLICAS**

**PLAN SECTORIAL – SECTOR  
TRANSPORTE**

**2021-2025**

COORDINACIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN  
Y GESTIÓN ESTRATÉGICA

DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN E INVERSIÓN



República  
del Ecuador

## Contenido

1. INTRODUCCIÓN .....	6
2.1 Caracterización política .....	10
2. MARCO NORMATIVO .....	15
3. MARCO CONCEPTUAL .....	16
Transporte Terrestre .....	16
Transporte Aéreo .....	28
Transporte Marítimo y Fluvial .....	30
Medio Ambiente .....	34
Otros – Instrumentos .....	35
4. PERIODICIDAD Y ALCANCE .....	39
5. DIAGNÓSTICO DEL SECTOR .....	39
6. PROPUESTA .....	86
7. MODELOS DE GESTIÓN .....	96
EJE 1 Modelos de Gestión Eficiente .....	97
EJE 2 Infraestructura de Calidad.....	98
EJE 3 Gestión de Servicios del Transporte.....	98
Eje Transversal “Gestión Ambiental” .....	99
Eje Transversal “Transparencia” .....	100
8. PLANIFICACIÓN DE SERVICIOS .....	101
9. PRESUPUESTO REFERENCIAL.....	108
10. RESPONSABLE POR OBJETO Y META SECTORIAL .....	109
11. ENFOQUE TERRITORIAL.....	110
12. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	111
13. SIGLAS Y ACRÓNIMOS .....	112
14. GLOSARIO DE TÉRMINOS .....	115
15. ANEXOS .....	121

## Gráficos

Gráfico 1. Ejes del Plan Creación de Oportunidades 2021 -2025.....	8
Gráfico 2 Instituciones adscritas y relacionadas .....	9
Gráfico 3 Tráfico Internacional Pasajeros .....	46
Gráfico 4 Tráfico Internacional Carga.....	47
Gráfico 5 Tráfico Internacional Movimientos.....	48
Gráfico 6 Tráfico Doméstico Pasajeros.....	49
Gráfico 7 Tráfico Doméstico Carga.....	50
Gráfico 8 Tráfico Doméstico Movimientos.....	51
Gráfico 9 Vehículos matriculados 2009-2021 .....	53
Gráfico 10 Vehículos matriculados 2009-2021 .....	53
Gráfico 11 Tipos de Siniestro 2021.....	57
Gráfico 12 Infraestructura Ferroviaria Nacional .....	79
Gráfico 13 Objetivos Sectoriales .....	86
Gráfico 14 Mantenimiento de la RVE con Modelos de Gestión Sostenible .....	88
Gráfico 15 Operatividad del Mantenimiento de Pista en los Aeropuertos.....	89
Gráfico 16 Buen Estado de la Red Vial Estatal .....	89
Gráfico 17 Variación Anual Toneladas Métricas .....	90
Gráfico 18 Tasa de Mortalidad por Accidentes de Tránsito.....	91
Gráfico 19 Tasa de Accidentes en la Operación de Transporte Aéreo Comercial.....	91
Gráfico 20 Servicios para la Navegación Aérea .....	92
Gráfico 21 Enfoque territorial frente a la Competencia - MTOP .....	110

## Tablas

Tabla 1 Importancia del Sector Transporte en la Economía Nacional .....	7
Tabla 2 Caracterización de las Políticas de Gobierno – Eje Económico .....	11
Tabla 3 Caracterización de las Políticas de Gobierno – Eje de Seguridad .....	13
Tabla 4 Instrumentos de Planificación - Política Pública.....	14
Tabla 5 Sistemas y equipos para la navegación aérea implementados a nivel nacional. ....	41
Tabla 6 Equipos y sistemas inoperativos.....	42
Tabla 7 Aeropuertos del país .....	43
Tabla 8 Proyectos relevantes proyectos planificados en la infraestructura portuaria .....	45
Tabla 9 Tráfico Internacional Pasajeros .....	45
Tabla 10 Tráfico Internacional Carga .....	46
Tabla 11 Tráfico Internacional Movimientos .....	47
Tabla 12 Tráfico Doméstico Pasajeros .....	48
Tabla 13 Tráfico Doméstico Carga.....	49
Tabla 14 Tráfico Doméstico Movimientos .....	50
Tabla 15 Vehículos Eléctricos por Provincia.....	54

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



Tabla 16 Siniestros de Tránsito por año.....	55
Tabla 17 Variación anual de Siniestros de Tránsito .....	56
Tabla 18 Causas Probables de los Siniestros 2021.....	56
Tabla 19 Tipos de Siniestros 2021.....	57
Tabla 20 Siniestros de Tránsito por Entes de Control - GAD 2021.....	58
Tabla 21 Fallecidos por Año .....	58
Tabla 22 Variación Anual de Fallecidos en Siniestros de Tránsito .....	59
Tabla 23 Fallecidos por Causas Probables 2021.....	59
Tabla 24 Fallecidos por Tipo de Siniestros 2021 .....	60
Tabla 25 Fallecidos por Tipo de Siniestros año 2021 .....	60
Tabla 26 Fallecidos por Provincia 2021.....	61
Tabla 27 Fallecidos por Entes de Control 2021.....	62
Tabla 28 Kilómetros Intervenidos CTE .....	65
Tabla 29 Kilómetros Propuestos a Intervenir CTE.....	66
Tabla 30 Déficit Kilómetros RVE - CTE.....	66
Tabla 31 Comparativo Siniestros y Víctimas CTE .....	67
Tabla 32 Estado de la RVE .....	68
Tabla 33 Tipos de Administración RVE.....	68
Tabla 34 Microempresas año 2021 .....	70
Tabla 35 Obras Atendidas Emergencia año 2021 .....	71
Tabla 36 Tipo de Superficie RVE.....	71
Tabla 37 Microempresas año 2022 .....	73
Tabla 38 Red Vial Modelos de Gestión 2021 .....	73
Tabla 39 Vías Delegadas Sector Privado, Público y Mantenimiento por Resultados.....	75
Tabla 40 Estado Red Vial Ferroviaria Litoral y Sur.....	77
Tabla 41 Estado Red Vial Ferroviaria Centro y Norte.....	78
Tabla 42 Sistema Portuario Nacional .....	80
Tabla 43 Ingresos Autoridades Portuarias .....	83
Tabla 44 Movimiento de Carga TEU.....	85
Tabla 45 Movimiento de Carga TM.....	85
Tabla 46 Importaciones y Exportaciones del Sistema Portuario Nacional.....	86
Tabla 47 Alineación PND – Objetivo Sectorial 1.....	92
Tabla 48 Alineación PND – Objetivo Sectorial 2.....	93
Tabla 49 Alineación PND – Objetivo Sectorial 3.....	93
Tabla 50 Alineación PND – Objetivo Sectorial 4.....	94
Tabla 51 Presupuesto Referencial.....	108
Tabla 52 Entidades Responsables de las Metas Sectoriales .....	109

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



## Anexos

Anexos 1 PRESUPUESTO SECTORIAL REFERENCIAL .....	121
Anexos 2 FICHA SECTORIAL OBJ 1 .....	122
Anexos 3 FICHA META SECTORIAL OBJ 1 .....	124
Anexos 4 MATRIZ ESTIMACIÓN PRES. Obj. 1 .....	126
Anexos 5 FICHA SECTORIAL DGAC 2.1.....	127
Anexos 6 FICHA DE METAS SEC DGAC 2.1.....	128
Anexos 7 FICHA SECTORIAL OBJ 2.2 .....	129
Anexos 8 FICHA DE METAS SEC OBJ 2.2 .....	132
Anexos 9 MATRIZ ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA OBJ 2.2 .....	136
Anexos 10 FICHA SECTORIAL OBJ 3 .....	137
Anexos 11 FICHA META SECTORIAL OBJ 3.....	139
Anexos 12 MATRIZ ESTIMACIÓN PRES. OBJ 3 .....	141
Anexos 13 FICHA SECTORIAL ANT OBJ 4.1 .....	142
Anexos 14 FICHA META SECTORIAL ANT OBJ 4.1.....	144
Anexos 15 MATRIZ EST PRES ANT OBJ 4.1 .....	147
Anexos 16 FICHA SECTORIAL DGAC 4.2.....	148
Anexos 17 FICHA DE METAS SECT DGAC 4.2.....	149
Anexos 19 FICHA DE METAS SECT DGAC 4.3.....	151
Anexos 21 Validación Plan Sectorial 2021 - 2025 del MTOP – Oficio -SNP.....	153

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)



## 1. INTRODUCCIÓN

El Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa (SNDPP), es el conjunto de procesos, entidades e instrumentos que permiten la interacción de los diferentes actores, sociales e institucionales, para organizar y coordinar la planificación del desarrollo y del ordenamiento territorial en todos los niveles de gobierno. Se rige bajo los principios de obligatoriedad, universalidad, solidaridad, progresividad, descentralización, desconcentración, participación, deliberación, subsidiaridad, pluralismo, equidad, transparencia, rendición de cuentas y control social (Art. 18 y 19, COPFP).<sup>1</sup>

Según lo establece la Norma Técnica del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa, los instrumentos del mencionado sistema son los siguientes:

1. Plan Nacional de Desarrollo y la Estrategia Territorial Nacional.
2. Planes Sectoriales.
3. Agenda Nacional para la Igualdad.
4. Planes Institucionales.
5. Planes Territoriales Diferenciados.
6. Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

El Plan Nacional de Desarrollo, es la máxima directriz política y administrativa para el diseño y aplicación de la política pública, mismo que contiene un presupuesto referencial plurianual en el marco de lo establecido en la Constitución de la República<sup>2</sup>. A través de este instrumento se articulan las acciones de corto y mediano plazo de la esfera pública. Este documento es aprobado por el Consejo Nacional de Planificación y debe incluir una Visión de Largo Plazo, la Estrategia Territorial Nacional, las políticas de gobierno, estrategias, metas e indicadores, el cual tiene un período de vigencia de cuatro años.

El Plan Nacional de Desarrollo “Creación de Oportunidades” 2021 – 2025, se organiza en cinco ejes programáticos: Económico, Social, Seguridad Integral, Transición Ecológica e Institucional. En ese marco, este instrumento busca implementar soluciones reales a los problemas de las personas, enmarcados en estos principios, como un paso para transformar al Ecuador en una nación próspera y con oportunidades para todos.

La Visión a Largo Plazo del Plan Nacional de Desarrollo “Creación de Oportunidades” 2021 – 2025, tiene un horizonte temporal que sobrepasa el período gubernamental y reflexiona sobre el Ecuador hacia el año 2030. La selección de este horizonte temporal responde a la Agenda 2030 y a diversas experiencias de planificación prospectiva de la región. La VLP, refleja las aspiraciones y anhelos de la ciudadanía y sustenta las acciones de corto y mediano plazo que contribuirán para su materialización. Es una apuesta para dejar atrás la visión a corto plazo de

<sup>1</sup> Guía Metodológica para la Formulación de Planes Sectoriales

<sup>2</sup> Norma Técnica del Sistema nacional Descentralizado de Planificación Participativa. Art. 4

la planificación y promover cambios estructurales, con miras a superar la crisis causada por la pandemia de la COVID-19 y articular de manera eficaz la nación con los grandes desafíos globales<sup>3</sup>.

Es importante también mencionar que la “Estrategia Territorial Nacional para las Oportunidades”, inmersa en el PND, ofrece directrices para alcanzar el desafío de una eficiente territorialización de la política pública en las diferentes regiones de la nación, respetando las decisiones individuales, articulándose además con los instrumentos de planificación territorial diferenciada vigentes, como son: la Planificación Marino Costera, la Circunscripción Territorial Especial Amazónica, el Régimen Especial de las Galápagos y la Planificación Fronteriza.

La importancia del Sector Transporte viabiliza el desarrollo económico del país por lo cual de una manera simplificada se ha realizado un cuadro que resume lo expuesto:

**Tabla 1 Importancia del Sector Transporte en la Economía Nacional**

	<b>Garantiza la movilidad de personas y mercancías</b>
	El transporte es crucial para cubrir las necesidades de movilidad nacional e internacional de personas, empresas y familias en los diferentes modos de transporte.
	<b>Garantiza la movilidad de los insumos necesarios para la producción</b>
	La administración del transporte se concibe como un elemento clave para la adecuada articulación de la logística en la cadena de suministro.
	<b>Estimula la competitividad en el comercio internacional</b>
	El transporte es crucial para el comercio exterior, garantiza protección a la carga, reduciendo riesgos de daños y averías insertando producto nacional en el mercado internacional.
	<b>Asegura que los productos sean entregados a clientes o consumidores finales</b>
	En los tiempos establecidos y en condiciones óptimas de tal manera que se cubra con la demanda del mercado.
	<b>Encadena otros sectores</b>
	El transporte y la logística, permite fortalecer el tejido productivo y dinamiza otros sectores como la agricultura, empleo, industria y el turismo.

**Fuente:** Dirección de Planificación – Políticas Públicas MTOP

El Plan Sectorial del Sector Transporte, como instrumento de planificación, establece las prioridades, a partir de un ejercicio técnico riguroso, en alineación con el Plan Nacional de Desarrollo 2021-2025, la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible y en apego a la Constitución de

<sup>3</sup> Plan Nacional de Desarrollo “Creación de Oportunidades 2021 -2025”

la República del Ecuador. Cada una de las políticas planteadas hace referencia a temas de relevancia para el Ecuador y cuenta con una o más metas asociadas que posibilitarán el seguimiento y la evaluación permanente para su cumplimiento.

La formulación de este instrumento de planificación corresponde a los ministerios rectores, para el efecto la entidad rectora de planificación a nivel nacional emitirá los lineamientos y directrices para la estructuración y actualización de los planes sectoriales.

Gráfico 1. Ejes del Plan Creación de Oportunidades 2021 -2025



Fuente: Plan Creación de Oportunidades 2021 -2025

Con el objetivo de garantizar la articulación al Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa, el presente documento contiene el Plan Sectorial del Sector Transporte, instrumento de planificación que define objetivos, indicadores y metas sectoriales y plantea mecanismos para su implementación, seguimiento y evaluación.

Este instrumento se elaboró en el marco del sector transporte, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, como ente rector de política pública, coordinó el proceso de formulación del Plan Sectorial, con las instituciones adscritas y relacionadas, en este sentido, a continuación, se detallan las entidades que conforman este sector:

- Agencia Nacional de Tránsito - ANT
- Comisión de Tránsito del Ecuador – CTE
- Dirección General de Aviación Civil - DGAC
- Autoridad Portuaria de Guayaquil – APG
- Autoridad Portuaria de Esmeraldas – APE
- Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar – APPB
- Autoridad Portuaria de Manta - APM
- Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito – Relacionada

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)

Gráfico 2 Instituciones adscritas y relacionadas



Fuente: Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo - Estructura Orgánica de la Función Ejecutiva

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, construyó el Plan Sectorial, tomando en consideración lo siguiente:

- Se estructuró el equipo metodológico para la formulación y elaboración del Plan Sectorial del Sector Transporte, mismo que estuvo conformado por delegados de las Subsecretarías de la administración central del MTOP y representantes de las entidades adscritas del sector en mención.
- Se coordinó con los delegados al proceso para la construcción del Plan, mismo que se formuló considerando los determinantes identificados en el diagnóstico, enmarcado en los lineamientos emitidos en la Guía Metodológica para la Formulación de Planes Sectoriales, remitido por la Secretaría Nacional de Planificación, con Oficio No. SNP-SPN-2022-0346-OF, de 09 de marzo de 2022.
- En coordinación con los delegados, tanto del MTOP, como de cada una de las entidades adscritas, se estructuraron mediante reuniones y talleres los siguientes componentes, los cuales se encuentran alineados al Plan Nacional de Desarrollo “Creación de Oportunidades 2021 - 2025”, tales como:
  - Introducción
  - Marco Normativo
  - Marco Conceptual
  - Periodicidad y Alcance
  - Diagnóstico del Sector
  - Propuesta
  - Modelo de Gestión
  - Planificación de servicios

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



Cada indicador propuesto, tiene programado una meta para el período 2022 - 2025, mismo que se encuentra anualizado para su posterior seguimiento y evaluación.

Es importante considerar la alineación de la Política como ente rector y sobre todo la afectación a nivel transversal como eje transversal, por lo cual en trabajo realizado con la Secretaría Técnica se puede visualizar como nos alineamos a la política pública.

## 2.1 Caracterización política

En consideración a la alineación y de acuerdo con las competencias detalladas en:

El artículo 154, ibídem, señala: *“A las ministras y ministros de Estado, además de las atribuciones establecidas en la ley, les corresponde:*

*1. Ejercer la rectoría de las políticas públicas del área a su cargo y expedir los acuerdos y resoluciones administrativas que requiera su gestión.”*

El Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas – COPyFP en su *Artículo 15 establece que:* “la política pública nacional le corresponde a la función ejecutiva, dentro del ámbito de sus competencias. Los ministerios, secretarías y consejos sectoriales de política, formularán y ejecutarán políticas y planes sectoriales con enfoque territorial, sujetos estrictamente a los objetivos y metas del Plan Nacional de Desarrollo”.

"Artículo 17 establece que: *“el ente rector de la planificación nacional elaborará los instructivos metodológicos para la formulación, monitoreo y evaluación de las políticas públicas nacionales y sectoriales”*.

"...En el Reglamento Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas en su Artículo 4 indica: “Los actores responsables de la formulación e implementación de la política pública, deberán cumplir con el ciclo de la política pública en lo referente a la formulación”.

Con base al antecedente expuesto por la Secretaría Nacional de Planificación se solicitó al MTOP como ente rector, identificar y alinear los instrumentos de política pública, para lo cual se ha llegado al siguiente resultado.

Tabla 2 Caracterización de las Políticas de Gobierno – Eje Económico

CARACTERIZACIÓN DE LAS POLÍTICAS DE GOBIERNO INCLUIDAS EN EL PLAN DE CREACIÓN DE OPORTUNIDADES 2021-2025											
1. Eje Programático del PND		Económico		2. Objetivo del PND		Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo atracción de inversiones y modernización del sistema financiero nacional					
3. Política del PND											
2.2 Promover un adecuado entorno de negocios que permita la atracción de inversiones y las asociaciones público-privadas.											
4. Medios de implementación de la política pública del PND (seleccionar él o los medios que correspondan)											
Tipo		Breve descripción del instrumento o mecanismo previsto para la implementación de la política del PND que está siendo caracterizada									
Plan Sectorial		1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.									
Plan Sectorial		2. Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.									
Plan Sectorial		3. Apoyar el desarrollo del comercio exterior, a partir de la prestación eficiente de servicios y logística portuaria, en las terminales comerciales públicas y privadas.									
Plan Sectorial		4. Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.									
PEM / PEI		Política Pública Sector Transporte									
ODS		Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano,...									
5. Responsables de su implementación					8. Incorporación enfoques de igualdad						
Ente rector a cargo		Transporte			Mujeres y personas con identidad de género y orientación sexual diversa			<input checked="" type="checkbox"/>			
Entidades coejecutoras		ANT - CTE - DGAC - SPAAT-APM - APPB-APG-APE			Personas con discapacidad			<input checked="" type="checkbox"/>			
6. Coordinación multi-actor					Pueblos y nacionalidades						
GAD (provincial, cantonal, y/o junta parroquial)		<input checked="" type="checkbox"/>			Personas en situación de movilidad humana			<input checked="" type="checkbox"/>			
Sector privado		<input checked="" type="checkbox"/>			Niños, niñas, adolescentes, jóvenes y adultos mayores			<input checked="" type="checkbox"/>			
Sociedad civil		<input checked="" type="checkbox"/>			9. Seguimiento y evaluación						
ONG / Cooperación		<input checked="" type="checkbox"/>			a con metas en otros instrumentos de planificación, adicionales a las establecidas en e						
Organismos internacionales		<input checked="" type="checkbox"/>			Sí (especifique)		<input checked="" type="checkbox"/> PND - PS-PEI-ETN-		No	<input type="checkbox"/>	
Intituciones financieras internacionales		<input checked="" type="checkbox"/>			Los indicadores diseñados para medir los cambios generados por la política son de:						
Otros (especifique)		<input type="checkbox"/>			Impacto		<input type="checkbox"/>	Resultado		<input checked="" type="checkbox"/>	
					Gestión		<input checked="" type="checkbox"/>				
7. Cobertura geográfica					10. Riesgos y manejo de contingencias						
Nacional		Regional		Provincial (1 o más provincias)		añalar si cuenta con mecanismos para manejo de riesgos y reducción de la vulnerabilidad					
<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		Sí (especifique)		<input checked="" type="checkbox"/> Planes de emergencia vial		No	<input type="checkbox"/>

Fuente: Taller de priorización de Política Pública 2021 -2025

“La Constitución de la República en el “Artículo 85, numeral 1, establece que “Las políticas públicas y la prestación de bienes y servicios públicos se orientarán a hacer efectivos (...) todos los derechos, y se formularán a partir del principio de solidaridad”.

"Artículo 141, Ibídem indica: “La presidenta o Presidente de la República ejerce la Función Ejecutiva, es el Jefe del Estado y de Gobierno y responsable de la administración pública. La Función Ejecutiva está integrada por la Presidencia y Vicepresidencia de la República, los Ministerios de Estado y los demás organismos e instituciones necesarios para cumplir, en el ámbito de su competencia, las atribuciones de rectoría, planificación, ejecución y evaluación de las políticas públicas nacionales y planes que se creen para ejecutarlas”.

"El artículo 147, numeral 3, Ibídem señala: “Son atribuciones y deberes de la presidenta o Presidente de la República, además de los que determine la ley: Definir y dirigir las políticas públicas de la Función Ejecutiva”.

Hay que considerar que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas como ente rector, aplica diferentes documentos enmarcados como políticas públicas en los sectores de su competencia al igual que otros instrumentos de planificación diferentes a los establecidos en el Sistema Nacional de Planificación Participativa los mismos que se detallan a continuación:

**Ilustración 1 Lineamientos de política pública del sector transporte**

LINEAMIENTOS DE POLÍTICA	
	Contar con un <b>sistema de movilidad óptimo de personas y mercancías</b> , en todos los modos y medios de transporte, a través de la planificación, ejecución, control y regulación, impulsando un <b>sistema sostenible, eficiente</b> , cómodo, confiable, seguro, accesible e inclusivo, <b>con tiempos de viaje y costos razonables</b>
	Desarrollar y promover la <b>integración multimodal</b> mediante un <b>sistema logístico competitivo</b> y la implementación de la infraestructura, que vincule y conecte territorialmente todos los <b>segmentos productivos</b> del país con los mercados de consumo a nivel nacional e internacional.
	Desarrollar e implementar transversalmente en <b>todos los modos de transporte</b> , <b>procesos de gestión ambiental</b> , de riesgos naturales y de <b>desarrollo sostenible</b> , a nivel de planificación, intervención y operación.
	Asegurar el desarrollo del sistema de transporte por medio de adecuados <b>modelos de gestión</b> que atraigan la participación de la <b>inversión privada</b> .
	Promover y garantizar un <b>sistema integral de seguridad vial</b> , prestando mayor atención a la infraestructura, usuarios y vehículos más seguros y eficientes, en respuesta a los accidentes y siniestros.
	Impulsar el desarrollo del <b>transporte marítimo y fluvial de pasajeros y mercancías</b> a nivel nacional y su articulación con corredores internacionales.
	Fomentar la <b>conectividad aérea</b> con el cumplimiento de la normativa y procedimientos nacionales e internacionales, con estándares de calidad y seguridad para la transportación aérea.

Fuente: Dirección de Planificación – Políticas Públicas -MTO

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



Tabla 3 Caracterización de las Políticas de Gobierno – Eje de Seguridad

CARACTERIZACIÓN DE LAS POLÍTICAS DE GOBIERNO INCLUIDAS EN EL PLAN DE CREACIÓN DE OPORTUNIDADES 2021-2025													
1. Eje Programático del PND		3. Seguridad Integral		2. Objetivo del PND		2. Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.							
3. Política del PND													
9.2 Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.													
4. Medios de implementación de la política pública del PND (seleccionar él o los medios que correspondan)													
Tipo		Breve descripción del instrumento o mecanismo previsto para la implementación de la política del PND que está siendo caracterizada											
Plan Sectorial		1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.											
Plan Sectorial		2. Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.											
Plan Sectorial		3. Apoyar el desarrollo del comercio exterior, a partir de la prestación eficiente de servicios y logística portuaria, en las terminales comerciales públicas y privadas. .											
Plan Sectorial		4. Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.											
PEM / PEI		Política Pública Sector Transporte											
ODS		3.6 De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo											
5. Responsables de su implementación					8. Incorporación enfoques de igualdad								
Ente rector a cargo		TRANSPORTE			Mujeres y personas con identidad de género y orientación sexual diversa		<input checked="" type="checkbox"/>						
Entidades coejecutoras		ANT - CTE - DGAC			Personas con discapacidad		<input checked="" type="checkbox"/>						
6. Coordinación multi-actor					9. Seguimiento y evaluación								
GAD (provincial, cantonal, y/o junta parroquial)		<input checked="" type="checkbox"/>			Pueblos y nacionalidades		<input checked="" type="checkbox"/>						
Sector privado		<input checked="" type="checkbox"/>			Personas en situación de movilidad humana		<input checked="" type="checkbox"/>						
Sociedad civil		<input checked="" type="checkbox"/>			Niños, niñas, adolescentes, jóvenes y adultos mayores		<input checked="" type="checkbox"/>						
ONG / Cooperación		<input checked="" type="checkbox"/>			a con metas en otros instrumentos de planificación, adicionales a las establecidas en e								
Organismos internacionales		<input checked="" type="checkbox"/>			Sí (especifique)		<input checked="" type="checkbox"/>	PND - PS-PEI-ETN-	No	<input type="checkbox"/>			
Intituciones financieras internacionales		<input checked="" type="checkbox"/>			Los indicadores diseñados para medir los cambios generados por la política son de:								
Otros (especifique)					Impacto		<input type="checkbox"/>	Resultado	<input checked="" type="checkbox"/>	Gestión	<input checked="" type="checkbox"/>		
7. Cobertura geográfica					10. Riesgos y manejo de contingencias								
Nacional		Regional	Provincial (1 o más provincias)		añalar si cuenta con mecanismos para manejo de riesgos y reducción de la vulnerabilidad		Sí (especifique)			<input checked="" type="checkbox"/>	Planes de emergencia vial	No	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										

Fuente: Taller de priorización de Política Pública 2021 -2025

Tabla 4 Instrumentos de Planificación - Política Pública

DOCUMENTO	PERIODICIDAD	TIPO	ALINEACIÓN 2021-2025		
			PND	PS	PEI
PLAN ESTRATÉGICO DE MOVILIDAD - PEM	2013-2037	PLAN	x		
PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL	2022-2025	PLAN	X	X	
PLAN SECTORIAL	2022-2025	PLAN	X		X
PLAN NACIONAL DE CONSERVACIÓN	2022-2015	PROGRAMA			
LEY SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL TRANSPORTE TERRESTRE	2017-2022	Política Pública			X
REGLAMENTO A LA LEY SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL TRANSPORTE TERRESTRE	2018 - A LA FECHA	POLÍTICA PÚBLICA			X
POLÍTICA NACIONAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE - PNMU DE ECUADOR	2023-2030	POLÍTICA PÚBLICA	X	X	X
ESTRATEGIA NACIONAL DE ELECTRO MOVILIDAD PARA ECUADOR - ENEME	2021-2040	ESTRATEGIA			X
ESTRATEGIA NACIONAL DE MOVILIDAD SEGURA - ES-SEGURA	2021-2030	ESTRATEGIA			X
MANUAL DE CICLO-INFRAESTRUCTURA Y MICROMOVILIDAD PARA ECUADOR	2022	MANUAL			X
LINEAMIENTOS GENERALES PARA LAS AUTORIZACIONES DE SERVICIOS AÉREOS NO REGULARES, EXCLUSIVOS DE CARGA.	Continuo	POLÍTICA PÚBLICA		X	X
PLAN DE INCENTIVOS PARA ATRAER NUEVAS INVERSIONES Y REACTIVAR LOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL.	Continuo	PLAN	X	X	X
ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE INCENTIVOS PARA ATRAER NUEVAS INVERSIONES Y REACTIVAR LOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL.	Continuo	PLAN	X	X	X
POLÍTICA TARIFARIA PARA EL COBRO DE CONTRIBUCIONES A LAS INSTALACIONES PORTUARIAS AUTORIZADAS A OPERAR CON FINES COMERCIALES Y A LAS ENTIDADES PORTUARIA CREADAS POR LEY Y SUS CONCESIONARIOS Y DELEGATARIOS	Indefinida	POLÍTICA TARIFARIA		X	

Fuente: Información tomada de MTOP-SPTM-2022-1324-ME-1, MTOP-DVSTOP-2022-101-ME, MTOP-DVIT-2022-0221-ME

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



## 2. MARCO NORMATIVO

Mediante Decreto Ejecutivo No. 8 de 15 de enero de 2007, publicado el Registro Oficial No. 18, de 8 de febrero de 2007, el Presidente Constitucional de la República, crea el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en sustitución del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y se cambia la estructura de las competencias. El referido decreto considera que:

*“Es necesaria una verdadera política integral del transporte en el país, que posibilite la planificación, definición de estrategias y la debida coordinación multimodal e intermodal para que el Ecuador participe en los circuitos globales del transporte.”*

Además, establece:

*“Que la emisión y coordinación de políticas generales de estrategias para el transporte y obras públicas, que tiendan a impulsar el desarrollo articulado de las diferentes formas de transporte, infraestructura, optimización y modernización de la conectividad interna y externa de la nación, mediante la toma de decisiones estratégicas con alta sensibilidad social, respeto del ambiente y clara conciencia de la soberanía e independencia del país, debe corresponder a un solo ente gubernamental, a fin de que el desarrollo del transporte ecuatoriano sea armónico y sustentable, preservando y mejorando las condiciones de vida de sus habitantes en un entorno de globalización del comercio y del transporte”.*

La Constitución de la República, establece en el artículo 3, numeral 5, como uno de los deberes primordiales del Estado, el planificar el desarrollo nacional. Asimismo, el artículo 141 ibídem preceptúa, entre otros aspectos, que la Función Ejecutiva, estará integrada por la Presidencia y Vicepresidencia, los Ministerios de Estado y los demás organismos e instituciones necesarios para cumplir, en el ámbito de su competencia, las atribuciones de rectoría, planificación, ejecución y evaluación de las políticas públicas nacionales y planes que se creen para ejecutarlas.

Asimismo, el Art. 313 de la Constitución de la República del Ecuador, establecen que:

*“El Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia. Los sectores estratégicos, de decisión y control exclusivo del Estado, son aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva influencia económica, social, política o ambiental, y deberán orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social. Se consideran sectores estratégicos la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua, y los demás que determine la ley”.*

En el Art. 394 ibídem establece que:

*“El Estado, garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial, dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias”.*

### Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



En consecuencia, el Estado, regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.

La Norma Técnica del Sistema Nacional de Planificación Participativa, en su artículo 13, indica que:

*“La elaboración de los planes sectoriales corresponde a los ministerios rectores. Para el efecto el ente rector de planificación nacional emitirá los lineamientos para la formulación y actualización de los planes sectoriales”*

En su artículo 14 de la norma ibídem señala que:

*“Corresponde a los ministerios rectores, aprobar el Plan Sectorial y de la emisión del informe de validación técnica realizado por el ente rector de planificación nacional”.*

En su rol de rector del sector transporte, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, emite políticas, regulaciones y directrices para la normalización del transporte multimodal y las ejecuta territorialmente, a través de las subsecretarías técnicas correspondientes y sus entidades adscritas, quienes cumplen y hacen cumplir las políticas emanadas del Ministerio del sector.

Además, promueve la movilidad sostenible del transporte en el Ecuador, permitiendo la generación de un eficiente flujo interno y externo de bienes y personas, enfocándose en la movilidad intermodal y multimodal del adecuado uso del espacio público. Por ello la gestión pública en materia de infraestructura y transporte tiene importancia estratégica para el desarrollo de los países, debido a su impacto potencial sobre el desarrollo económico y la disminución de la pobreza.

### 3. MARCO CONCEPTUAL

#### Transporte Terrestre

**Accidente de Tránsito:** Todo suceso eventual o acción involuntaria, que como efecto de una o más causas y con independencia del grado de estas, ocurre en vías o lugares destinados al uso público o privado, ocasionando personas muertas, individuos con lesiones de diversa gravedad o naturaleza y daños materiales en vehículos, vías o infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía, vehículo, vía y/o entorno.

**Actores Viales:** Corresponde a las personas usuarios de las vías, conductores y peatones.

**Asociación Público-Privada:** Se define por asociación público-privada la modalidad de gestión delegada por la que el Gobierno Central o los Gobiernos Autónomos Descentralizados, encomiendan al sector privado, la ejecución de un proyecto público específico y su financiamiento total o parcial, para la provisión de bienes, obras o servicios a cambio de una contraprestación delegada, los proyectos públicos desarrollados en los sectores de interés general. Los proyectos públicos ejecutados a través de la APP serán las únicas donde el Gestor

#### Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)



Privado tendrá incentivos tributarios, a las inversiones y al financiamiento y una distribución de riesgos adecuada.

**Boleta de Infracción en Carretera (BIEC):** Documento que contiene el valor asignado por los servicios prestados en carretera por el Ministerio Rector del Transporte.

**Cama Baja:** Vehículo de arrastre diseñado y equipado para el transporte de carga que por sus condiciones de peso y dimensiones no puede ser transportado en semirremolques convencionales, como cargas indivisibles, maquinaria y equipos especiales. Puede disponer de un número mayor de ejes o neumáticos.

**Caminos Públicos:** Son todas las vías de tránsito terrestre, de dominio y uso público, construidas para el uso y goce común, así como aquellas que no siendo de titularidad pública hayan sido declaradas de uso público.

**Caminos Privados:** Son aquellos que se construyen a expensas de los particulares en terrenos de su pertenencia, cuyo dominio no se altera, salvo lo previsto en la Ley, aunque los propietarios permitan el uso y goce de todos. Los caminos privados deberán respetar la norma técnica expedida por el Ministerio rector, de acuerdo con su funcionalidad.

**Caminos Vecinales:** Son aquellas vías que sirven para comunicar preferentemente áreas rurales internas (caseríos, recintos), sin llegar a reunir las características de Carreteras; y tienen características geométricas y estructurales determinadas en las Normas Técnicas emitidas por el Ministerio rector.

**Capacidad de Carga:** Carga útil máxima permitida para lo cual fue diseñada la maquinaria o equipo caminero y definida por el fabricante para la cual fue diseñado el vehículo.

**Carga Especial:** Carga indivisible que excede el peso y/o las dimensiones permitidas.

**Carga Indivisible:** Carga que no puede ser fraccionada o desarmada durante el proceso de transportación.

**Certificado de Habilitación:** Documento que acredita la habilitación de un camión o tracto camión para prestar el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera.

**Certificado de Operación Regular (COR):** Documento habilitante para la circulación de un vehículo y/o unidad de carga en la Red Vial Nacional, en el que consten las especificaciones técnicas, peso y dimensiones máximos permitidos.

**Certificado de Operación Especial (COE):** Documento habilitante para la circulación de un vehículo y/o con carga indivisible, cuyo peso y/o dimensiones excedan lo establecido en la Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones.

**Compañías de alquiler y renta de vehículos:** Comprende a una compañía de alquiler y renta de vehículos, la persona jurídica, cuyo objeto principal es la renta, arrendamiento o alquiler de vehículos de transporte terrestre de su propiedad, sin conductor, para el uso y goce lícito y exclusivo del particular, del arrendatario, dentro del territorio nacional teniendo como contraprestación el pago en dinero de un valor pactado entre el arrendador y el arrendatario.

**Componentes Funcionales y Operativos:** Son componentes funcionales y operativos aquellas estructuras adheridas a las vías terrestres, destinadas a ordenar y mejorar la fluidez del transporte terrestre que contribuyen a un mejor servicio público de vialidad, tales como: Puentes, intercambiadores, facilitadores de tránsito, estaciones de peaje y pesaje de vehículos, estaciones de inspección, estacionamientos para emergencias, centros logísticos y señalización acorde a las normas dictadas para el efecto.

**Contrato de Delegación:** Es el instrumento que, basado en las condiciones del Pliego, la Oferta, el Acta de Negociación y la Resolución de Adjudicación, se ha de suscribir entre los sujetos de la delegación para determinar su relación bilateral y la ejecución del Proyecto, siendo éste ley para las partes.

**Control Operativo del Tránsito:** Abarca todas las medidas destinadas a la distribución y el control de los flujos de tránsito en tiempo y espacio con el fin de prevenir incidentes o para reducir sus impactos.

**Conservación de la Infraestructura Vial:** Se entiende por conservación en materia de infraestructura del transporte terrestre, a todas las actividades destinadas a preservar a largo plazo, el funcionamiento adecuado del patrimonio vial terrestre, al menor costo posible, con el objeto de evitar el deterioro innecesario, mediante la protección física de sus estructuras básicas y superficies, procurando evitar su destrucción y la necesidad de una posterior rehabilitación o reconstrucción.

Son actividades de conservación, las acciones de mantenimiento, reconstrucción, rehabilitación, reparación, refuerzo, reposición u otras que se realicen sobre la infraestructura vial terrestre.

**Convenio de Delegación de Gestión:** Es el instrumento que, basado en las condiciones de la propuesta y acuerdos alcanzados, se ha de suscribir entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y los Gobiernos Autónomos Descentralizados para determinar su relación bilateral, siendo éste ley para las partes.

**Cuidado de frentes y cunetas:** Los propietarios de terrenos colindantes con la infraestructura terrestre, a su costa, conservarán en perfecto estado y funcionamiento los frentes y las cunetas situadas junto a su respectiva propiedad y que sean de libre acceso; y, además, mantendrán limpia y libre de vegetación la faja que corresponda al derecho de vía.

**Clases de Vías:** Son las estructuras de diferentes tipos construidas para la movilidad terrestre de los vehículos, ciclistas, peatones y semovientes, y constituyen un esencial medio de comunicación que une regiones, provincias, cantones y parroquias de la República del Ecuador, cuya forma constitutiva contiene la plataforma de circulación que comprende todas las facilidades necesarias para garantizar la adecuada circulación, incluyendo aquella definida como derecho de vía.

**Delegación o Concesión:** Es la delegación de la gestión que realiza el MTOP a sujetos de derecho privado o empresas mixtas, a través de la suscripción de un contrato para la ejecución de proyectos de interés general. En el ámbito de responsabilidades derivadas de las actuaciones, producto de las delegaciones, se estará al régimen aplicable a la materia.

**Delegación Directa:** Es el proceso mediante el cual el MTOP delega la gestión de un proyecto público de interés general a una empresa de propiedad estatal de los países que forman parte de la comunidad internacional a través de la suscripción de un contrato. En el ámbito de responsabilidades derivadas de las actuaciones, producto de las delegaciones, se estará al régimen aplicable a la materia.

**Delegatario o Concesionario:** Es la Sociedad de Objeto Único, de derecho privado, responsable del desarrollo del proyecto público de conformidad a las cláusulas establecidas en el contrato, el pliego y más documentación del proceso de delegación

**Diseño Geométrico:** Para que una vía cumpla su función de servir al tránsito en forma segura, confortable y eficiente, debe tener un buen diseño geométrico, lo cual conlleva a tener tres requisitos: tener un buen trazado, dimensionamientos normados y un diseño de cruces adecuado.

**Dispositivos de Seguridad:** Esta es la señalización colapsable, que ante un impacto falla rápidamente con el fin de no dañar a los ocupantes. Estas pueden ser: sistemas absolvedores de energía, barriles plásticos, cilindros de acero, etc.

**Distancia entre ejes:** Longitud comprendida entre los centros geométricos del eje delantero y del eje posterior de un vehículo.

**Distintivos de Control:** Señalización que contenga las especificaciones técnicas: largo, ancho y alto del vehículo del transporte de mercancías peligrosas.

**Distribución máxima de carga por eje:** Indica el peso máximo por eje simple o conjunto de ejes, permitido para los vehículos que circulan por la Red Vial Nacional.

**Eficiencia Energética:** Es el conjunto de acciones que permiten optimizar la relación entre la implementación de diversas medidas de gestión, de hábitos culturales en la comunidad e inversiones en tecnologías más eficientes, sin afectar al confort y calidad de vida de la población.

**Entidad Adscrita:** Institución con autonomía administrativa y financiera, que por sus competencias se debe a una entidad rectora, posee estructura jurídica que le permite cumplir actividades específicas bajo los lineamientos de política pública establecidos por la entidad rectora.

**Entidad Delegante:** Es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas o entidad pública que en el futuro lo sustituya o fuere titular de la competencia en virtud de la cual se celebra el contrato de delegación o concesión. Quien está a cargo de la evaluación de los proyectos públicos, los aspectos precontractuales y contractuales, la adjudicación y suscripción de los contratos su administración y supervisión.

**Entidad Competente:** La entidad a cargo de la competencia de la vía, dispondrá el inmediato retiro de los obstáculos colocados en la infraestructura del transporte terrestre que no hayan sido previstos en el diseño y trazado del proyecto, no cumplan una función o no hayan sido debidamente autorizados, si estos implican un riesgo para las personas.

**Entidad Rectora:** Entidad que tiene competencia para emitir políticas públicas y mecanismos de ejecución que encaminen la gestión de las entidades al logro de los objetivos y metas del desarrollo.

**Establecimiento de Estrategias de Mantenimiento:** Efectuada la evaluación de condiciones de la carretera con la identificación de fallas y deformaciones que afectan la estructura del pavimento y con ello, la seguridad, comodidad y calidad de viaje de los usuarios de la carretera, deberán tomarse las acciones correctivas mediante la ejecución de varias actividades, que permitirán conservar la vía, sobre el nivel mínimo de servicio acordado con anterioridad.

**Gestor Autorizado:** Persona natural o jurídica autorizada por el importador para realizar el trámite de obtención de las licencias de importación en el Ministerio del Transporte, a través del Sistema Integrado de la Información del Transporte y Obras Públicas (SITOP).

**Guía de Remisión:** Documento que sustenta la propiedad, origen y traslado de mercancías, por cualquier motivo, dentro del territorio nacional.

**Infraestructura Vial:** Son los senderos laterales para peatones y animales, los taludes, las cunetas o zanjas de desagües, terraplenes, puentes, obras de arte de cualquier género, habitaciones para guarda puentes, camineros y otros requerimientos análogos permanentes; terrenos necesarios para depósito de maquinarias o materiales, habitaciones de trabajadores, campamentos y otros requerimientos análogos transitorios.

**Internación Temporal:** Régimen aduanero de importación de vehículos extranjeros al país por un período determinado cumpliendo las especificaciones y condiciones conforme la Norma Legal Vigente.

**Inventario Físico:** Se deberá establecer una base de datos para disponer de toda la información del inventario físico de la carretera.

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)



**Licencia de conducir:** Es el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado, con el objeto de garantizar la aptitud de los conductores en el manejo de vehículos a motor y, la idoneidad de estos para circular con el mínimo de riesgo posible.

**Normas de Calidad:** Las normas de calidad son guías que fijan pautas de los niveles de servicio que deben ser mantenidos en una carretera. Más aún, las normas de calidad son guías que demuestran dentro de que circunstancias el trabajo debe o no ser ejecutado.

**Normas de Cantidad:** Las normas de cantidad son muy relativas a las normas de calidad. Las normas de cantidad son valorizadas de acuerdo con el trabajo que debe ser ejecutado para satisfacer las normas de calidad.

**Mancomunidad o Consorcio:** Agrupación de dos o más municipios para ejercer competencias, estos en conjunto serán considerados como una unidad, para los efectos de determinar el modelo de gestión distinto del que les correspondería individualmente.

**Manifiesto de Carga Internacional (MCI):** Documento de control aduanero que ampara las mercancías que se transportan internacionalmente por carretera, desde un punto de origen (lugar en donde son cargadas a bordo de un vehículo o unidad de carga habilitado) hasta el lugar en donde se descargan para su entrega.

**Mantenimiento Vial:** Conjunto de actividades destinadas a preservar, en forma continua y sostenida, el buen estado de las vías, de modo que garantice un servicio óptimo al usuario. La conservación vial comprende actividades tales como el mantenimiento rutinario y periódico, la rehabilitación y el refuerzo de la superficie de rodadura, así como el mantenimiento y la rehabilitación de las estructuras de puentes.

**Mantenimiento Periódico:** Es el conjunto de actividades que se ejecutan en forma cíclica y que tienen el propósito de reponer las características que antes tenía la carretera, que se han perdido debido a la acción del tráfico, lluvia, etc. Ejemplos de esta conservación son la colocación de capas de refuerzo o recapados en pavimentos asfálticos, la reposición de firmados y la reconformación de la plataforma existente en vías afirmadas, el recubrimiento de vías no pavimentadas con tratamiento bituminosos y la reparación de los diferentes elementos físicos del camino. El mantenimiento periódico tiene una periodicidad de cuatro años.

**Mantenimiento Rutinario:** El mantenimiento rutinario es el conjunto de actividades que se ejecutan en forma permanente y sistemática a lo largo de la calzada y en las zonas aledañas, que consiste en la reparación de pequeños defectos en la superficie de rodadura, limpieza de espaldones y señalización, el mantenimiento de los sistemas de drenaje con actividades como limpieza de cunetas, alcantarillas, limpieza de derrumbes, etc.

**Mantenimiento por Resultados (MPR):** Establece estándares o umbrales a los que los contratistas deben llegar y mantener en el tiempo mediante la ejecución de operaciones de conservación rutinaria, logrando por ello extender la vida útil del camino, permitiendo la

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)



ejecución de la conservación periódica a costos menores y los trabajos de refuerzo en los plazos de diseño.

**Mercancías Peligrosas:** Mercancías sujetas a control tales como productos o sustancias químicas, desechos u objetos que por sus características peligrosas: corrosivas, reactivas, explosivas, tóxicas, inflamables, biológicas, infecciosas y radiactivas, pueden generar riesgos que afectan a la salud de las personas expuestas, o causen daños a la propiedad y al ambiente.

**Modalidad de Concesión:** Es una modalidad de delegación, por la que el MTOP, tiene por objeto transferir temporalmente la facultad de proveer y gestionar de manera integral un servicio público o proyecto público a Sujetos de Derecho Privado, Empresas Mixtas o Empresas de Propiedad Estatal de países que forman parte de la comunidad internacional, bajo un esquema de exclusividad regulada a través de planificación, diseño, gestión técnico operacional, financiamiento, construcción, ampliación, rehabilitación, mejoramiento o conservación de infraestructura, facilidades y equipamientos preexistentes, a cambio de una retribución para el sujeto de derecho privado, empresa mixta o empresa de propiedad estatal de los países que forman parte de la comunidad internacional como forma de recuperación de la inversión realizada y el riesgo asumido, sin ser susceptible de acceder a incentivos tributarios.

**Modalidad de Asociación Público-Privada:** Se define por asociación público privada la modalidad de gestión delegada por la que el MTOP encomienda de forma temporal al gestor privado, la ejecución de un proyecto público específico y su financiamiento total o parcial, para la provisión de bienes, obras o servicios a cambio de una contraprestación por su inversión, riesgo y trabajo, de conformidad con los términos, condiciones, límites y más estipulaciones previstas en el contrato de gestión delegada, y es susceptible de acceder a incentivos tributarios.

Dicha modalidad se encuentra establecida en la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera, su Reglamento y todas las guías generales, notas técnicas, políticas y lineamientos expedidos por el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas.

Para la sustanciación de procesos de delegación bajo la modalidad de Asociación Público-Privada "APP", se aplicará lo establecido en el Decreto Ejecutivo Nro. 1190, de 17 de noviembre de 2020, publicado en el Registro Oficial Registro Oficial Nro. 333, de 19 de noviembre de 2020, Reglamento para Asociaciones Público-Privadas.

**Modelo de Gestión de Transporte:** Comprende el sistema de gestión que centraliza y mancomuna, la administración y operación de todos los medios necesarios para la prestación del servicio de transporte.

**Modelos de Gestión Sostenible:** El modelo de gestión para mantenimiento sustentable de varias carreteras de la Red Vial Estatal, plantea un mecanismo a través del cual el Estado promueve la Segunda Generación de delegaciones al sector público y privado, con el objetivo de promover la inversión privada en el mantenimiento, rehabilitación y explotación de infraestructuras viales, manteniendo el MTOP la rectoría, generando ahorro para el Estado.

**Movilidad Activa:** Es aquella que depende del movimiento físico de las personas, incluye la caminata y el uso de la bicicleta; se vincula a los principios de la movilidad sostenible.

**Movilidad Inclusiva:** Garantizar a todas las personas independientemente de su género, condición social, edad, discapacidad acceso equitativo a todas las oportunidades.

**Movilidad Sostenible:** Estrategia que busca mejorar la calidad de vida, a través de la distribución equitativa del espacio público entre las formas de transportes motorizadas y no motorizadas.

**Operadoras de Transporte Terrestre:** Compone toda persona jurídica, sea cooperativa o compañía, que, habiendo cumplido con todos los requisitos exigido haya obtenido legalmente el título habilitante para prestar el servicio de transporte terrestre en cualquiera de sus clases y tipos.

**Operativos de Control:** Son ejecutados por miembros del Cuerpo de Vigilancia de la CTE, en cumplimiento de las normativas vigentes en materia de tránsito.

**Peso Neto del Vehículo:** Peso del vehículo en vacío (sin carga, sin tripulantes, sin equipo auxiliar)

**Peso Bruto Vehicular (PBV):** Sumatoria del peso del vehículo en vacío (tara, tripulante, combustible), más la capacidad de carga.

**Peso máximo por eje:** Es el peso bruto del vehículo distribuido entre todos los ejes que lo componen, conforme lo establecido en la Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones.

**Peso bruto vehicular permitido por el fabricante:** Es la sumatoria del peso en vacío del vehículo más la capacidad de carga para la cual fue diseñado el vehículo por el fabricante.

**Peso vacío del vehículo (Tara):** Peso neto del vehículo sin tripulación, provisto de combustible y equipo auxiliar habitual, excluyendo la carga.

**Peso de la carrocería:** Es el peso total de la estructura (carrocería) antes de ser montada en el chasis.

**Paso de semovientes y fauna silvestre:** Dentro de la planificación y construcción del sistema vial, se adoptarán las medidas necesarias para facilitar o impedir la circulación de semovientes y/ o fauna silvestre en las vías, según determine la autoridad competente, en función de la clasificación de la vía.

**Poste de kilometraje:** Se empleará para indicar el Abcisdado de la vía a partir de un sitio determinado.

**Prevención de Riesgo de Derrumbes:** De detectarse actividades que pongan en riesgo la infraestructura de la red vial, la entidad a cargo de la competencia de la vía notificará y dispondrá al propietario del terreno responsable que colinde con la infraestructura pública amenazada, realizar los trabajos técnicos necesarios que precautelen la obra pública.

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)



La notificación deberá establecer el plazo de ejecución de los trabajos por parte del dueño del predio, de no hacerlo la entidad a cargo de la competencia de la vía realizará las reparaciones y obras necesarias y, sus costos pagarán el propietario del terreno colindante del daño.

**Productividad Energética:** Es la relación entre la cantidad de bienes o servicios y la energía consumida para producirlos.

**Protección por Discapacidad.** - Brindar una protección de hasta USD 5.000 dólares a una víctima que a consecuencia del accidente de tránsito resulte con una discapacidad, sea total, permanente o parcial.

**Protección por Fallecimiento.** - Brindar una protección por fallecimiento de USD 5.000 dólares, cuyos beneficiarios son los familiares directos.

**Puntos Negros:** Los puntos negros o tramos de concentración de accidentes (TCA) son los tramos de la RVE en los cuales se producen un gran número de siniestros de tránsito cada año.

**Relación Peso/ Potencia:** Relación entre el peso bruto vehicular y la potencia total del motor. Puede ser simple y/o combinado.

**Red Vial Nacional:** Conjunto de todas las carreteras y caminos existentes en el territorio ecuatoriano que componen el sistema vial nacional. La red vial nacional, debido a su jurisdicción y competencia, está integrada por la red vial estatal, regional, provincial y cantonal urbana.

**Red Vial Cantonal Urbana:** Se entiende por Red Vial Cantonal Urbana, cuya competencia está a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales o Metropolitanos, al conjunto de vías que conforman la zona urbana del cantón, la cabecera parroquial rural y aquellas vías que, de conformidad con cada planificación municipal, estén ubicadas en zonas de expansión urbana.

**Red Vial Estatal:** Se considera como Red Vial Estatal, bajo la competencia del Gobierno Central, el conjunto de vías conformadas por las troncales nacionales que a su vez están integradas por todas las vías declaradas por el Ministerio Rector como corredores arteriales o como vías colectoras.

- Se definen como corredores arteriales a aquellas vías de integración nacional, que entrelazan capitales de provincias, puertos marítimos, aeropuertos, pasos de frontera y centros de carácter estratégico para el desarrollo económico y social del país.
- Se consideran vías colectoras a aquellas vías que tienen como función colectar el tráfico de las zonas locales para conectarlos con los corredores arteriales, bajo el principio de predominio de la accesibilidad sobre la movilidad.

**Red Vial Provincial:** Se define como Red Vial Provincial, al conjunto de vías que, dentro de la circunscripción territorial de la provincia, cumplen con alguna de las siguientes características:

- Comunican las cabeceras cantonales entre sí.
- Comunican las cabeceras parroquiales rurales entre sí.
- Comunican las cabeceras parroquiales rurales con los diferentes asentamientos humanos, sean estos, comunidades o recintos vecinales.
- Comunican asentamientos humanos entre sí.
- Comunican cabeceras cantonales, parroquiales rurales, asentamientos humanos, sitios de interés singular con la Red Vial Estatal.

Para ser consideradas dentro de la Red Vial Provincial, las vías descritas anteriormente no deben incluir zonas urbanas ni tampoco formen parte del inventario de la Red Vial Estatal y Regional.

**Red Vial Regional:** Se define como Red Vial Regional, cuya competencia está a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, al conjunto de vías que unen al menos dos capitales de provincia dentro de una región y que sean descentralizadas de la Red Vial Estatal.

**Registro Nacional de Transporte Terrestre y Tránsito:** Es una base de datos que permite registrar y mantener actualizados y centralizados los registros validados de automotores, conductores, títulos habilitantes, operadoras de transporte público, infractores, siniestros de tránsito, seguros, vehículos, revisión técnica vehicular, recaudación de multas por infracciones de tránsito, maquinaria agrícola y maquinaria, personas naturales o jurídicas que brindan servicios al sector y demás información relativa a la oferta de servicio de transporte público y comercial, transporte privado y transporte alternativo comunitario rural excepcional.

**Retro Reflexión:** Las señales y dispositivos de seguridad deben ser visibles en cualquier período del día y bajo toda condición climática. Por ello se confeccionan con materiales apropiados y se someten a procedimientos que aseguran su retro reflexión en toda su superficie en el caso de las señales.

**Seguridad vial:** Se refiere a las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas en el tránsito. La seguridad se define como “calidad de seguro” y seguro a su vez se define como “exento de todo peligro o riesgo, cierto, firme, confiable, protegido”.

**Señalización Vertical:** Está constituida por todas aquellas señales en placas, postes, pórticos o estructuras usadas para este fin. Esta se divide en tres grupos: (Preventivas, Reglamentarias, Informativas)

**Señales Preventivas:** Las señales de prevención o preventivas tienen por objeto el advertir al usuario de la carretera la existencia de una condición peligrosa y la naturaleza de ésta.

**Señales Reglamentaria:** Las señales de reglamentación o reglamentarias tienen por objeto indicar a los usuarios de la vía, las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre el uso.

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)



**Señales Informativas:** Las señales de información o informativas tienen por objeto guiar al usuario de la vía, dándole la información necesaria, en lo que se refiere a la identificación de localidades, destinos, direcciones, sitios de interés especial, intersecciones y cruzamientos, distancias recorridas o por recorrer, prestación de servicios personales o automotores, etc.

**Señales de ejecutivas de destino:** Confirman la dirección escogida después de una intersección o cruzamiento e indican la dirección en la cual se desarrolla una vía indicando los nombres de los principales destinos a lo largo de la vía.

**Señales de confirmación de destino:** Confirman y ratifican una dirección.

**Señalización Vial:** La Señalización Vial, sirve para indicar al usuario de las vías, las precauciones que debe tener en cuenta, las limitaciones que gobiernan el tramo de circulación y las informaciones estrictamente necesarias, dadas las condiciones específicas de las carreteras.

**Servicios conexos de transporte terrestre:** Las terminales terrestres, puertos secos y estaciones de transferencia, se consideran servicios conexos de transporte terrestre.

**Servicio de movilización.:** Brindar el servicio de movilización desde el sitio del accidente hasta la casa de salud.

**Suspensión o bloqueo:** Es una limitación temporal de la matrícula de la maquinaria o equipo caminero en el sistema informático del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

**Título Habilitante:** Permiso y autorización oficial otorgados por el Estado, que habilita el transporte de mercancías por la Red Vial Nacional.

**Transporte no Convencional:** Transporte de carga indivisible (que no se puede fragmentar).

**Tipo de Transporte Terrestre:** Es la forma de satisfacer las necesidades de desplazamiento de personas, animales o bienes para fines específicos.

**Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA):** Es el volumen promedio anual de tráfico diario proyectado a varios años.

**Transporte Colectivo:** Destinado al traslado colectivo de personas, que pueden tener estructura exclusiva y operen sujetos a itinerario, horario, niveles de servido y política tarifaria.

**Transporte Comercial:** Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica.

**Transporte Masivo:** Destinado al traslado masivo de personas sobre infraestructuras exclusivas a nivel, elevada o subterránea, creada específica y únicamente para el servicio; que operen sujetos a itinerario, horario, niveles de servicio y política tarifaria.

**Transporte por Cuenta Propia:** Es un servicio que satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades comerciales exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas.

**Transporte Público Intracantonal:** Es aquel que opera dentro de los límites cantonales, operan a través de contratos y/o permisos de operación.

**Transporte Público Intraprovincial:** Es aquel que opera dentro de los límites provinciales, operan mediante contratos de operación.

**Transporte público Interprovincial:** Es aquel que opera bajo cualquier tipo, dentro de los límites del territorio nacional, operan con contratos de operación

**Transporte Público Internacional:** Es aquel que opera, bajo cualquier modalidad, fuera de los límites del país, teniendo como origen el territorio nacional y como destino un país extranjero o viceversa.

**Unidad de carga:** Vehículo no motorizado diseñado para acoplarse a un vehículo motorizado para el transporte mercancías, pudiendo ser tipo remolque, remolque de eje balanceado o semirremolque (furgón, plataforma, tolva, tanque fijo, otros) que debe ser registrada ante los organismos nacionales de transporte competente.

**Vehículo Combinado** - Es la combinación de un camión remolcador con uno o más remolques o un tractor camión con un semirremolque o un tractor camión con un semirremolque y un remolque.

**Volquete/Volqueta:** Vehículo diseñado, fabricado y equipado para el transporte de materiales pétreos, de construcción, minerales o desechos, con estructura abierta (tolva de volteo), dispone de un sistema neumático o hidráulico de descarga, con configuración de remolque o semirremolque.

**Vías Rápidas:** Son aquellas vías de una sola calzada con dos carriles de circulación y con limitación total de acceso a las propiedades colindantes.

**Vías Nacionales:** Son el conjunto total de las carreteras y caminos existentes en el territorio ecuatoriano.

**Vías Locales:** Son los caminos diseñados exclusivamente para conectar los distintos centros poblados o de actividad económica con las vías colectoras o secundarias.

**Vías de circulación terrestre:** Son bienes nacionales de uso público, y quedan abiertas al tránsito nacional e internacional de peatones y vehículos motorizados y no motorizados.

**Vías de servidumbre:** Se establecerán por excepción las vías por servidumbre como aquellos caminos previstos para otorgar acceso a terrenos privados y dentro de ellos.

**Víctima:** Cualquier persona muerta o herida como consecuencia de un siniestro vial.

## Transporte Aéreo

**Autoridades de la Aviación Civil:** Es la entidad gubernamental y autónoma responsable de la regulación de todos los aspectos de la aviación civil en la República del Ecuador.

- El MTOP según Decreto ejecutivo 156 de noviembre 2013 es el encargado de ejercer la política aérea y aprobar el Plan de Desarrollo Aeronáutico elaborado por la DGAC. Preside el Consejo Nacional de Aviación Civil que está integrado también por un delegado del Ministerio de Turismo y Comercio Exterior, la secretaria de este cuerpo colegiado la ejerce el director de la DGAC.
- A nivel internacional existe la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, que es el organismo técnico que regula el transporte aéreo civil y establece las normativas que son de carácter obligatorio a nivel internacional.
- La DGAC planifica, regula, controla y administra la actividad aeronáutica y aeroportuaria, garantizando la seguridad en las operaciones aéreas minimizando los impactos sobre el medio ambiente.

**Características del Transporte Aéreo:** La característica que mejor define este modo de transporte es que no necesita una pista en la superficie durante todo su trayecto, solo al inicio y al final. También se diferencia de otros modos de transporte en que no tiene barreras físicas y su ventaja más importante radica en su rapidez.

**Clases de Servicios de Transporte Aéreo:** El código aeronáutico ecuatoriano en su Art. 102 expresamente clasifica los servicios de transporte aéreo en dos clases:

- Servicio doméstico es el que se presta entre puntos situados dentro del territorio del Ecuador.
- Servicio internacional que es el realizado entre la República del Ecuador y un Estado extranjero o entre dos puntos del Ecuador, con escala prevista en un Estado extranjero.

**Código Aeronáutico:** Conjunto de normas que regulan el funcionamiento y operatividad del transporte aéreo del Ecuador, en su artículo tres reafirma lo anteriormente señalado indicando que: “La República del Ecuador tiene y ejerce soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y aguas jurisdiccionales”.

**Comunicación Tierra – Aire:** Comunicación bidireccional entre las aeronaves y las estaciones o puntos situados en la superficie de la tierra.

**Conectividad Aérea:** La conectividad aérea es la capacidad de una red para transportar pasajeros y/o carga de un punto a otro, con tiempos mínimos de conexión y con mayores beneficios para los usuarios del transporte aéreo.

### Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)



**Conectividad Aérea:** Nos muestra una media global del nivel de servicios aéreos disponibles para interconectar un punto de origen con varios destinos geográficos y que se establecen en función al número de rutas y frecuencias vigentes disponibles dentro del transporte aéreo interno y externo del país, permite una mayor o menor captación de turistas nacionales e internacionales, y nivel de intercambio comercial y de servicios entre países.

**Infraestructuras Aeroportuaria:** Espacio físico donde se encuentran los aeropuertos o aeródromos, se divide en 2 partes:

- Lado aire: Comprende la pista que permite el despegue y aterrizaje de aeronaves, pista de carretero, torre de control, los hangares y las zonas de aparcamiento de aeronaves.
- Lado tierra: Comprende las áreas dedicadas a los pasajeros como terminal de pasajeros, zonas de comercio, aduanas, servicios, estacionamientos vehiculares, etc.

**Libertades del Aire:** Consiste en una serie de derechos relativos a la aviación comercial civil que garantiza a un Estado a entrar en un espacio aéreo a otro y aterrizar, regularmente el Derecho Aeronáutico internacional señala nueve libertades a aplicar, pero cinco primeras que fueron definidas en el Convenio de Chicago en 1944 son las más importantes, los cuatro restantes van más al ámbito de la doctrina.

Dentro de las cinco, están las libertades técnicas que es la primera que hace relación al derecho de volar sobre el territorio de otro, sin aterrizar, y la segunda hace relación al derecho de aterrizar en el territorio de otro Estado por razones técnicas; luego se sitúan las libertades comerciales, como el derecho a desembarcar pasajeros, carga y correos tomados en territorio del país al cual pertenece la aeronave (tercera), y el derecho a llevar pasajeros, carga y correo destinados al país cuya nacionalidad pertenece la aeronave (cuarta), y por ultima la quinta libertad que es el derecho de tomar y desembarcar pasajeros, carga y correos con destino o procedente de terceros países.

**Política Aérea:** Son lineamientos que buscan el fomento y desarrollo de la aviación civil, con la finalidad de garantizar la seguridad integral de los pasajeros y aeronaves durante los vuelos, además de propender a que las compañías brinden servicios de calidad, con eficiencia de manera constante tal como se establece en las regulaciones y normativa aeronáuticas del Ecuador.

**Ruta Aérea:** Es una ruta especificada desde un punto geográfico de origen a un punto de destino y viceversa, que se ha designado para canalizar el tránsito aéreo de personas y mercancías.

**Tarifas o tasas:** Comprende el valor o precio monetario a pagar por un servicio que presta el aeropuerto o las compañías aéreas tanto a pasajeros y/o carga, como a las aeronaves.

**Tipos de Servicios de Transporte Aéreo:** Nuestra legislación aeronáutica, mediante su Código Aeronáutico, establecen dos tipos de servicio aéreo: los regulares y los no regulares, definiéndose de la siguiente manera en el Art. 103:

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)



- Servicios de transporte aéreo regular que son los prestados con sujeción a frecuencias de vuelo uniforme y horarios e itinerarios fijos, aprobados por la Autoridad Aeronáutica.
- Servicios de transporte aéreo no regular que son los que no reúnen los requisitos del transporte aéreo regular. Este servicio de transporte está en función a la demanda como es el caso de vuelos chárter, ambulancia, escuelas de aviación, etc.

**Transporte Aéreo:** Es el servicio de movilidad de personas, mercancías, correos, etc., que presta una empresa o aerolínea en un determinado mercado, a cambio de un precio pactado entre las partes, dependerá del consumidor elegir la mejor compañía del mercado, por su servicio, calidad, eficiencia y precio final; Es un medio de transporte que permite el tránsito de pasajeros, mercancías y correos de un lugar de origen a otro de destino y viceversa de manera rápidas y convenientes, incluso a áreas remotas a las que no llegan otros modos de transporte, y facilita el crecimiento económico, el comercio y las inversiones.

## Transporte Marítimo y Fluvial

**Acceso Portuario Marítimo o Fluvial:** Espacio o corredor marítimo o fluvial, natural o artificial, utilizado para permitir y facilitar el acceso y tránsito de buques y embarcaciones en un recinto portuario, el cual incluye servicios de comunicaciones, dragado y ayudas a la navegación operativa.

**Acceso Marítimo:** Vía marítima que permite el ingreso de los buques a las instalaciones Portuarias.

**Actividad Portuaria:** Corresponde a la inversión en infraestructura portuaria, administración, operación y explotación de los puertos y/o terminales portuarios. Se refiere, además, a cualquiera de los servicios definidos que se prestan dentro de la jurisdicción de los puertos y terminales.

**Administración del Puerto:** Entidad portuaria que, con diversas denominaciones, está encargada de administrar el puerto.

**Administrador del Contrato de Concesión:** Persona delegada por parte de la Autoridad Portuaria, para ser el administrador del contrato de concesión y representante al Estado en dicho contrato.

**Agente Naviero.** - Es la persona natural o jurídica que representa al armador en las gestiones de carácter administrativo y comercial relativas a todos los trámites relacionados con el arribo y estadía del buque, aceptando, en nombre del Armador, los derechos y obligaciones que a éste le corresponden en dichas gestiones.

### Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)



**Amarre y Desamarre:** Consiste en la asistencia a las naves, siguiendo las instrucciones del capitán o el práctico, para recoger las amarras del buque, portarlas y fijarlas en el punto indicado del terminal o muelle por la Autoridad correspondiente en las operaciones de atraque o largar las mismas en las operaciones de desatraque, permitiendo la libre navegación.

**Asociación Público-Privada.** - Se define por asociación público-privada la modalidad de gestión delegada por la que el Gobierno Central o los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD), encomiendan al sector privado, la ejecución de un proyecto público específico y su financiamiento total o parcial, para la provisión de obras o servicios a cambio de una contraprestación delegada.

**Atraque/ Desatraque:** servicio que se presta al buque cuando llega a un muelle o cuando lo abandona (por ejemplo, el amarre).

**Atraque al Muelle.** - Se da esta denominación al momento en que un buque durante las maniobras de atraque al costado del muelle designado para este fin haya asegurado la primera tira de amarre al muelle.

**Capitán del Puerto (CP).** - Es la autoridad marítima, cuyas funciones están determinadas en el Código de Policía Marítima.

**Carga o Descarga.** - Se define como tal el servicio de subida o bajada de la mercadería entre cualquier lugar en tierra o cualquier medio de transporte por agua, aéreo o terrestre o bien entre dos de ellos. La "carga o descarga" no incluye las operaciones de estiba y desestiba en el buque.

**Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas IMDG** - (International Maritime Dangerous Goods Code). Es una publicación de la Organización Marítima Internacional (OMI) que contiene reglas concernientes al embalaje, marcado, transporte, almacenaje y manipuleo de mercaderías peligrosas por vía marítima y en zonas portuarias.

**Control de Tráfico Marítimo Portuario.** - Es el servicio que establecido por autoridad competente (DIRNEA y la Autoridad Portuaria de Guayaquil), procura una ordenación, coordinación y control con el objeto de dotar seguridad a la navegación y al tránsito de las naves y demás artefactos navales que realizan sus actividades en la jurisdicción de las respectivas Entidades Portuarias. Actualmente, se está impulsando el sistema de control de tráfico marítimo (VTS), con base en las disposiciones de la Ley Orgánica de Navegación, Gestión de la Seguridad y Protección Marítima y Fluvial en los Espacios Acuáticos, y Resolución No. 027/18 de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos.

**Convenio MARPOL:** Se refiere al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques 1973, y su protocolo de 1978 llamado también MARPOL 73/78 y contiene seis anexos (I, II, III, IV, V y VI).

**Entidad Portuaria:** Se refiere a las actuales autoridades portuarias, conforme lo establecido en la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional, así como a las organizaciones que se conformaren en el futuro para la operación, administración y control en los puertos marítimos o fluviales.

**Empresa de Servicios Complementarios (ESC).** - Es la organización comercial de la iniciativa privada que desarrolla actividades complementarias o de apoyo a los servicios portuarios, debiendo actuar bajo la contratación y responsabilidad de los Operadores Portuarios, los Armadores, sus Agentes o representantes legales,

**Estiba y Desestiba.** - Son las operaciones de colocación o arrumado, estabilización y ordenación de la mercadería en un medio de transporte, depósito o almacén y la inversa.

**Landlord Port:** Es un modelo de gestión de en donde los puertos se encuentran bajo supervisión de la autoridad portuaria decide sobre el uso de las infraestructuras y los espacios, pero toda su gestión está a cargo de empresas privadas. El papel de la autoridad portuaria en este caso es el de órgano regulador. Normalmente son las empresas privadas también las que desarrollan la superestructura pesada.

**Normativa Sectorial Portuaria:** Se refiere a las leyes, reglamentos, decretos, acuerdos ministeriales, resoluciones y demás normas legales y técnicas de aplicación y afectación a la prestación de servicios portuarios que se ejecuten dentro de la jurisdicción portuaria de terminales marítimos o fluviales, puertos especiales, sean estos públicos o privados.

**Operador Portuario:** Se refiere a la persona jurídica que debidamente matriculada y habilitada ante la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, está en capacidad de brindar los servicios portuarios establecidos en las presentes normas y para el cual está habilitado.

**Operador Portuario de Buque (OPB):** Es la persona jurídica habilitada que brinda servicios técnicos especializados directamente a las naves, facilitando el acceso, permanencia y salida desde una zona de servicio portuario, en entidades portuarias, sus delegatarios, puertos especiales o terminales portuarios habilitados.

**Operador Portuario de Carga (OPC):** Es la persona jurídica habilitada que brinda servicios que permiten la gestión y ejecución de actividades técnicas especializadas para la transferencia de carga que se desarrollan a bordo de las naves o dentro de un recinto portuario. Los OPC dispondrán de maquinarias especializadas, equipos, herramientas e implementos de seguridad para sus trabajadores, debidamente capacitados y especializados para su manejo.

**Operador Portuario de Pasajeros (OPP):** Es la persona jurídica habilitada que brinda servicios que permiten la gestión y ejecución de actividades técnicas especializadas para el embarque y desembarque de pasajeros, en un terminal portuario que reúna las condiciones especiales para este fin y para las naves especializadas en el transporte de personas.

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)



**Operador Portuario de Servicios Conexos (OPSC):** Es la persona jurídica habilitada que brinda servicios técnicos especializados y adicionales de apoyo a la nave, carga o pasajeros.

**Puertos Especiales:** Son aquellos puertos marítimos y fluviales con condiciones geopolíticas y geoestratégicas especiales o porque manejen carga calificada, así como las Terminales Petroleras.

**Recinto Portuario:** Conjunto de espacios terrestres y acuáticos que se encuentran en una jurisdicción portuaria concretamente definida, en los que se enclavan las infraestructuras, instalaciones, equipamientos y facilidades del puerto. Incluirá, en todo caso, la línea exterior de los diques de abrigo, los accesos y las zonas exteriores determinadas para el desplazamiento y maniobras de naves o artefactos navales, tanto como todos los espacios terrestres dispuestos para los diferentes servicios a la carga, a los pasajeros y otras actividades conexas.

**Servicios Públicos Portuarios:** Son las actividades técnicas especializadas que se desarrollan en un recinto portuario, para atender a las naves o artefactos navales, a la carga y pasajeros. Pueden ser de prestación directa, indirecta, privada, mixta o de economía popular y solidaria, a través de personas jurídicas matriculadas y autorizadas, siendo necesarios para la correcta explotación de estos, los principios de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no discriminación.

**Servicios de Tráfico Marítimo Portuario:** Es el servicio que establecido por autoridad competente procura una ordenación, coordinación y control con el objeto de dotar seguridad a la navegación y al tránsito de las naves y demás artefactos navales que realizan sus actividades en la jurisdicción de las Entidades Portuarias y Puertos Especiales.

**Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial (SPTMF):** Autoridad Portuaria y Marítima Nacional, dependiente del MTOP, a la cual le corresponde las facultades de coordinación, planificación, regulación y control técnico del Sistema Nacional de Puertos y del Transporte Acuático.

**Terminal Portuario Habilitado (TPH):** Instalación portuaria privada que mediante los mecanismos de concesión de playa y bahía los de autorización y habilitación de actividades portuarias a nivel nacional, por parte de la autoridad competente, desarrolla una línea de negocio o prestación de servicios portuarios, tanto públicos como privados.

## Medio Ambiente

**Adaptación al cambio climático:** Se refiere a iniciativas y medidas encaminadas a reducir la vulnerabilidad de los sistemas naturales y humanos ante los efectos reales o esperados de un cambio climático.

**Cambio Climático:** Se entiende un cambio de clima atribuido directa o indirectamente a la actividad humana que altera la composición de la atmósfera mundial y que se suma a la variabilidad natural del clima observada durante períodos de tiempo comparables.

**Gases de Efecto Invernadero:** Componentes gaseosos de la atmósfera, natural o antropógeno, responsables de causar el calentamiento global y el cambio climático, acordados y reconocidos por instrumentos internacionales en la materia.

**Impacto Ambiental:** Son todas las alteraciones, positivas, negativas, directas, indirectas, generadas por una actividad obra, proyecto público o privado, que ocasionan cambios medibles y demostrables sobre el ambiente, sus componentes, sus interacciones y relaciones y otras características al sistema natural.

**Mitigación del Cambio Climático:** La aplicación de las políticas destinadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y a potenciar los sumideros, así como el fomento a los cambios y reemplazos tecnológicos que reducen el insumo de recursos y las emisiones por unidad de producción.

**Planes de Manejo Ambiental:** Es el documento que establece en detalle y en orden cronológico las acciones que se requieren ejecutar para prevenir, mitigar, controlar, corregir y compensar los posibles impactos ambientales negativos o acentuar los impactos positivos causados en el desarrollo de una acción propuesta.

## Otros – Instrumentos

**Agendas de Coordinación Intersectorial:** Instrumentos de gestión que propicia la coordinación intersectorial con la finalidad de asegurar el logro de los Objetivos Nacionales del Plan Nacional de Desarrollo, recogen las metas intersectoriales contenidas en el Plan, las vincula con las competencias de las instituciones que conforman cada Consejo Sectorial, y plantean estrategias de intervención y mecanismos de seguimiento para su cumplimiento.

**Banco de proyectos:** El banco de proyectos es el compendio oficial que contiene los programas y proyectos de inversión presentados a la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, a fin de que sean considerados como elegibles para recibir financiamiento público; y, proporciona la información pertinente y territorializada para el seguimiento y evaluación de la inversión pública

**Bienes y Servicios:** Describir los productos tangibles e intangibles que generan las instituciones a raíz de la implementación de las acciones específicas con enfoque territorial.

**Consejo Sectorial:** Son instancias de coordinación de obligatoria convocatoria institucional, destinados a la revisión, articulación, coordinación, armonización y aprobación de la política ministerial e interministerial dentro de su sector y su sujeción al Plan Nacional de Desarrollo.

Cada Consejo Sectorial está articulado por un/a consejero/a presidencial, ministro/a rector/a u otra autoridad, designado/a por el presidente de la República. Los miembros de un consejo forman parte de él en calidad de miembros plenos o asociados, dependiendo de ello su participación.

**Costeo Referencial:** Determina el costo en el que incurre la institución para la prestación del servicio/producto tangible o intangible en beneficio de la población con enfoque territorial.

**Coordinación con la inversión privada:** Con el fin de procurar la complementariedad entre la inversión pública en sus diferentes niveles y las iniciativas de inversión privada, el Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa podrá implementar los mecanismos necesarios de coordinación.

**Cooperación Internacional no Reembolsable:** Se entiende por cooperación internacional no reembolsable al mecanismo por el cual la República del Ecuador otorga, recibe, transfiere o intercambia recursos, bienes, servicios, capitales, conocimientos y/o tecnología, con el objeto de contribuir o complementar las iniciativas nacionales para el logro de los objetivos de la planificación.

**Determinantes:** Son factores de una situación o circunstancia que se quiere modificar o resolver a través de una acción específica y de enfoque territorial.

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)



**Enfoque Territorial:** El enfoque territorial busca que las estrategias, intervenciones y acciones sectoriales e intersectoriales que se realicen para hacer efectiva la política pública, tengan una localización, cobertura y pertinencia con respecto al territorio (pertinencia territorial).

**Entidad rectora:** Es una entidad de la Función Ejecutiva que asume el rol de autoridad nacional del sector, ejercer la dirección y rectoría de este, entendida como la facultad para establecer políticas, lineamientos y regulaciones que orienten la ejecución del ámbito de su competencia, así como el desarrollo de mecanismos de articulación y relacionamiento con otras entidades y actores para la gestión y el logro de los objetivos y metas de desarrollo regidos a la planificación nacional.

Además, se encarga de la formulación de planes, programas y proyectos, así como de su ejecución desconcentrada y territorial. Tiene competencia para el despacho de todos los asuntos inherentes al sector que dirige.

**Estrategia:** Se entenderá por estrategias al conjunto de acciones y su relacionamiento, encaminadas a alcanzar el fin propuesto; concretamente, la estrategia englobará todas aquellas acciones que las instituciones prevén llevar a cabo para cumplir con las metas del PND.

**Estrategias Intersectoriales:** Refiere a estrategias que engloban acciones de responsabilidad y corresponsabilidad de varias entidades, mismas pertenecen a diferentes consejos sectoriales, a otras funciones del Estado y/o a otros niveles de gobierno.

**Estrategia Territorial:** Constituye, por tanto, la manifestación explícita de la dimensión territorializada de las políticas sectoriales que se traducen en el conjunto de decisiones orientadas al desarrollo económico del territorio y a las transformaciones sociales, económicas, culturales y territoriales que de ello se derivan.

**Estrategia Territorial Nacional:** La Estrategia Territorial Nacional es el instrumento de la planificación nacional que forma parte del Plan Nacional de Desarrollo y orienta las decisiones de planificación territorial, de escala nacional, definidas por las entidades del gobierno central y los gobiernos autónomos descentralizados.

**Indicadores:** Los indicadores permiten medir el avance de las metas, lo que conlleva a observar la evolución de los cambios entre la situación inicial (línea base) y la esperada. Estos indicadores miden el grado de avance de las acciones específicas con enfoque territorial.

**Instrumentos complementarios:** La programación presupuestaria cuatrienal y los presupuestos de las entidades públicas son instrumentos complementarios del Sistema Nacional de Planificación Participativa.

**Marco Normativo:** Descripción específica de la legislación vigente que afecta al sector.

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)



**Meta:** Es la expresión concreta y cuantificable de lo que se busca alcanzar en un período definido. Estas deben ser: alcanzable, precisa, medible y debe contener al menos un indicador.

**Objetivo Sectorial:** Los objetivos sectoriales son enunciados que el sector plantea alcanzar en un tiempo determinado, en base al diagnóstico, a los determinantes y la pertinencia territorial propuestos.

**Planes Sectoriales:** Instrumentos de planificación que definen objetivos y metas sectoriales que contribuyen al cumplimiento de los objetivos y metas del Plan Nacional de Desarrollo. Recogen las propuestas de intervención contenidas en las Agendas para la Igualdad y en las Agendas de Coordinación Intersectorial, y plantean mecanismos para su implementación; así también, definen estrategias para el seguimiento y evaluación de las metas sectoriales.

**Planes institucionales.** - Las instituciones sujetas al ámbito de este código, excluyendo los Gobiernos Autónomos Descentralizados, reportarán a la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo sus instrumentos de planificación institucionales, para verificar que las propuestas de acciones, programas y proyectos correspondan a las competencias institucionales y los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo.

**Planes de Inversión:** Los planes de inversión son la expresión técnica y financiera del conjunto de programas y proyectos de inversión, debidamente priorizados, programados y territorializados, de conformidad con las disposiciones de este código. Estos planes se encuentran encaminados a la consecución de los objetivos del régimen de desarrollo y de los planes del gobierno central y los gobiernos autónomos descentralizados.

**Priorización de programas y proyectos de inversión:** Serán prioritarios los programas y proyectos de inversión que la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo incluya en el plan anual de inversiones del presupuesto general del Estado, de acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo, a la Programación Presupuestaria Cuatrienal y de conformidad con los requisitos y procedimientos que se establezcan en el reglamento de este código.

**Protección:** Desembolsos monetarios otorgados a víctimas, sea esta conductor, pasajero o peatón, que sufrieran daños corporales, funcionales u orgánicos, incluida la discapacidad permanente y muerte, producidos como consecuencia de accidentes relacionados con la circulación de un vehículo a motor, haya sido o no pagada la tasa por parte del propietario del vehículo o si se desconociere al causante del accidente.

**Protección por Fallecimiento:** Desembolso monetario otorgado por muerte a causa de o como consecuencia de un accidente de tránsito sobrevenida dentro de los 12 meses siguientes al accidente de tránsito y a consecuencia de este, a favor de sus beneficiarios directos de manera personal e intransferible al perjudicado, de ser el caso al cónyuge, o al conviviente en unión de hecho, y a los herederos, aplicando la legislación de la sucesión intestada determinada en el Código Civil.

**Protección por Gastos Médicos:** Desembolso monetario otorgado por todos los gastos médicos generados en la prestación de la atención, dentro de los establecimientos prestadores de la Red Pública Integral de Salud (RPIS) y la Red Privada Complementaria (RPC) del Sistema Nacional de Salud; sujetándose a la normativa legal vigente (Tarifario de Prestaciones del Sistema Nacional de Salud – Norma de Procesos de Relacionamiento para la Atención de Pacientes y Reconocimiento Económico por prestación de servicios de salud entre instituciones de la Red Pública Integral de Salud y la Red Privada Complementaria y sus anexos).

**Protección por Discapacidad:** Desembolso monetario otorgado por persona, por discapacidad sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente, conforme al daño comprobado y debidamente respaldado mediante un certificado de discapacidad o un certificado de No acreditación a persona con discapacidad expedido desde los establecimientos de salud de primer nivel de atención acreditados por la Dirección Nacional de Discapacidades / Subsecretaría Nacional de Provisión de Servicios de Salud del Ministerio de Salud Pública de acuerdo al grado de capacidad, rango (Baremo de Minusvalía) y tipo de discapacidad.

**Protección por Gastos Funerarios:** Desembolso monetario otorgado al familiar directo de la persona que falleciere a causa de o como consecuencia de un accidente de tránsito sobrevenida dentro de los 12 meses siguientes al accidente de tránsito y a consecuencia de este, con el objetivo de cubrir los gastos generados en el funeral de la víctima.

**Protección por Movilización:** Desembolso monetario a la víctima de accidente de tránsito con el objetivo de cubrir la atención de salud le brindada mediante el transporte en una ambulancia que cuenta con recursos técnicos, materiales, equipo de radio y de recursos humanos capacitados en el manejo de emergencias, los mismos que deberán estar disponibles para desplazarse oportunamente al lugar de ocurrencia de una emergencia, prestar la atención inicial al accidentado y mantener estabilizado el paciente durante su traslado a un Centro Hospitalario.

**Sector:** El ámbito de emisión y acción de política pública de la Función Ejecutiva, dirigido por una entidad rectora, secretaría o secretaría nacional, cuya autoridad es designada por el presidente de la República. Un sector está integrado por la autoridad rectora y las entidades adscritas y dependientes que se vinculen al ámbito sectorial.

**Seguimiento y Evaluación:** Es el monitoreo o verificación oportuna del cumplimiento de las acciones programadas en la etapa de formulación y el análisis de los resultados obtenidos de la gestión realizada en la implementación.

## 4. PERIODICIDAD Y ALCANCE

El Plan Sectorial del Sector Transporte 2022 - 2025, tendrá la vigencia del Plan Nacional de Desarrollo 2021 – 2025 – Creación de Oportunidades. En este sentido se presenta el mencionado instrumento de planificación sectorial, misma que se encuentra alineado al Plan Nacional de Desarrollo vigente.

## 5. DIAGNÓSTICO DEL SECTOR

El sector transporte, tiene gran importancia para la economía del país, ya que constituye uno de los pilares esenciales para mejorar el nivel de vida de los habitantes, al proveer infraestructura y servicios de transporte de personas y mercancías de calidad, necesarios para promover el desarrollo integral y sostenible de actividades económicas generadoras de divisas, como son el turismo y las exportaciones.

El transporte, es un eje transversal que comprende el soporte físico para que se realicen las actividades productivas, es fundamental para la dinamización de la economía, permite el acceso a la educación, a los servicios de salud, a los lugares de trabajo, facilita la realización de diversas actividades necesarias para el desarrollo socioeconómico, ya que permite la conectividad con las demás zonas o regiones del país, así como también contribuye al turismo, facilitando el acceso a los lugares turísticos en menor tiempo y con menores costos operacionales.

### 5.1 SECTOR TRANSPORTE AÉREO

#### DETERMINANTES:

1. Desagregación paulatina de sistemas y equipos instalados para la navegación aérea en el territorio nacional.
2. Escaso mantenimiento de infraestructura, equipos y sistemas para la seguridad operacional de la actividad aeronáutica en el territorio nacional.
3. Bajo nivel de operaciones en los aeropuertos del país.

El principal desafío actual para el transporte aéreo del Ecuador es fomentar el crecimiento de la conectividad aérea, por su importancia en la economía nacional, en la medida que la actual dinámica internacional del comercio, el turismo, la industria la producción, ha permitido abrir las fronteras de los países tanto a nivel regional como mundial, impulsando cada vez economías más competitivas y globalizada.

En este sentido la aplicación de medidas de política aérea claras como son los incentivos: subsidios a los combustibles en aeropuertos nacionales que no estaban suficientemente atendidas, promover una reducción de tasas e impuestos al transporte aéreo, facilidades en trámites para autorización de permisos de operación, Acuerdos de Cielos Abiertos con gobiernos y autoridades aeronáuticas de varios países, permitieron crear un panorama favorable desde el 2019, producto de la estabilización en la operación de las aerolíneas, generando un crecimiento en el ingreso de nuevas aerolíneas mediante renovación y autorización de nuevas rutas y frecuencias aéreas, reflejando una mejor conectividad y más competitividad en precios y servicios para beneficio de los pasajeros.

Sin embargo, hechos exógenos como la crisis sanitaria a nivel mundial del COVID 19, significó restricción en la movilidad aérea en marzo 2020 y prácticamente el cierre de aeropuertos en el país hasta fines de mayo del mismo año, únicamente se permitía repatriar a compatriotas desde el extranjero o permitir que extranjeros regresen a sus países de origen, a través de los llamados vuelos humanitarios.

El Estado de manera prudente y con el compromiso de que se mantenga las normas sanitaria, buscó liberalizar la cantidad de vuelos que se pueden hacer desde el Ecuador hacia un país y viceversa, permitiendo que aunque con ciertos limitantes de operación, se mantengan amplios derechos de tráfico, aspectos que generó confianza en los aeropuertos, aerolíneas y pasajeros, que permitió para el año 2021, una lenta recuperación, la demanda de pasajeros a nivel doméstico se incrementó en un 42% y la demanda de pasajeros en vuelos internacionales aumento en un 61%, comparados con los niveles demandada en el año 2020.

Si esperamos recuperar los niveles anteriores a los que se tenía antes de la pandemia y mejorar la conectividad aérea, debe exigir enormes esfuerzos de los actores involucrados como la DGAC, las aerolíneas, administradoras de aeropuertos, y otros entes gubernamentales (Ministerios de Turismo y Comercio Exterior).

Para una mejora continua en cuanto a los servicios, seguridad y conectividad aérea del país, estableciendo una hoja de ruta de un plan de crecimiento en función a los siguientes parámetros:

- Procesos que mejoren las buenas prácticas en la gestión de servicios aéreos, estableciendo políticas claras en aspectos tarifarios, como reducción de tasas e impuestos que afectan al transporte aéreo.
- Planificar y coordinar, una rehabilitación en los sistemas de navegación aérea en función a los niveles de operación de las infraestructuras aeroportuarias concesionadas, delegadas y en aeropuertos nacionales administrados por esta Dirección.
- Fortalecer políticas aéreas de Cielos Abiertos, que conducen a un aumento significativo de la capacidad y demanda del transporte aéreo, para lo cual se está fortaleciendo y negociando la suscripción de Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA) y Memorandos de Entendimientos (MOU) con todos los países interesados de América, Europa, Asia y

Oceanía, que permitan una mayor fluidez del tránsito aéreo internacional y en consecuencia el desarrollo productivo, comercial y turístico del país.

- En los últimos doce (12) años, la Dirección General de Aviación Civil - DGAC y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas - MTOP, realizaron una inversión de USD \$ 72'556,179.14 (SETENTA Y DOS MILLONES QUINIENTOS CINCUENTA Y SEIS MIL CIENTO SETENTA Y NUEVE 14/100 DÓLARES NORTEAMERICANOS), a fin de modernizar los sistemas y equipos de ayudas a la navegación aérea en todos los veintidós (22) aeropuertos del país y en algunos casos, se implantaron nuevos servicios.

Los servicios de navegación aérea proporcionados por la Dirección General de Aviación Civil, con sus sistemas asociados, se describen a continuación, tomando como referencia los 22 aeropuertos del país administrados por la DGAC y los concesionados:

**Tabla 5 Sistemas y equipos para la navegación aérea implementados a nivel nacional.**

DESCRIPCIÓN	SISTEMAS	CANTIDAD DE SISTEMAS
Servicio Móvil Aeronáutico	Sistemas de comunicación de voz (VCS)	30
	Comunicación móvil aeronáutico (VHF-AM)	250
	Comunicaciones en tierra para coordinaciones operativas (VHF/UHF-FM)	90
	Consolas ATC	30
	Registro de voz	30
Servicio Fijo Aeronáutico	Estación VSAT	28
	Terminal ATC	22
	Conmutador AMHS	1
	Terminales AMHS	57
Ayudas no visuales	Sistemas NDB	14
	Sistemas VOR/DME	17
	Sistemas ILS/DME	13
Ayudas visuales	Balizamiento de pista, calle de rodaje y aproximación	40
	Sistema indicador de pendiente APP	15
Vigilancia	Sensores Radar y Multiaceleración	9
	Sistemas de visualización	4
	Sistemas VCS para APP	4
Meteorología	Sistemas convencionales	22
	Sistemas Automáticos para observación meteorológicas	17
	Sistemas Automáticos para pronóstico y vigilancia meteorológicas	1
<b>TOTAL</b>		<b>694</b>

Fuente: Dirección Nacional de Aviación Civil – DGAC

Los sistemas de ayudas para la navegación aérea descritos han sufrido un progresivo desgaste, producto de la operación continua e interrumpida, 24 horas, 7 días a la semana, desde que fueron instalados y empezaron a operar, lo que se suma al cumplimiento de vida útil operativa determinada por cada fabricante de los sistemas en cuestión.

Los sistemas y equipos que han cumplido con su vida útil operativa al 30 de junio de 2021, y que, a marzo del 2022, no han podido ser reemplazados ni renovados son:

- Sistema de Manejo de Mensajería Aeronáutica, AMHS.
- Sistema de Telecomunicaciones Red VSAT.
- Sistema VOR/DME de San Cristóbal, Manta, Guayaquil.
- Sistema ILS/DME de Guayaquil, Latacunga y Cuenca.
- Sistemas Radar de Guayaquil y San Cristóbal.

Por otra parte, la falta de disponibilidad de un lote de repuestos para cada sistema instalado ha influido directamente en la ejecución de mantenimientos preventivos y correctivos que la continuidad de funcionamiento lo demandan, así como la falta de recursos económicos, para adquirir dichos repuestos, herramientas necesarias para mantener la seguridad a las operaciones dentro del área de cobertura y en el territorio nacional.

A marzo del año 2022, se encuentran inoperativos los siguientes sistemas:

Tabla 6 Equipos y sistemas inoperativos

AEROPUERTO/ESTACIÓN	SISTEMA/EQUIPO
Isabela	NDB
San Cristóbal	DME
	Radar secundario
	Grupo electrógeno
	Enlace San Cristóbal-San Joaquín
Esmeraldas	ILS
Manta	NDB
	VSAT
	Sistemas Automáticos para observación meteorológicas
Guayaquil	Enlace Guayaquil - Mullidiahúan Enlace Cerro Azul - Guayaquil
Salinas	VOR/DME
	ILS/DME
	Sistemas Automáticos para observación meteorológicas
Santa Rosa	ILS/DME
	Sistemas Automáticos para observación meteorológicas
Latacunga	Multilateración
Catamayo	Multilateración
Nueva Loja	ILS/DME
Coca	VOR/DME
	ILS/DME
Jumandy	ILS/DME

Fuente: Dirección Nacional de Aviación Civil - DGAC

Finalmente, es menester destacar que los sistemas de comunicación tierra – aire, instalados en torres de control, se encuentran al 50% de su operatividad.

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



La infraestructura aeroportuaria del país en su mayor parte fue construida en la década de los años 70 y 80, desde aquellas épocas y hasta la fecha, únicamente se han efectuado trabajos de mantenimiento y de rehabilitación; si bien la infraestructura ha mantenido su funcionalidad, el deterioro comienza a evidenciarse, tomando en cuenta que el desgaste de las instalaciones se produce por varios factores externos e internos.

Dentro del Plan de Operativo Anual de la DGAC, se planificaron proyectos de mantenimiento, con la finalidad de preservar en buen estado las instalaciones aeroportuarias, conforme a las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI, para las diferentes áreas de servicio. Sin embargo, por políticas de austeridad, el presupuesto asignado fue insuficiente, agravando más la problemática al no haberse ejecutado los proyectos en su totalidad.

Cabe recalcar que las actividades de mantenimiento se encuentran estrechamente ligadas al concepto de economía, ya que un mantenimiento adecuado prolonga el tiempo de conservación de una construcción, evitando gastos anticipados en reparaciones generales de las mismas. A continuación, se detalla los aeropuertos existentes a nivel nacional en el Ecuador:

Tabla 7 Aeropuertos del país

No.	PROVINCIA	CIUDAD	NOMBRE	TIPO DE AEROPUERTO	ADMINISTRACIÓN
1	Pichincha	Quito	Mariscal Sucre	Internacional	Concesionado
2	Guayas	Guayaquil	José Joaquín de Olmedo	Internacional	Concesionado
3	Azuay	Cuenca	Mariscal la Mar	Doméstico	Delegado
4	Galápagos	Baltra	Seymour	Doméstico	Concesionado
5	Manabí	Manta	Gral. Eloy Alfaro	Internacional	DGAC
6	Cotopaxi	Latacunga	Cotopaxi	Internacional	DGAC
7	Esmeraldas	Tachina	Carlos Concha Torres	Doméstico	DGAC
8	Santa Elena	Salinas	Gral. Ulpiano Páez	Doméstico	DGAC
9	El Oro	Santa Rosa	Regional Santa Rosa	Doméstico	DGAC
10	Galápagos	San Cristóbal	San Cristóbal	Doméstico	DGAC
11	Galápagos	Isla Isabela	Gral. Villamil	Doméstico	DGAC
12	Loja	Catamayo	Ciudad de Catamayo	Doméstico	DGAC
13	Sucumbíos	Nueva Loja	Lago Agrío	Doméstico	DGAC
14	Orellana	El Coca	Francisco de Orellana	Doméstico	DGAC
15	Napo	Tena	Jumandy	Doméstico	DGAC
16	Pastaza	Shell	Río Amazonas	Doméstico	DGAC
17	Morona Santiago	Macas	CrnI. Edmundo Carvajal	Doméstico	DGAC
18	Carchi	Tulcán	Tcrnl. Luis A. Mantilla	Doméstico	DGAC
19	Chimborazo	Riobamba	Chimborazo	Doméstico	DGAC
20	Manabí	San Vicente	Los Perales	Doméstico	DGAC
21	Morona Santiago	Cumbaratza	Cumbaratza	Doméstico	GAD Provincial
22	Tungurahua	Ambato	Chachoan	Militar	FAE

Fuente: Dirección Nacional de Aviación Civil – DGAC

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



Los proyectos constituyen un conjunto de planes diseñados para asegurar que la infraestructura aeroportuaria se mantenga en condiciones operativas que garanticen la seguridad operacional, cumpla con el horizonte de la planificación y satisfaga las necesidades de la demanda y los estándares de calidad y servicio.

Por su parte, el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil determina: *“Instalar, calibrar y mantener los equipos de seguridad necesarios para la ejecución de las medidas de seguridad establecidas”*, en cumplimiento a la Norma 3.1.8, del anexo 17 de la OACI.

Sin embargo, el 80 % de los equipos de seguridad (máquina de rayos x para inspección de equipajes y carga, detector de metales tipo pórtico para inspección de pasajeros y el sistema de CCTV), instalados en los diferentes aeropuertos del país administrados por la DGAC, se encuentran inoperativos o funcionando sin cumplir las recomendaciones técnicas del fabricante de dichos equipos.

Esta problemática contribuye a que los puntos de inspección de los aeropuertos se conviertan en un blanco atractivo para vulnerar el sistema de seguridad de la aviación y derive en el cometimiento de actos de interferencia ilícita en contra de la seguridad operacional.

Por su parte, en lo concerniente a sistemas de ayuda para la navegación área, resulta de imprescindible necesidad el realizar los mantenimientos (preventivo y correctivo) de dichos sistemas, a fin de coadyuvar a la seguridad operacional en el país.

#### **Proyectos relevantes proyectos planificados en la infraestructura portuaria**

Estos mantenimientos están sujetos a la disponibilidad de recursos económicos, logísticos y humanos mismos que influyen directamente a la atención de estos. A la fecha la mayoría de estos recursos son limitados, razón por la cual se ha visto disminuida la frecuencia de mantenimiento de los sistemas de ayuda a la navegación aérea, tales como: comunicación tierra-aire, ayudas visuales y no visuales, vigilancia al tránsito aéreo, grupos de energía auxiliar, por citar entre los principales.

Considerando que el Sistema de Seguridad Operacional, abarca de forma integral todos los procesos y procedimientos implantados por la autoridad aeronáutica, para el control de las actividades aéreas y los prestadores de servicios aéreos, es evidente que la disminución en los recursos, tanto económicos como humanos asignados a estas tareas, ha incidido de forma negativa en el nivel de seguridad operacional, provocando un incremento significativo en la tasa de incidentes y accidentes, con la consiguiente pérdida de vidas humanas y recursos materiales, tanto a nivel público como privado.

Por lo antes mencionado, a continuación, se detallan los principales proyectos planificados en la infraestructura portuaria:

Tabla 8 Proyectos relevantes proyectos planificados en la infraestructura portuaria

- ✓ Rehabilitación de cerramientos perimetrales en los aeropuertos del país - Fase II.
- ✓ Construcción del hangar para el avión laboratorio de la DGAC.
- ✓ Recapeo de pista y plataforma del Aeropuerto Río Amazonas.
- ✓ Recapeo de pista y plataforma del Aeropuerto Santa Rosa.
- ✓ Recapeo de pista y plataforma y calle de rodaje del Aeropuerto Internacional Cotopaxi.
- ✓ Recapeo de pista y plataforma del Aeropuerto San Cristóbal.
- ✓ Recapeo de la pista del Aeropuerto Gral. Ulpiano Páez de Salinas.
- ✓ Recapeo de pista y calle de rodaje del Aeropuerto de Esmeraldas.

Fuente: Dirección Nacional de Aviación Civil – DGAC

El transporte aéreo, no solo es un negocio global, sino que también es una de las industrias más dinámicas del mundo. Caracterizado por la rapidez, el dinamismo y una conectividad mundial esencial para los negocios. Además, estimula la economía de los países, es una fuente importante de empleo directo e indirecto, facilita el comercio nacional e internacional; así como el turismo permisivo y emisor.

En este sentido, a continuación, se presenta la información estadística de las variables: pasajeros, carga y movimientos (entrados y salidos), tanto en servicio internacional; así como del doméstico, correspondiente al año 2021.

Tabla 9 Tráfico Internacional Pasajeros

SERVICIO REGULAR Y NO REGULAR  
(ENTRADAS Y SALIDAS)

AÑO 2021

PASAJEROS	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	% DE VARIACIÓN
TOTAL	2'585.308	35.419	2'620.727	
ENE	130.502	228	130.730	
FEB	109.804	1.175	110.979	-15,11%
MAR	138.701	1.849	140.550	26,65%
ABR	143.349	3.520	146.869	4,50%
MAY	186.002	5.597	191.599	30,46%
JUN	221.830	3.716	225.546	17,72%
JUL	268.261	5.280	273.541	21,28%
AGO	286.427	4.537	290.964	6,37%
SEP	259.506	1.679	261.185	-10,23%
OCT	268.858	1.587	70.445	3,55%
NOV	283.666	2.156	285.822	5,69%
DIC	288.402	4.095	292.497	2,34%

Fuente: Dirección Nacional de Aviación Civil – DGAC

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



Gráfico 3 Tráfico Internacional Pasajeros



Fuente: Dirección Nacional de Aviación Civil – DGAC

La información estadística, refleja una tendencia creciente en el total de pasajeros movilizados en los servicios regular y no regular internacional de pasajeros con una diferencia del 74.12% del año 2021, siendo febrero el mes con menor cantidad de pasajeros movilizados de 110.979 y para los meses de agosto y diciembre con mayor cantidad de pasajeros movilizados de 290.964 y 292.497; respectivamente, lo que demuestra una reactivación del sector aeronáutico.

Tabla 10 Tráfico Internacional Carga

SERVICIO REGULAR Y NO REGULAR  
 (ENTRADAS Y SALIDAS)  
 AÑO 2021

CARGA EN KGS.	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	% DE VARIACIÓN
TOTAL	262.071.704	50.923.328	312.995.032	
ENE	22.125.659	4.421.973	26.547.632	
FEB	21.772.707	8.813.545	30.586.252	15,21%
MAR	19.467.810	2.960.687	22.428.497	-26,67%
ABR	21.912.040	7.085.823	28.997.863	29,29%
MAY	22.106.821	5.203.196	27.310.017	-5,82%
JUN	20.639.683	3.190.068	23.829.751	-0,1274
JUL	22.143.321	2.807.778	24.951.099	4,71%
AGO	21.381.643	3.002.329	24.383.972	-2,27%
SEP	20.176.389	3.265.595	23.441.984	-3,86%
OCT	24.042.346	4.637.384	28.679.680	22,34%
NOV	22.723.320	3.347.091	26.070.411	-9,10%
DIC	23.579.965	2.187.909	25.767.874	-1,16%

Fuente: Dirección Nacional de Aviación Civil – DGAC

Gráfico 4 Tráfico Internacional Carga



Fuente: Dirección Nacional de Aviación Civil – DGAC

La información estadística, refleja una tendencia creciente en el total de carga en Kilogramos movilizada en los servicios regular y no regular internacional en el año 2021, siendo marzo el mes con menor cantidad de carga movilizada con 22´428.497 Kg. y febrero con mayor cantidad de carga movilizada con 30´586.252 Kg., teniendo una diferencia de -26.67%, esto se da en función de las temporadas altas por concepto de exportación de flores correspondiente a los meses de febrero, abril y mayo (denominados temporadas altas por Valentín y madres).

Tabla 11 Tráfico Internacional Movimientos

SERVICIO REGULAR Y NO REGULAR  
(ENTRADAS Y SALIDAS)  
AÑO 2021

MOVIMIENTOS	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	% DE VARIACIÓN
TOTAL	28.468	3.014	1.482	
ENE	2.288	217	2.505	
FEB	1.894	362	2.256	-9,94%
MAR	1.836	189	2.025	-10,24%
ABR	1.874	359	2.233	10,27%
MAY	2.144	363	2.507	12,27%
JUN	2.336	244	2.580	2,91%
JUL	2.574	234	2.808	8,84%
AGO	2.690	234	2.924	4,13%
SEP	2.576	180	2.756	-0,97%
OCT	2.638	242	2.880	4,50%
NOV	2.672	180	2.852	-0,97%
DIC	2.946	210	3.156	10,66%

Fuente: Dirección Nacional de Aviación Civil – DGAC

Gráfico 5 Tráfico Internacional Movimientos



Fuente: Dirección Nacional de Aviación Civil – DGAC

La información estadística, refleja una tendencia de crecimiento en el total de movimientos realizados en los servicios regular y no regular internacional en el año 2021, siendo marzo el mes con menor cantidad de movimientos realizados con 2.025 y diciembre con mayor cantidad de movimientos realizados con 3.156 operaciones. Este comportamiento obedece a un incremento del movimiento especialmente para el servicio regular.

Tabla 12 Tráfico Doméstico Pasajeros

TRÁFICO DOMÉSTICO  
 SERVICIO REGULAR Y NO REGULAR  
 AÑO 2021

PASAJEROS	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	% DE VARIACIÓN
TOTAL	1.249.489	56.090	1.305.579	
ENE	57.877	2.372	60.249	
FEB	56.069	2.839	58.908	-2,23%
MAR	72.849	4.650	77.499	31,56%
ABR	65.532	3.803	69.335	-10,53%
MAY	68.706	4.195	72.901	5,14%
JUN	86.518	3.879	90.397	24,00%
JUL	111.023	5.094	116.117	28,45%
AGO	132.295	6.448	138.743	19,49%
SEP	132.061	6.008	138.069	-0,49%
OCT	151.041	5.420	156.461	13,32%
NOV	151.077	6.179	157.256	0,51%
DIC	164.441	5.203	169.644	7,88%

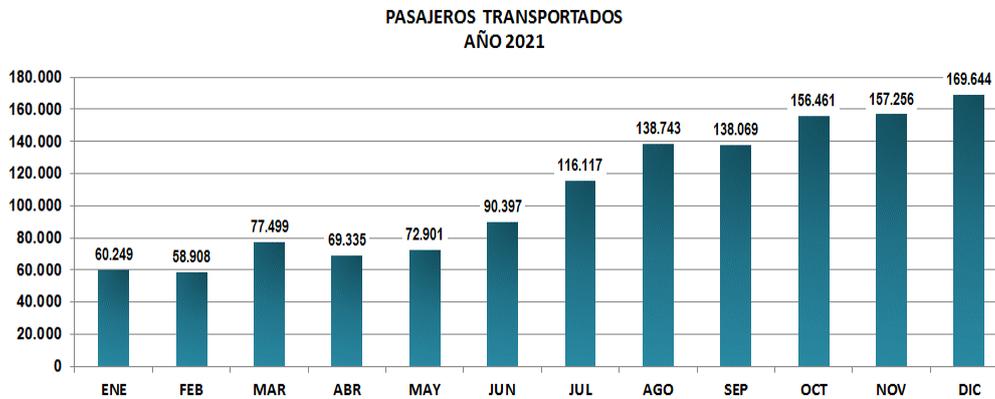
Fuente: Dirección Nacional de Aviación Civil – DGAC

**Ministerio de Transporte y Obras Públicas**

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.  
 Código postal: 170522 / Quito-Ecuador  
 Teléfono: +593-2 397 4600  
 www.obraspublicas.gob.ec



Gráfico 6 Tráfico Doméstico Pasajeros



Fuente: Dirección Nacional de Aviación Civil – DGAC

La información estadística, refleja una tendencia de crecimiento en el total pasajeros movilizados en los servicios regular y no regular doméstico con una diferencia del 41.99% en el año 2021, siendo febrero el mes con menor cantidad de pasajeros transportados con 58.908 y diciembre con mayor cantidad de pasajeros transportados con 169.644, lo que demuestra una tendencia a la reactivación del sector aeronáutico.

Tabla 13 Tráfico Doméstico Carga

**TRÁFICO DOMÉSTICO  
SERVICIO REGULAR Y NO REGULAR  
AÑO 2021**

CARGA EN KGS.	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	% DE VARIACIÓN
TOTAL	4.629.408	4.143.425	8.772.833	
ENE	247.240	570.643	817.883	
FEB	286.280	113.857	400.137	-51,08%
MAR	329.019	189.652	518.671	29,62%
ABR	300.825	310.827	611.652	17,93%
MAY	313.052	433.188	746.240	22,00%
JUN	386.563	378.084	764.647	2,47%
JUL	439.103	425.427	864.530	13,06%
AGO	453.423	424.724	878.147	1,58%
SEP	365.086	337.519	702.605	-19,99%
OCT	469.659	400.062	869.721	23,79%
NOV	490.480	202.342	692.822	-20,34%
DIC	548.678	357.100	905.778	30,74%

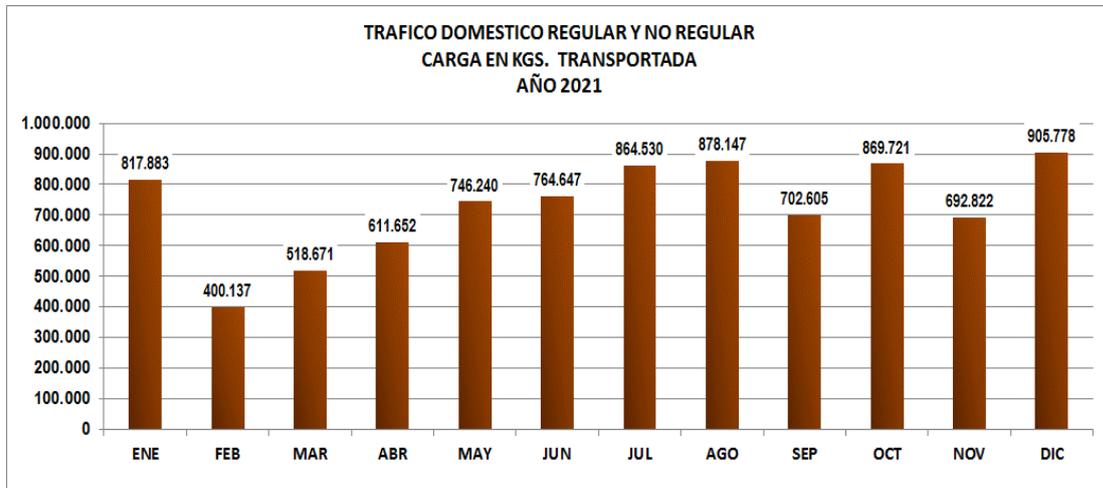
Fuente: Dirección Nacional de Aviación Civil – DGAC

**Ministerio de Transporte y Obras Públicas**

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.  
Código postal: 170522 / Quito-Ecuador  
Teléfono: +593-2 397 4600  
www.obraspublicas.gob.ec



Gráfico 7 Tráfico Doméstico Carga



Fuente: Dirección Nacional de Aviación Civil – DGAC

La información estadística, refleja una tendencia de crecimiento en el total de carga movilizados en los servicios regular y no regular doméstico en el año 2021, siendo febrero el mes con menor cantidad de carga movilizada con 400.137 KGS y diciembre con mayor cantidad de carga movilizada con 905.778 KGS, teniendo una diferencia de 126.37%.

Tabla 14 Tráfico Doméstico Movimientos

TRÁFICO DOMÉSTICO  
SERVICIO REGULAR Y NO REGULAR  
AÑO 2021

MOVIMIENTOS	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	% DE VARIACIÓN
TOTAL	10.398	19.267	29.665	
ENE	607	1.211	1.818	
FEB	526	1.165	1.691	-6,99%
MAR	591	1.300	1.891	11,83%
ABR	590	1.287	1.877	-0,74%
MAY	537	1.473	2.010	7,09%
JUN	644	1.539	2.183	8,61%
JUL	857	1.659	2.516	15,25%
AGO	1.026	1.760	2.786	10,73%
SEP	1.086	2.220	3.306	18,66%
OCT	1.201	1.763	2.964	-10,34%
NOV	1.279	1.919	3.198	7,89%
DIC	1.454	1.971	3.425	7,10%

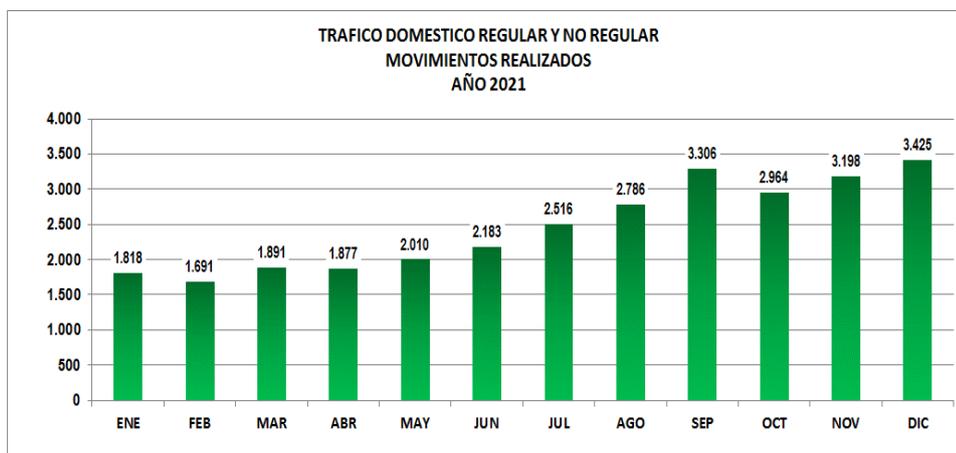
Fuente: Dirección Nacional de Aviación Civil – DGAC

Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.  
Código postal: 170522 / Quito-Ecuador  
Teléfono: +593-2 397 4600  
www.obraspublicas.gob.ec



Gráfico 8 Tráfico Doméstico Movimientos



Fuente: Dirección Nacional de Aviación Civil – DGAC

La información estadística, refleja una tendencia de crecimiento en el total de movimientos realizados en los servicios regular y no regular doméstico con una diferencia del 36.34% en el año 2021, siendo febrero el mes con menor cantidad de movimientos realizados con 1.691 y diciembre con mayor cantidad de movimientos realizados con 3.425 operaciones, lo que demuestra una reactivación del sector aeronáutico.

## 5.2 SECTOR TRANSPORTE TERRESTRE

### DETERMINANTES:

1. Los siniestros de tránsito en el Ecuador se consideran como problemática de salud pública, ocupando el octavo lugar de causas de fallecimiento en el país.
2. Reducción de recursos fiscales para la conservación de la infraestructura del transporte.
3. Necesidad de establecer la política pública, basado en la cobertura de control de tránsito en el país.
4. Implementación de modelos de gestión sostenibles que maximicen beneficios y ahorros para el Estado.

El sector transporte, aporta al crecimiento interno del Ecuador, lo que ha permitido conocer la evolución de éste con la inversión que cada año las nuevas administraciones gubernamentales han destinado para que la logística de movilización interna como externa, genere beneficios al país.

### Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



La inversión destinada a la mejora y evolución de la infraestructura de transporte es una tarea que implica desarrollar estudios de crecimiento de la población, necesidades y el crecimiento comercial dentro y fuera de un territorio determinado, en este caso en el Ecuador, los recursos para el efecto provienen de fuentes propias, a través del pago de impuestos, tasas y contribuciones.

Luego viene la inversión por entidades privadas, a través de acuerdos internacionales, los cuales se someten a licitación para determinar el mejor oferente con quien el Estado, creará acuerdos contractuales con fines productivos para el desarrollo logístico de transporte. Esto incluye tipos de movilización terrestre, marítima, fluvial y aérea (esta última se rige bajo leyes aeronáuticas y convenios internacionales de turismo).

El sector de transporte ha contribuido al desarrollo de la economía ecuatoriana, por sus diversas infraestructuras viales que han permitido conectar a varias ciudades también, a través de los puertos marítimos que han brindado la seguridad de la soberanía en el transporte de carga pesada.

El transporte por carretera se caracteriza por ser el único medio capaz de realizar por sí mismo el servicio puerta a puerta, brindando la facilidad de cargar y descargar, así como también de la posibilidad de organizar libremente horarios y rutas, además por su flexibilidad y versatilidad para poder transportar desde pequeños paquetes a volúmenes importantes y todo tipo de mercancías; lo que le hace un transporte más rápido y adecuado para envíos urgentes, constituyendo en parte fundamental de la cadena de servicios logísticos y todas sus estrategias están relacionadas directamente con la competitividad del aparato productivo.

La Constitución del Ecuador, establece como uno de los objetivos de la política económica, “incentivar la producción nacional, la productividad y competitividad”, para lo cual se requiere mantener una relación dinámica y equilibrada entre sociedad, estado y mercado, aplicando principios de corresponsabilidad social, que incentive el crecimiento económico nacional, considerando un manejo adecuado de los recursos naturales y bienes tangibles e intangibles del país, en el marco de una visión que promueva el acceso a mejores condiciones de vida de los ciudadanos.

El sector del transporte terrestre cumple un importante papel en el desarrollo de las ciudades y tiene gran importancia en la movilidad rutinaria de pasajeros y carga, en entornos donde además circulan vehículos particulares; según el INEC se matricularon más de 2 millones de vehículos motorizados en el año 2021.

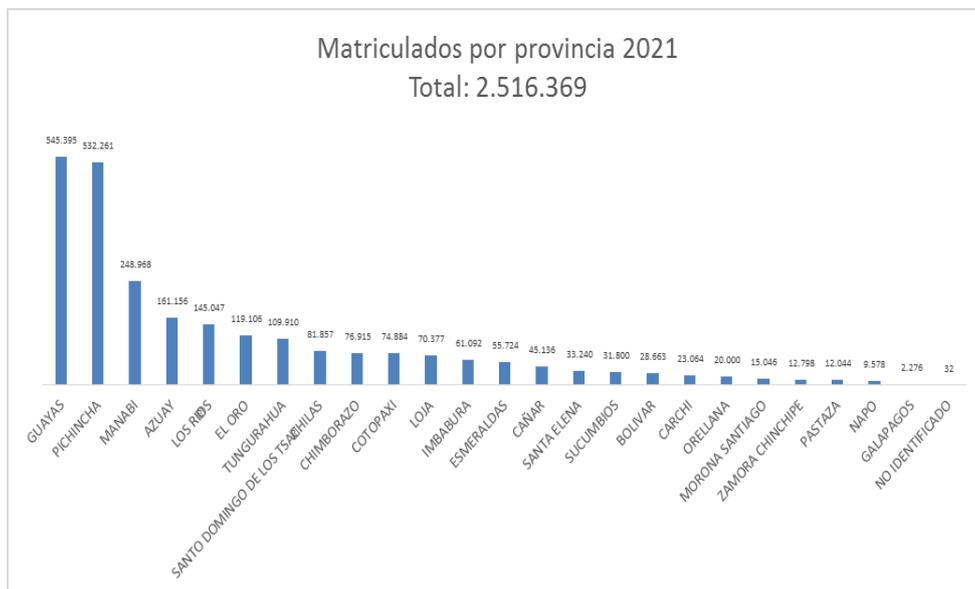
Gráfico 9 Vehículos matriculados 2009-2021



Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

En relación con la cantidad de vehículos matriculados a nivel nacional, con corte a diciembre del año 2021, se tiene un total de 2.516.369, y se evidencia que la mayor cantidad de vehículos matriculados se concentra en las provincias de Guayas (21,67%), Pichincha (21,15%) y las cuales concentran el 42,83% del total de vehículos matriculados durante el período indicado.

Gráfico 10 Vehículos matriculados 2009-2021



Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

En el entorno nacional, el segmento que mantiene mayor importancia es el de automóviles con el 29,42%. La estructura de segmentación según clase mantiene la misma estructura de movilidad personal en detrimento de los sistemas de transporte masivo de pasajeros.

A su vez, la clasificación de vehículos matriculados según uso mantiene distribución del 93% para particulares y apenas el 6,99% para servicio público.

El tránsito es parte de la complejidad asociada a la gestión del sector. La tendencia del número de vehículos por cada 100.000 mil habitantes ha sido creciente, es decir que cada vez se tiende a adquirir más vehículos particulares para movilizarse. Al año 2021, este indicador es de 142 vehículos por cada mil habitantes a nivel nacional.

La incorporación de tecnologías amigables con el medio ambiente es una prioridad para la planificación del transporte terrestre. Es importante señalar la incorporación al parque automotor a nivel nacional de vehículos eléctricos, los cuales permitirán reemplazar tecnologías contaminantes que son los combustibles fósiles por tecnologías más limpias.

Datos estadísticos establecen que en el Ecuador existen vehículos eléctricos (VE) a diciembre del año 2021, distribuidos por provincias y usos como se lo visualiza en el siguiente cuadro:

Tabla 15 Vehículos Eléctricos por Provincia

PROVINCIA	USO PARTICULAR	USO PÚBLICO
AZUAY	32	0
BOLIVAR	1	0
CAÑAR	2	0
CHIMBORAZO	2	0
COTOPAXI	5	0
EL ORO	4	0
ESMERALDAS	1	0
GALA PAGOS	51	0
GUAYAS	89	15
IMBABURA	5	0
LOJA	10	40
LOS RIOS	5	0
MANABI	7	0
NAPO	3	0
ORELLANA	1	0
PASTAZA	2	0
PICHINCHA	188	1
SANTA ELENA	5	0
SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS	2	0
TUNGURAHUA	20	0
<b>TOTAL</b>	<b>435</b>	<b>56</b>

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

Es importante considerar las entidades de control que visualizan más ampliamente al sector como:

### Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



**La Agencia Nacional de Tránsito. –**

Busca la disminución de la tasa de mortalidad producto de la ejecución de operativos de control realizados por los entes de control a nivel nacional en conjunto con las Direcciones Provinciales de la ANT, y de la generación de política pública enfocada en la reducción de fallecidos por causas relacionadas con accidentes de tránsito.

A través de la identificación de puntos negros y puntos críticos por parte de los entes de control se puede focalizar las acciones a tomar para reducir el número de fallecidos y por ende la tasa de mortalidad.

La Seguridad Vial, es el producto de acciones continuas, que intervienen en el comportamiento de los usuarios de la Red Vial Nacional y los medios relacionados a la movilidad, tanto para disminuir y prevenir siniestros de tránsito, como para mitigar las consecuencias de éstos, la Organización de Naciones Unidas, proclamó en su Resolución 64/255, el periodo 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial y fijó como objetivo la reducción de las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, a través de un plan de acción que contempla cinco pilares:

- ✓ Institucionalidad,
- ✓ Infraestructura,
- ✓ Vehículos más seguros,
- ✓ Usuarios más seguros y
- ✓ Respuesta tras los siniestros de tránsito.

En este sentido, en lo referente al comparativo anual de siniestros de tránsito, podemos observar que a partir del año 2017, existe una reducción año tras año de la cantidad de éstos producidos en las vías, el año con un mayor número de siniestros es el 2017 con 28.967, mientras que el año con el menor número de siniestros es el año 2020 con 16.972 siniestros; es importante puntualizar que el año 2020, fue un año atípico por la restricción vehicular producto de la epidemia por el COVID-19 que rigió en el Ecuador.

**Tabla 16 Siniestros de Tránsito por año**

AÑOS	SINIESTROS
2017	28.967
2018	25.530
2019	24.595
2020	16.972
2021	21.352

**Fuente:** Agencia Nacional de Tránsito

A continuación, se presenta la variabilidad existe entre los años 2017 y 2021, en cuanto a siniestros de tránsito a nivel nacional:

**Ministerio de Transporte y Obras Públicas**

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



Tabla 17 Variación anual de Siniestros de Tránsito

TVA	2017	2018	2019	2020	2021
	11,87%	-3,66%	-30,99%	25,81%	-13,19%

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

Por causas probables (determinadas en el parte judicial), la principal causa de siniestralidad es la de conducir desatento a las condiciones de tránsito; es decir, conducir utilizando el celular, comiendo o cualquier otro elemento distractor, con 5.640 siniestros que representa el 26,41% del total de siniestros; seguido por la causa probable de no respetar las señales reglamentarias de tránsito, con 1.808 siniestros, que representa un 18,08%.

Tabla 18 Causas Probables de los Siniestros 2021

CAUSA PROBABLE	CANT.
Conducir desatento a las condiciones de tránsito (celular. pantallas de video. comida. maquillaje o cualquier otro alimento distractor).	5.640
No respetar las señales reglamentarias de tránsito (pare. ceda el paso. luz roja del semáforo. etc.).	3.861
Conducir vehículo superado los límites máximos de velocidad.	3.049
No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede.	1.828
Conduce bajo la influencia de alcohol. sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos.	1.656
No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos	867
Realizar cambio brusco o indebido de carril.	810
Conducir en sentido contrario a la vía normal de circulación.	599
No ceder el derecho de vía o preferencia de paso a vehículos.	541
Bajarse o subirse de vehículos en movimiento sin tomar las precauciones debidas.	504
Condiciones ambientales y/o atmosférica (niebla. neblina. granizo. lluvia).	341
No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto.	285
Caso fortuito o fuerza mayor	271
No ceder el derecho de vía o preferencia de paso al peatón.	210
Peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente (semáforos o señales manuales).	185
Falla mecánica en los sistemas y/o neumáticos	184
Conducir en estado de somnolencia o malas condiciones físicas	128
Malas condiciones de la vía y/o configuración. (Iluminación y diseño).	102
Adelantar o rebasar a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos tales como: curvas. puentes. túneles. pendientes. etc.	63
Daños mecánicos previsibles.	54
Peatón transita bajo influencia de alcohol. sustancias estupefacientes p psicotrópicas y/o medicamentos.	46
Presencia de agentes externos en la vía	44
Mal estacionado- el conductor que detenga o estacione vehículos en sitios o zonal que entrañen peligro. tales como zona de seguridad. curvas. puentes. túneles. pendientes.	31
Dejar o recoger pasajeros en lugares no permitidos.	24
No respetar las señales manuales del agente de tránsito.	16
Peso y volumen - no cumplir con las normas de seguridad necesarias al transportar cargas.	12
Dispositivo regulador de tránsito en mal estado de funcionamiento (semáforo).	1
<b>TOTAL</b>	<b>1.352</b>

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



En referencia al tipo de siniestros, se identifica que el choque lateral es el principal tipo con 6.224 siniestros, representando el 29,15% del total, seguido de estrellamientos con 2.704 siniestros, que representa el 12,66% y atropellos con 2.474 siniestros, que representa el 11,59% del total.

Tabla 19 Tipos de Siniestros 2021

TIPO DE SINIESTROS	CANTIDAD	PORCENTAJE
Arrollamientos	182	0,85%
Atropellos	2.474	11,59%
Caída de pasajeros	583	2,73%
Choque frontal	1.253	5,87%
Choque lateral	6.224	29,15%
Choque posterior	2.215	10,37%
Colisión	534	2,50%
Estrellamientos	2.704	12,66%
Otros	629	2,95%
Pérdida de carril	926	4,34%
Pérdida de pista	2.347	10,99%
Rozamientos	951	4,45%
Volcamientos	330	1,55%
<b>TOTAL</b>	<b>21.352</b>	<b>100%</b>

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

Gráfico 11 Tipos de Siniestro 2021



Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

A nivel de entes de control operativo de tránsito en vías, los entes que registran los mayores índices de siniestralidad son la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) con 7.073 siniestros, que representa el 33,13% del total, dado su extenso ámbito de control (red vial estatal), seguido por la Agencia de Tránsito y Movilidad de Guayaquil (ATM) con 4.112 siniestros, que representa el 19,26% y la Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito (DMQ) con 3.196 siniestros, que representa el 14,97%, entre los 3 Entes de Control se concentra el 67,35% de la siniestralidad.

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.  
 Código postal: 170522 / Quito-Ecuador  
 Teléfono: +593-2 397 4600  
[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)



Tabla 20 Siniestros de Tránsito por Entes de Control - GAD 2021

ENTES DE CONTROL DE TRÁNSITO	SINIESTROS
Autoridad de Tránsito Municipal de Guayaquil (ATM)	4.112
Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE)	7.073
Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT)	3.196
Municipio de Ambato (MAM)	695
Municipio de Babahoyo (MBA)	115
Municipio de Cuenca (MCU)	394
Mancomunidad del Norte (MEP)	385
Municipio de Esmeraldas (MES)	118
Municipio de Loja (MLO)	437
Municipio de Manta (MMA)	697
Municipio de Machala (MMC)	354
Municipio de Portoviejo (MPO)	445
Municipio de Riobamba (MRI)	186
Municipio de Santo Domingo (MSD)	669
Policía Nacional del Ecuador (PNE)	2.476
<b>TOTAL</b>	<b>21.352</b>

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

En lo referente a fallecidos por siniestros de tránsito podemos observar que, a partir del año 2017, existe una reducción donde el año con el mayor número de fallecidos es el 2019, con 2.180, mientras con el menor número de fallecidos es el año 2020 con 1.591, debiendo puntualizar que el mismo fue un año atípico por la restricción vehicular producto de las restricciones de movilidad impuestas por la pandemia de COVID-19 que rigió en el Ecuador.

Tabla 21 Fallecidos por Año

AÑOS	FALLECIDOS (PERSONAS)
2017	2.153
2018	2.151
2019	2.180
2020	1.591
2021	2.131

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

A continuación, se presenta la variabilidad que existe entre los años 2017 y 2021, en cuanto a fallecimientos en siniestros de tránsito a nivel nacional:

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



Tabla 22 Variación Anual de Fallecidos en Siniestros de Tránsito

T.V.A	2017	2018	2019	2020	2021
	-0,09%	1,35%	-27,02%	33,94%	-2,25%

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

Por causas probables (determinadas en el parte judicial), la principal causa de mortalidad es la de conducir desatento a las condiciones de tránsito, es decir, conducir utilizando el celular, comiendo o cualquier otro elemento distractor, con 949 fallecidos que representa el 44,53% del total de fallecidos, seguido de conducir superando los límites máximos de velocidad, con 300 fallecidos, que representa un 14,08%.

Tabla 23 Fallecidos por Causas Probables 2021

CAUSA PROBABLE	CANTIDAD
Conducir desatento a las condiciones de tránsito	949
Conducir vehículo superando los límites máximos de velocidad.	300
No respetar las señales reglamentarias de tránsito	144
Conducir en sentido contrario a la vía normal de circulación.	136
No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede.	109
Conduce bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos.	85
No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto.	77
Condiciones ambientales y/o atmosféricas (niebla, neblina, granizo, lluvia).	37
No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos.	35
No ceder el derecho de vía o preferencia de paso al peatón.	34
Peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente (semáforos o señales manuales).	32
Realizar cambio brusco o indebido de carril.	28
Caso fortuito o fuerza mayor (explosión de neumático nuevo, derrumbe, inundación, caída de puente, árbol, presencia intempestiva e imprevista de semovientes en la vía, etc.).	27
Malas condiciones de la vía y/o configuración. (Iluminación y diseño).	25
Daños mecánicos previsibles.	21
No ceder el derecho de vía o preferencia de paso a vehículos.	16
Bajarse o subirse de vehículos en movimiento sin tomar las precauciones debidas.	15
Conducir en estado de somnolencia o malas condiciones físicas (sueño, cansancio y fatiga).	13
Adelantar o rebasar a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos tales como: curvas, puentes, túneles, pendientes, etc.	11
Falla mecánica en los sistemas y/o neumáticos (sistema de frenos, dirección, electrónico o mecánico).	9
Peatón transita bajo influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos.	9
Mal estacionado- el conductor que detenga o estacione vehículos en sitios o zonas que entrañen peligro, tales como zona de seguridad, curvas, puentes, túneles, pendientes.	9
Presencia de agentes externos en la vía (agua, aceite, piedra, lastre, escombros, maderos, etc.).	4
Peso y volumen-no cumplir con las normas de seguridad necesarias al transportar cargas.	4
Dejar o recoger pasajeros en lugares no permitidos.	1
No respetar las señales manuales del agente de tránsito.	1
Dispositivo regulador de tránsito en mal estado de funcionamiento (semáforo).	0
<b>TOTAL</b>	<b>2.131</b>

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



En referencia al tipo de siniestros, se tiene que el atropello es el principal tipo que genera fallecidos, con 398 personas que han perdido la vida, representando el 19% del total, seguido de choque frontal con 311 fallecidos, que representa el 15% y choque lateral con 122 fallecidos, que representa el 13% del total.

Tabla 24 Fallecidos por Tipo de Siniestros 2021

TIPO SINIESTRO	CANTIDAD
Arrollamientos	104
Atropellos	398
Caída de pasajeros	21
Choque frontal	311
Choque lateral	264
Choque posterior	141
Colisión	20
Estrellamientos	218
Otros	37
Pérdida de carril	157
Pérdida de pista	295
Rozamientos	37
Volcamientos	128
<b>TOTAL</b>	<b>2.131</b>

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

Tabla 25 Fallecidos por Tipo de Siniestros año 2021



Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

**Ministerio de Transporte y Obras Públicas**

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.  
 Código postal: 170522 / Quito-Ecuador  
 Teléfono: +593-2 397 4600  
 www.obraspublicas.gob.ec



A nivel provincial, las provincias con los mayores índices de mortalidad son Guayas con 516 fallecidos, que representa el 24,21%, la provincia de Pichincha con 340 fallecidos, que representa el 15,95% y Los Ríos con 160 fallecidos, que representa el 7,51%, concentrando estas tres provincias el 47,68% de los fallecidos por causa de siniestros de tránsito.

Tabla 26 Fallecidos por Provincia 2021

PROVINCIA	CANTIDAD
GUAYAS	516
PICHINCHA	340
LOS RÍOS	160
MANABÍ	135
AZUAY	98
SANTO DOMINGO DE LOS TSÁCHILAS	96
ESMERALDAS	91
CHIMBORAZO	88
COTOPAXI	78
MORONA SANTIAGO	71
EL ORO	57
BOLÍVAR	50
TUNGURAHUA	47
CAÑAR	45
IMBABURA	41
LOJA	40
SANTA ELENA	39
SUCUMBÍOS	37
ORELLANA	27
CARCHI	24
NAPO	19
PASTAZA	17
ZAMORA CHINCHIPE	14
GALÁPAGOS	1
<b>TOTAL</b>	<b>2.131</b>

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

A nivel de entes de control, las entidades que reportan mayores índices de mortalidad son la Policía Nacional (PNE) con 848 fallecidos (considerando su ámbito de operación para el control, dentro de los cantones que no han asumido la competencia de control operativo de tránsito en vías) que representa el 40% del total, la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) con 642 fallecidos, que representa el 30% y la Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito (DMQ) con 218 fallecidos, que representa el 10%.

En este sentido, hasta junio de 2021 se evidencia que la mayor cantidad de fallecidos se ha producido dentro de las jurisdicciones cantonales; es decir, en el viario que corresponde a las circunscripciones cantonales.

Tabla 27 Fallecidos por Entes de Control 2021

ENTES DE CONTROL DE TRÁNSITO	FALLECIDOS EN SITIO
Policía Nacional del Ecuador (PNE)	848
Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE)	642
Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT)	218
Autoridad de Tránsito Municipal de Guayaquil (ATM)	182
Mancomunidad del Norte (MEP)	52
Municipio de Cuenca (MCU)	36
Municipio de Santo Domingo (MSD)	31
Municipio de Machala (MMC)	23
Municipio de Manta (MMA)	19
Municipio de Babahoyo (MBA)	17
Municipio de Ambato (MAM)	14
Municipio de Riobamba (MRI)	14
Municipio de Loja (MLO)	12
Municipio de Portoviejo (MPO)	12
Municipio de Esmeraldas (MES)	11
<b>TOTAL</b>	<b>2.131</b>

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

Es importante mencionar que la Agencia Nacional de Tránsito, se encuentra en la elaboración del Plan Nacional de Rutas y Frecuencias del Transporte Público, documento que nos permitirá conocer la realidad del servicio de transporte público (interprovincial e Intraprovincial) en el país, de acuerdo a la planificación definida por la Coordinación General de Regulación, el Plan deberá ser aprobado y socializado en el mes de mayo de 2022, dicho documento permitirá medir la gestión en el ámbito del transporte terrestre.

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)



### **El Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito – SPPAT,**

Es una entidad relacionada al MTOP, que se encuentra orientada a garantizar la protección de las personas que se trasladan de un lugar a otro, a través de la Red Vial Estatal, por parte del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito, servicio que está vinculado al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Toda persona víctima de accidente de tránsito, ocurrido en el territorio nacional, tiene plenos derechos a acceder al servicio que se preste, a través del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito y no se le podrán oponer exclusiones de ninguna naturaleza, salvo las que expresamente se indiquen en su reglamento; así mismo, el Estado, a través del sistema, asumirá los gastos de las personas víctimas de accidentes de tránsito, conforme las condiciones y límites que se establezcan para el efecto vía reglamento.

Los valores de las prestaciones médicas serán uniformes, obligatorias y fijas y requieren de la aprobación del Ministerio del sector de Salud y de la entidad que para el efecto disponga el Gobierno Central, para la administración del sistema, según su competencia.

De ser pertinente, serán revisadas cada año y modificadas, en los casos que amerite, de acuerdo con las variables que se establezcan en el reglamento y normas técnicas.

Las protecciones se brindan incluso sin que se identifique al responsable o responsables del accidente, ya que su fin es precautelar la vida y el SPPAT sirve al ciudadano con las siguientes protecciones:

- Por movilización y traslado una protección de hasta USD 200,00. Por gastos médicos una protección hasta USD 3.000,00.
- Por discapacidad, una protección de hasta USD 5.000,00 por persona.
- Por fallecimiento, una protección de hasta USD 5.000,00 para los familiares directos de una víctima fallecida.
- Por gastos funerarios, una protección de hasta USD 400,00 para los gastos del funeral y entierro de la víctima.

### **La Comisión de Tránsito del Ecuador - CTE,**

Tiene la competencia en el control operativo del tránsito en la Red Vial Estatal, desde el año 2011, y controlando la parte urbana de la provincia del Guayas desde el año 1946 (desde el año 2013 el GAD de Guayaquil, asumió el control de tránsito).

Por lo tanto, aporta al Plan Nacional de Desarrollo 2021 -2025, mediante la reducción de la frecuencia y severidad de los siniestros de tránsito, a través de la gestión de los servicios integrales de tránsito, contribuyendo así con la meta del PND 9.2.1 “Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en situ, de 12.62 a 11.96 por cada 100.000 habitantes”.

En este sentido, a continuación, se detalla las principales competencias de la CTE:

### **Ministerio de Transporte y Obras Públicas**

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)



- Operativos de control: La CTE planifica, coordina, y ejecuta operativos de control con la finalidad de reducir la incidencia de víctimas por siniestro de tránsito. Además, colabora en la articulación con otras instituciones de control tales como: ANT, Gobernación, Policía, FFAA, GAD y otras instituciones públicas que lo requieran.
- Estadísticas: La CTE genera estadísticas de los siniestros de tránsito de las provincias en las cuales brinda el servicio del control operativo de tránsito, y entrega a la Agencia Nacional de Tránsito para su consolidación a nivel nacional.
- Rescate y Emergencias Médicas (UREM): La CTE como entidad complementaria de seguridad y orden público, cuenta con grupos de trabajo especializado para el rescate de víctimas en siniestros de tránsito y actuación ante emergencias por fenómenos naturales, los cuales se encuentran ubicados en 18 puntos de RVE controlada por la CTE, se activa de acuerdo con los protocolos establecidos por el ECU 911.
- Investigación de Accidentes (OIAT): La Comisión de Tránsito del Ecuador, es una entidad complementaria del Servicio Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses por ello cuenta con equipos de trabajo especializados en la investigación de accidentes de tránsito que se encuentran ubicados en los sitios donde CTE tiene jurisdicción, actúan posterior al siniestro de tránsito de acuerdo con los procedimientos y protocolos del Sistema Especializado Integral de Investigación, Medicina Legal y Ciencias Forenses y el porcentaje de entrega efectiva de los informes es del 97%.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, cada año por accidentes de tránsito causan la muerte aproximadamente de 1,3 millones de personas y entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, en los cuales muchos de ellos terminan provocando algún tipo de discapacidad.

Los daños materiales y lesiones por accidentes de tránsito ocasionan pérdidas económicas considerables para las personas, sus familias y países en conjunto, derivados de los costosos tratamientos y pérdida de productividad de las personas que mueren o quedan discapacitadas y del tiempo de trabajo o estudio que los familiares de los lesionados deben dejar para atenderlos, estos cuestan a la mayoría de los países el 3% de su PIB.

En referencia a lo establecido en la Ley Reformativa de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada dentro del Quinto Suplemento del Registro Oficial No. 512, de fecha 10 de agosto de 2021, las competencias de tránsito están a cargo de 3 actores:

- ✓ Policía Nacional,
- ✓ Comisión de Tránsito del Ecuador y
- ✓ GAD;

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)



Cuyas dos primeras entidades ejercerán el control del tránsito en la Red Vial Estatal, troncales nacionales y vías que le sean asignadas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en coordinación con el Ministerio de Gobierno; mientras que las zonas urbanas son de competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (Municipios).

Motivo por el cual, el 25 de marzo de 2022 (Oficio No. CTE-CTE-2022-0182-O), la Comisión de Tránsito del Ecuador, presenta al ente rector del transporte MTOP, la propuesta para el ejercicio del control operativo de tránsito a cargo de la CTE en la RVE.

Por lo cual, a la fecha de estructuración del presente documento, no se puede plantear el indicador de la CTE, ya que la propuesta realizada se encuentra en análisis del Ministerio del Interior y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Dicho proyecto consiste en mantener el control de tránsito en la RVE de las provincias que actualmente tiene presencia la CTE; a más de asumir nuevas competencias, como es la Red Vial Estatal de las provincias: Esmeraldas, Loja, Bolívar, Cañar, Chimborazo, Cotopaxi, norte de la RVE de la provincia de Manabí y parte de la RVE correspondiente a Pichincha.

A fin de establecer el déficit acorde a la propuesta presentada, se procedió con el análisis institucional de las competencias en las circunscripciones donde la CTE, tiene presencia y en aquellas consideradas a ser controladas hasta el 2025; donde se considera como oferta, el total de kilómetros intervenidos en la actualidad, y como demanda el total de kilómetros propuesto por CTE, para el control de tránsito en la RVE.

Tabla 28 Kilómetros Intervenidos CTE

INTERVENCIÓN ACTUAL CTE	
PROVINCIAS	KM
Guayas	789,85
El Oro	404,10
Los Ríos	321,15
Azuay	530,11
Santa Elena	161,65
Santo Domingo	191,54
Manabí (fase 1 y 2)	664,00
Pichincha (Mejía)	72,50
<b>TOTAL</b>	<b>3.134,90</b>

Fuente: Comisión de Tránsito del Ecuador

Tabla 29 Kilómetros Propuestos a Intervenir CTE

INTERVENCIÓN PROPUESTA CTE	
PROVINCIAS	KM
Guayas	789,85
El Oro	404,10
Los Ríos	321,15
Azuay	530,11
Santa Elena	161,65
Santo Domingo	191,54
Manabí (fase 1 y 2)	664,00
Pichincha (Mejía)	72,50
Manabí (centro norte)	475,00
Pichincha (fase 2)	185,39
Bolívar	79,00
Esmeraldas	165,56
Loja	239,32
Chimborazo	164,80
Cañar	304,79
Cotopaxi	177,49
<b>TOTAL</b>	<b>4.926,25</b>

Fuente: Comisión de Tránsito del Ecuador

Tabla 30 Déficit Kilómetros RVE - CTE

DÉFICIT= OFERTA – DEMANDA		
OFERTA (KM)	DEMANDA (KM)	(DÉFICIT KM)
3.134,90	4.926,3	-1.791,35

Fuente: Comisión de Tránsito del Ecuador

Es importante mencionar que para lograr la meta del indicador “Tasa de Mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, in situ”, propuesta en el “Plan de Creación de Oportunidades 2021- 2025”, se requiere fortalecer a la CTE, por lo que es necesaria la implementación del Plan Plurianual de Inversión 2022 – 2025 que permita la intervención en la Red Vial Estatal - RVE, reforzar la logística operativa y la implementación de dispositivos electrónicos para controles de tránsito en la RVE.

Del control operativo realizado por la CTE, como se muestra en la siguiente tabla, durante los periodos 2017-2018 y 2018-2019, existe un incremento en el número de siniestros de tránsito y heridos, en el caso de los fallecidos en el periodo 2017-2018 se incrementan y en el periodo 2018-2019 se reducen en un 7.14%.

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



En el periodo 2019-2020, se evidencia una reducción del 31.69% en siniestros; 36.72% en fallecidos y 36.80% en heridos, esto como resultado de las restricciones de movilización dispuestas por el estado de excepción a causas de la pandemia por COVID-19.

Para el análisis del año 2021, se toma como referencia de comparación el año 2019, obteniendo como resultado la reducción del 4.04% en siniestros, 12.77% en fallecidos y 9.53% en heridos.

Tabla 31 Comparativo Siniestros y Víctimas CTE

COMPARATIVO DE SINIESTROS Y VÍCTIMAS REGISTRADOS EN LA RVE DE JURISDICCIÓN DE LA CTE 2017-2018-2019-2020-2021			
AÑO	SINIESTROS	FALLECIDOS	HERIDOS
2017	5591	641	5216
2018	5650	742	5536
2019	5863	689	5771
2020	4005	436	3647
2021	5626	601	5221
VAR%2017-2018	1.06%	15.76%	6.13%
VAR%2018-2019	3.77%	-7,14%	4.24%
VAR%2019-2020	-31,69%	-36,72%	-36,80%
VAR%2019-2021	-4,04%	-12,77%	-9,53%

Fuente: Comisión de Tránsito del Ecuador

### El Ministerio de Transporte y Obras Públicas – MTOP,

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas – MTOP, es el ente regulador y ejecutor de la construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Estatal – RVE, que mediante Acuerdo Ministerial Nro. 001-2012 del 12 de enero del 2001, definió las carreteras que conforman la RVE. Las carreteras estatales, sirven como una malla estratégica que une la Costa, Sierra y Oriente del país. Su longitud actual es de 10.264,17 Kilómetros distribuidos en toda la Organización Territorial del Estado. A continuación, se describe conceptualmente la jerarquía de sus carreteras:

**Arteriales:** alrededor del 66% de las vías correspondientes a la RVE, están compuestas por las vías primarias, estas son corredores arteriales y rutas que conectan puntos de frontera, puertos y capitales provinciales, formando una retícula, su nombre proviene de un código compuesto por la letra E, un numeral de tres dígitos, y solo en algunos casos indica rutas alternas.

**Colectoras:** estas tienen como objetivo recoger el tráfico proveniente de las ciudades, poblados y zonas rurales, para dirigirlo hacia las vías principales, estas componen alrededor del 34% de la longitud total de la RVE.

### Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



En referencia al aspecto presupuestario, para el año 2019 de acuerdo con la cédula presupuestaria e-SIGEF enero – diciembre, esta cartera de Estado, contó con un presupuesto total de 281,56 MM y entre planes y programas y proyectos de vialidad el MTOP en ejecución de USD. 79.085.521,71 MM; en el año 2020 el presupuesto total fue de USD. 219 MM, destinando 87,96 millones para infraestructura vial y 64,22 millones para conservación vial. En cambio, para el 2021, el presupuesto ejecutado fue de USD. 258 MM en concordancia con la ley de austeridad del gasto público, se reduce además los montos para proyectos de infraestructura y conservación vial.

Para identificar el estado la Red Vial Estatal, se realiza una escala de clasificación en la que se consideran varios atributos como son el estado de la calzada (incluye espaldones), drenajes, seguridad vial y valoración técnica de los componentes que integran la infraestructura vial. En consecuencia, el estado actual de las vías estatales es el siguiente:

Tabla 32 Estado de la RVE

ESTADO	LONGITUD (KM)	PORCENTAJE
Muy Bueno	1.303,73	12,70%
Bueno	4.878,04	47,53%
Regular	2.917,66	28,43%
Malo	1.164,74	11,35%
<b>TOTAL</b>	<b>10.264,17</b>	<b>100%</b>

Fuente: Subsecretaría de la Infraestructura del Transporte - MTOP

La Red Vial Estatal, presenta varias clases de administración, mismas que se detallan en la siguiente tabla:

Tabla 33 Tipos de Administración RVE

TIPOS DE ADMINISTRACIÓN	KILÓMETROS
Delegaciones Sector Público y Privado	1.909,64
Mantenimientos, Rehabilitación, Reconstrucción	1.620,81
Administración Directa	6.733,72
<b>TOTAL</b>	<b>10.264,17</b>

Fuente: Subsecretaría de la Infraestructura del Transporte – MTOP

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



### Administración Directa,

La Red Vial Estatal por alcanza los 6.733.72 Km, que son atendidos por cada una de las unidades desconcentradas (Direcciones Distritales), trabajo muy significativo debido a los beneficios directos como los costos de operación de los vehículos, el tiempo de viaje de las personas y las mercancías, que disminuyen al contar con carreteras en buenas condiciones de transitabilidad.

La geomorfología de nuestro país, fallas geológicas, la Cordillera de los Andes y fuertes temporadas invernales por la que atraviesa la Red Vial Estatal, produce la presencia de puntos críticos (afectaciones recurrentes que ameritan una intervención mayor), el crecimiento poblacional y el crecimiento del tráfico vehicular, inciden negativamente en el estado de las carreteras regidas por el MTOP; lo cual, se controlará mediante obras y actividades de mantenimiento periódico y rutinario que se ejecutarán por administración directa, tendientes a resolver problemas y/o deterioros que se presentan en forma fortuita y que requieren intervención de forma inmediata y se la realiza con insumos propios del MTOP.

A nivel nacional se tiene identificado 808 puntos críticos con severidad entre baja, media y alta que ameritan obras extraordinarias e inmediatas.

La conservación y mantenimiento de la red vial estatal, presenta varios tipos:

#### El Mantenimiento por Administración Directa,

Consiste en la ejecución de obras y actividades tendientes a resolver problemas y/o deterioros que se presentan en forma fortuita y son necesarias su arreglo en forma inmediata y se la realiza con insumos propios del MTOP.

#### Mantenimiento Rutinario.,

Consiste en el establecimiento de un programa anual de trabajos e inversiones con equipo, material maquinaria y personal del MTOP en forma conjunta con las microempresas de las zonas aledañas, que se requieren realizar por el período de diseño para mantenerla en el nivel de servicio que ha sido previamente establecido en las evaluaciones técnicas de campo.

En el año 2021 se contrataron 237 asociaciones de conservación vial (microempresas) para atender 5.340,66 kilómetros, generando alrededor de 1.900 empleos directos con una inversión de USD. 6,58 MM. Entre las principales actividades que ejecutan dichas asociaciones podemos destacar:

- Limpieza y mantenimiento de puentes
- Limpieza y pintura de barandas
- Limpieza de los cauces o lechos de los ríos
- Bacheo de pavimento y espaldones
- Sello de fisuras y grietas
- Roza y desmonte

### **Ministerio de Transporte y Obras Públicas**

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)



- Poda, corte y retiro de arboles
- Arborización, jardinería, siembra de vegetación o cobertura con bloques de grama.
- Limpieza de superficie de rodadura, espaldones y derecho de vía.
- Mantenimiento rutinario o reposición de postes de kilometrajes.
- Mantenimiento o reposición de barreras de contención o guardavías.
- Limpieza y conformación de cunetas, zanjas de coronación, desagües, canales y zanjas.
- Limpieza de alcantarillas.
- Remoción y limpieza de derrumbes menores.
- Mantenimiento rutinario de las señales verticales.
- Limpieza de la demarcación o señalización horizontal.
- Cuidado o vigilancia de la vía.
- Atención de emergencias.
- Descontaminación visual.

Tabla 34 Microempresas año 2021

No. MICROEMPRESAS	KILÓMETROS	INVERSIÓN USD
237	5.340,66	6.58 MM

Fuente: Subsecretaría de la Infraestructura del Transporte - MTOP

En el Programa de Mantenimiento Rutinario de la RVE, se encuentra inmersa la participación de las microempresas para el mantenimiento vial, integradas por los habitantes de las diferentes localidades, con esto se promueve el desarrollo económico de quienes habitan en las comunidades aledañas a las vías estatales. Esta intervención crea aproximadamente 1.530 fuentes de empleo directas y 3.750 indirectas, que aportan al desarrollo de la economía local. Alrededor de 2,1 millones de habitantes se benefician directamente con el proyecto

#### **El Mantenimiento Periódico,**

Se realiza en forma programada, planificando obras y actividades a largo plazo, conociendo las variaciones y/o incrementos en forma numérica de los deterioros y factores que causan daños a la carreta y sus componentes (Calzada, espaldones, seguridad y señalización horizontal, vertical y derecho de vía, ejemplo: colocar una nueva carpeta a los 10 años) o por respuesta simulando el deterioro mediante el Modelo estándar de Diseño y Mantenimiento de Carreteras HDM4.

En este sentido se ejecutaron 16 contratos de mantenimiento periódico en el año 2021, por un monto de USD. 10,81 MM, y en ejecución se encuentran 10 contratos por un monto aproximado de inversión de USD. 33,77 MM.

### Mantenimiento Emergente,

Se lo realiza de acuerdo con la presencia de afectaciones de mediana y gran magnitud en los componentes de la carreta y que afectan la funcionalidad de la vía, poniendo en riesgo la serviciabilidad que se debe prestar a los usuarios.

En este caso la atención de emergencias en la Red Vial Estatal ha sido bastante considerable por todos los factores antes mencionados, situación que empuja a destinar suficientes recursos económicos y nuestra capacidad instalada en territorio para atenderlas. A nivel nacional se atendieron obras con declaratoria de emergencia, entre las principales atendidas en 2021 constan:

Tabla 35 Obras Atendidas Emergencia año 2021

OBRAS	MONTO USD
Rehabilitación emergente de puntos críticos en la vía San Lorenzo – Lita, en la provincia de Esmeraldas.	589.741,16
Construcción del puente sobre la quebrada Jurupis, (incluye accesos) parroquia Amaluza provincia del Azuay, etapa 1.	1'724.601,13
Mantenimiento vial de varios sitios críticos en la vía Cuenca - Girón – Pasaje.	840.557,03
Emergencia del Km 49 del Eje Vial E582 Cuenca- Molleturo - El Empalme.	6'519.401,07

Fuente: Subsecretaría de la Infraestructura del Transporte – MTOP

El tipo de superficie de rodadura de la Red Vial Estatal presenta 4 clases, de los cuales el pavimento flexible es el predominante con en el 74,65% de la red, el pavimento rígido ocupa el segundo lugar con el 17.79 %, el tipo lastre se sitúa en el tercer lugar con el 6.85% de la red, por último, el DTSB es de 0.71%.

Considerando que con el transcurrir del tiempo, el impacto climático, la presencia de puntos críticos (por clima y/o fallas geológicas), el crecimiento poblacional y el de tráfico vehicular, inciden negativamente en el estado de las carreteras regidas por el MTOP, lo cual se controla mediante obras y actividades de mantenimiento continuo que se debe desarrollar por Administración Directa, desde las Direcciones Distritales del MTOP.

Tabla 36 Tipo de Superficie RVE

TIPO DE SUPERFICIE DE RODADURA	PORCENTAJE RVE
Pavimento Flexible	74.65%
Pavimento Rígido	17.79%
Tipo Lastre	6.85%
Doble tratamiento superficial bituminoso (DTSB)	0.71%
<b>TOTAL, RVE</b>	<b>100%</b>

Fuente: Subsecretaría de la Infraestructura del Transporte – MTOP

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



Es por esta razón que uno de los programas vanguardia del MTOP, es el Mantenimiento por Resultados (MPR) o Programa por Niveles de Servicio, el cual busca alcanzar altos estándares de calidad y servicios para los usuarios de las vías estatales. Este programa tiene por objeto repotenciar las vías en 1 año (obras obligatorias) y 4 años adicionales (gestión de mantenimiento), que permitan mantener un nivel de servicio adecuado.

En cooperación con el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), se ejecuta este programa de mantenimiento por resultados con una inversión de USD. 192MM, en ciertos corredores viales, que alcanzan una longitud de 1.136,71 kilómetros, mismos que se detallan a continuación:

- Esmeraldas: “Y” de Calderón – San Mateo; Acceso “Y” de Borbón – La Tola; Paso Lateral de Tachina; Chimborazo: Riobamba – Guamote- Alausí- Chunchi- Límite provincial (Chimborazo/Cañar).
- Manabí: Pedernales - Cojimíes; Paso Lateral del Carmen; El Carmen - T de Buenos Aires.
- Sucumbíos/Napo: “Y” de Baeza- Reventador - Nueva Loja (Lago Agrío).
- Cañar: Biblián – Zhud – Cochancay, Biblián – Zhud – Angas.
- Napo/Orellana: “Y” de Baeza – Narupa – Hollín – Loreto – Coca (Por contratar).
- Chimborazo: Balbanera – Pallatanga - Cumandá (Por contratar).

Las carreteras abren puertas a grandes oportunidades de desarrollo hacia una verdadera transformación productiva, beneficiando al sector turístico y comercial, con la construcción y mantenimiento de vías, de esta manera se reactiva la economía y se contribuye al desarrollo del territorio nacional.

Para el año 2022 – 2025, se ha estructurado el Programa Nacional de Conservación de la Red Vial Estatal para 6.733,72 kilómetros bajo Administración Directa con CUP 175200000.0000.387265, obtenido con Prioridad Senplades Nro. SNP-SNP-2022-0332- OF, por un monto de USD. \$ 121.577.547,99; en el que cuenta con las siguientes sub actividades:

- Adquisición de materiales de construcción, herramientas y equipos menores.
- Adquisición de señalización vial
- Combustibles para maquinaria pesada y patrulla de caminos
- Repuestos para maquinaria pesada y patrulla de caminos
- Lubricantes para maquinaria pesada y patrulla de caminos
- Conservación preventiva y correctivo de maquinaria y equipo
- Conservación a través de microempresas

En consecuencia, para el periodo actual la conservación de la Infraestructura del transporte está enmarcada a un proyecto de inversión 2022-2025; el cual se centra, en actividades de mantenimiento rutinario con Asociaciones de Conservación Vial, priorizando la ejecución del gasto en base al presupuesto asignado en los grupos de egresos permanente y no permanentes a nivel nacional para el ejercicio fiscal 2022, en concordancia a los criterios y lineamientos de sostenibilidad fiscal y optimización del gasto público dando cumplimiento obligatorio a la normativa legal vigente.

Es importante mencionar que los montos asignados totales por provincia no son sujetos a modificación, únicamente podrán variar los valores entre las sub actividades anteriormente descritas, priorizando y respetando el monto asignado a microempresas (se ha considerado la contratación para 5 meses).

Tabla 37 Microempresas año 2022

No. MICROEMPRESAS	KILÓMETROS	INVERSIÓN USD
252	6.214,50	7.33 MM

Fuente: Dirección Nacional de Conservación de la Infraestructura del Transporte, Julio 2022 – MTOP

Para el resto de sub actividades se ha contemplado el desglose montos asignados en función de las necesidades que presente cada provincia hasta ejecutar el monto asignado del proyecto.

### Modelo de Gestión

Asociación público-privada y Mantenimiento por Resultados

El Modelo de Gestión del MTOP, propuesto por el actual Gobierno Nacional, prevé la participación privada, a través del mecanismo de asociación público-privada, en los proyectos que requieren significativas inversiones y que presentan flujos vehiculares importantes.

La ejecución de proyectos de delegación al sector público y privado se desarrolla en el marco del modelo de gestión sostenible que impulsa el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

A diciembre del año 2021, existen alrededor de 1.759 km delegados al sector público y privado; 150,42 km de vía en mantenimiento por resultados; 10.264,17 km de Red Vial Estatal, el cual representa el 18,60% de mantenimiento de la RVE con modelos de gestión sostenibles, la distribución de vías concesionadas a la empresa privada y a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Provinciales, se puede revisar en la siguiente tabla:

Tabla 38 Red Vial Modelos de Gestión 2021

UNIDAD	RED VIAL ESTATAL	DELEGACIÓN PRIVADA	DELEGACIÓN PÚBLICA	MANTENIMIENTO POR RESULTADOS
KM	10.264.17	894.68	864.54	150.42
%	100%	8.72	8.42	1.50

Fuente: Subsecretaría de Delegaciones de los Servicios del Transporte y Obra Pública – MTOP

Frente a la necesidad de priorizar los recursos fiscales para la atención de los sectores sociales y mejorar la infraestructura pública que requería el país para su desarrollo, desde el inicio del año 2010, se aprobaron marcos legales orientados a atraer la inversión extranjera para el desarrollo de la infraestructura y servicios públicos, como son; la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera (Ley APP); el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI); el Código Orgánico Administrativo (COA);

### Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



La Ley de Incentivos para las Asociaciones Público-Privadas, expedida el 15 de diciembre de 2015, tiene como objetivo otorgar incentivos de carácter tributario a los proyectos ejecutados bajo la modalidad de alianzas público-privadas y crear las condiciones institucionales para su aprobación y funcionamiento.

Con la finalidad de atraer la inversión extranjera para el desarrollo de proyectos en alianzas y que operen bajo un marco de sana y constructiva asociación entre el sector público y la empresa privada, el Gobierno Nacional, impulsa proyectos con un marco jurídico que ofrece exoneración del impuesto a la renta por 10 años, exoneración del impuesto a la salida de divisas por importación de bienes o compra de servicios, por financiamiento, por pago de dividendos y utilidades y exoneración de tributos al comercio exterior.

El promover modelos de gestión sostenibles y eficientes para el mantenimiento de infraestructura vial, es un aspecto primordial para el Gobierno Nacional, en este sentido se ha logrado consolidar y mejorar el sistema vial con el desarrollo de delegaciones viales, con las cuales se busca mejorar los niveles de servicio de la Red Vial Estatal, a través de actuaciones oportunas de mantenimiento, rehabilitación y ampliación dependiendo de la capacidad de la vía.

A continuación, se detallan las carreteras delegadas tanto al sector privado como al público, con su longitud:

Tabla 39 Vías Delegadas Sector Privado, Público y Mantenimiento por Resultados

CARRETERA	PROVINCIA	LONGITUD (Km.)
RUMICHACA - RIOBAMBA	CARCHI - IMBABURA - PICHINCHA -COTOPAXI - TUNGURAHUA	469,83
RIO SIETE - HUAQUILLAS	EL ORO	105
NARANJAL - TENGUEL	GUAYAS	45
SANTO DOMINGO - BUENA FE	SANTO DOMINGO - LOS RIOS	113
CHONGÓN - PROGRESO - SANTA ELENA	GUAYAS - SANTA ELENA	161,85
LA AURORA - SABORONDÓN 21 KM	GUAYAS	21,00
DURÁN - JUJAN 45,50 KM	GUAYAS	45,50
KM 35 (GE) - LA CADENA 48.30 KM	GUAYAS	48,30
GUAYAQUIL - EL EMPALME 143 KM	GUAYAS	143,00
LA "T" DE MILAGRO 8KM	GUAYAS	8,00
ACCESO EL P.A.N. 14 KM	GUAYAS	14,00
LA "T" DAULE - SALITRE 42,20 KM	GUAYAS	42,20
ENLACE DURÁN - BOLICHE - DURÁN - JUJAN 6KM	GUAYAS	6,00
DURÁN - EL TRIUNFO - BUCAY 61,20 KM	GUAYAS	92,50
DURÁN BOLICHE 25,40 KM	GUAYAS	25,40
KM 26 - PTO. INCA - NARANJAL 55 KM	GUAYAS	55,00
KM 26 MILAGRO - NARANJITO - BUCAY 61,20 KM	GUAYAS	14,00
MILAGRO - NARANJITO - BUCAY 61,20 KM	GUAYAS	61,20
DISTRIBUIDOR EL COLORADO - PUENTE DE BELLAVISTA (GAD PROV. MANABI)	MANABI	27
ALÓAG - UNIÓN DEL TOACHI (GAD PICHINCHA)	PICHINCHA	72
UNIÓN DEL TOACHI - SANTO DOMINGO (GAD SANTO DOMINGO)	SANTO DOMINGO	29
MITAD DEL MUNDO PUENTE RIO BLANCO (GAD PICHINCHA)	PICHINCHA	161
MANTENIMIENTO POR RESULTADOS - MODEL DE GESTIÓN SOSTENIBLE	CHIMBORAZO	150,42
<b>TOTAL KM DELEGADOS</b>		<b>1759,78</b>
<b>TOTAL KM MANTENIMIENTO POR RESULTADOS - MPR</b>		<b>150,42</b>
<b>TOTAL KM MANTENIMIENTO SUSTENTABLE</b>		<b>1910,20</b>

Fuente: Subsecretaría de Delegaciones de los Servicios del Transporte y Obra Pública – MTOP

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



## TRANSPORTE FERROVIARIO

### DETERMINANTE:

1. La disposición presidencial de extinguir la empresa pública que manejaba el ferrocarril en el Ecuador con una visión exclusivamente turística en mayo de 2020, el tren del Ecuador, dejó de operar, por lo que toda la Infraestructura Ferroviaria Nacional.
2. En primer momento por el estado de emergencia declarado en el mes de marzo de 2020, por causa de la pandemia ocasionada por el virus COVID 19 y en segundo instante por la disposición presidencial de extinguir la empresa pública que manejaba el ferrocarril en el Ecuador con una visión exclusivamente turística en mayo de 2020, el tren del Ecuador, dejó de operar, por lo que toda la Infraestructura Ferroviaria Nacional, a partir de este año podría verse constantemente afectada y comprometida por la poca inversión que se está destinando para su mantenimiento y para garantizar la seguridad de los bienes considerados patrimoniales.

Mediante Decreto Ejecutivo 1057 de 19 de mayo de 2020, reformado por Decreto Ejecutivo 1288 de 13 de abril de 2021, el señor presidente de la República del Ecuador señala:

*“Disponer la extinción de la Empresa Ferrocarriles del Ecuador, Empresa Pública FEEP, para lo cual serán aplicables las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Empresas Públicas.”*

En la actualidad, Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública - FEEP en liquidación no culmina su proceso de liquidación, se prevé que esto suceda en julio del 2022. A la par el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se encuentra ejecutando las gestiones administrativas, financieras y legales, a fin de ingresar a sus inventarios la Infraestructura Ferroviaria Nacional, transferida mediante escritura pública el 5 de enero de 2022, lo que permitirá que tenga certeza del objeto a ser concesionado.

En el cuadro a continuación se muestra la condición de la Red Vial Ferroviaria, al 31 de agosto del 2021, dividido por filiales que existían en la empresa pública y se indica la operatividad del estado actual de los tramos que entraron en proceso de rehabilitación o reparación por parte de FEEP en su momento:

Tabla 40 Estado Red Vial Ferroviaria Litoral y Sur

FILIAL	TRAMO	ESTADO ACTUAL	MOTIVO DEL ESTADO ACTUAL	KILÓMETROS TRAMO
LITORAL	DURÁN – YAGUACHI	NO OPERATIVO	- Exceso de maleza. - Robo de elementos ferroviarios.	21.20
	YAGUACHI-NARANJITO	NO OPERATIVO	- Exceso de maleza. - Robo de elementos ferroviarios.	29.30
	NARANJITO-SAN ANTONIO	NO OPERATIVO	- Exceso de maleza. - Robo de elementos ferroviarios.	9.40
	SAN ANTONIO-BUCAY	NO OPERATIVO	- Durmientes de madera en mal estado (Ramar Trade)	27.50
SUR	BUCAY – HUIGRA	NO OPERATIVO	- Durmientes de Madera en mal estado (Ramar Trade). - Colapso de puente metálico de 6mts en el km 112+200	28.70
	HUIGRA-SIBAMBE	NO OPERATIVO	- Exceso de maleza. - Deslave en el sector de Chanchán. - Colapso del puente metálico en el km 118+450 sector Huigra.	14.60
	SIBAMBE-TAMBO	FUERA DE SERVICIO	- Este Tramo no fue Rehabilitado y se encuentra fuera de servicio aproximadamente desde el año 1993	69.20
	TAMBO-COYCTOR	NO OPERATIVO	- Falla geológica km 1.	2.90
	COYCTOR-CUENCA	FUERA DE SERVICIO	- Este Tramo no fue Rehabilitado y se encuentra fuera de servicio aproximadamente desde el año 1993	73.30
	SIBAMBE-ALAUÍ	OPERATIVO	OPERATIVO	11.80
	ALAUÍ-PALMIRA	NO OPERATIVO	- Durmientes de madera en mal estado (Ramar Trade). - Colapso de Puente de Hormigón Sector Tixán.	23.50
	PALMIRA-RIOBAMBA	NO OPERATIVO	- Derrumbes sobre la plataforma ferroviaria. - Robo de rieles en el sector de Minas de Palmira	64.50
	RIOBAMBA-URBINA	OPERATIVO	OPERATIVO	31.30

Fuente: Dirección de Transporte Ferroviario – MTOP

Tabla 41 Estado Red Vial Ferroviaria Centro y Norte

FILIAL	TRAMO	ESTADO ACTUAL	MOTIVO DEL ESTADO ACTUAL	KILÓMETROS TRAMO
CENTRO	URBINA-AMBATO	NO OPERATIVO	- Pérdida de la plataforma ferroviaria en el km 272+400 Sector Mochapata - Exceso de Maleza	43.08
	AMBATO-LATACUNGA	OPERATIVO	OPERATIVO	44.02
	LATACUNGA-COTOPAXI	NO OPERATIVO	- Exceso de maleza. - Durmientes de madera en mal estado (tramo no rehabilitado)	39.20
	COTOPAXI-MACHACHI	OPERATIVO	- Exceso de maleza y escombros sobre la vía férrea.	18.80
	MACHACHI-CONFITECA	NO OPERATIVO	- Robo de elementos ferroviarios (placas de asiento y tirafondos), vía suelta. - Exceso de maleza	32.10
	CONFITECA-CHIMBACALLE	NO OPERATIVO	- Exceso de maleza y escombros sobre la vía férrea.	7.80
	CHIMBACALLE-CAYAMBE	FUERA DE SERVICIO	- Este Tramo no fue Rehabilitado y se encuentra fuera de servicio aproximadamente desde el año 1993	110.00
NORTE	CAYAMBE-OTAVALO	FUERA DE SERVICIO	- Este Tramo no fue Rehabilitado y se encuentra fuera de servicio aproximadamente desde la década de los 70	36.70
	OTAVALO-SAN ROQUE	NO OPERATIVO	- Colapso de Alcantarilla en el Sector de San Roque. Durmientes de madera en mal estado (Ramar Trade) - Exceso de Maleza.	9.90
	SAN ROQUE-ANDRADE MARÍN	NO OPERATIVO	- Durmientes de madera en mal estado (Ramar Trade) instalados únicamente en curvas. - Exceso de Maleza.	3.50
	ANDRADE MARÍN-IBARRA	OPERATIVO	OPERATIVO	13.00
	IBARRA-SALINAS	NO OPERATIVO	- Exceso de maleza. - Contaminación de la plataforma ferroviaria con material de derrumbe.	30.10
	SALINAS-SAN LORENZO	FUERA DE SERVICIO	- Este Tramo no fue Rehabilitado y se encuentra fuera de servicio aproximadamente desde el año 2005	170.20
	TOTAL KILÓMETROS SISTEMA FERROVIARIO			
OPERATIVO AL 31 DE AGOSTO DE 2021				118.92
NO OPERATIVO				387.28
FUERA DE SERVICIO O ABANDONADO				459.40

Fuente: Dirección de Transporte Ferroviario – MTOP

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



Sobre la base de los recorridos de inspección de vía realizados por la empresa en liquidación, se concluye que se tienen actualmente 118.92 kilómetros operativos y 387.28 kilómetros no operativos, principalmente debido a la época invernal, que ha ocasionado derrumbes, socavamiento de la plataforma principalmente en zonas donde la vía se desarrolla junto al río, exceso de maleza y robo de elementos de vía férrea como rieles y sujeciones. Es necesario aclarar que 106,10 kilómetros se encontraban no operativos antes de la declaración del estado de emergencia y corresponden principalmente al mal estado de los durmientes de madera.

Con estos antecedentes, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en beneficio de la población ecuatoriana busca el desarrollo productivo y sobre todo económico del país, se espera contar con una Red Ferroviaria, que conecte el país de forma operativa y sustentable entre los nodos de producción para facilitar la logística de carga, logrando la inclusión económica, social y productiva de poblaciones del interior del país, conectándolos con los puertos más importantes, incentivando a que exista y se desarrolle un sistema de transporte multimodal.

Por lo cual, con el fin de dar una respuesta eficaz a las demandas de infraestructura pública, el gobierno por la restricción presupuestaria fiscal y de eficiencia en la gestión para la construcción y operación de infraestructura, ha llevado a la práctica un modelo de trabajo en conjunto con el sector privado, conocido hoy como proyectos de delegación, entre estos los de Asociación Público Privadas (APP), como una manera de construir infraestructura y proporcionar servicios a los ciudadanos, que de otra manera no lo podría hacer con los recursos exclusivamente públicos.

Gráfico 12 Infraestructura Ferroviaria Nacional



Fuente: Dirección de Transporte Ferroviario – MTOP

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



### 5.3 SECTOR PORTUARIO

#### DETERMINANTES:

1. Bajo nivel de operaciones en el puerto comercial público no concesionado.
2. La desaceleración del comercio mundial y un breve ritmo de cambios en el negocio portuario, producto de la emergencia sanitaria por el COVID 19 a nivel mundial, afectó a los diferentes sectores de la economía.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, tiene a su cargo la rectoría, planificación, regulación y control técnico del sistema de transporte marítimo, fluvial y de puertos, en el ámbito de sus competencias y quien emana las políticas de sujeción.

Mantener los sectores marítimos y portuarios, modernos y seguros, para contribuir en forma eficiente con el desarrollo integral y la seguridad nacional, reafirmando la naturaleza marítima del país y la trascendencia e importancia del mar para el desarrollo socio económico de su población.

Así mismo, en el aspecto portuario, los puertos que conforman el Sistema Portuario del Ecuador son: 5 puertos internacionales, 3 de ellos concesionados, 2 bajo administración directa, también 3 Superintendencias de Terminales Petroleros y 10 terminales portuarias privadas de tráfico internacional (principales), tal como se muestra a continuación:

Tabla 42 Sistema Portuario Nacional

NOMBRE		MODELO DE GESTIÓN
Puerto marítimo de Esmeraldas		Administración directa
Puerto marítimo de Manta		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terminal Portuario de Manta S.A. (TPM)</li> </ul>	Delegación
Puerto marítimo de Guayaquil		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Andipuerto</li> </ul>	Concesión
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contecon</li> </ul>	Concesión
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dpworld – Posorja</li> </ul>	Delegación
Puerto marítimo de Puerto Bolívar		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Yilport</li> </ul>	Delegación
Superintendencias de los Terminales Petroleros		Administración directa
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Balao - Esmeraldas</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>La Libertad - Santa Elena</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>El Salitral - Guayaquil</li> </ul>	
Puerto Fluvial Internacional – Providencia		Administración directa
Diez terminales portuarias Habilitadas, operación comercio exterior		Administración directa – privada (Permiso de Operación)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>FERTIGRAN</li> <li>BANANAPUERTO</li> <li>FERTISA</li> <li>INDUSTRIAL MOLINERA</li> <li>QC TERMINALS</li> <li>ECUABULK</li> <li>STORE OCEAN</li> <li>INDUATUN</li> <li>NIRSA</li> <li>SALICA</li> </ul>	

#### Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



Fuente: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial – MTOP

Desde el inicio del año 2010, se aprobaron marcos legales orientados a atraer la inversión extranjera para el desarrollo de la infraestructura y servicios públicos, como son; el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones; el Reglamento del Régimen de Colaboración Público Privada y la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera (Ley APP).

La ley de Incentivos para las Asociaciones Público-Privadas, expedida el 15 de diciembre de 2015, tiene como objetivo otorgar incentivos de carácter tributario a los proyectos ejecutados bajo la modalidad de alianzas público-privadas y crear las condiciones institucionales para su aprobación y funcionamiento.

Con la finalidad de atraer la inversión extranjera para el desarrollo de proyectos en alianzas y que operen bajo un marco de sana y constructiva asociación entre el sector público y la empresa privada, el Gobierno Nacional, impulsa proyectos con un marco jurídico que ofrece exoneración del impuesto a la renta por 10 años, exoneración del impuesto a la salida de divisas por importación de bienes o compra de servicios, por financiamiento, por pago de dividendos y utilidades y exoneración de tributos al comercio exterior.

Las Autoridades Portuarias en la actualidad, no cuentan con una planeación de los espacios portuarios (Máster Plan), que definan una estrategia consensuada con sus entornos urbanos, que contribuya a posicionarse en las zonas ribereñas a lo largo de sus canales de navegación.

Como Autoridad Portuaria Nacional, el eje principal es la variación anual de carga no petrolera movilizada expresada en Toneladas Métricas, a través de los puertos marítimos nacionales, respecto al año inmediato anterior, con la finalidad de tomar decisiones oportunas y acertadas, en beneficio del comercio nacional e internacional.

En función de esta estrategia se puede articular cinco grandes directrices, traducibles a iniciativas concretas:

1. Facilitar conectividad física de alta calidad con el fin de contribuir a la competitividad del tejido productivo local y regional, logrando el aumento de la capacidad operativa del puerto; la mejora de su accesibilidad marítima y terrestre; mayor eficiencia y optimización de las instalaciones portuarias disponibles; mejor desarrollo de la intermodalidad y logística.
2. Contribuir a mejorar la habitabilidad y calidad de vida urbana del entorno portuario, logrando una sostenibilidad ambiental, articulando la promoción y desarrollo de políticas ambientales respetuosas con el equilibrio entre las actividades portuarias y el medio natural, preservando el ecosistema y el bienestar urbano.

3. Contribuir al dinamismo económico y social de las ciudades, a través de la revitalización de los frentes marítimo-portuarios y sus áreas de influencia para constituirse en ciudad-puerto de alta calidad ambiental, dedicados a actividades atractivas capaces de impulsar y fortalecer la escena urbana de la ciudad para que este tipo de actuaciones permitan crear lugares generadores de centralidad y evocación simbólica, accesibles y seguros.
4. Promover la investigación, el desarrollo y la innovación participando en las redes globales de conocimiento especializado vinculadas al sector portuario. Favoreciendo acciones formativas de investigación e innovación sectorial, a través de instrumentos que faciliten la colaboración entre entornos empresariales, científicos y universitarios.
5. Contribuir al fomento de las prácticas creativas y a la forja de identidad urbana. En este caso se trata de promover y fomentar la imagen e identidad marítima de la ciudad, y de favorecer su desarrollo cultural, a través de iniciativas destinadas a la protección, conservación y puesta en valor de su patrimonio portuario, así como de su enriquecimiento mediante acciones que estimulen el cultivo de sus capacidades y prácticas creativas y artísticas.

Las Autoridades Portuarias, principalmente vinculadas al tráfico internacional de mercancías, aunque puedan disponer de ciertos tráficó de cabotaje, están gestionadas con un modelo Landlord, con excepción a la Autoridad Portuaria de Esmeraldas, a través del cual se delegan a terceros (privados) las operaciones y administración de todas las terminales y la prestación de los servicios portuarios, reservándose la gestión de servicios comunes como los sistemas de ayudas a la navegación, los servicios de dragado, la construcción de las infraestructuras, la conservación de las infraestructuras e instalaciones comunes (obras de abrigo, accesos terrestres, viales interiores, alumbrado común, vallas y cerramientos de protección de lindes), de servicios y sistemas de uso común (seguridad, clima marítimo, comunidad portuaria, etc.).

Institucionalmente, las Autoridades Portuarias, son entidades de derecho público, personería jurídica, patrimonio y fondos propios, sujetas a la supervisión y control de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, que es el órgano rector del sector portuario.

En la Autoridad Portuaria de Guayaquil, sus terminales se encuentran concesionadas a operadores privados de alta especialización bajo su supervisión:

- La Terminal de Gráneles y Multipropósito, se encuentra concesionado a la empresa ANDIPUERTO Guayaquil S.A., cuyo contrato es por 20 años de operación y fue firmado en 1999, con un monto de inversión de USD 11.66 millones.

La Terminal de Contenedores y Multipropósito, se encuentra concesionada a la empresa CONTECON Guayaquil S.A., encargada principalmente al manejo de contenedores desde el año 2007. En adenda celebrada el 03 de diciembre de 2019, reformó el plazo del contrato de concesión, por treinta y nueve años con cinco meses, esto es, hasta el 31 de

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)



diciembre de 2046, con lo que se proyectan inversiones por más de 500 millones, hasta el mencionado año.

- La Terminal DP World Posorja S.A., filial de uno de los mayores operadores portuarios a nivel mundial Dubái Ports World Investments, posee un contrato de gestión delegada, bajo la modalidad de Alianza Pública-Privada el proyecto para la construcción del Puerto de Aguas Profundas de Posorja; la inversión incluye el dragado, construcción, mantenimiento y operación del canal de navegación de acceso hasta Posorja y de la carretera que une Playas y Posorja, en los 50 años que durará la concesión.

A parte para los años 2014 al 2017, ocurría un evento adicional que provocaba más pérdidas de clientes en la Autoridad Portuaria de Esmeraldas, la operación del Puerto de Manta y Puerto Bolívar, fueron delegadas bajo la modalidad de Alianza Público Privado, generando que la operación de carga contenerizada y carga general disminuyera en el puerto comercial de Esmeraldas, por las diferencias entre las negociaciones que puede realizar un puerto con administración pública y uno concesionado o delegado, por tanto, las insatisfacciones de los clientes empezaron a ser más notorias, a pesar de todos los esfuerzos que realiza el puerto público administrado directamente, por brindar una buena y eficiente atención en los servicios portuarios.

Entre los años 2017 al 2021, literalmente Autoridad Portuaria de Esmeraldas, sobrevive dentro de las actividades portuarias con clientes que movilizan su carga, a través de este puerto porque es la única opción que tienen, para sus importaciones o esporádicas exportaciones. Se han desarrollado varias estrategias desde el 2017, con la finalidad de recuperar y captar clientes, pero todos los esfuerzos se ven derrumbados al momento de negociar con una línea naviera o con clientes que prefieren disminuir costos a los beneficios cualitativos que brinda el puerto comercial de Esmeraldas. Desde mediados del año 2020, el puerto de Esmeraldas no ha operado contenedores.

El puerto de Esmeraldas, como único puerto público administrado directamente, compite con puertos públicos delegados y/o concesionados como el de Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar, y si se le suma a esto la existencia de los terminales privados, lo deja en desventajas, que se traducen en una agonía a la gestión comercial con fuertes y graves repercusiones en la situación financiera, esto debido principalmente a que la APE, no cuenta con una flexibilidad tarifaria como lo tienen las Terminales Portuarias Concesionadas o Delegadas.

Tabla 43 Ingresos Autoridades Portuarias

VARIACIÓN DE INGRESOS EJERCICIO FISCAL			
ENTIDAD	INGRESOS DEVENGADOS		
	2019	2020	2021
APE	8.335.068,37	5.744.067,46	3.740.046,01
Variación		-31%	-35%
APM	3.321.639,22	2.678.808,49	3.099.137,58

Variación		-19%	16%
APG	28.182.003,65	27.212.002,27	28.687.682,62
Variación		-3%	5%
APPB	5.775.966,09	5.850.440,02	6.151.557,44
Variación		1%	5%

Fuente: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial – MTOP

Con el fin de garantizar el cumplimiento de objetivos y prioridades definidos en el marco legal vigente, se impulsa el desarrollo de la actividad portuaria y del transporte marítimo y fluvial, a través del ejercicio de las actividades como Autoridad Portuaria Nacional y del Transporte Acuático. A la fecha se han realizado varias actualizaciones de normativas técnicas del sistema portuario y del transporte marítimo y fluvial.

Los puertos por ser parten de los sectores estratégicos para el funcionamiento de la economía local, no detuvieron sus operaciones a lo largo lo meses de confinamiento por la pandemia del COVID-19 y ejecutaron sus operaciones con normalidad bajo todos los protocolos de seguridad coordinados con los entes reguladores y control de la salud pública.

El 85% de la transferencia de carga no petrolera del país se moviliza por el Puerto de Guayaquil, a través de sus terminales públicas y privadas.

En lo que respecta al incremento en el tráfico marítimo en el año 2021, podemos mencionar que, de enero a diciembre se registró un total de 3.383 naves de tráfico internacional, de diferente calado, que arribaron a los puertos comerciales y petroleros del país (público y privado), manteniendo el promedio de arribos en comparación con el año 2020.

Al Puerto de Guayaquil, a través de las terminales públicas y privadas arribaron 1.764 embarcaciones, el Puerto de Manta atendió 461 buques, en Puerto Bolívar ingresaron 396 barcos gracias al ingreso de nuevas navieras internacionales y Esmeraldas recibió 66 naves.

En cuanto a las Superintendencias de los Terminales Petroleros de Balao en Esmeraldas, La Libertad en Santa Elena y El Salitral en Guayaquil, a través de las cuales se moviliza el hidrocarburo nacional, durante el año 2021, registraron el arribo de 696 buques tanques de tráfico internacional. Actividad que es pieza fundamental para el desarrollo económico de nuestro país.

En cuanto al movimiento de carga contenerizada, los puertos ecuatorianos reflejaron un ligero incremento (importación y exportación) que pasó de 2.294.681 TEU en el 2020 a 2.364.017 en el 2021, lo que representa un crecimiento del 3,28%. Mientras que en Toneladas Métricas (TM) creció en un 5%, pasando de 52.743.426 TM a 55.562.749 TM.

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



Tabla 44 Movimiento de Carga TEU

CARGA MOVILIZADA EN CONTENEDORES			
PUERTOS	TOTAL (TEU)		% VARIACIÓN
	2020	2021	
AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS	7.369	0	-
AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA	8.476	8.019	-5%
AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL	1.024.520	954.992	-7%
AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR	207.595	192.847	-7%
TERMINALES PORTUARIOS HABILITADOS	1.046.721	1.208.159	15%
<b>TOTAL</b>	<b>2.294.681</b>	<b>2.364.017</b>	<b>3%</b>

Fuente: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial – MTOP

Tabla 45 Movimiento de Carga TM

MOVIMIENTO TONELADAS MÉTRICAS			
PUERTOS	TOTAL, DE CARGA		% VARIACIÓN
	2020	2021	
PUERTOS COMERCIALES	24.313.493,59	28.085.125,76	16%
TERMINALES PETROLEROS	28.429.931,97	27.477.623,24	-3%
<b>TOTAL, SISTEMA PORTUARIO</b>	<b>52.743.425,56</b>	<b>55.562.749,00</b>	<b>5%</b>

Fuente: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial – MTOP

El recinto portuario de la Terminal Granelera (pública), concesionada a Andipuerto Guayaquil S.A., movió 2.681.433 TM de carga al granel. En el puerto de Esmeraldas, el granel líquido ocupó el puesto número uno en “tipo” de carga maniobra (aceite de Palma y Soya) con 92 mil TM, granel Sólido (PetCoke y Chatarra) con 83 mil TM y la carga vehicular con 27 mil TM (automóviles y maquinarias).

En El Oro, desde Puerto Bolívar, se exportó concentrado de cobre hasta China, este importante mineral es el segundo producto de mayor transferencia por este terminal, después del banano. En el 2021 se incrementó el envío en un 222%.

En la provincia de Manabí, la carga movilizada en el Terminal Internacional del Puerto de Manta, en lo que respecta a importaciones, exportaciones y trasbordo, tuvo un incremento del 30%, con 1.081.966 millones de TM, siendo la importación de vehículos la que obtuvo mayor crecimiento con un 59% y, 68.490 unidades movilizadas.

El Terminal Pesquero y de Cabotaje de Manta atendió 4.876 buques entre industriales y artesanales. En este mismo periodo las embarcaciones industriales desembarcaron 75.247 TM de carga de pesca congelada (atún) y pesca blanca (dorado, wahoo, entre otras especies), la misma que se exportó a diferentes destinos del mundo.

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



Tabla 46 Importaciones y Exportaciones del Sistema Portuario Nacional

AÑO: 2021						
PUERTOS	TOTAL, DE CARGA		TOTAL	% PARTICIPACIÓN		% PARTICIPACIÓN
	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN		IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN	
APE	161.869,00	42.481,00	204.350,00	1%	0%	0%
APM	993.003,18	71.304,31	1.064.307,49	5%	0%	2%
APG	5.033.347,74	5.551.694,16	10.585.041,90	25%	16%	19%
APPB	130.063,94	2.109.939,17	2.240.003,11	1%	6%	4%
TPH	6.862.056,47	7.129.366,80	13.991.423,26	34%	20%	25%
SUINBA	2.030.492	20.180.496	22.210.988,21	10%	57%	40%
SUINLI	3.784.479	463.454	4.247.933,47	19%	1%	8%
SUINSA	1.018.702	0	1.018.701,56	5%	0%	2%
<b>TOTAL</b>	<b>20.014.013</b>	<b>35.548.736</b>	<b>55.562.749</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fuente: Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial – MTOP

## 6. PROPUESTA

En articulación con los objetivos y metas del Plan Nacional de Desarrollo 2021 – 2025, se han establecido objetivos, indicadores y metas, a continuación, detallados:

### 10.1 OBJETIVOS SECTORIALES

En el Plan Sectorial del Sector Transporte, se han planteado 4 objetivos sectoriales, los cuales se describen a continuación:

Gráfico 13 Objetivos Sectoriales

1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.
2. Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.
3. Apoyar el desarrollo del comercio exterior, a partir de la prestación eficiente de servicios y logística portuaria, en las terminales comerciales públicas y privadas.
4. Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.

Fuente: Dirección de Planificación e Inversión – Taller Plan Sectorial – MTOP

## 10.2 INDICADORES

A continuación, se detallan los indicadores planteados en el presente documento, mismos que se encuentran alineados a los objetivos sectoriales:

### OBJETIVO SECTORIAL 1

1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.

#### INDICADOR:

1. Mantenimiento de la Red Vial Estatal con modelos de gestión sostenible. - **PND**

### OBJETIVO SECTORIAL 2

2. Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.

#### INDICADORES:

- 2.1 Operatividad del mantenimiento de pista en los aeropuertos nacionales e internacionales bajo la administración de la DGAC.
- 2.2 Porcentaje Kilómetros en buen estado de la Red Vial Estatal.

### OBJETIVO SECTORIAL 3

3. Apoyar el desarrollo del comercio exterior, a partir de la prestación eficiente de servicios y logística portuaria, en las terminales comerciales públicas y privadas.

#### INDICADOR:

- 3.1 Variación anual de Toneladas Métricas movilizadas, a través de los puertos (marítimos y fluviales) nacionales.

### OBJETIVO SECTORIAL 4

4. Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.

#### INDICADORES:

- 4.1 Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, in situ. – **PND**
- 4.2 Tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial. - **PND**
- 4.3 Disponibilidad de los servicios para la navegación aérea.

**10.3 METAS SECTORIALES**

A continuación, se detallan los indicadores y metas planteados en el presente documento, mismos que se encuentran alineados a los objetivos sectoriales:

**OBJETIVO SECTORIAL 1**

1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.

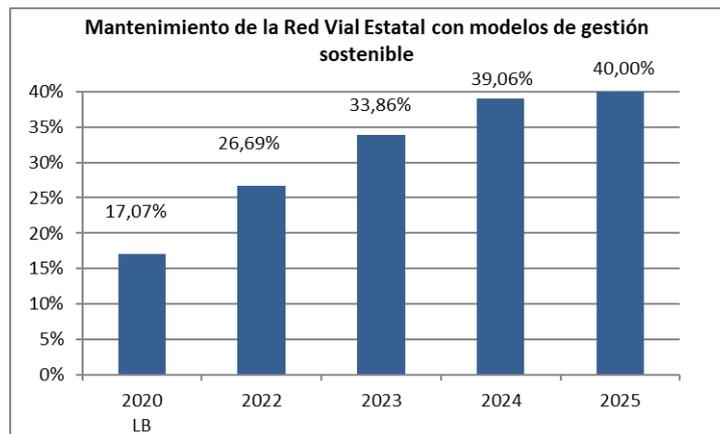
**INDICADOR**

1.1 Mantenimiento de la Red Vial Estatal con modelos de gestión sostenible - **PND**.

**META**

1.1 Incrementar el mantenimiento de la Red Vial Estatal con modelos de gestión sostenible del 17.07 al 40%. – **PND**

Gráfico 14 Mantenimiento de la RVE con Modelos de Gestión Sostenible



Fuente: Plan Nacional de Desarrollo – MTOP

**OBJETIVO SECTORIAL 2**

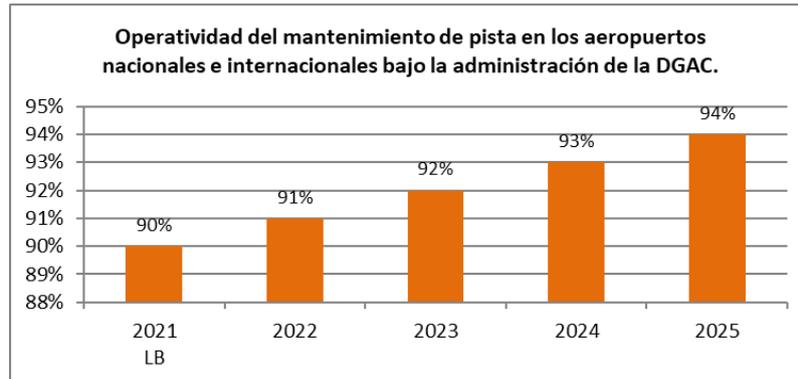
2. Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.

**INDICADOR**

2.1 Operatividad del mantenimiento de pista en los aeropuertos nacionales e internacionales bajo la administración de la DGAC.

2.2 Incrementar en 4% el porcentaje de operatividad del mantenimiento de pista en los aeropuertos nacionales e internacionales bajo la administración de la DGAC, hasta el 2025.

Gráfico 15 Operatividad del Mantenimiento de Pista en los Aeropuertos



Fuente: Dirección General de Aviación Civil

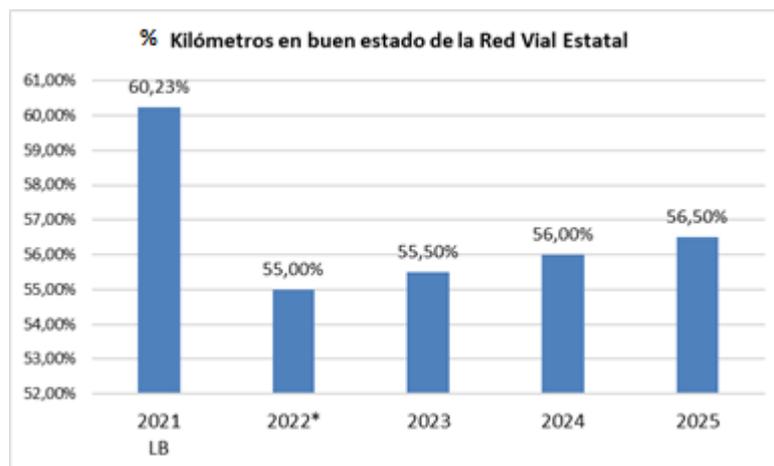
**INDICADOR**

1.1 Porcentaje Kilómetros en buen estado de la Red Vial Estatal.

**META**

2.2 Incrementar del 55 % al 56,50% el estado bueno en adelante, de la Red Vial Estatal.

Gráfico 16 Buen Estado de la Red Vial Estatal



Fuente: Subsecretaría de la Infraestructura del Transporte

**\*Justificación año 2022.-** El factor climático que ha desencadenado una temporada invernal fuerte en el territorio nacional, generando la presencia de eventos adversos de mediana y gran magnitud en los componentes de la infraestructura vial que afectan la funcionalidad de la vía, y que a su vez ponen en

riesgo la Serviciabilidad y seguridad que se debe prestar a los usuarios. En consecuencia, el primer trimestre del 2022 se ha trabajado de manera reactiva y no preventiva en torno a las afectaciones que ha sufrido la Red Vial Estatal, producto de la falta de recursos económicos, reducción de personal técnico en las unidades desconcentradas y equipo caminero con necesidad de mantenimiento y reparación. Por lo antes indicado existe un decrecimiento en el porcentaje del estado bueno la RVE donde en el mes de abril de 2022 se ubicó en el 55% de la RVE.

**Fuente:** Memorando No. MTOP-SIT-2022-259-ME, de 19 de abril de 2022 - Subsecretaría de la Infraestructura del Transporte - MTOP

**OBJETIVO SECTORIAL 3**

3. Apoyar el desarrollo del comercio exterior, a partir de la prestación eficiente de servicios y logística portuaria, en las terminales comerciales públicas y privadas.

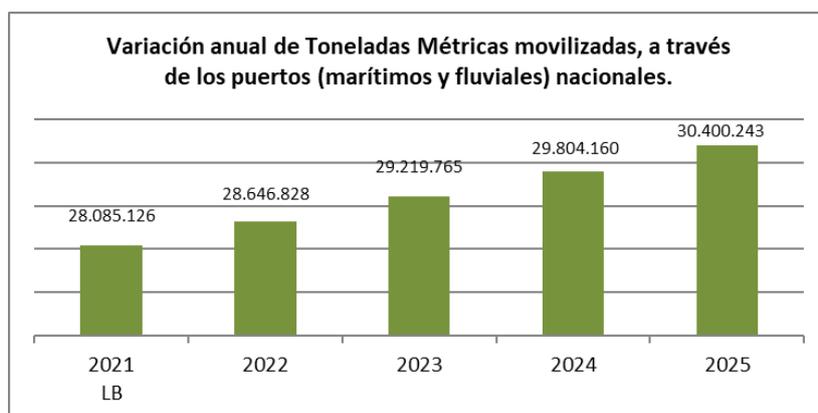
**INDICADOR**

3.1 Variación anual de Toneladas Métricas movilizadas, a través de los puertos (marítimos y fluviales) nacionales.

**META**

3.1 Incrementar el 2% anual de carga no petrolera movilizada expresada en Toneladas Métricas, a través de los puertos (marítimos y fluviales) nacionales.

Gráfico 17 Variación Anual Toneladas Métricas



**Fuente:** Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial –MTOP

**OBJETIVO SECTORIAL 4**

4. Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.

**INDICADOR**

4.1 Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, in situ. -PND

**Ministerio de Transporte y Obras Públicas**

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

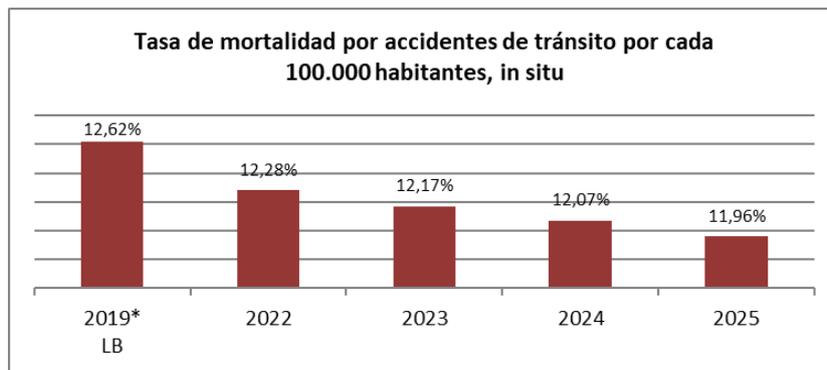
www.obraspublicas.gob.ec



**META**

4.1 Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, in situ de 12.62 a 11.96 por cada 100.000 habitantes. – **PND**

**Gráfico 18 Tasa de Mortalidad por Accidentes de Tránsito**



Fuente: Plan Nacional de Desarrollo – ANT

\*No se considera el año 2020 para el cálculo de las metas, debido a que fue un año atípico por el COVID 19, de igual manera no se considera para las proyecciones.

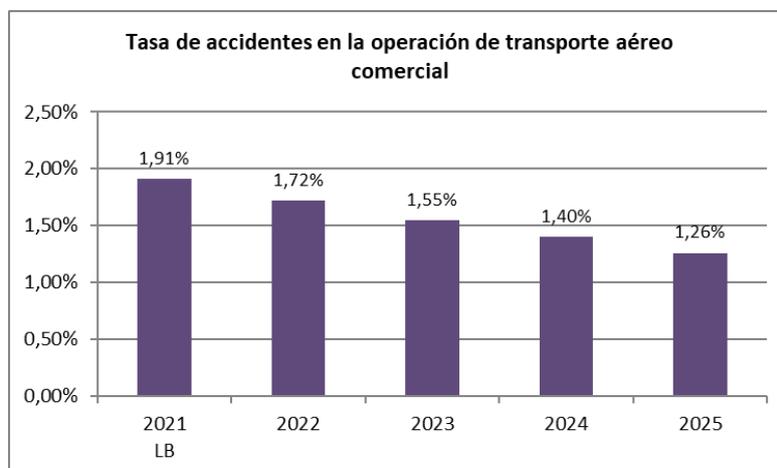
**INDICADOR**

4.2 Tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial. – **PND**

**META**

4.2 Reducir la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de 1.91 a 1.26. –**PND**

**Gráfico 19 Tasa de Accidentes en la Operación de Transporte Aéreo Comercial**



Fuente: Plan Nacional de Desarrollo – DGAC

**Ministerio de Transporte y Obras Públicas**

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec

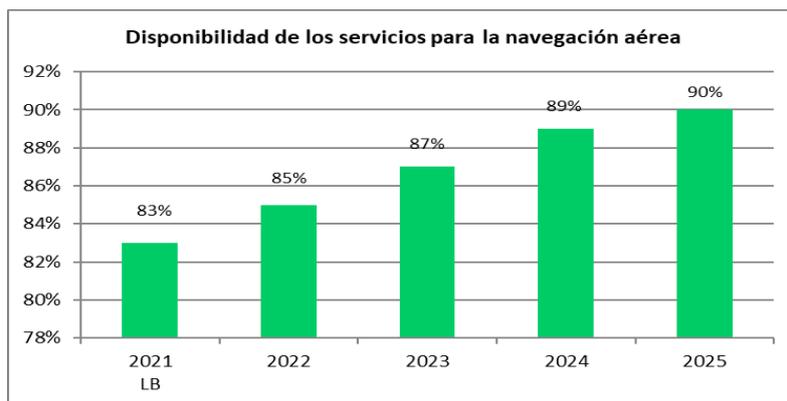


4.3 Disponibilidad de los servicios para la navegación aérea.

**META**

4.3 Incrementar en 7 % el porcentaje de disponibilidad de los servicios para la navegación aérea, hasta el 2025.

**Gráfico 20 Servicios para la Navegación Aérea**



Fuente: Dirección General de Aviación Civil

**10.4 ARTICULACIÓN PLAN NACIONAL DE DESARROLLO**

A continuación, se detalla la alineación de los objetivos, políticas y metas del Plan Nacional de Desarrollo a cada Objetivo Sectorial:

**Tabla 47 Alineación PND – Objetivo Sectorial 1**

<b>1. EJE ECONÓMICO</b>
<b>Objetivo 2:</b> Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y modernización del sistema financiero nacional.
<b>Política 2.2:</b> Promover un adecuado entorno de negocios que permita la atracción de inversiones y las asociaciones público-privadas.
<b>Meta 2.2.3:</b> Incrementar el mantenimiento de la red vial estatal con modelos de gestión sostenible del 17,07% al 40%.
<b>1. Objetivo Sectorial:</b>
Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.
<b>Indicador: 1.1</b> Mantenimiento de la Red Vial Estatal con modelos de gestión sostenible. ANT - PND

Fuente: Dirección de Planificación e Inversión – MTOP

Tabla 48 Alineación PND – Objetivo Sectorial 2

<b>3. EJE SEGURIDAD INTEGRAL</b>
<b>Objetivo 9:</b> Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos.
<b>Política 9.2</b> Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.
<b>Meta 9.2.1</b> Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, in situ, de 12,62 a 11,96, por cada 100.000 habitantes.
<b>Meta 9.2.2:</b> Reducir la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de 1,91 a 1,26.
<b>2. Objetivo Sectorial:</b>
Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.
<b>Indicadores:</b>
2.1 Operatividad del mantenimiento de pista en los aeropuertos nacionales e internacionales bajo la administración de la DGAC. - <b>DGAC</b>
2.2 Porcentaje de Kilómetros en buen estado de la Red Vial Estatal. SIT - <b>MTOP</b>

Fuente: Dirección de Planificación e Inversión – MTOP

Tabla 49 Alineación PND – Objetivo Sectorial 3

<b>1. EJE ECONÓMICO</b>
<b>Objetivo 2:</b> Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y modernización del sistema financiero nacional.
<b>Política 2.1:</b> Fortalecer vínculos comerciales con socios y países de mercados potenciales que permitan un libre comercio y la consolidación de las exportaciones no petroleras.
<b>Meta 2.1.2:</b> Incrementar la participación de las exportaciones no tradicionales en las exportaciones no petroleras totales del 41,16% al 48,36%.
<b>3. Objetivo Sectorial:</b>
Apoyar el desarrollo del comercio exterior, a partir de la prestación eficiente de servicios y logística portuaria, en las terminales comerciales públicas y privadas.
<b>Indicador:</b>
3.1 Variación anual de Toneladas Métricas movilizadas, a través de los puertos (marítimos y fluviales) nacionales. SPTMF - <b>MTOP</b>

Fuente: Dirección de Planificación e Inversión – MTOP

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



Tabla 50 Alineación PND – Objetivo Sectorial 4

<b>3. EJE SEGURIDAD INTEGRAL</b>
<b>Objetivo 9:</b> Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos.
<b>Política 9.2:</b> Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.
<b>Meta: 9.2.1</b> Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, in situ, de 12,62 a 11,96, por cada 100.000 habitantes.
<b>9.2.2</b> Reducir la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de 1,91 a 1,26.
<b>4. Objetivo Sectorial:</b>
Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.
<b>Indicadores:</b>
4.1 Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, in situ. ANT- PND
4.2 Tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial. DGAC– PND
4.3 Disponibilidad de los servicios para la navegación aérea. - DGAC

Fuente: Dirección de Planificación e Inversión – MTOP

## 10.5 ARTICULACIÓN LINEAMIENTOS DE LA ESTRATEGIA TERRITORIAL NACIONAL

La Estrategia Territorial Nacional, es la expresión de la política pública nacional en el territorio y es un instrumento de ordenamiento territorial a escala nacional, que comprende los criterios, directrices y guías de actuación, orienta la gestión de los recursos naturales, sus grandes infraestructuras, los asentamientos humanos, las actividades económicas, los grandes equipamientos y la protección del patrimonio natural y cultural, sobre la base de los objetivos y políticas nacionales contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo<sup>4</sup>.

Además, permite articular la política pública nacional con las condiciones y especificidades propias del territorio. En este sentido, a continuación, se puntualizan las directrices y lineamientos de la Estrategia Territorial Nacional del Plan Nacional de Desarrollo “Creación de Oportunidades”, a las que el Sector Transporte, se encuentra alineado:

**Directriz 1: Soporte territorial para la garantía de los derechos**

**A. Acceso equitativo a servicios y reducción de brechas territoriales**

**A5.** Desarrollar la infraestructura básica que facilite el acceso a prestaciones públicas necesarias para promover emprendimientos de generadores locales.

**A8.** Ampliar la cobertura de servicios para atender a las localidades rurales, especialmente a aquellas ubicadas en sitios alejados y con baja conectividad a los centros urbanos.

**B. Fortalecimiento de la gestión y uso sostenible del suelo para la mejora del hábitat y las condiciones de vida.**

**B5.** Fortalecer la conectividad de los centros de población, con los puertos, aeropuertos, centros logísticos y de intercambio modal, que amplíe las condiciones a zonas homogéneas de accesibilidad territorial en localidades con altos niveles de marginación y dispersión, con enfoque de plurinacionalidad e interculturalidad.

**Directriz 2: Gestión del Territorio para la Transición Ecológica**

**D. Educación para el cambio de estilos de vida.**

**D1.** Impulsar modelos de transporte público masivos de calidad y eficientes energéticamente.

**G. Gobernanza para la sostenibilidad.**

**G3.** Incluir la variable de gestión de riesgos de desastres en todos los niveles de acción en el territorio.

**G10.** Desarrollar e implementar sistemas de alerta para gestionar los riesgos de desastre en todos los niveles territoriales.

**Directriz 3: Articulación territorial para el aprovechamiento de las potencialidades locales.**

**H. Desconcentración y descentralización.**

**H1.** Fortalecer la articulación entre los procesos de desconcentración y descentralización para la complementariedad del ejercicio de las competencias en el territorio.

**H2.** Incluir las particularidades territoriales en el proceso de asignación de los dineros públicos.

**H3.** Reducir la dependencia de las asignaciones del PGE a través de procesos de optimización de la gestión y el fortalecimiento de la recaudación propia.

**H4.** Fortalecer capacidades técnicas e institucionales de los diferentes niveles de gobierno para ejercer las competencias desconcentradas y descentralizadas.

**H5.** Implementar modelos integrales de prestación de servicios públicos articulados entre niveles de gobierno y con otras funciones del Estado.

**H7.** Fortalecer la gestión descentralizada de las competencias vinculadas con la planificación territorial especial diferenciada.

**I. Gobernanza colaborativa.**

**I1.** Incentivar la participación ciudadana en el ciclo de la política pública en articulación con los diferentes niveles gubernamentales.

**I2.** Garantizar la articulación, integración y coordinación de acciones intersectoriales de instituciones públicas de la función ejecutiva y los GAD, para la planificación e intervención efectiva en territorio.

**I3.** Promover la cooperación internacional y alianzas públicas privadas con instituciones públicas en territorio.

**I4.** Fortalecer los esquemas de gestión compartida entre GAD para el ejercicio de las competencias descentralizadas.

## 7. MODELOS DE GESTIÓN

La gestión pública en materia de infraestructura y transporte tiene importancia estratégica para el desarrollo de los países, debido a su impacto potencial sobre el desarrollo económico y la disminución de la pobreza. De ella depende, la calidad de vida de la población, entendida desde la necesidad de vivir en un territorio donde la movilidad y el transporte generen condiciones de inclusión y acceso a la sociedad en su conjunto. En este sentido, la Constitución de la República, en su artículo 394 menciona:

*“..El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.”*

En su rol de rector del Sector Transporte, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, emite políticas, regulaciones y directrices para la normalización del transporte multimodal y las ejecuta, a través de las subsecretarías técnicas correspondientes y sus entidades adscritas, quienes cumplen y hacen cumplir las políticas emanadas del Ministerio del Sector. En tal sentido la gestión del Sector Transporte se enfoca en los siguientes ejes estratégicos que abarca toda su competencia:

- Modelos de Gestión Eficiente.
- Infraestructura de Calidad.
- Gestión de Servicios del Transporte.
- Ejes transversales (Gestión Ambiental y Transparencia).

Gráfico 1 Ejes Estratégicos Sectoriales



Fuente: MTOP - Dirección de Planificación e Inversión – Despacho Ministerial – MTOP

**EJE 1 Modelos de Gestión Eficiente**



El Modelo de Gestión Eficiente, entendido como el esquema o propuesta mediante el cual el Gobierno Nacional, plantea el objetivo de contar con un sector público eficaz que cumpla las actividades que son inherentes y naturales a sus responsabilidades, impulsando y consolidando el desarrollo económico con la participación y compromiso del sector privado, en la construcción de la infraestructura y prestación de servicios públicos.

Se refiere a la organización institucional, eficiencia de la gestión, estabilidad, seguridad jurídica y rigor técnico, potenciando la rectoría del MTOP, mediante la adecuación de modelos de gestión para cada vía, puerto y aeropuerto que considere esquemas de administración directa o desconcentrada o a través de delegación al sector privado o GAD, conforme a los preceptos técnicos en función de la disponibilidad de recursos públicos y la modernización y reforma del marco legal vigente, potenciando así el desarrollo, empleo, conectividad y progreso, con el objetivo de mantener las infraestructuras en óptima calidad.

### EJE 2 Infraestructura de Calidad



Railtracks

Marine Ports & Services

La infraestructura del transporte comprende la ejecución de obras de calidad en ubicaciones estratégicas (puertos, aeropuertos, minas, etc.), generando un desarrollo equilibrado y sostenible del país.

Las actividades de administración y conservación u otras que se realicen sobre la infraestructura que tienen como objeto preservar la inversión realizada y permite una movilidad adecuada de los usuarios, recae directamente en el mantenimiento de la Red Vial Estatal, considerando una atención oportuna en la recuperación de los puntos críticos generados en la misma, mejorando permanentemente el nivel de servicio de los corredores viales a cargo de esta cartera de Estado.

Es importante también generar procesos de calidad en la contratación y en la construcción infraestructura de la obra pública estatal, por lo cual se debe coordinar oportunamente los procesos de contratación de obras con las entidades públicas requirentes, así como también la entrega de la información legal y técnica de las obras, todo esto con el fin de obtener procesos transparentes con información accesible y oportuna.

### EJE 3 Gestión de Servicios del Transporte



Las distintas infraestructuras y servicios de transporte son coordinadas por el MTOP, como ente rector único y exclusivo de todo el sistema, en lo relativo al fortalecimiento de las instituciones públicas y sectores privados relacionadas con el sector.

Este eje, comprende la creación de una malla de conectividad y nivel de servicio que provee la movilidad de los ciudadanos en todo el territorio y que facilita el comercio interior y exterior, mejorando la integración del país en las redes internacionales de comercio exterior, de transporte de mercancías y de turismo, además de robustecer los sistemas nacionales para la mejora del transporte de carga y pasajeros.

Pero además de promover el mejoramiento del sistema del transporte multimodal mediante políticas y el fortalecimiento del marco regulatorio con enfoque en el mantenimiento de calidad en los servicios, busca también estimular las oportunidades de negocios, el turismo la captación de inversiones ayudando a mejorar la conectividad y competitividad dentro del mundo globalizado, gestión que requiere de fuertes inversiones, por lo que existe la decisión política de incentivar el relacionamiento público privado como motor para lograr infraestructuras modernas, eficientes y seguras, así como también fortalecer tecnológicamente el control, seguridad, medición y seguimiento de los servicios de transporte.

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)



**Eje Transversal “Gestión Ambiental”**



La Gestión Ambiental, es un eje transversal que comprende un conjunto de políticas y actuaciones en diversos ámbitos, tales como: fomentar la eficiencia energética, la mejora de calidad ambiental, el incentivar sistemas de movilidad sostenible y ambientalmente amigable, el empleo de mejores técnicas y tecnologías, reciclaje, adaptación y mitigación al cambio climático; son los principales retos.

Los procesos de gestión ambiental del sector transporte, están orientados al ciclo de vida de los proyectos de: estudios, construcción, reconstrucción, ampliación, rehabilitación, operación y mantenimiento, considerando criterios de responsabilidad socio ambiental en concordancia con el marco legal vigente.

Conforme a la política y la Estrategia Nacional de Cambio Climático y sus instrumentos se deberán incluir enfoques para la adaptación y mitigación al cambio climático, mediante la creación de acciones que fortalecerán las capacidades del país para afrontar los impactos, con énfasis en la reducción de vulnerabilidad y prevención de desastres conforme a las prioridades que se definan.

Su accionar está directamente conectado con las normas y lineamientos establecidos por el ente rector, Ministerio del Ambiente, el cual analiza y coordina las políticas, el marco regulador y las herramientas de gestión ambiental del sector transporte; supervisa y evalúa la aplicación de las políticas ambientales en territorio.

En el ámbito interno del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, define lineamientos y directrices en el proceso de elaboración de los planes y programas, asegurando la inclusión de criterios ambientales aplicables al sector; así como determina la supervisión e implementación de planes y programas ambientales de prevención, seguimiento y control de los impactos socio ambientales.

Cada una de las obras viales realizadas a nivel nacional, así sea la más pequeña, tiene un impacto ambiental, es inevitable y debe convivirse con ello, en tal sentido es necesario que cada uno de estos efectos sea minimizado y que permita contar con obras para el servicio de la comunidad y alcanzar así una movilidad sostenible, segura y confortable, preservando el medio ambiente en el cual se desarrolla, tanto en la etapa constructiva como durante su explotación.

### Eje Transversal “Transparencia”



La ciudadanía y la sociedad demandan cada vez una mayor información sobre las distintas actuaciones que se realizan desde los poderes públicos; aspiran al libre uso de la información pública de una forma fácil y accesible y pretenden conocer qué, quiénes, cómo, cuándo y cuánto gastan los responsables en las diversas políticas públicas que desarrollan.

En este sentido la transparencia es un eje transversal, que conlleva al acceso a la información de manera fácil y oportuna, por lo cual es un pilar fundamental en todo el accionar público. Se traduce en principios y gestiones claras destinadas a garantizar el acceso a información transparente y oportuna para la ciudadanía, sobre las acciones, recursos y decisiones que se toman en las instituciones públicas, basados en valores éticos fundamentales universales como la honestidad, integridad, responsabilidad y eficacia.

Cuando aumenta la información hacia la sociedad, al generalizar el acceso a la misma por parte del sector público, se propicia en consecuencia, un mejor conocimiento de las oportunidades, circunstancias y procedimientos que existen y se abren nuevas perspectivas para la toma de decisiones. El éxito de las políticas de transparencia depende de que la información sea accesible y disponible para todos los ciudadanos.

Una política pública es transparente si es comprensible, si la información está disponible, si se garantiza el derecho de acceso oportuno a la información pública y se salvaguarda la protección de datos personales de solicitantes, si la rendición de cuentas es clara y si los ciudadanos saben el papel que desempeñan en dicha política.

## 8. PLANIFICACIÓN DE SERVICIOS

A continuación, se detallan los servicios públicos por Objetivo Sectorial:

### OBJETIVO SECTORIAL 1:

1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.

#### Indicador 1.1

Mantenimiento de la Red Vial con modelos de gestión sostenibles.

#### Identificación de servicios públicos por competencias

El servicio de delegaciones busca mejorar los corredores de la Red Vial Estatal que en base a parámetros técnicos y económicos- financieros puedan ser mejorados y mantenidos a través de modelos de gestión sostenibles.

#### Descripción de servicio:

El servicio busca mejorar los corredores de la Red Vial Estatal, basados en parámetros técnicos y económico- financieros, que de manera eficiente y de calidad, aplicados en la rehabilitación, ampliación y mantenimiento, mejora la operación de infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte, todo esto a través de modelos de gestión sostenible, sea por delegaciones, concesiones y/o asociaciones público –privadas.

#### Entidad responsable de servicios:

Ministerio de Transporte y Obras Públicas

### OBJETIVO SECTORIAL 2:

2. 2. Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.

#### Indicador 2.1:

Operatividad del mantenimiento de pista en los aeropuertos nacionales e internacionales bajo la administración de la DGAC.

#### Identificación de servicios públicos por competencias

Salvamento y extinción de incendios en los aeropuertos.

**Explicación<sup>5</sup>:** El servicio es el fortalecimiento de la conectividad Aérea y lograr una sana competitividad, en la cual el beneficiario último será el pasajero e incrementar la calidad y eficiencia de los servicios aéreo.

**Descripción de servicio:**

Servicio orientado al salvamento y extinción de incendios en accidentes u otras emergencias de aviación, en los aeropuertos del país, previa notificación de torre de control o activación del operador de control de comunicación del servicio de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto; para lo cual se realizan las siguientes actividades: operaciones de protección para salvar vidas, protección y control de incendios en aeronaves, rescate y evacuación de víctimas, gestión integral de riesgos a fin de prevenir lesiones al personal que interviene en la emergencia, en coordinación con el Sistema Integrado ECU 911.

**Entidad responsable de servicios:**

Dirección General de Aviación Civil

**Indicador 2.2:**

Porcentaje de Kilómetros en buen estado de la Red Vial Estatal

**Identificación de servicios públicos por competencias**

Conservación de la Red Vial Estatal:

El Mantenimiento por administración directa consiste en la ejecución de obras y actividades tendientes a resolver problemas y/o deterioros que se presentan en forma fortuita y son necesarias su arreglo en forma inmediata, y se la realiza con insumos propios del MTOP.

Sub actividades contempladas en el programa:

- Adquisición de materiales de construcción, herramientas y equipos menores.
- Adquisición de señalización vial
- Combustibles para maquinaria pesada y patrulla de caminos
- Repuestos para maquinaria pesada y patrulla de caminos
- Lubricantes para maquinaria pesada y patrulla de caminos
- Conservación preventivo y correctivo de maquinaria y equipo
- Conservación a través de microempresas.

<sup>5</sup> Referencia a ficha de metas sectoriales: " Condiciones normales: Esta referido a que las pistas de los aeropuertos se encuentren operativas durante los 365 días del año para poder atender los aterrizajes y despegues, con la finalidad de que las operaciones aéreas tengan un alto margen de seguridad en las mismas.

Operatividad: Todas las pistas deben estar listas para las operaciones aéreas, con la mayor seguridad. "

Se debe considerar que el mantenimiento vial tiene cuatro componentes:

El Mantenimiento por administración directa, que consiste en la ejecución de obras y actividades tendientes a resolver problemas y/o deterioros que se presentan en forma fortuita y son necesarias su arreglo en forma inmediata, y se la realiza con insumos propios del MTOP.

El componente del “mantenimiento rutinario”, consiste en el establecimiento de un programa anual de trabajos e inversiones con equipo, material maquinaria y personal del MTOP en forma conjunta con las microempresas de las zonas aledañas, que se requieren realizar por el período de diseño para mantenerla en el nivel de servicio que ha sido previamente establecido en las evaluaciones técnicas de campo.

El “mantenimiento periódico” se realiza en forma programada, planificando obras y actividades a largo plazo, conociendo las variaciones y/o incrementos en forma numérica de los deterioros y factores que causan daños a la carreta y sus componentes (Calzada, espaldones, seguridad y señalización horizontal y vertical y derecho de vía, (ejemplo: colocar una nueva carpeta a los 10 años) o por respuesta simulando el deterioro mediante el Modelo HDM4.

Y finalmente el Mantenimiento Emergente, se lo realiza de acuerdo con la presencia de afectaciones de mediana y gran magnitud en los componentes de la carreta y que afectan la funcionalidad de la vía, poniendo en riesgo la Serviciabilidad que se debe prestar a los usuarios.

#### **Descripción de servicio:**

#### **MANTENIMIENTO VIAL**

Conjunto de actividades destinadas a preservar, en forma continua y sostenida, el buen estado de las vías, de modo que garantice un servicio óptimo al usuario. La conservación vial comprende actividades tales como el mantenimiento rutinario y periódico, la rehabilitación y el refuerzo de la superficie de rodadura, así como el mantenimiento y la rehabilitación de las estructuras de puentes.

#### **TIPOS DE MANTENIMIENTO:**

##### **1. MANTENIMIENTO RUTINARIO**

Conjunto de labores de limpieza de drenajes, control de la vegetación, reparaciones menores y localizadas de pavimentos y la restitución de la demarcación, que deben efectuarse de manera continua y sostenida a través del tiempo, para preservar la condición operativa, el nivel de servicio y seguridad de las vías. Incluye también la limpieza y reparación menores de las estructuras de puentes.

##### **2. MANTENIMIENTO PERIÓDICO**

Conjunto de actividades programables, previas evaluaciones de deterioro de la calzada, tendientes a renovar la condición original de los pavimentos mediante la aplicación de capas adicionales de tratamientos superficiales o carpetas asfálticas, sin alterar la estructura de las capas del pavimento subyacente. El mantenimiento periódico de los puentes incluye la limpieza, pintura y reparación o cambio de elementos estructurales dañados o de protección.

En los actuales momentos para preparar un programa de mantenimiento, es necesario contar con procedimientos racionales y ordenados que permitan localizar en forma exacta las secciones defectuosas de las carreteras, para corregir y tomar los correctivos en forma oportuna, para asignar y priorizar los limitados recursos presupuestarios disponibles para el mantenimiento en forma eficiente, efectiva y económica.

**Entidad responsable de servicios:**

Subsecretaría de Infraestructura del Transporte y Obras Públicas – MTOP

**OBJETIVO SECTORIAL 3**

3. Apoyar el desarrollo del comercio exterior, a partir de la prestación eficiente de servicios y logística portuaria, en las terminales comerciales públicas y privadas.

**Indicador 3.1:**

Variación anual de Toneladas Métricas movilizadas a través de los puertos (marítimos y fluviales) nacionales

**PLANIFICACIÓN DE SERVICIOS**

**Identificación de servicios públicos por competencias**

Servicios portuarios al buque

Servicios portuarios a la carga

**Servicios portuarios a los pasajeros**

**Descripción de servicio:**

**Servicios portuarios al buque:** son servicios técnicos especializados directamente a las naves, facilitando el acceso, permanencia y salida desde una zona de servicio portuario, en entidades portuarias, sus delegatarios o terminales portuarios habilitados.

**Servicios portuarios a la carga:** son servicios que permiten la gestión y ejecución de actividades técnicas especializadas para la transferencia de carga que se desarrollan dentro de un recinto portuario.

**Servicios portuarios a pasajeros:** Servicios que permiten la gestión y ejecución de actividades técnicas especializadas para el embarque y desembarque de pasajeros

**Entidad responsable de servicios:**

MTOP -Subsecretaría de Puertos- Autoridades Portuarias (APM - APPB - APG - APE)

**OBJETIVO SECTORIAL 4**

4. Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.

**Indicador 4.1:**

Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, in situ

**PLANIFICACIÓN DE SERVICIOS**

**Identificación de servicios públicos por competencias**

1. Certificación de información vehicular, conductores y copias certificadas
2. Atención de peticiones y consultas
3. Homologación de vehículos, dispositivos y equipos
4. Autorización de tránsito
5. Habilitación de transporte terrestre turístico
6. Habilitación de transporte terrestre carga pesada
7. Habilitación de transporte terrestre mixto
8. Habilitación de transporte terrestre público
9. Habilitación de transporte terrestre cuenta propia
10. Habilitación de compañía de ferias y patios de compra - venta de vehículos nuevos y usados
11. Habilitación de renta de vehículos
12. Habilitación de tránsito
13. Habilitación de Seguridad Vial

**Descripción de servicio:**

1. Servicio orientado a la certificación de vehículos, conductores y documentos habilitantes, con la finalidad de brindar la información correspondiente que reposa en la base de datos de la ANT.
2. Servicio orientado a la atención de peticiones y consultas realizadas por la ciudadanía en general respecto a los servicios institucionales.
3. Servicio orientado a la homologación de vehículos, dispositivos y equipos, con la finalidad de establecer los requisitos, disposiciones administrativas y procedimientos aplicables para la obtención del certificado único de homologación previo al ingreso al país, matriculación y/o comercialización, a fin de garantizar un servicio de calidad e integridad de los usuarios y operadores.
4. Servicio orientado a la autorización de tránsito que permita el uso de polarizados en vehículos y la emisión de salvoconductos para vehículos de servicio público.
5. Servicio orientado a la gestión del transporte terrestre en la modalidad de turismo, con la finalidad de contar con socios y vehículos calificados de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente a nivel nacional.
6. Servicio orientado a la gestión del transporte terrestre en la modalidad de carga pesada, con la finalidad de contar con socios y vehículos calificados de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente a nivel nacional.

**Ministerio de Transporte y Obras Públicas**

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)



7. Servicio orientado a la gestión del transporte terrestre en la modalidad mixta, con la finalidad de contar con socios y vehículos calificados de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente a nivel nacional.
8. Servicio orientado a la gestión del transporte terrestre en la modalidad público, con la finalidad de contar con socios y vehículos calificados de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente a nivel nacional.
9. Servicio orientado a la gestión del transporte terrestre en la modalidad de cuenta propia, con la finalidad de contar con socios y vehículos calificados de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente a nivel nacional.
10. Servicio orientado a la habilitación de compañía de ferias y patios de compraventa de vehículos nuevos y usados, con la finalidad de contar con la autorización de funcionamiento de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente a nivel nacional.
11. Servicio orientado a la habilitación de empresas de renta de vehículos, para la autorización de funcionamiento de compañías, sucursales, habilitaciones y des habilitaciones de vehículos de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente a nivel nacional.
12. Servicio orientado a la emisión y renovación de licencias de conducir; autorizaciones de escuelas de conducción y terminales terrestres que cumplen con los requisitos establecidos en la normativa vigente con el fin de promover la movilidad segura.
13. Servicio orientado a la habilitación de seguridad vial respecto a auditores viales, agentes de tránsito y centros de revisión técnica vehicular de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente a nivel nacional.

**Entidad responsable de servicios:**

Agencia Nacional de Tránsito - ANT

**Indicador 4.2:**

Tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial.

**PLANIFICACIÓN DE SERVICIOS**

**Identificación de servicios públicos por competencias**

Certificación de proveedores de servicio aeronáutico

**Descripción de servicio:**

Servicio orientado a proporcionar la certificación o autorización a compañías explotadoras de servicios aéreos, administradores de aeropuertos, u otras compañías que presten el servicio a los explotadores de servicios aéreos, para calificar trabajos aéreos y actividades conexas a fin de garantizar la seguridad operacional y el cumplimiento de la ley de Aviación Civil, Código Aeronáutico y las Regulaciones Técnicas de Aviación Civil, para lo cual la Compañía deberá cumplir con un proceso que consiste en: Solicitar, Verificar, Demostrar y Operar como compañía explotadora de servicios aéreos.

**Entidad responsable de servicios:**

Dirección General de Aviación Civil - DGAC

**Ministerio de Transporte y Obras Públicas**

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)



**Indicador: 4.3:**

Disponibilidad de los servicios para la navegación aérea.

**PLANIFICACIÓN DE SERVICIOS**

**Identificación de servicios públicos por competencias**

Navegación Aérea

**Descripción de servicio:**

Servicio orientado a proporcionar control del tránsito aéreo; información aeronáutica; meteorología; permisos de sobrevuelo y/o escalas técnicas a los operadores aéreos internacionales; coordinación de búsqueda de aeronaves perdidas o accidentadas y el rescate de sus ocupantes; y análisis para instalación de antenas de telefonía móvil manteniendo la seguridad de la navegación aérea en el país, conforme a regulaciones, publicación y documentación de información técnica aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil.

**Entidad responsable de servicios:**

Dirección General de Aviación Civil - DGAC

## 9. PRESUPUESTO REFERENCIAL

Tabla 51 Presupuesto Referencial

OBJETIVO SECTORIAL	OBJETIVO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL	PRESUPUESTO TOTAL (INVERSIÓN - CORRIENTE)	INDICADORES ALNEADOS POR OBJETIVO
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la infraestructura del transporte.	1.525.563.119,10	Mantenimiento de la Red Vial Estatal con modelos de gestión sostenible. - PND
2. Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.	Incrementar la eficiencia y la calidad de los servicios para la actividad aeronáutica civil	121.577.547,99	Operatividad del mantenimiento de pista en los aeropuertos nacionales e internacionales bajo la administración de la DGAC.
	Incrementar la calidad en la infraestructura del transporte		% de Kilómetros en buen estado de la Red Vial Estatal. SIT-MTOP
3. Apoyar el desarrollo del comercio exterior, a partir de la prestación eficiente de servicios y logística portuaria, en las terminales comerciales públicas y privadas.	Incrementar la calidad en los servicios de transporte	1.069.045.636,86	Variación anual de Toneladas Métricas movilizadas, a través de los puertos (marítimos y fluviales) nacionales. SPTMF - MTOP
4. Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.	Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, in situ	119.632.128,00	Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, in situ. - PND
	Tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial		Tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial. - PND
	Disponibilidad de los servicios para la navegación aérea.	113.744.836,61	Disponibilidad de los servicios para la navegación aérea. - DGAC
<b>TOTAL PRESUPUESTO</b>		<b>2.949.563.268,56</b>	

\* EL PRESUPUESTO DE LA DGAC ABARCA LOS 3 INDICADORES. EN TOTAL ES DE USD 113,744,836,61

Fuente MTOP - Dirección de Planificación e Inversión - MTOP

## 10. RESPONSABLE POR OBJETO Y META SECTORIAL

En la siguiente tabla se presenta las entidades responsables de los objetivos y metas definidas en el presente documento:

Tabla 52 Entidades Responsables de las Metas Sectoriales

OBJETIVO SECTORIAL	META SECTORIAL	ENTIDAD RESPONSABLE
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	1. Incrementar el mantenimiento de la Red Vial Estatal con modelos de gestión sostenible del 17.07 al 40%. - <b>PND</b>	MTOP
2. Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.	1. Incrementar en 4% el porcentaje de operatividad del mantenimiento de pista en los aeropuertos nacionales e internacionales bajo la administración de la DGAC, hasta el 2025.	DGAC
	2. Incrementar del 55 % al 56,50% el estado bueno en adelante, de la Red Vial Estatal.	MTOP
3. Apoyar el desarrollo del comercio exterior, a partir de la prestación eficiente de servicios y logística portuaria, en las terminales comerciales públicas y privadas.	1. Incrementar el 2% anual de carga no petrolera movilizada expresada en Toneladas Métricas, a través de los puertos (marítimos y fluviales) nacionales.	MTOP
4. Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.	1. Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, in situ de 12.62 a 11.96 por cada 100.000 habitantes. - <b>PND</b>	DGAC
	2. Reducir la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de 1.91 a 1.26. - <b>PND</b>	ANT
	3. Incrementar en 7 % el porcentaje de disponibilidad de los servicios para la navegación aérea, hasta el 2025.	DGAC

Fuente: MTOP - Dirección de Planificación e Inversión - MTOP

### Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec



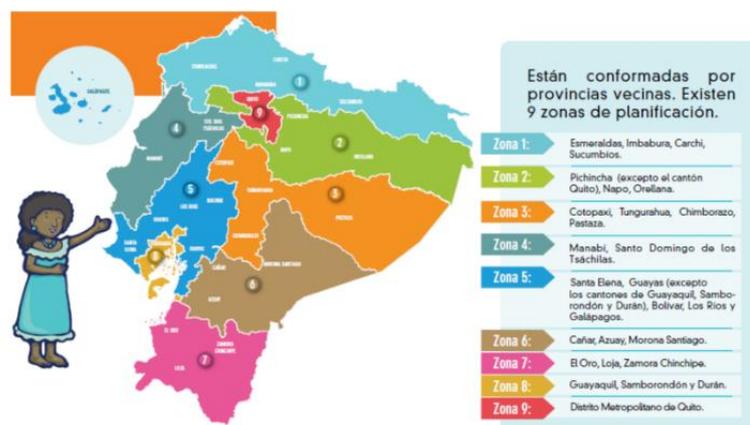
## 11. ENFOQUE TERRITORIAL

Se debe considerar en donde es el área de competencia del ente rector, en la cual da respuesta a las necesidades integrando la política pública de territorio.

Gráfico 21 Enfoque territorial frente a la Competencia - MTOP



Fuente: MTOP.



Fuente: Secretaria de Planificación

### Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

www.obraspublicas.gob.ec

## 12. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Constitución de la República del Ecuador.
- Ley Orgánica del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Plan Nacional de Desarrollo 2017 – 2021.
- Plan Nacional Creando Oportunidades 2021 – 2025.
- Estadísticas del Sistema Nacional de Estadísticas de Tránsito.
- Agencia Nacional de Tránsito, 2021, [https://www.ant.gob.ec/?page\\_id=2670](https://www.ant.gob.ec/?page_id=2670).
- Organización Panamericana de la Salud. Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas. Washington, D.C. 2019, <https://iris.paho.org/handle/10665.2/51100>.
- Organización Mundial de la Salud, 2021, <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>.
- Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, versión 2.0, del 07 de octubre de 2017.
- Decreto Ejecutivo 805.
- Resolución de Directorio Nro. 002-D-SPPAT-2016 / Normas para el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito.
- Resolución de Directorio Nro. 001-D-SPPAT-2018 /Reforma a la Resolución de Directorio Nro. 002-D-SPPAT-2016.
- Boletines Estadísticos de DGAC.
- Informes de la STA.
- Plan Nacional de Desarrollo 2021 – 2025, SNP, 2021.
- Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, COPFP - Registro Oficial - Suplemento 306 de 22-oct.-2010, Última modificación: 10-julio-2020.
- Reglamento al Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, publicado en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 383 de 16 de noviembre de 2021, última reforma 17 de septiembre de 2021.
- Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera. Registro Oficial Suplemento 652 de 18-dic.-2015.
- Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial de Transporte Terrestre, publicada en RO – 998, 5 mayo 2017.
- Reglamento para Asociaciones Público-Privadas. Decreto Ejecutivo No. 1190, publicado en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 333 de 19 de noviembre de 2020.
- Reglamento de Aplicación del Régimen Excepcional de Delegación de Servicios Públicos de Transporte. Decreto Ejecutivo No. 810, publicado en el Registro Oficial 494 de 19 de julio de 2011.

### Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)

- Acuerdo Ministerial 012. Normas de política nacional sobre beneficios de rebaja tarifaria en el cobro de peajes a usuarios frecuentes, de 12 de abril de 2021, Publicado en el Registro Oficial 691 de 26 de abril de 2012.
- Acuerdo Ministerial 025. Normas de política nacional sobre beneficios de rebaja tarifaria en el cobro de peajes a usuarios frecuentes (alcance al acuerdo 012), de 26 de abril de 2012, publicado en el Registro Oficial 710 de 24 de mayo de 2021.
- Acuerdo Ministerial 016 – DM. Reglamento para regular la aplicación de la tarifa especial para usuario frecuente, para la utilización de los servicios prestados en las vías en régimen de delegación o concesión a nivel nacional, de 8 de febrero de 2013, publicado en el Registro oficial Nro. 899 de 25 de febrero de 2013.
- Acuerdo Ministerial Nro. 006 – 2021. Reglamento interno del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para la sustanciación de procesos administrativos de delegación de gestión, así como de autorización a empresas públicas nacionales.
- CEPAL, Perfil Marítimo y Logístico de América Latina y el Caribe, junio 2018.
- APG, Plan Estratégico Institucional, 2019-2021.
- Constitución de la República del Ecuador, 2008.
- Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública.
- Reglamento General de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública.

### 13. SIGLAS Y ACRÓNIMOS

- AAC Autoridad Aeronáutica Civil del Ecuador.
- ACI Agenda de Coordinación Intersectorial.
- ACI Airports Council International.
- ACHPE Asociación Nacional de Clínicas y Hospitales Privados del Ecuador.
- ACSA Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica.
- ACNA Agencia Centroamericana de Navegación Aérea.
- ALTA Latin American and Caribbean Air Transport Association – (Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo).
- AMHS Sistema de Manejo de Mensajería Aeronáutico.
- ANT Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- APE Autoridad Portuaria de Esmeraldas.
- APG Autoridad Portuaria de Guayaquil.
- APM Autoridad Portuaria de Manta.
- APPB Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar.
- ARLAE Asociación de Representantes de las Líneas Aéreas en Ecuador.

#### Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)

GUILLERMO LASSO  
PRESIDENTE

- ATOIN Siglas en inglés que significan ayudas a la navegación "Aids TO Navigation"
- ATM Agencia de Tránsito y Movilidad.
  - ATC Control de Tránsito Aéreo.
  - BID Banco Interamericano de Desarrollo.
  - CAF Banco de Desarrollo de América Latina.
  - CANSO Civil Air Navigation Services Organization.
  - CEBAF Centros Binacionales de Atención Fronteriza.
  - CENAF Centros Nacionales de Atención en Frontera.
  - CLAC Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.
  - CDE E.P. Correos del Ecuador.
  - CELEC Corporación Eléctrica del Ecuador.
  - CNAC Consejo Nacional de Aviación Civil.
  - COE Comité de Operaciones de Emergencias.
  - COVID Corona Virus.
  - CTE Comisión de Tránsito del Ecuador.
  - CEPAL Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
  - DME Equipo medidor de distancia.
  - DMQ Autoridad de Tránsito Municipal de Quito.
  - DGAC Dirección General de Aviación Civil.
  - DSNA Dirección de Servicios para la Navegación Aérea.
  - DPI Dirección de Planificación e Inversión.
  - EE EP Ecuador Estratégico Empresa Pública.
  - ETN Estrategia Territorial Nacional.
  - EMCO EP Empresa Coordinadora de las Empresas Públicas.
  - EPPUEP Empresa Pública de Parques Urbanos y Espacios Públicos EP.
  - FAA Federal Aviation Administration.
  - FLOPEC Flota Petrolera Ecuatoriana.
  - FM Frecuencia Modulada.
  - GREPECAS Grupo Regional Caribe y Sudamérica de Planificación y Ejecución CAR/SAM – Caribe y Sudamérica.
  - GAD Gobiernos Autónomos Descentralizados.
  - H Hombre.
  - ILS Sistema de aterrizaje instrumental.
  - IEPS Instituto Nacional de Economía Popular y Solidaria.
  - IATA Asociación de Transporte Aéreo Internacional.
  - JIA Junta de Investigación de Accidentes.
  - LOSNCP Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública.
  - M Mujer.
  - MAM Municipio de Ambato.
  - MAGAP Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca.
  - MBA Municipio de Babahoyo.
  - MCU Municipio de Cuenca.

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)

GUILLERMO LASSO PRESIDENTE

- MCTH Ministerio Coordinador de Conocimiento y Talento Humano.
- MOCOP Ministerio de Cultura y Patrimonio.
- MDG Ministerio de Gobierno.
- MES Municipio de Esmeraldas.
- MIDUVI: Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda.
- MJDHC Ministerio de Justicia, Derechos Humanos y Cultos.
- MIES Ministerio de Inclusión Económica y Social.
- MINEDUC Ministerio de Educación.
- MINTUR Ministerio de Turismo.
- MJDHC Ministerio de Justicia, Derechos Humanos y Cultos.
- MLO Municipio de Loja.
- MMA Municipio de Manta.
- MMC Municipio de Machala.
- MPCEIP Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca.
- MPO Municipio de Portoviejo.
- MPR Mantenimiento por Resultados.
- MRI Municipio de Riobamba.
- MREMH Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana.
- MSD Municipio de Santo Domingo.
- MSP Ministerio de Salud Pública.
- MTOP Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
- MICROS Microempresas.
- OACI Organización de Aviación Civil Internacional.
- OPB Operador Portuario de Buque.
- OPC Operador Portuario de Carga.
- OPSC Operador Portuario de Servicios Conexos.
- PND Plan Nacional de Desarrollo.
- PNE Policía Nacional de Ecuador.
- PS Plan Sectorial.
- PAPI Indicador de precisión de pendiente de aproximación.
- RPC Red Privada Complementaria.
- RVE Red Vial Estatal.
- RPIS Red Pública Integral de Salud.
- RGLOSNCPL Reglamento General de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública.
- SENESCYT Secretaría Nacional de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Innovación.
- SNGR Secretaría Nacional de Gestión de Riesgos.
- SINET Sistema Nacional de Estadísticas de Tránsito.
- SNP Secretaría Nacional de Planificación.
- SNAI Servicio Nacional de Atención Integral a Personas Privadas de Libertad.
- SPPAT Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito.
- SPTMF Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)

CR Servicio de Rentas Internas.

Sector Transporte.

- STGISP Secretaría Técnica de Gestión Inmobiliaria del Sector Público.
- TPH Terminal Portuario Habilitado.
- TPDA Tráfico Promedio Diario Anual.
- UHF Ultra Alta Frecuencia.
- VCS Sistemas de Conmutación de Voz.
- VHF Muy Alta Frecuencia.
- VOR Radiofaro de muy alta frecuencia.
- VSAT Terminal de pequeña apertura.

## 14. GLOSARIO DE TÉRMINOS

**Aeropuerto:** Es un lugar que posee instalaciones definidas pistas de aterrizaje acondicionadas, sitios donde se efectúa el control de pasajeros y equipajes, por parte de aduanas, control del pasaje, plataformas de ascenso y descenso de pasajeros, servicios para ellos y de carga de mercancías; lugares para efectuar los mantenimientos y reparaciones, y lugares para guardar las máquinas, llamados hangares.

**Almacenamiento:** se define con lo siguiente: 1) Depósito en almacenes, o en otras zonas de las mercancías que, por diversos motivos, tienen que permanecer en el puerto durante un periodo más largo que el del depósito en tránsito.; 2) Comprende la puesta a disposición de un espacio físico como bodegas, patios, galpones, silos, tanques, etc. para el almacenamiento de cargas sueltas, contenedores, gráneles sólidos y líquidos, o cualquier otro tipo de carga, en condiciones de seguridad.

**Ambiente:** Se entiende al ambiente como un sistema global integrado por componentes naturales y sociales, constituidos a su vez por elementos biofísicos, en su interacción dinámica con el ser humano, incluidas sus relaciones socioeconómicas y socio-culturales.

**Armador.** - Es la persona natural o jurídica que, como transportador propietario o no de la embarcación, ejerce la navegación de un buque por cuenta y riesgo propio.

**Accesibilidad:** Garantizar que el acceso y derecho a la ciudad se dé en igualdad de condiciones, con derecho preferente a las clases de transporte sostenibles, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, tarifas equitativas y con información clara y oportuna.

**Autovías:** Son las que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen calzadas separadas para cada sentido de circulación y limitación de accesos a las propiedades colindantes.

### Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)

**Autovías:** Son las que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen separadas para cada sentido de circulación y limitación de accesos a las propiedades colindantes.

**Autopistas:** Son las vías de alta capacidad, planificadas, construidas y señalizadas, con características geométricas y estructurales propias, poseen accesos especiales tendientes a proveer velocidades constantes, niveles de servicio y seguridad a los usuarios. Entre estas características están: restricción de accesos, intersecciones controladas, contar mínimo dos carriles para cada sentido de circulación separadas entre sí, con un TPDA desde 8.000 vehículos y otras de similar naturaleza establecidas en las Normas Generales de Diseño emitidas por el Ministerio rector.

**Básculas:** Instrumento para medir pesos, generalmente grandes, que consiste en una plataforma donde se coloca lo que se quiere pesar, un sistema de palancas que transmite el peso a un brazo que se equilibra con una pesa, y un indicador que marca el peso.

**Cabotaje:** Movimiento de carga entre puertos de un mismo país.

**Carreteras:** Vías utilizadas principalmente por automotores y adicionalmente por vehículos de tracción humana, animal o mecánica.

**Carril:** Parte de una vía de circulación destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.

**Ciclovías:** Son carriles o sendas destinados a la circulación única y exclusiva de bicicletas.

**Compensación:** Es la devolución de una deuda pendiente con una persona o empresa. Puede ser a través de un abono monetario o de la entrega de un objeto o título financiero que tenga el mismo valor del crédito.

**Conectividad:** Se define como el grado en que los nodos de una red se encuentran conectados entre ellos. En el ámbito de las redes de transporte es una de las variables básicas considerada por los indicadores de accesibilidad, puesto que una mayor y mejor conectividad incrementa el potencial de oportunidades para la interacción.

**Concesión:** Es una modalidad de delegación que tiene por objeto transferir la facultad de proveer y gestionar de manera integral o parcial un servicio público a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria, bajo un esquema, de exclusividad regulada, a través de la planificación, gestión técnico operacional, financiamiento, construcción, ampliación, rehabilitación, mejoramiento o conservación de infraestructuras, facilidades y equipamiento estatales preexistentes.

**Concedente:** Autoridad competente o ente autorizado para emitir la correspondiente matrícula o permiso de operación a los Operadores Portuarios habilitados.

**Conductor:** Es la persona capacitada para guiar un vehículo, que puede ser de tracción humana, mecánica o animal.

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)

**Construcción** - Es el arte o técnica de fabricar infraestructuras y que exige, antes de proponer de un proyecto y una planificación predeterminada. En el caso particular, hace referencia a infraestructura vial y a la portuaria

**Chatarrización:** Es el proceso por el cual las unidades antiguas puede servir como incentivos fiscales para la compra de nuevas unidades, de esta manera los transportistas no tardan en encontrarle una utilidad económica a las unidades que ya tienen tal cantidad de años que no encuentran refacciones o que las reparaciones son más caras cada vez.

**Delegación.** - Es un procedimiento, a través del cual el Estado transfiere la facultad de gestionar un bien o servicio público al sector privado o al sector público. Dentro de las modalidades de delegación se tienen concesión, autorización, asociación pública privada, entre otras.

**Desconcentración:** La desconcentración es el traslado de ciertas y determinadas facultades y atribuciones desde el nivel central hacia los otros niveles jerárquicamente dependientes, siendo la primera la que mantiene la rectoría y garantiza la calidad y buen cumplimiento.

**Dragado:** Consiste en obras de profundización, mantenimiento, adecuación y limpieza de sedimentos en fondos, bordes, vertientes y otras áreas marino-costeras y fluviales, con el fin de facilitar el tráfico marítimo y fluvial, mejorar las zonas de tránsito y operación de los buques y embarcaciones para permitir el acceso a los puertos o terminales portuarios.

**Electromovilidad:** Uso de vehículos eléctricos, aquellos que hacen uso de combustibles y/o energía alternativa impulsada por uno o más motores eléctricos.

**Estación:** Punto de control en carretera para inspeccionar el peso de los vehículos, estando generalmente sujetos a la inspección los camiones, autobuses de transporte de pasajeros y vehículos comerciales.

**Fallecidos:** Personas que pierden la vida en un accidente de tránsito.

**Focalización:** La acción y resultado de focalizar, en tanto, focalizar implica dirigir el interés o los esfuerzos que se encuentran al alcance de la mano hacia un centro o foco determinado.

**Fondeadero:** Se llama fondeadero a la ubicación geo marítima o geo fluvial que determinada por la autoridad competente, por sus características de amplitud y seguridad permitan la permanencia de buques que estén a la espera de realizar operaciones comerciales, o no comerciales.

**Hinterland:** Es el territorio, región o área de influencia situada detrás de un puerto, que genera la actividad comercial interna que lo afecta, de donde se recogen las exportaciones y a donde se distribuyen las importaciones.

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)

**Independencia.** - El valor institucional de independencia en un servicio que garantiza el pago de las prestaciones que ocasiona un accidente de tránsito, es fundamental por cuanto la evaluación que realiza el SPPAT, para los pagos de protecciones y de servicios médicos o funerarios, deben ser totalmente imparciales, y sin ninguna influencia, con la finalidad de garantizar el buen uso de los recursos recaudados de la ciudadanía.

**Jurisdicción:** Área geográfica, debidamente delimitada, dentro de la cual se desarrolla actividades específicas, relacionadas al ejercicio de las atribuciones y facultades de una entidad portuaria y puerto especial.

**Lesionados:** Personas que sufren daños corporales causados por heridas, traumatismos cortes en accidentes de tránsito.

**Maquinaria:** Unidad o módulo mecatrónico de transformación, extracción y/o traslado de material, autopropulsado o no, que disponga de un motor mecánico o eléctrico, destinado exclusivamente a obras industriales incluidas las de minería, forestal, hidrocarburos, construcción, civiles, vialidad y conservación de obras.

**Mensaje:** Toda señal o elemento utilizado en la zona de trabajos debe transmitir un mensaje inequívoco al usuario del sistema vial, lo que se logra a través de símbolos y/o leyendas. Estas últimas se componen de palabras y/o números.

**MOU:** (Memorandum of Understanding) Son memorándum de Entendimientos, a través de la cual se describen Acuerdos bilaterales o multilaterales entre partes, se expresa unas convergencias de deseos, indicando la intención de emprender una línea de acción común, como sería el caso de generar políticas de Cielos Abiertos en la que se libera el transporte aéreo internacional que opera desde nuestro país hacia otro, estableciendo libertades con ciertas excepciones como el tráfico de cabotaje.

**Pasajero:** Es la persona que utiliza un medio de transporte para movilizarse de un lugar a otro, sin ser el conductor.

**Peatón:** Es la persona que transita a pie por las vías y aquellas con discapacidad que transitan igualmente, en vehículos especiales manejados por ellos o por terceros.

**Puerto:** El conjunto de las obras de infraestructura, instalaciones, accesos, equipamientos y otras facilidades que se encuentren en la costa, localizados en zonas marino costeras específicas, que tienen por objeto la recepción, abrigo, atención, operación y despacho de embarcaciones y artefactos navales, así como la recepción, operación, almacenaje, tratamiento, movilización y despacho de las mercancías que arriben a él por vía terrestre o marítima.

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)

**Practicaje:** Asesoramiento en maniobras y documentos náuticos durante la realización de las operaciones de acceso a puertos y/o terminales, atraque, desatraque, cambio de fondeadero o muelle, abarloamiento, desabarloamiento, maniobras de giro y otras maniobras en donde sea necesario asesorar al capitán de la nave o artefacto naval, o lo que determine la Autoridad Portuaria Nacional en la jurisdicción de cada entidad portuaria.

**Protección.** - El valor de protección se enfoca a la percepción de los usuarios de que cuentan con un organismo de servicio público que protege su seguridad y garantiza la cobertura de las prestaciones médicas en caso de un accidente de tránsito, de igual forma cubrirá los gastos funerarios y el monto de protección será transferido a sus deudos.

**Reparaciones:** Las reparaciones ocasionadas a la infraestructura del transporte terrestre, se deberán realizar inmediatamente una vez ocurrido el evento, el costo lo determinará el área técnica de la entidad a cargo de la infraestructura del transporte en cada jurisdicción y deberá ser asumido por el causante del daño.

**Residuo:** Son las sustancias sólidas, semisólidas, líquidas o gaseosas, o materiales compuestos resultantes de un proceso de producción, extracción, transformación, reciclaje, utilización o consumo, a cuya eliminación o disposición final se procede conforme a lo dispuesto en la legislación ambiental nacional o internacional aplicable y es susceptible de aprovechamiento o valorización.

**Responsabilidad:** El Gobierno Central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en el ámbito de su competencia, tienen la obligación de mantener la infraestructura vial del transporte terrestre, la señalización y los otros dispositivos de control y seguridad vial, que estuvieren a su cargo, dando cumplimiento a las políticas emitidas por el ministerio rector.

**Seguridad:** Desarrollar acciones tendientes a la reducción del riesgo de infracciones e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, dentro del ámbito de las competencias.

**Senderos:** Los destinados principalmente a la movilidad peatonal y animal y adicionalmente de vehículos impulsados por tracción humana, animal o mecánica.

**Serviciabilidad:** Es un indicador que representa el nivel de comodidad y seguridad que un pavimento proporciona a sus usuarios.

**Siniestro:** Es el que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, vehículos preponderantemente automotores.

## Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)

**Terminal:** Unidad operativa especializada o línea de negocio portuario, dotada de una zona terrestre y marítima, instalaciones, y equipos que tienen por objeto la atención y prestación de servicios a naves o artefactos navales, carga de exportación e importación y pasajeros.

**Urbanas:** Son el conjunto de vías que conforman la zona urbana del cantón, la cabecera parroquial rural y aquellas vías que, de conformidad con cada planificación municipal, estén ubicadas en zonas de expansión urbana.

**Usuario:** Persona natural o jurídica que recibe el o los servicios autorizados por la autoridad competente efectuados por parte de un operador portuario, una entidad portuaria o sus delegatarios, puertos especiales y/o un terminal portuario habilitado.

**Vía:** Es cualquier espacio de dominio común por donde transitan los peatones o circulan los vehículos. Las vías públicas se rigen por la normativa internacional, nacional y local en su construcción, denominación, uso y limitaciones; con el objetivo de preservar unos derechos esenciales (a la vida, a la salud, a la libertad, a la propiedad, a transitar, etc.). A diferencia de las vías privadas, que las regulan sus dueños, tanto en sus características como accesibilidad.

**Víctima:** Cualquier persona muerta o herida como consecuencia de un siniestro vial.

**Zalsa:** Zona de Apoyo Logístico SA; zona anexa al puerto de Esmeralda que brinda servicios logísticos complementario a la actividad portuaria, especialmente ofrece zonas de almacenamiento para varios tipos de carga.

## 15. ANEXOS

### Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Dirección: Av. Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana.

Código postal: 170522 / Quito-Ecuador

Teléfono: +593-2 397 4600

[www.obraspublicas.gob.ec](http://www.obraspublicas.gob.ec)

## ANEXO 1

### Presupuesto Referencial

OBJETIVO SECTORIAL	OBJETIVO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL	PRESUPUESTO TOTAL (INVERSIÓN - CORRIENTE)	INDICADORES ALNEADOS POR OBJETIVO
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la infraestructura del transporte.	1.525.563.119,10	Mantenimiento de la Red Vial Estatal con modelos de gestión sostenible. - PND
2. Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.	Incrementar la eficiencia y la calidad de los servicios para la actividad aeronáutica civil	121.577.547,99	Operatividad del mantenimiento de pista en los aeropuertos nacionales e internacionales bajo la administración de la DGAC.
	Incrementar la calidad en la infraestructura del transporte		% de Kilómetros en buen estado de la Red Vial Estatal. SIT-MTOP
3. Apoyar el desarrollo del comercio exterior, a partir de la prestación eficiente de servicios y logística portuaria, en las terminales comerciales públicas y privadas.	Incrementar la calidad en los servicios de transporte	1.069.045.636,86	Variación anual de Toneladas Métricas movilizadas, a través de los puertos (marítimos y fluviales) nacionales. SPTMF - MTOP
4. Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.	Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, in situ	119.632.128,00	Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, in situ. - PND
	Tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial		Tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial. - PND
	Disponibilidad de los servicios para la navegación aérea.	113.744.836,61	Disponibilidad de los servicios para la navegación aérea. - DGAC
<b>TOTAL PRESUPUESTO</b>		<b>2.949.563.268,56</b>	

\* EL PRESUPUESTO DE LA DGAC ABARCA LOS 3 INDICADORES. EN TOTAL ES DE USD 113,744,836,61

Fuente MTOP - Dirección de Planificación e Inversión - MTOP

## ANEXO 2

<b>FICHA SECTORIAL</b>	
<b>SECTOR:</b>	Transporte (Terrestre )
<b>ENTIDAD RECTORA:</b>	Ministerio de Transporte y Obras Públicas - MTOP
<b>FECHA DE ELABORACIÓN:</b>	14 de abril de 2022
<b>DIAGNÓSTICO DEL SECTOR</b>	
<p>1. Siniestros de tránsito en el Ecuador se consideran como problemática de salud pública, ocupando el octavo lugar de causas de fallecimiento en el país.</p> <p>2. Reducción de recursos fiscales para la conservación de la infraestructura del transporte.</p> <p>3. Necesidad de establecer la política pública, basado en la cobertura de control de tránsito en el país.</p> <p>4. Implementación de modelos de gestión sostenibles que maximicen beneficios y ahorros para el Estado.</p>	
<b>PROPUESTA</b>	
<b>OBJETIVO SECTORIAL:</b>	
<p>1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.</p>	
<b>Indicador Sectorial:</b>	
<p>Mantenimiento de la Red Vial con modelos de gestión sostenibles.</p>	
<b>Meta sectorial:</b>	
<p>Incrementar el mantenimiento de la Red Vial Estatal con modelos de gestión sostenibles del 17.07 al 40%.</p>	
<b>ALINEACIÓN CON LA PLANIFICACIÓN NACIONAL Y LA AGENDA 2030 (ver Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025 y Matriz de alineación PND-ODS:</b>	
<b>ODS:</b>	
<p>9 Industria, innovación e infraestructura</p>	
<b>Meta ODS:</b>	
<p>9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos</p>	
<b>Eje del PND 2021-2025</b>	
<p>1. Económico</p>	
<b>Objetivos del PND 2021-2025:</b>	
<p>2 Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y modernización del sistema financiero nacional.</p>	
<b>Políticas del PND 2021-2025:</b>	
<p>2.2 Promover un adecuado entorno de negocios que permita la atracción de inversiones y las asociaciones público-privadas.</p>	
<b>Metas del PND 2021-2025:</b>	
<p>2.2.3. Incrementar el mantenimiento de la red vial estatal con modelos de gestión sostenible del 17,07% al 40%.</p>	
<b>Lineamientos de la ETN 2021-2025:</b>	
<b>Directriz 1: Soporte territorial para la garantía de los derechos</b>	
<b>A. Acceso equitativo a servicios y reducción de brechas territoriales</b>	
<p>A5. Desarrollar la infraestructura básica que facilite el acceso a prestaciones públicas necesarias para promover emprendimientos de generadores locales.</p> <p>A8. Ampliar la cobertura de servicios para atender a las localidades rurales, especialmente a aquellas ubicadas en sitios alejados y con baja conectividad a los centros urbanos.</p>	
<b>B. Fortalecimiento de la gestión y uso sostenible del suelo para la mejora del hábitat y las condiciones de vida.</b>	
<p>B5. Fortalecer la conectividad de los centros de población, con los puertos, aeropuertos, centros logísticos y de intercambio modal, que amplíe las condiciones a zonas homogéneas de accesibilidad territorial en localidades con altos niveles de marginación y dispersión, con enfoque de plurinacionalidad e interculturalidad.</p>	
<b>Directriz 3: Articulación territorial para el aprovechamiento de las potencialidades locales.</b>	
<b>H. Desconcentración y descentralización.</b>	
<p>H1. Fortalecer la articulación entre los procesos de desconcentración y descentralización para la complementariedad del ejercicio de las competencias en el territorio.</p> <p>H2. Incluir las particularidades territoriales en el proceso de asignación de los dineros públicos.</p> <p>H3. Reducir la dependencia de las asignaciones del PGE a través de procesos de optimización de la gestión y el fortalecimiento de la recaudación propia.</p> <p>H4. Fortalecer capacidades técnicas e institucionales de los diferentes niveles de gobierno para ejercer las competencias desconcentradas y descentralizadas.</p> <p>H5. Implementar modelos integrales de prestación de servicios públicos articulados entre niveles de gobierno y con otras funciones del Estado.</p>	

H7. Fortalecer la gestión descentralizada de las competencias vinculadas con la planificación territorial especial diferenciada.

**I. Gobernanza colaborativa.**

- I1. Incentivar la participación ciudadana en el ciclo de la política pública en articulación con los diferentes niveles gubernamentales.
- I2. Garantizar la articulación, integración y coordinación de acciones intersectoriales de instituciones públicas de la función ejecutiva y los GAD, para la planificación e intervención efectiva en territorio.
- I3. Promover la cooperación internacional y alianzas públicas privadas con instituciones públicas en territorio.
- I4. Fortalecer los esquemas de gestión compartida entre GAD para el ejercicio de las competencias descentralizadas.

**MODELO DE GESTIÓN**

**Identificación de responsables por objetivo y meta sectorial:**

MTOP - Subsecretaría de Concesiones

**Presupuesto referencial:** 1.525.563.119,10

**CORRIENTE:**

**INVERSIÓN:** 1.525.563.119,10

**PLANIFICACIÓN DE SERVICIOS**

**Identificación de servicios públicos por competencias**

El servicio de delegación de la RVE.

Mejoramiento de los corredores de la red vial estatal que en base a parámetros técnicos y económico- financieros puedan ser mejorados y mantenidos a través de modelos de gestión sostenibles.

**Descripción de servicio:**

El servicio se desarrollará mediante el mejoramiento de la Red Vial Estatal, que comprende la rehabilitación, ampliación y mantenimiento durante el plazo contractual; con modelos de gestión sostenibles, a través de delegaciones, sea por concesiones y/o asociaciones público -privadas.

**Entidad responsable de servicios:**

Ministerio de Transporte y Obras Públicas

## ANEXO 3

FICHA DE METAS SECTORIALES	
ALINEACIÓN	
Objetivos del PND	2. Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y modernización del sistema financiero nacional.
Políticas del PND	2.2 Promover un adecuado entorno de negocios que permita la atracción de inversiones y las asociaciones público-privadas.
Metas del PND	2.2.3. Incrementar el mantenimiento de la red vial estatal con modelos de gestión sostenible del 17,07% al 40%.
Objetivo Sectorial	1. Promover medios de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.
Meta sectorial al 2025	Incrementar el mantenimiento de la Red Vial Estatal con modelos de gestión sostenibles del 17.07 al 40%.
INDICADOR	
Nombre del indicador:	Mantenimiento de la Red Vial con modelos de gestión sostenibles.
Definición del indicador:	Porcentaje de Kilómetros de mantenimiento de la Red Vial Estatal con modelos de gestión sostenibles, a través de concesiones, delegaciones y/o alianzas público privadas.
Fórmula de cálculo:	$M RVE MGS = \frac{(Km MGSC + Km MGSD + Km MGSAPP) \times 100}{Total RVE actualizado}$ <p>M RVE MGS = Mantenimiento de la Red Vial Estatal con Modelos de Gestión Sostenibles            Km= Kilómetros            MGS = Modelos de Gestión Sostenible            C = Concesión            D = Delegación            APP = Asociación Público Privada            RVE= Red Vial Estatal</p>
Definición de las variables	<p><b>Mantenimiento.</b>- El Ministerio de Transporte y Obras Públicas - MTOP considera regularmente los siguientes tipos de mantenimiento:</p> <p><b>Mantenimiento Rutinario</b>            El mantenimiento rutinario es el conjunto de actividades que se ejecutan en forma permanente y sistemática a lo largo de la calzada y en las zonas aledañas, que consiste en la reparación de pequeños defectos en la superficie de rodadura, limpieza de espaldones y señalización, el mantenimiento de los sistemas de drenaje con actividades como limpieza de cunetas, alcantarillas limpieza de derrumbes, etc.</p> <p><b>Mantenimiento Periódico (MP)</b>            Es el conjunto de actividades que se ejecutan en forma cíclica y que tienen el propósito de reponer las características que antes tenía la carretera, que se han perdido debido a la acción del tráfico, lluvia, etc. Ejemplos de esta conservación son la colocación de capas de refuerzo o recapados en pavimentos asfálticos, la reposición de firmados y la reconformación de la plataforma existente en vías afirmadas, el recubrimiento de vías no pavimentadas con tratamiento bituminoso, y las reparaciones de los diferentes elementos físicos del camino. El mantenimiento periódico tiene una periodicidad de 4 años.</p> <p><b>Mantenimiento por Resultados (MPR)</b>            Establece estándares o umbrales a los que los contratistas deben llegar y mantener en el tiempo mediante la ejecución de operaciones de conservación rutinaria, logrando por ello extender la vida útil del camino, permitiendo la ejecución de la conservación periódica a costos menores y los trabajos de refuerzo en los plazos de diseño.</p> <p><b>Red Vial Estatal.</b>-            Se considera como Red Vial Estatal, bajo la competencia del Gobierno Central, el conjunto de vías conformadas por las troncales nacionales que a su vez están integradas por todas las vías declaradas por el Ministerio Rector como corredores arteriales o como vías colectoras.</p> <p><b>Modelos de Gestión Sostenible.</b>- El modelo de gestión para mantenimiento sustentable de varias carreteras de la Red Vial Estatal, plantea un mecanismo a través del cual el Estado promueve la Segunda Generación de delegaciones al sector público y privado, con el objetivo de promover la inversión privada en el mantenimiento, rehabilitación y explotación de infraestructuras viales, manteniendo el MTOP la rectoría, generando ahorro para el Estado.</p> <p><b>Concesión.</b>- Es una modalidad de delegación, por parte del Estado, que tiene por objeto transferir la facultad de proveer y gestionar de manera integral un servicio público a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria, bajo un esquema de exclusividad regulada, a través de la planificación, gestión técnico operacional, financiamiento, construcción, ampliación, rehabilitación, mejoramiento o conservación de infraestructuras, facilidades y equipamientos estatales preexistentes.</p> <p><b>Delegación.</b>- La transferencia de la administración vial a los Gobiernos Seccionales Autónomos las vías o tramos de vías que conforman la Red Vial Estatal bajo las normas y procedimientos de la Política de Delegación Vial.</p> <p><b>Asociación Público Privada.</b>- Se define por asociación público-privada la modalidad de gestión delegada por la que el Gobierno Central o los Gobiernos Autónomos Descentralizados, encomiendan al sector privado, la ejecución de un proyecto público específico y su financiamiento total o parcial, para la provisión de bienes, obras o servicios a cambio de una contraprestación delegada, los proyectos públicos desarrollados en los sectores de interés general. Los proyectos públicos ejecutados a través de la Asociación Público Privada serán las únicas donde el Gestor Privado tendrá incentivos tributarios, a las inversiones y al financiamiento y una distribución de riesgos adecuada.</p>

<b>Metodología de cálculo</b>	<p>Para el cálculo de este indicador se considera la información de las características de los tramos de la RVE, valores de mantenimiento periódico y rutinario de parte de la Dirección de Conservación de Transporte, de las Concesiones y Delegaciones vigentes información a cargo de la Dirección Nacional de Estudios de Prefactibilidad y Factibilidad de Delegaciones y el Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA) de parte de la Dirección de Estudios Viales.</p> <p><b>Tipo de análisis:</b> Análisis de la inversión en la Red Vial Estatal para mantener adecuados niveles de servicio, precautelando las inversiones realizadas por el Estado.</p> <p><b>Entre los parámetros analizados se encuentran los siguientes:</b>  Tráfico promedio Diario anual (TPDA)  Estado y características de las carreteras  Análisis Tarifario  <b>Servicios complementarios:</b> médico, mecánico, comunicaciones, seguros contra terceros  Modelos financieros (CAPEX, OPEX)  <b>Herramienta estadística utilizada:</b> Excel,  <b>Metodología:</b> Se basa en el análisis del costo beneficio de realizar el mejoramiento de los niveles de servicio de la vía, a través de administración pública o privada.  La definición de la modalidad de gestión de las vías, está dada por el análisis de variables como: longitud, sección típica, estado de la calzada, tráfico (TPDA), tipos de inversiones.  En base a las variables indicadas se ejecutan corridas financieras en las que se considera los egresos (mantenimiento periódico, rutinario, implementación de estaciones de peaje, administración en el período de concesión) versus los ingresos por peaje que deben permitir realizar las inversiones, durante el plazo determinado.  El resultado de las corridas financieras permite definir la figura para la administración de los corredores viales propuestos.</p>		
<b>Fuente de datos</b>	Contratos de delegación suscritos, actas entrega - recepción de contratos de mantenimiento por resultados		
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual		
<b>Fecha de transferencia de información</b>	Los 10 días posteriores al cierre del año	<b>Unidad de medida</b>	Porcentaje
<b>Tipo de indicador</b>	Continuo	<b>Responsable</b>	Dirección Nacional de Estudios de Prefactibilidad y Factibilidad de Delegaciones
<b>META SECTORIAL</b>			
<b>Línea base</b>	17,07	<b>Naturaleza de la meta</b>	Ascendente
<b>Supuestos</b>	<p>Los ingresos generados por peaje permiten mejorar y mantener los niveles de servicio de las vías.  La inversión del Estado se reduce por la implementación del Modelo de Gestión  Para calcular el numerador se realiza la sumatoria, donde se identifican y contabilizan los kilómetros que se administran bajo concesión, delegación o APP, una vez que se han suscrito los contratos o convenios entre las partes y el denominador es el número total de kilómetros de la RVE. Finalmente se realiza el cociente de estos valores y se lo multiplica por 100.</p>		
<b>Limitaciones técnicas</b>	<p>No se dispone de estudios de ingeniería básicas de los corredores viales de la Red Vial Estatal, a ser gestionados con modelos de gestión sostenibles, ni se ha realizado su pre-estructuración, así mismo no se tiene información completa y actualizada del TPDA de la Red Vial Estatal, que permita sobre base cierta la priorización de proyectos a ser delegados a la empresa privada.  De acuerdo con la normativa vigente Decreto Ejecutivo 1190 (Reglamento a las Asociaciones Público-Privadas) la suscripción de un contrato de delegación puede tardar hasta 2 años entre la etapa de planificación y la suscripción del contrato, por esta razón el avance del indicador con periodicidad anual podría ser mínimo.</p>		
<b>Meta anual</b>			
Año		Meta	
2021		17,07	
2022		26,69	
2023		33,86	
2024		39,06	
2025		40	
<b>NOMBRE Y FIRMA DE LA INSTITUCIÓN RESPONSABLE</b>			
<b>Elaborado por:</b>	<b>Revisado por:</b>		
Arq. María Gabriela Marín Bravo Directora Nacional de Estudios de Prefactibilidad y Factibilidad de Delegaciones	Ana Katherin Cañizares Subsecretaría de Delegaciones de los Servicios del Transporte y Obras Públicas		
<b>Aprobado por:</b>			
Ing. César Eduardo Rohón Hervas Ministro de Transporte y Obras Públicas			

# ANEXO 4

## MATRIZ PARA LA ESTIMACIÓN DE PRESUPUESTO REFERENCIAL

Objetivo Sectorial	Objetivo Estratégico Institucional I	Institución responsable	Proyecto Inversión / Acción de gasto corriente	Presupuesto año 2022		Presupuesto año 2023		Presupuesto año 2024		Presupuesto año 2025	
				Corriente	Inversión	Corriente	Inversión	Corriente	Inversión	Corriente	Inversión
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	GESTIÓN Y OPERACIÓN DE CORREDORES DE LA RED VIAL ESTATAL A TRAVÉS DE DELEGACIÓN		33.744.360,20						
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	REHABILITACIÓN DEL CORREDOR VIAL E35. TABABELA-CUSUBAMBA		2.064.788,77						
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	CORREDOR E35 COLIBRÍ - TAMBILLO. SECTORES SELVA ALEGRE Y EL VIEJO ROBLE. SOLUCIÓN DEFINITIVA.		3.961.643,21						
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	CORREDOR VIAL BUENA FÉ – BABAHOYO – JUJAN		7.150.000,00		7.150.000,00		7.150.000,00		7.150.000,00
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	OBRAS VIALES EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA, EN EL CORREDOR DELEGADO CHONGÓN - SANTA ELENA.		22.560.000,00		15.021.621,57				
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	ESTRUCTURACIÓN DE PROYECTOS				13.000.000,00				
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	MONTECRISTI - LA CADENA		-		4.350.000,00		4.350.000,00		4.350.000,00
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	LOJA - CATAMAYO		-		6.920.000,00		6.920.000,00		6.920.000,00
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	MANTA - QUEVEDO		-		1.500.000,00		1.500.000,00		1.500.000,00
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	VIADUCTO SUR DE GUAYAQUIL		-		69.300.000,00		69.300.000,00		69.300.000,00
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	DAULE - PROGRESO				80.000.000,00		80.000.000,00		80.000.000,00

1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	CUENCA - MOLLETURO - PUERTO INCA				5.333.333,33		5.333.333,33		5.333.333,33
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	CUENCA - GIRÓN - PASAJE				47.000.000,00		47.000.000,00		47.000.000,00
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	PIFO - Y DE BAEZA				2.600.000,00		2.600.000,00		2.600.000,00
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	DESCANSO - GUALACEO - PAUTE				12.000.000,00		12.000.000,00		12.000.000,00
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	LAGO - COCA				19.500.000,00		19.500.000,00		19.500.000,00
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	AMBATO - BAÑOS - PUYO				3.333.333,33		3.333.333,33		3.333.333,34
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	PORTOVIEJO - QUEVEDO				4.500.000,00		4.500.000,00		4.500.000,00
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	TREN MULTIPROPÓSITO				8.333.333,33		8.333.333,33		8.333.333,33
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	PUERTO ESMERALDAS				19.233.333,33		19.233.333,33		19.233.333,33
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	AEROPUERTO DE MANTA				3.220.000,00				
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	WIM PESOS Y DIMENSIONES				200.000,00				
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	VÍA CUMBE- CUENCA - AZOGUES - BIBLIÁN / EXPROPIACIONES				9.035.255,55		9.035.255,55		9.035.255,55

1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	INTERVENCIÓN DE OBRAS EMERGENTES, CORREDOR DELEGADO NARANJAL - TENGUEL.		\$ 4.726.885,66		567.226,28				
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	AMBATO - RIOBAMBA				83.633.916,37		83.633.916,37		
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	PASO LATERAL DE IBARRA				95.627.557,50		95.627.557,50		
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	RÍO SIETE - HUAQUILLAS				13.334.000,00		13.334.000,00		13.334.000,00
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	SUPERVISIÓN CORREDOR RUMICHACA - RIOBAMBA				\$ 465.293,00		\$ 465.293,00		\$ 465.293,00
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	CORREDOR VIAL CHONGÓN - SANTA ELENA				\$ 10.580.000,00		\$ 10.580.000,00		\$ 13.580.000,00
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	CORREDOR VIAL SANTO DOMINGO - BUENA FE				\$ 5.200.000,00		\$ 5.200.000,00		\$ 5.200.000,00
1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la Infraestructura del transporte	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	CORREDOR VIAL RUMICHACA - RIOBAMBA				22.940.000,00		22.940.000,00		22.940.000,00
				0	74.207.677,84	0	563.878.203,61	0	531.869.355,76	0	355.607.881,89
					74.207.677,84		563.878.203,61		531.869.355,76		355.607.881,89
<b>PRESUPUESTO REFERENCIAL ESTIMADO</b>										<b>1.525.563.119,10</b>	

# ANEXO 5

<b>FICHA SECTORIAL</b>	
<b>SECTOR:</b>	Transporte Aéreo
<b>ENTIDAD RECTORA:</b>	Ministerio de Transporte y Obras Públicas - MTOP
<b>FECHA DE ELABORACIÓN:</b>	19 de abril de 2022
<b>DIAGNÓSTICO DEL SECTOR</b>	
1. Desagregación paulatina de sistemas y equipos instalados para la navegación aérea en el territorio nacional. 2. Escaso mantenimiento de infraestructura, equipos y sistemas para la seguridad operacional de la actividad aeronáutica en el territorio nacional. 3. Bajo nivel de operaciones en los aeropuertos del país.	
<b>PROPUESTA</b>	
<b>OBJETIVO SECTORIAL:</b>	
2. Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.	
<b>Indicador Sectorial:</b>	
2. Indicador: Operatividad del mantenimiento de pista en los aeropuertos nacionales e internacionales bajo la administración de la DGAC.	
<b>Meta sectorial:</b>	
Meta: Incrementar en 4% el porcentaje de operatividad del mantenimiento de pista en los aeropuertos nacionales e internacionales bajo la administración de la DGAC, hasta el 2025.	
<b>ALINEACIÓN CON LA PLANIFICACIÓN NACIONAL Y LA AGENDA 2030 (ver Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025 y Matriz de alineación PND-ODS:</b>	
<b>ODS:</b>	
3 Salud y bienestar	
<b>Meta ODS:</b>	
3.6 De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo	
<b>Eje del PND 2021-2025</b>	
3. Seguridad Integral	
<b>Objetivos del PND 2021-2025:</b>	
9 Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos	
<b>Políticas del PND 2021-2025:</b>	
9.2 Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.	
<b>Metas del PND 2021-2025:</b>	
9.2.2 Reducir la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de 1,91 a 1,26	
<b>Lineamientos de la ETN 2021-2025:</b>	
Directriz 1: Soporte territorial para la garantía de los derechos	
A. Acceso equitativo a servicios y reducción de brechas territoriales	
A5. Desarrollar la infraestructura básica que facilite el acceso a prestaciones públicas necesarias para promover emprendimientos de generadores locales.	
A8. Ampliar la cobertura de servicios para atender a las localidades rurales, especialmente a aquellas ubicadas en sitios alejados y con baja conectividad a los centros urbanos.	
B. Fortalecimiento de la gestión y uso sostenible del suelo para la mejora del hábitat y las condiciones de vida.	
B5. Fortalecer la conectividad de los centros de población, con los puertos, aeropuertos, centros logísticos y de intercambio modal, que amplíe las condiciones a zonas homogéneas de accesibilidad territorial en localidades con altos niveles de marginación y dispersión, con enfoque de plurinacionalidad e interculturalidad.	
Directriz 3: Articulación territorial para el aprovechamiento de las potencialidades locales.	
H. Desconcentración y descentralización.	
H1. Fortalecer la articulación entre los procesos de desconcentración y descentralización para la complementariedad del ejercicio de las competencias en el territorio.	
H2. Incluir las particularidades territoriales en el proceso de asignación de los dineros públicos.	
H3. Reducir la dependencia de las asignaciones del PGE a través de procesos de optimización de la gestión y el fortalecimiento de la recaudación propia.	
H4. Fortalecer capacidades técnicas e institucionales de los diferentes niveles de gobierno para ejercer las competencias desconcentradas y descentralizadas.	
H5. Implementar modelos integrales de prestación de servicios públicos articulados entre niveles de gobierno y con otras funciones del Estado.	
H7. Fortalecer la gestión descentralizada de las competencias vinculadas con la planificación territorial especial diferenciada.	
I. Gobernanza colaborativa.	
I1. Incentivar la participación ciudadana en el ciclo de la política pública en articulación con los diferentes niveles gubernamentales.	
I2. Garantizar la articulación, integración y coordinación de acciones intersectoriales de instituciones públicas de la función ejecutiva y los GAD, para la planificación e intervención efectiva en territorio.	
I3. Promover la cooperación internacional y alianzas público privadas con instituciones públicas en territorio.	
<b>MODELO DE GESTIÓN</b>	
<b>Identificación de responsables por objetivo y meta sectorial:</b>	MTOP -Dirección General de Aviación Civil
<b>Presupuesto referencial:</b>	\$29.803.036,61
<b>CORRIENTE:</b>	
<b>INVERSIÓN:</b>	\$29.803.036,61
<b>PLANIFICACIÓN DE SERVICIOS</b>	
<b>Identificación de servicios públicos por competencias</b>	
Salvamento y extinción de incendios en los aeropuertos	
<b>Descripción de servicio*:</b>	Servicio orientado al salvamento y extinción de incendios en accidentes u otras emergencias de aviación, en los aeropuertos del país, previa notificación de torre de control o activación del operador de control de comunicación del servicio de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto; para lo cual se realizan las siguientes actividades: operaciones de protección para salvar vidas, protección y control de incendios en aeronaves, rescate y evacuación de víctimas, gestión integral de riesgos a fin de prevenir lesiones al personal que interviene en la emergencia, en coordinación con el Sistema Integrado ECU 911.
<b>Entidad responsable de servicios:</b>	
Dirección General de Aviación Civil	

# ANEXO 6

FICHA DE METAS SECTORIALES															
ALINEACIÓN															
Objetivos del PND	9 Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos														
Políticas del PND	9.2 Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.														
Metas del PND	9.2.2 Reducir la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de 1,91 a 1,26														
Objetivo Sectorial	2. Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.														
Meta sectorial al 2025	Meta: Incrementar en 4% el porcentaje de operatividad del mantenimiento de pista en los aeropuertos nacionales e internacionales bajo la administración de la DGAC, hasta el 2025.														
INDICADOR															
Nombre del indicador:	Operatividad del mantenimiento de pista en los aeropuertos nacionales e internacionales bajo la administración de la DGAC.														
Definición del indicador:	El indicador mide que la pista se encuentre en condiciones normales para la operatividad de los aeropuertos del país bajo la administración de la DGAC de acuerdo a horarios de operación publicados en el AIP (Publicación de Información Aeronáutica).														
Fórmula de cálculo:	Horas efectivas de operación de los aeropuertos durante el mes / horas totales de operación al mes.														
Definición de las variables	<p>Condiciones normales: Esta referido a que las pistas de los aeropuertos se encuentren operativas durante los 365 días del año para poder atender los aterrizajes y despegues, con la finalidad de que las operaciones aéreas tengan un alto margen de seguridad en las mismas.</p> <p>Operatividad: Todas las pistas deben estar abiertas a las operaciones aéreas, con la mayor seguridad.</p> <p>Administración de la DGAC: Referido a los aeropuertos que se encuentran bajo la administración de la DGAC, prestando todas las seguridades a las operaciones aéreas de los usuarios.</p> <p>Horario de Operación: El horario en que inicia las operaciones aéreas hasta el cierre de las mismas, que para unos será 12 horas y para otros será 24 horas.</p> <p>AIP: (Publicación de Información Aeronáutica) información técnica de cada aeropuerto.</p>														
Metodología de cálculo	La variable de las horas efectivas de operación, contabiliza un número de horas operativas mensuales, que luego divididas para las horas de un mes nos da el valor del indicador.														
Fuente de datos	NOTAM de cierre de operaciones por mantenimiento de pistas en horario de operación de los aeropuertos e informes de Dirección de Navegación Aérea														
Periodicidad del indicador	Mensual														
Fecha de transferencia de información	15 de febrero del siguiente año	Unidad de medida	Porcentaje												
Tipo de indicador	Discreto	Responsable	Dirección de Infraestructura Aeroportuaria												
META SECTORIAL															
Línea base	90%	Naturaleza de la meta	Ascendente												
Supuestos	El porcentaje de disponibilidad de pistas operativas se incrementará toda vez que se cumplan con los mantenimientos necesarios y por ende se incrementarán el número de frecuencias y vuelos a los diferentes aeropuertos administrados por la DGAC.														
Limitaciones técnicas	Al no contar con los mantenimientos requeridos a las pistas y edificaciones de los diferentes aeropuertos Administrados por la DGAC, se incrementarán las quejas de las compañías que operan en cada aeropuerto y por consiguiente el resultado del indicador bajara, lo que reflejara en un estado crítico de cada aeropuerto.														
Meta anual	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Meta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2021</td> <td>90%</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>91%</td> </tr> <tr> <td>2023</td> <td>92%</td> </tr> <tr> <td>2024</td> <td>93%</td> </tr> <tr> <td>2025</td> <td>94%</td> </tr> </tbody> </table>			Año	Meta	2021	90%	2022	91%	2023	92%	2024	93%	2025	94%
Año	Meta														
2021	90%														
2022	91%														
2023	92%														
2024	93%														
2025	94%														
NOMBRE Y FIRMA DE LA INSTITUCIÓN RESPONSABLE															
Elaborado por:	Revisado por:														
<p>Ing. Helena Albuja</p> <p>Directora de Planificación y Gestión Estratégica, Encargada</p>	<p>Arq. Diego Fuertes</p> <p>Director de Infraestructura Aeroportuaria, Subrogante</p>														
	<p>Ing. Oswaldo Ramos</p> <p>Subdirector General de Aviación Civil</p>														
Aprobado por:															
<p>Brig (SP) William Edwar Birkett Mortola</p> <p>Director General de Aviación Civil</p>															

# ANEXO 7

<b>FICHA SECTORIAL</b>	
<b>SECTOR:</b>	Transporte Terrestre
<b>ENTIDAD RECTORA:</b>	Ministerio de Transporte y Obras Públicas - MTOP
<b>FECHA DE ELABORACIÓN:</b>	14 de abril de 2022
<b>DIAGNÓSTICO DEL SECTOR</b>	
1. Desagregación paulatina de sistemas y equipos instalados para la navegación aérea en el territorio nacional. 2. Escaso mantenimiento de infraestructura, equipos y sistemas para la seguridad operacional de la actividad aeronáutica en el territorio nacional. 3. Bajo nivel de operaciones en los aeropuertos del país.	
<b>PROPUESTA</b>	
<b>OBJETIVO SECTORIAL:</b>	
2. Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.	
<b>Indicador Sectorial:</b>	
2. Porcentaje de kilómetros en Buen Estado de la Red Vial Estatal	
<b>Meta sectorial:</b>	
Alcanzar el 56.50% de RVE el estado bueno en adelante.	
<b>ALINEACIÓN CON LA PLANIFICACIÓN NACIONAL Y LA AGENDA 2030 (ver Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025 y Matriz de alineación PND-ODS:</b>	
<b>ODS:</b>	
3 Salud y bienestar	
<b>Meta ODS:</b>	
3.6 De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo	
<b>Eje del PND 2021-2025</b>	
3. Seguridad Integral	
<b>Objetivos del PND 2021-2025:</b>	
9 Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos	
<b>Políticas del PND 2021-2025:</b>	
9.2 Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.	
<b>Metas del PND 2021-2025:</b>	
9.2.1 Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, in situ, de 12,62 a 11,96, por cada 100.000 habitantes.	
<b>Lineamientos de la ETN 2021-2025:</b>	
Directriz 1: Soporte territorial para la garantía de los derechos	
<b>MODELO DE GESTIÓN</b>	
<b>Identificación de responsables por objetivo y meta sectorial:</b>	MTOP -Subsecretaría de Infraestructura- DNCOIT
<b>Presupuesto referencial:</b>	121.577.547,99
<b>CORRIENTE:</b>	
<b>INVERSIÓN:</b>	121.577.547,99
<b>PLANIFICACIÓN DE SERVICIOS</b>	
<b>Identificación de servicios públicos por competencias</b>	
Conservación de la Red Vial Estatal: El Mantenimiento por administración directa consiste en la ejecución de obras y actividades tendientes a resolver problemas y/o deterioros que se presentan en forma fortuita y son necesarias su arreglo en forma inmediata, y se la realiza con insumos propios del MTOP. Subactividades contempladas en el programa: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adquisición de materiales de construcción, herramientas y equipos menores.</li> <li>• Adquisición de señalización vial</li> </ul>	

- Combustibles para maquinaria pesada y patrulla de caminos
- Repuestos para maquinaria pesada y patrulla de caminos
- Lubricantes para maquinaria pesada y patrulla de caminos
- Conservación preventivo y correctivo de maquinaria y equipo
- Conservación a través de microempresas

## DESCRIPCION DEL SERVICIO

### MANTENIMIENTO VIAL

Conjunto de actividades destinadas a preservar, en forma continua y sostenida, el buen estado de las vías, de modo que garantice un servicio óptimo al usuario. La conservación vial comprende actividades tales como el mantenimiento rutinario y periódico, la rehabilitación y el refuerzo de la superficie de rodadura, así como el mantenimiento y la rehabilitación de las estructuras de puentes.

#### TIPOS DE MANTENIMIENTO:

##### 1. MANTENIMIENTO RUTINARIO

Conjunto de labores de limpieza de drenajes, control de la vegetación, reparaciones menores y localizadas de pavimentos y la restitución de la demarcación, que deben efectuarse de manera continua y sostenida a través del tiempo, para preservar la condición operativa, el nivel de servicio y seguridad de las vías. Incluye también la limpieza y reparación menores de las estructuras de puentes.

##### 2. MANTENIMIENTO PERIÓDICO

Conjunto de actividades programables, previas evaluaciones de deterioro de la calzada, tendientes a renovar la condición original de los pavimentos mediante la aplicación de capas adicionales de tratamientos superficiales o carpetas asfálticas, sin alterar la estructura de las capas del pavimento subyacente.

El mantenimiento periódico de los puentes incluye la limpieza, pintura y reparación o cambio de elementos estructurales dañados o de protección.

En los actuales momentos para preparar un programa de mantenimiento, es necesario contar con procedimientos racionales y ordenados que permitan localizar en forma exacta las secciones defectuosas de las carreteras, para corregir y tomar los correctivos en forma oportuna, para asignar y priorizar los limitados recursos presupuestarios disponibles para el mantenimiento en forma eficiente, efectiva y económica.

#### Inventario Físico

Se deberá establecer una base de datos para disponer de toda la información del inventario físico de la carretera.

Evaluación del Estado o Condiciones y Comportamiento del Pavimento.

ejecución continua de los trabajos durante sus jornadas laborales.

##### 3. MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES Y CAMPAMENTOS.

Comprende la adquisición de materiales y prestación de servicios necesarios para el mantenimiento de las instalaciones del MTOP, las cuales se destinan a las actividades del proyecto de Mantenimiento Vial.

##### 4. MANTENIMIENTO RUTINARIO VIAL (Servicio de Voluntariado con microempresas o asociaciones de conservación vial)

Comprende la contratación de servicios de voluntariado a cargo de asociaciones de conservación vial, los cuales brindan el servicio de mantenimiento rutinario a lo largo de los ejes viales que conforman la RVE, mediante rubros como roza a mano, limpieza de alcantarillas y cunetas, limpieza de derrumbes menores, apoyo en actividades de bacheo, señalización.

ALINEACIÓN	
Objetivos del PND	9. Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos
Políticas del PND	9.2 Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.
Metas del PND	9.2.1 Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, in situ, de 12,62 a 11,96, por cada 100.000 habitantes.
Objetivo Sectorial	2. Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.
Meta sectorial al 2025	Para el año 2025 alcanzar el 56.50% de RVE en estado bueno en adelante. *
INDICADOR	
Nombre del indicador:	Porcentaje de kilómetros en Buen Estado de la Red Vial Estatal
Definición del indicador:	Es la cantidad de kilómetros expresada en porcentaje de corredores viales que tienen óptimos o adecuados niveles de serviciabilidad y transitabilidad para los usuarios, expresado de manera proporcional respecto al total de kilómetros de la Red Vial Estatal. Estos corredores fomentan la economía local, el turismo, la producción, el comercio, reduciendo los tiempos de traslado y mantenimiento de los vehículos.
Fórmula de cálculo:	$\text{Porcentaje Kilómetros en Buen Estado de la Red Vial Estatal} = \frac{\text{Km Muy Buen Estado RVE} + \text{Km Buen Estado RVE}}{\text{Total Km RVE}} \times 100$ <p>Este porcentaje se encuentra sujeto a la valoración técnica numérica realizada mensualmente por las Direcciones Distritales, a los parámetros de evaluación de los componentes que integran la infraestructura vial.</p>
Definición de las variables	<p>Las variables cuantitativas son aquellas variables estadísticas que otorga como resultado, un valor numérico.</p> <p><b>Porcentaje de Kilómetros (Km) en Buen Estado de la Red Vial Estatal (RVE):</b> es el resultado de la sumatoria del número de Kilómetros en Muy Buen Estado de la Red Vial Estatal y del número de Kilómetros en Buen Estado de la Red Vial Estatal, multiplicado por 100 y dividido para el número total de kilómetros de la Red Vial Estatal</p> <p><b>Kilómetro:</b> Medida de longitud, de símbolo km, que equivale a 1 000 metros.</p> <p><b>Muy Bueno:</b> acorde con las cualidades que cabe atribuirle por su naturaleza o destino</p> <p><b>Bueno:</b> es un adjetivo que se emplea para referirse a algo en lo que se reconoce un valor positivo.</p> <p>* (a esto se refiere en la meta sectorial "el estado bueno en adelante"; es decir corresponde a la sumatoria de Km en muy buen estado y Km en buen estado)</p> <p><b>La Red Vial Estatal,</b> comprende un conjunto de caminos y carreteras (vías primarias y vías secundarias), mismos que son de propiedad pública regidos por una norma y un marco institucional vigentes. Estas vías han sido desarrolladas de acuerdo a los más altos estándares de calidad y recursos disponibles, esto ha provocado también que su mantenimiento merezca un esfuerzo mayor, siendo que este corresponda a sus estándares de construcción y desarrollo, así como geométricos. La red Vial estatal está compuesta por vías primarias y secundarias:</p> <p><b>Primarias:</b> alrededor del 58,54% de las vías correspondientes a la RVE están compuestas por las vías primarias, estas son corredores arteriales y rutas que conectan puntos de frontera, puertos y capitales provinciales, formando una red, su nombre proviene de un código compuesto por la letra E, un numeral de tres dígitos, y solo en algunos casos indica rutas alternas.</p> <p><b>Secundarias o colectoras:</b> estas tienen como objetivo recoger el tráfico proveniente de las ciudades, poblados y zonas rurales, para dirigirlo hacia las vías principales, estas componen alrededor del 41,46% de la longitud total de la RVE.</p> <p><b>Kilómetros en Muy Buen Estado:</b> Son las vías que se encuentran en óptimas condiciones para la transitabilidad de los usuarios de la Red Vial Estatal, de acuerdo a la valoración técnica numérica de los componentes de la infraestructura vial.</p> <p><b>Kilómetros en Buen Estado:</b> Son las vías que se encuentran en buenas condiciones para la transitabilidad de los usuarios de la Red Vial Estatal, de acuerdo a la valoración técnica numérica de los componentes de la infraestructura vial.</p> <p><b>Evaluación del Estado o Condiciones y Comportamiento del Pavimento.</b> La estimación de las condiciones de la calzada o evaluación subjetiva, es utilizada como un proceso para definir cuales condiciones de la carretera, está bajo estándares predefinidos y que requerirán posteriores análisis y una evaluación objetiva que incluya una evaluación estructural del pavimento.</p> <p><b>Comodidad - Deterioro de la Superficie y Capacidad Estructural (Deformaciones).</b> La pérdida de comodidad de viaje se produce cuando ha iniciado el deterioro superficial del pavimento, debido al desgaste de los materiales que componen la calzada o pavimento, por las condiciones ambientales a las que se halla expuesta, por envejecimiento de los materiales y el paso continuo de los vehículos que circulan por la carretera.</p> <p><b>Calidad de Servicio - Serviabilidad.</b> Desde el punto de vista de los usuarios de la carretera, la calidad de viaje podría ser el único parámetro que influye en su opinión acerca del estado en que se encuentra la carretera, puesto que las desigualdades longitudinales principalmente, llevan una calidad de viaje muy pobre, que se traduce en un aumento de los costos de operación vehicular, puesto que existe una relación directa entre calidad de viaje y costo de operación de los vehículos.</p> <p><b>Seguridad - Resistencia al Deslizamiento.</b> Es el principal factor relacionado con el pavimento y está determinado por el contacto de los neumáticos de los vehículos con la superficie de la calzada, por lo que dependerá del vehículo, de su carga, de la velocidad, del tipo de llantas del inflado de estas; de la calidad y espesor de la capa de rodadura y su textura; del agua que se desliza por la superficie del pavimento y del drenaje en general.</p>

**Metodología de cálculo****Generalidades**

La ejecución de actividades que están destinadas a preservar, en forma continua y sostenida, el buen estado de las vías, garantiza un servicio óptimo al usuario. La conservación de las vías, incluido puentes, comprende actividades tales como:

- Mantenimiento rutinario.
- Mantenimiento periódico.
- Rehabilitación.
- Reconstrucción.

**Componentes de la infraestructura vial a evaluar**

Para determinar el estado de los tramos que componen la Red Vial Estatal, se realiza previamente una valoración técnica numérica a los siguientes componentes, en un rango de evaluación del 0 al 10, de acuerdo al siguiente detalle:

**a) Calzada (incluye espaldones):**

- 10 - 9: Cero baches y/o fisuras, IRI: < 2,5
- < 9 - 8: 10% de baches y/o fisuras en relación al área de la calzada, IRI: > 2. 5 – 3
- < 8 - 6: 20% de baches y/o fisuras en relación al área de la calzada, IRI: > 3 – 4
- < 6 - 4: 30% de baches y/o fisuras en relación al área de la calzada, IRI: > 4 - 5
- < 4 - 2: 40% de baches y/o fisuras en relación al área de la calzada, IRI: > 5 - 6
- < 2 - 0: 50% o más de baches y/o fisuras en relación al área de la calzada, IRI: > 6

**b) Drenajes (alcantarillas, cunetas etc):**

- 10 - 9: Tiempo de evacuación del agua 60 minutos en obras de drenaje.
- < 9 - 8: Tiempo de evacuación del agua de 60 a 120 minutos en obras de drenaje.
- < 8- 6: Tiempo de evacuación del agua de 121 - 180 minutos en obras de drenaje.
- < 6 - 4: Tiempo de evacuación del agua 181 - 210 minutos en obras de drenaje.
- < 4 - 2: Tiempo de evacuación del agua >210 minutos en obras de drenaje.
- < 2 - 0: No existen obras de drenaje.

**c) Derecho de vía:**

- 10: Altura de la vegetación máximo 15 cm, desde el borde de la cuneta hasta los 3 metros, sin vallas publicitarias, sin construcciones provisionales y/o definitivas.
  - 0 - 2: Altura de la vegetación mayor a 150 cm, invadiendo espaldón y/o calzada, >30 vallas publicitaria/km, >30 construcciones provisionales y/o definitivas por km.
- Para rangos intermedios considerar el criterio técnico del evaluador.

**d) Seguridad y señalización vial:**

- 10 - 9: Señalización horizontal y vertical de acuerdo a la Norma vigente INEN, guardavías en estado y cantidad requerida de acuerdo al tipo de vía.
  - 2 - 0: Señalización horizontal y vertical sin cumplir la Norma vigente INEN, ausencia de guardavías en sitios críticos.
- Para rangos intermedios considerar el criterio técnico del evaluador.

**e) Valoración técnica del Director Distrital.****Ponderación de la evaluación de los componentes de la infraestructura vial**

La valoración técnica de los componentes señalados anteriormente, tiene la siguiente ponderación, en el cálculo del estado de la Red Vial Estatal:

$$[(Calzad. \times 60\%) + (Drenaj. \times 15\%) + (Derech. \times 10\%) + (Señaliz. \times 15\%)] \times 80\% + [Valorac. Director] \times 20\%$$

**Categorización del estado de la RVE**

La evaluación técnica numérica (0 - 10) efectuada a cada uno de los componentes detallados anteriormente, junto a la citada ponderación de cada uno, determinan un valor el cual se encontrará en alguno de los siguientes rangos, categorizando de esta manera el estado del tramo de la RVE analizado:

- 10 - 9: MUY BUENO
- 8,9 - 7,5: BUENO
- 7,4 - 6: REGULAR
- 5,9 - 0: MALO

**Modelos de Gestión**

El MTOP como ente rector del transporte ha determinado modelos de gestión para preservar en óptimas condiciones de servicio y transitabilidad, las carreteras del país, con estándares adecuados para su funcionamiento; permitiendo la adecuada operación de los corredores de abastecimiento de la cadena logística de producción y transporte a nivel nacional, precautelando la vida de quienes circulan a diario por los diferentes ejes viales que atraviesan el Ecuador, categorizando de esta manera los modelos de gestión de la RVE :

Administración Directa: Direcciones Distritales	} Inversión Pública
Contratación Pública: Rehabilitación, Mantenimiento	
Delegación: Público	} Delegaciones, Concesiones
Privado	

**Fuente de datos**

- Informes mensuales del Estado de la Red Vial Estatal emitidos por las Direcciones Distritales que conforman el MTOP.
- Informe mensual nacional del Estado de la Red Vial Estatal, emitido de la Dirección Nacional de Conservación de la Infraestructura del Transporte.

**Periodicidad del indicador**

Anual

**Fecha de transferencia de información**

Enero de cada año

**Unidad de medida**

Porcentaje

**Tipo de indicador**

Continuo

**Responsable**

Dirección Nacional de Conservación de la Infraestructura del Transporte

**META SECTORIAL****Línea base 2021**

60,23%

**Naturaleza de la meta**

Ascendente

## Supuestos

Cronológicamente la inversión en Mantenimiento Vial en los últimos años ha sufrido una disminución significativa debido a diversos factores internos y externos que han afectado las arcas del Estado Ecuatoriano; en breves rasgos, el mantenimiento vial ejecutó los siguientes montos:

En el 2017 en MTOP invirtió más de 696 MM en la Red Vial Estatal; de los cuales, alrededor de 70MM se ejecutaron únicamente en Mantenimiento Vial.

Para el 2018, se ejecutaron alrededor de 109 MM en Mantenimiento Vial, y en infraestructura vial alrededor de 137 MM.

En el 2019, el MTOP devengó 234 MM de su presupuesto; de los cuales, 74,66 Millones fueron destinados para Mantenimiento Vial

El detalle de la ejecución presupuestaria para el año 2020 del MTOP, por área de intervención determinó que se ejecutaron 64.22 MM en Mantenimiento Vial.

La inversión pública devengada en el año 2021 en el MTOP presentó un incremento del 16,56% con respecto al 2020 siendo los recursos devengados un total de 258,6 millones de dólares y la ejecución presupuestaria para el 2020 fue de 58 26%. Puntualizando además que la ejecución presupuestaria en mantenimiento vial alcanzó los 70.74 MM.

Al mes de diciembre del año 2021, se contó con 10.264,17 Km de Red Vial Estatal, de los cuales 1.759,22 km se encontraban delegados al sector público o privado, un componente importante referido a la obligación de los delegados a garantizar condiciones óptimas de las vías, transitabilidad y seguridad a los usuarios de las mismas.

El mantenimiento de las vías es una inversión de presente y futuro, ya que invirtiendo en la conservación de las carreteras se mantiene y mejora la movilidad (mejora en la circulación de los vehículos), acceso (productividad del agro) y disponibilidad y costos del transporte de personas, alimentos, medicinas y mercancías en general (gastos en reparaciones de vehículos de transporte público y privado, fletes, etc.), elementos fundamentales que propician el desarrollo socioeconómico (comercio y turismo) del país y también es una inversión en seguridad (reducción en el riesgo de accidentes de tránsito), compromiso con el medio ambiente (ruido ambiental, consumo de combustible, emisiones de gases de efecto invernadero), entre otros.

Las carreteras se deterioran con el paso del tiempo, por su uso y factores climáticos, por lo que es necesario someterlas a un mantenimiento permanente para garantizar su óptima conservación. Por falta de un mantenimiento adecuado y oportuno, desgraciadamente se pierde en poco tiempo la infraestructura de carreteras.

El deterioro de las vías al principio comienza con fallas poco perceptibles y en poco tiempo el deterioro se acelera y se presenta un colapso de las estructuras, no realizar un mantenimiento adecuado de las carreteras, supone que seguirán deteriorándose hasta que la única solución sea la reconstrucción parcial o total, lo cual resultará mucho más costoso

En el año 2022.- El factor climático ha desencadenado una temporada invernal fuerte en el territorio nacional, generando la presencia de eventos adversos de mediana y gran magnitud en los componentes de la infraestructura vial, que afectan la funcionalidad de la vía, y que a su vez ponen en riesgo la Serviciabilidad y seguridad que se debe prestar a los usuarios.

Para el periodo 2022 – 2025, se ha estructurado el Programa Nacional de Conservación de la Red Vial Estatal (CUP 175200000.0000.387265) para atender los tramos que se encuentran bajo Administración Directa, obtenido el Dictamen de Prioridad con un monto de USD. 121.577.547,99; en el que cuenta con los siguientes componentes:

- Componente 1: Conservación rutinaria
- Componente 2: Evaluación y seguimiento mediante ensayos, auscultaciones.

La diferencia correspondiente a los 8.504,95 km equivalente al 82,86% de la Red Vial Estatal se encuentra gestionada por administración directa de parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por cada una de las unidades desconcentradas (Direcciones Distritales), trabajo muy significativo debido a los beneficios directos como los costos de operación de los vehículos, el tiempo de viaje de las personas y las mercancías, que disminuyen al contar con carreteras en buenas condiciones de transitabilidad. A continuación, se detallan las principales acciones realizadas:

- Mantenimiento rutinario - Microempresas.
- Mantenimiento de la RVE – Contratos.
- Mantenimiento por resultados.

En consecuencia, la conservación de la infraestructura del transporte está enmarcada en el Programa Nacional de Conservación de la Red Vial Estatal, con una inversión promedio de 30 MM por año, exclusivamente para la RVE que se maneja por Administración Directa, la cual se centra exclusivamente en actividades de mantenimiento rutinario, adquisición de materiales de construcción y señalización, mantenimiento de maquinaria, adquisición de combustible, contratación de Asociaciones de Conservación Vial, entre otras. De este modo, se evidencia que se ha trabajado de manera reactiva y no preventiva en torno a las afectaciones que ha sufrido la Red Vial Estatal, producto de la falta de recursos económicos (disminución de +/- 70MM a 30MM en mantenimiento actualmente), reducción de personal técnico en las unidades desconcentradas y equipo caminero con necesidad de mantenimiento y reparación. Por lo antes indicado, existe un decrecimiento en el porcentaje del estado bueno la RVE donde en el mes de abril de 2022 se ubicó en el 55% del total la RVE; por lo cual, a partir de dicho año tomará una tendencia creciente, hasta llegar al 56.50% de la RVE en estado bueno en adelante para el año 2025, como se especifica en la meta sectorial recalando además que, con el presupuesto del programa de Conservación actual no alcanzaremos la línea base de este indicador sectorial

- Personal técnico escaso en las Direcciones Distritales, equipos de auscultación escasos, recursos económicos limitados, proyecto de conservación vial sujeto únicamente a actividades de mantenimiento rutinario.
- Se deja de lado actividades de mantenimiento periódico, rehabilitaciones, recuperación de puntos críticos, importantes para preservar el patrimonio vial, dentro del Programa Nacional de Conservación de la Red Vial Estatal.

<p><b>Limitaciones técnicas</b></p>	<p>La Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, en concordancia con el artículo 5 del Reglamento señala: “<i>Se considera como red vial estatal, cuya competencia está a cargo del gobierno central, al conjunto de vías conformadas por las troncales nacionales que a su vez están integradas por todas las vías declaradas por el ministerio rector como corredores arteriales o como vías colectoras.</i> El ente rector podrá declarar una vía como corredor arterial o vía colectora como parte de la red vial nacional. La declaración deberá ser debidamente motivada, atendiendo la planificación territorial nacional y los parámetros técnicos y económicos que para el efecto se establezca en el Reglamento de esta Ley. (...)”.</p> <p>El artículo 9 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre en concordancia con el artículo 9 del Reglamento respecto de la conversión de vías establece: “<i>Las vías terrestres que adquieran nuevas condiciones o características, a las previamente establecidas, serán reclasificadas por el ministerio rector de acuerdo con sus nuevas condiciones, en coordinación con la</i> El artículo 7 del Reglamento a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre establece los parámetros técnicos para la conversión de vías, tales como: geometría, continuidad, características físicas, ubicación, estado, longitud, tpda, valores necesarios de intervención entre otros.</p> <p><u>En este contexto, por la normativa legal vigente previamente citada, prevé en el análisis de cumplimiento de dichos parámetros la posibilidad de la incorporación de vías a la malla estatal que no estuvieron contempladas en la administración directa del MTOP, ni en su presupuesto para efectuar</u></p>										
<p><b>Meta anual</b></p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Meta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2022</td> <td>55,00%</td> </tr> <tr> <td>2023</td> <td>55,50%</td> </tr> <tr> <td>2024</td> <td>56,00%</td> </tr> <tr> <td>2025</td> <td>56,50%</td> </tr> </tbody> </table>	Año	Meta	2022	55,00%	2023	55,50%	2024	56,00%	2025	56,50%
Año	Meta										
2022	55,00%										
2023	55,50%										
2024	56,00%										
2025	56,50%										

buen estado).

\*\* Información citada en el documento del Plan Sectorial Pág.87

**NOMBRES Y FIRMAS DE LA INSTITUCIÓN RESPONSABLE**

<p><b>Elaborado por:</b></p>   <p>_____  Ing. Ximena LLanga  Directora Nacional de Conservación de la Infraestructura del Transporte</p>	<p><b>Revisado por:</b></p>   <p>_____  Ing. Luis Eduardo Carrión Estupiñan  Subsecretario de la Infraestructura</p>	<p><b>Aprobado por:</b></p>   <p>_____  Ing. César Eduardo Rohón Hervas  Ministro de Transporte y Obras Públicas</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



# ANEXO 10

<b>FICHA SECTORIAL</b>				
<b>SECTOR:</b>	Transporte Marítimo y Fluvial			
<b>ENTIDAD RECTORA:</b>	Ministerio de Transporte y Obras Públicas - MTOP			
<b>FECHA DE ELABORACIÓN:</b>	14 de abril de 2022			
<b>DIAGNÓSTICO DEL SECTOR</b>				
1. Bajo nivel de operaciones en el puerto comercial público no concesionado. 2. La desaceleración del Comercio Mundial y un breve ritmo de cambios en el negocio portuario, producto de la emergencia del COVID 19 a nivel mundial afectó a los sectores de la economía.				
<b>PROPUESTA</b>				
<b>OBJETIVO SECTORIAL:</b>	3. 3. Apoyar al desarrollo del comercio exterior, a partir de la prestación eficiente de servicios y logística portuaria, en las terminales comerciales públicas y privadas.			
<b>Indicador Sectorial:</b>	3, Variación anual de Toneladas Métricas movilizadas a través de los puertos (marítimos y fluviales) nacionales			
<b>Meta sectorial:</b>	Incrementar el 2% anual de carga no petrolera movilizada expresada en Toneladas Métricas a través de los puertos (marítimos y fluviales) nacionales.			
<b>ALINEACIÓN CON LA PLANIFICACIÓN NACIONAL Y LA AGENDA 2030 (ver Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025 y Matriz de alineación PND-ODS:</b>				
<b>ODS:</b>	9 Industria, innovación e infraestructura			
<b>Meta ODS:</b>	9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos			
<b>Eje del PND 2021-2025</b>	1. Económico			
<b>Objetivos del PND 2021-2025:</b>	2 Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y modernización del sistema financiero nacional.			
<b>Políticas del PND 2021-2025:</b>	2.1 Fortalecer vínculos comerciales con socios y países de mercados potenciales que permitan un libre comercio y la consolidación de las exportaciones no petroleras.			
<b>Metas del PND 2021-2025:</b>	2.1.2. Incrementar la participación de las exportaciones no tradicionales en las exportaciones no petroleras totales del 41,16% al 48,36%.			
<b>Lineamientos de la ETN 2021-2025:</b>	Directriz 1: Soporte territorial para la garantía de los derechos			
<b>MODELO DE GESTIÓN</b>				
<b>Identificación de responsables por objetivo y meta sectorial:</b> MTOP -Subsecretaría de Puertos- Autoridades Portuarias( APM - APPB - APG - APE)				
<b>Presupuesto referencial:</b>	\$ 26.803.899,98 (APE)	\$ 13.330.687,26 (APM)	\$ 1.006.113.799 (APG)	\$2.628.511.17 (APPB)
<b>CORRIENTE:</b>	\$ 23.711.789,00 (APE)	\$ 13.330.687,26 (APM)	\$ 997.658.799 (APG)	\$2.628.511.17 (APPB)
<b>INVERSIÓN:</b>	\$ 3.092.110,98 (APE)		\$ 8.455.000 (APG)	
	Corriente 2022 a 2025	Corriente 2022 a 2025	- Corresponde al presupuesto desde el 2022 al 2025 de la Terminal CGSA. - Las inversiones contractuales de Andipuerto fueron ejecutadas completamente. - No hay proyección de inversiones de DPW hasta 2025.	
<b>PLANIFICACIÓN DE SERVICIOS</b>				
<b>Identificación de servicios públicos por competencias</b>				

**Autoridad Portuaria de Esmeraldas:****Servicios portuarios al buque**

- Uso de facilidades de acceso por las naves
- Uso de muelle por las naves
- Uso de fondeaderos por las naves
- Remolcadores
- Practicaje

**Servicios portuarios a la carga**

- Uso de las infraestructuras portuarias por las cargas
- Reestiba
- Pasajeros
- Movimiento horizontal de carga
- Uso de zonas de almacenamiento
- Recepción y despacho de cargas

**Autoridad Portuaria de Manta:**

Servicios portuarios al buque

Servicios portuarios a la carga

Servicios portuarios a los pasajeros

En Oficio Nro. PM-APM-2022-0183-O del 21ABR2022, se encuentra el detalle de cada uno de los servicios.

**Autoridad Portuaria de Guayaquil:**

APG-001: Emisión de permiso de operación para operadores portuarios de buques (OPB)

APG-002: Emisión de autorización de ingreso a las instalaciones de Data - Villamil (actividades de apoyo al practicaje)

APG-003: Emisión de autorización del uso de fondeadero para los buques

APG-004: Emisión de autorización de buques por uso del canal de acceso

Servicios públicos por competencias

Servicios portuarios a la carga

Servicios portuarios al buque

Servicios Conexos Servicios portuarios a la carga: Delegados en Alianza Público Privada al Gestor Privado, que comprenden los Servicios Obligatorios y los Servicios Facultativos.-

Servicios Obligatorios.- Uso de facilidades de acceso; Uso de fondeadero; Uso del Muelle por los Buques; Transferencia de contenedores llenos, vacíos, Importación y Exportación; transferencia de carga general, de banano, al granel, almacenamiento de contenedores llenos, vacíos, de carga general, carga contenerizada, carga general no containerizada; reestiba de contenedores; pesaje vehículos; consolidación/desconsolidación de contenedores; conexión eléctrica contenedores refrigerados; Operaciones para aforo o inspección de contenedor, de carga general; porteo de contenedores, de carga general; recepción o despacho de contenedores, de carga general; uso de instalaciones de la Terminal por remolcadores, por prácticos, entre otros; y,

Servicios Facultativos.- Que constituyen cualquier servicio portuario por fuera de los Servicios obligatorios que el Gestor Privado pueda suministrar con previa autorización de la Entidad Delegante, mismos que durante la operación, deben cumplir con estándares de eficiencia, regularidad y calidad.

Aspectos relacionados a los Servicios Portuarios al Buque, prestadores de servicios de remolques, prácticos y lanchas

Servicios Conexos

Con servicios logísticos, como aprovisionamiento de agua, víveres y desalojo de desperdicios; cuya prestación puede ser directa e indirecta, a través de personas naturales y/o jurídicas autorizadas; en el caso de los indirectos mediante otorgamiento de "Permisos de Operación" a Empresas Operadoras Portuarias de Buque y Servicios Conexos que atenderán la demanda que se generará en torno a las operaciones portuarias.

**Descripción de servicio:**

**SERVICIOS PORTUARIOS AL BUQUE:** son servicios técnicos especializados directamente a las naves, facilitando el acceso, permanencia y salida desde una zona de servicio portuario, en entidades portuarias, sus delegatarios o terminales portuarios habilitados.

**Uso de facilidades de acceso por las naves:** Se devenga por la puesta a disposición de las facilidades y canales de acceso, para todas las naves que ingresan al Puerto de Esmeraldas, su importe será cancelado por quien solicite el servicio o quien represente al buque en operación.

**Uso de muelle por las naves:** Se devenga por la puesta a disposición los sitios de atraque y la infraestructura que posibilitan la estadia y operación de los buques en el puerto, su importe será cancelado por quien solicite el servicio o quien represente al buque en operación.

**Uso de fondeaderos por las naves:** Se devenga por la puesta a disposición de las zonas destinadas por la Autoridad Portuaria de Esmeraldas para fondeo de buques, estén o no realizando operaciones comerciales, su importe será cancelado por quien solicite el servicio o quien represente al buque en operación.

**Remolcadores:** Se devenga por el uso de la infraestructura y facilidades, puesta a disposición del Operador Portuario de Buques, debidamente matriculado y habilitado por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, autorizado por la Autoridad Portuaria de Esmeraldas, para la prestación de sus servicios a las naves en el puerto.

**Practicaje:** Se devenga por el uso de la infraestructura y facilidades, puesta a disposición del Operador Portuario de Buques, debidamente matriculado y habilitado por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, autorizado por la Autoridad Portuaria de Esmeraldas para prestar el servicio de Practicaje, como asesoramiento a los Capitanes de buques que arriban al puerto.

**SERVICIOS PORTUARIOS A LA CARGA:** Son servicios que permiten la gestión y ejecución de actividades técnicas especializadas para la transferencia de carga que se desarrollan dentro de un recinto portuario.

**Uso de las infraestructuras portuarias por las cargas:** Se devenga por la puesta a disposición de las cargas de embarque o desembarque de toda la infraestructura, instalaciones y facilidades portuarias que permiten su movilización (incluye en su caso accesos terrestres, balanzas y vías internas de circulación) su importe será cancelado por quien solicite el servicio o quien represente al buque en operación.

**Cargas:** Carga General, Vehículos, Gráneles, Contenedores, Carga Peligrosa, Carga de Traslado.

**Reestiba:** Se devenga por la puesta a disposición de las cargas la zona operativa del muelle, que por motivos de reacomodo dentro de la misma nave, lo solicite la Agencia Naviera. Cuando estos reacomodos no utilicen el muelle de la terminal portuaria no devengarán tarifa alguna.

**Pasajeros:** Se devenga por la puesta a disposición de los pasajeros y sus equipajes, que arriban al puerto de Esmeraldas en los buques de turismo internacional, el uso de la infraestructura y las facilidades de circulación que determine la Autoridad Portuaria de Esmeraldas.

**Movimiento horizontal de carga:** Se devenga por la puesta a disposición de las cargas en cualquiera de sus presentaciones, de las zonas operativas de la instalación portuaria, para realizar operaciones de transferencia entre patios o bodegas, su prestación involucra el concurso de personal técnico especializado y equipos necesarios para su ejecución.

**Uso de zonas de almacenamiento:** Se devenga por la puesta a disposición de las bodegas (abiertas o cerradas), o patios (de concreto, asfaltados o sin asfaltar), bajo la administración directa de la APE, para el depósito de las cargas, desde su recepción hasta su despacho por esta Entidad,

**Autoridad Portuaria de Maná:**

**Servicios portuarios al buque:** son servicios técnicos especializados directamente a las naves, facilitando el acceso, permanencia y salida desde una zona de servicio portuario, en entidades portuarias, sus delegatarios o terminales portuarios habilitados.

**Servicios portuarios a la carga:** son servicios que permiten la gestión y ejecución de actividades técnicas especializadas para la transferencia de carga que se desarrollan dentro de un recinto portuario.

**Servicios portuarios a pasajeros:** Servicios que permiten la gestión y ejecución de actividades técnicas especializadas para el embarque y desembarque de pasajeros.

**Autoridad Portuaria de Guayaquil:**

**APG-001: Emisión de permiso de operación para operadores portuarios de buques (OPB)**

Descripción: Servicio orientado a calificar y autorizar a los postulantes que quieran prestar los servicios portuarios en la jurisdicción de Autoridad Portuaria de Guayaquil.

**APG-002: Emisión de autorización de ingreso a las instalaciones de Data - Villamil (actividades de apoyo al practicaje)**

Descripción: Servicio orientado a la autorización de uso de las instalaciones de Autoridad Portuaria de Guayaquil, ubicadas en Data-Villamil, por parte de los prácticos. Los profesionales de practicaje mediante esta autorización puedan hacer uso de la infraestructura de la casa de prácticos para hospedaje, los muelles fijo y flotante para el embarque y desembarque, las lanchas de transporte y las comunicaciones, a efectos de que dichos profesionales presten el servicio de practicaje a los buques que ingresan y salen de la jurisdicción de Autoridad Portuaria de Guayaquil.

**APG-003: Emisión de autorización del uso de fondeadero para los buques**

Descripción: Servicio orientado a autorizar el uso de sitios de fondeo en la ubicación geo marítima o geo fluvial que, determinada por la autoridad competente, por sus características de amplitud y seguridad permitan la permanencia de buques que estén a la espera de realizar operaciones comerciales, o no comerciales.

**APG-004: Emisión de autorización de buques por uso del canal de acceso**

Descripción: Servicio orientado a autorizar a los buques el uso del canal de navegación dentro de la jurisdicción de Autoridad Portuaria de Guayaquil

**Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar**

Servicios

portuarios al buque: son servicios técnicos especializados directamente a las naves, facilitando el acceso, permanencia y salida desde una zona de servicio portuario, en entidades portuarias, sus delegatarios o terminales portuarios habilitados.

Servicios portuarios a la carga: son servicios que permiten la gestión y ejecución de actividades técnicas especializadas para la transferencia de carga que se

desarrollan dentro de un recinto portuario.

Servicios públicos

por competencias

Servicios portuario.

Servicios portuarios conexos.- Servicios técnicos especializados y adicionales de apoyo a la nave, carga o pasajeros.

**Entidad responsable de servicios:**

MTOP -Subsecretaría de Puertos- Autoridades Portuarias( APM - APPB - APG - APE)

FICHA DE METAS SECTORIALES			
ALINEACIÓN			
Objetivos del PND	2 Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y modernización del sistema financiero nacional.		
Políticas del PND	2.1 Fortalecer vínculos comerciales con socios y países de mercados potenciales que permitan un libre comercio y la consolidación de las exportaciones no petroleras.		
Metas del PND	2.1.2. Incrementar la participación de las exportaciones no tradicionales en las exportaciones no petroleras totales del 41,16% al 48,36%.		
Objetivo Sectorial	3. Apoyar al desarrollo del comercio exterior, a partir de la prestación eficiente de servicios y logística portuaria, en las terminales comerciales públicas y privadas.		
Meta sectorial al 2025	Incrementar el 2% anual de carga no petrolera movilizada expresada en Toneladas Métricas a través de los puertos (marítimos y fluviales) nacionales.		
INDICADOR			
Nombre del indicador:	Variación Anual de Toneladas Métricas movilizadas a través de los puertos (marítimos y fluviales) nacionales		
Definición del indicador:	Mide la variación anual de carga no petrolera movilizada expresada en Toneladas Métricas, a través de los puertos (marítimos y fluviales) nacionales, respecto al año inmediato anterior.		
Fórmula de cálculo:	$\text{VATMMP} = \frac{(\text{TCM (TM) actual} - \text{TCM (TM) año inmediato anterior}) \times 100}{\text{Total de Carga Movilizada (TM) año inmediato anterior}}$ <p style="text-align: center;">TCM= Total de carga movilizada</p>		
Definición de las variables	<p>VATMMP= Variación Anual de Toneladas Métricas Movilizadas a través de los Puertos (marítimos y fluviales) nacionales</p> <p><b>Tonelada métrica o tonelada:</b> Unidad de masa en el sistema métrico decimal equivalente a 1000 kg. Se emplea como múltiplo del kilogramo en el Sistema Internacional, que se movilizan en puertos.</p> <p><b>Volumen de Carga Movilizada (TM):</b> Comprende el total de carga no petrolera transferida para embarque y/o desembarque para tráfico internacional, determinado en tonelada métrica.</p>		
Metodología de cálculo	<p>Para la elaboración del indicador, se considera las estadísticas que remiten las Autoridades Portuarias y los terminales portuarios habilitados, operación comercio exterior, que operan carga comercial no petrolera de tráfico internacional.</p> <p>La metodología de cálculo de este indicador es la siguiente: Diferencia entre el total de carga movilizada en Toneladas Métricas anual que se reporta y su similar respecto al año inmediato anterior, dividido para este último; y este resultado se lo multiplica por 100 para obtener el porcentaje.</p>		
Fuente de datos	Documentos administrativos remitidos por las Autoridades Portuarias y Terminales Portuarios Habilitados		
Periodicidad del indicador	Anual		
Fecha de transferencia de información	Hasta el 15 de enero de cada año	Unidad de medida	Porcentaje
Tipo de indicador	De resultado - continuo	Responsable	Dirección Puertos
META SECTORIAL			
Línea base 2021	28.085.126	Naturaleza de la meta	Ascendente

**Supuestos**

- Los ingresos que generan los puertos por prestar los servicios a los buques y a la carga, permiten el cumplimiento de los planes de inversión, de conservación y mantenimiento, garantizando que los mismos se mantengan operativos las 24 horas del día, 365 días al año.
- La apertura de nuevas líneas de exportación e importación, con la diversificación de la carga, incrementaría las toneladas métricas transferidas.
- Los desastres naturales como terremotos, inundaciones, tsunamis, etc.; pueden causar afectaciones en la infraestructura portuaria, reduciendo la capacidad de atención de los puertos.
- Aumento de los costos de operación, combustibles, y servicios relacionados.
- Congestión de la cadena de suministro de contenedores en los puertos debido a factores exógenos.
- La planificación nacional, programación objetiva con recursos que permiten una ejecución de proyectos de infraestructura portuaria para brindar una atención a la demanda de los usuarios y clientes de los Puertos con los servicios portuarios siempre en incremento de los mismos en términos de calidad.
- La generación y el desarrollo de zonas especiales, que permiten con sus actividades el acrecentamiento de nuevos nichos de negocios en el entorno marítimo portuario generando un incremento de frecuencias y movimiento de carga de los Puertos.

**Limitaciones técnicas**

- Demora en la entrega de información o información incompleta por parte de las Autoridades Portuarias y de los terminales portuarios habilitados.
- Información de los Terminales Portuarios Habilitados desde el año 2012 (Art. 5 Res. 502/2011)
- Datos Provisionales año 2021

**Meta anual**

Año	Meta Toneladas Métricas <sup>TM</sup>	%
2022	28.646.828	2%
2023	29.219.765	4%
2024	29.804.160	6%
2025	30.400.243	8%

**NOMBRE Y FIRMA DE LA INSTITUCIÓN RESPONSABLE**

Elaborado por:

Revisado por:

\_\_\_\_\_  
Arq. Víctor Hugo Lituma Vera

\_\_\_\_\_  
Ing. Rodrigo Viteri Arias

**Analista de Infraestructura Portuaria 2**

**Director de Puertos**

Aprobado por:

\_\_\_\_\_  
Lcdo. Celiano Eduardo Navas Najera  
**Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, Encargada**

# ANEXO 12

## MATRIZ PARA LA ESTIMACIÓN DE PRESUPUESTO REFERENCIAL

Objetivo Sectorial	Objetivo Estratégico Institucional I	Institución responsable	Proyecto Inversión / Acción de gasto corriente	Presupuesto año 1		Presupuesto año 2		Presupuesto año 3		Presupuesto año 4	
				Corriente	Inversión	Corriente	Inversión	Corriente	Inversión	Corriente	Inversión
3. Apoyar el desarrollo del comercio exterior, a partir de la prestación eficiente de servicios y logística portuaria, en las terminales comerciales públicas y privadas.	Incrementar la calidad de los servicio del transporte	MTOP -Subsecretaría de Puertos- Autoridades Portuarias( APM - APPB - APG - APE)	Programa de Concientización Ambiental para enfrentar el cambio climático.								
<b>APG</b>				\$ 997.658.799,00	\$ 8.455.000,00						
<b>APM</b>				\$ 3.299.249,00		\$ 3.321.287,96		\$ 3.343.689,54		\$ 3.366.460,76	
<b>APPB</b>				\$ 1.121.385,00		\$ 1.784.373,39	\$ 600.000,00	\$ 1.258.258,33	\$ 9.380.000,00	\$ 1.273.239,90	\$ 7.380.000,00
<b>APE</b>				\$ 5.464.089,00	\$ 3.092.110,98	\$ 5.788.324,00		\$ 6.077.741,00		\$ 6.381.629,00	
				\$ 1.007.543.522,00	\$ 11.547.110,98	\$ 10.893.985,35	\$ 600.000,00	\$ 10.679.688,87	\$ 9.380.000,00	\$ 11.021.329,66	\$ 7.380.000,00
				\$ 1.019.090.632,98		\$ 11.493.985,35		\$ 20.059.688,87		\$ 18.401.329,66	
<b>PRESUPUESTO REFERENCIAL ESTIMADO</b>										\$ 1.069.045.636,86	

# ANEXO 13

<b>FICHA SECTORIAL</b>	
<b>SECTOR:</b>	Transporte Terrestre -
<b>ENTIDAD RECTORA:</b>	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
<b>FECHA DE ELABORACIÓN:</b>	14 de abril de 2022
<b>DIAGNÓSTICO DEL SECTOR</b>	
<p>1. Siniestros de tránsito en el Ecuador se consideran como problemática de salud pública, ocupando el octavo lugar de causas de fallecimiento en el país.</p> <p>2. Reducción de recursos fiscales para la conservación de la infraestructura del transporte.</p> <p>3. Necesidad de establecer la política pública, basado en la cobertura de control de tránsito en el país.</p> <p>4. Implementación de modelos de gestión sostenibles que maximicen beneficios y ahorros para el Estado.</p>	
<b>PROPUESTA</b>	
<b>OBJETIVO SECTORIAL:</b>	
4. Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.	
<b>Indicador Sectorial:</b>	
Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, in situ	
<b>Meta sectorial:</b>	
Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, in situ de 12.62 a 11.96 por cada 100.000 habitantes.	
<b>ALINEACIÓN CON LA PLANIFICACIÓN NACIONAL Y LA AGENDA 2030 (ver Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025 y Matriz de alineación PND-ODS:</b>	
<b>ODS:</b>	
3 Salud y bienestar	
<b>Meta ODS:</b>	
3.6 De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo	
<b>Eje del PND 2021-2025</b>	
3. Seguridad Integral	
<b>Objetivos del PND 2021-2025:</b>	
9 Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos	
<b>Políticas del PND 2021-2025:</b>	
9.2 Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.	
<b>Metas del PND 2021-2025:</b>	
9.2.1 Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, in situ, de 12,62 a 11,96, por cada 100.000 habitantes.	
<b>Lineamientos de la ETN 2021-2025:</b>	
<b>Directriz 1: Soporte territorial para la garantía de los derechos</b>	
<u>A. Acceso equitativo a servicios y reducción de brechas territoriales</u>	
A5. Desarrollar la infraestructura básica que facilite el acceso a prestaciones públicas necesarias para promover emprendimientos de generadores locales.	
A8. Ampliar la cobertura de servicios para atender a las localidades rurales, especialmente a aquellas ubicadas en sitios alejados y con baja conectividad a los centros urbanos.	
<u>B. Fortalecimiento de la gestión y uso sostenible del suelo para la mejora del hábitat y las condiciones de vida.</u>	
B5. Fortalecer la conectividad de los centros de población, con los puertos, aeropuertos, centros logísticos y de intercambio modal, que amplíe las condiciones a zonas homogéneas de accesibilidad territorial en localidades con altos niveles de marginación y dispersión, con enfoque de plurinacionalidad e interculturalidad.	
<b>Directriz 3: Articulación territorial para el aprovechamiento de las potencialidades locales.</b>	
<u>H. Desconcentración y descentralización.</u>	
H1. Fortalecer la articulación entre los procesos de desconcentración y descentralización para la complementariedad del ejercicio de las competencias en el territorio.	
H2. Incluir las particularidades territoriales en el proceso de asignación de los dineros públicos.	
H3. Reducir la dependencia de las asignaciones del PGE a través de procesos de optimización de la gestión y el fortalecimiento de la recaudación propia.	
H4. Fortalecer capacidades técnicas e institucionales de los diferentes niveles de gobierno para ejercer las competencias desconcentradas y descentralizadas.	
H5. Implementar modelos integrales de prestación de servicios públicos articulados entre niveles de gobierno y con otras funciones del Estado.	
H7. Fortalecer la gestión descentralizada de las competencias vinculadas con la planificación territorial especial diferenciada.	
<u>I. Gobernanza colaborativa.</u>	
I1. Incentivar la participación ciudadana en el ciclo de la política pública en articulación con los diferentes niveles gubernamentales.	
I2. Garantizar la articulación, integración y coordinación de acciones intersectoriales de instituciones públicas de la función ejecutiva y los GAD, para la planificación e intervención efectiva en territorio.	
<b>MODELO DE GESTIÓN</b>	
<b>Identificación de responsables por objetivo y meta sectorial:</b>	Agencia Nacional de Tránsito

<b>Presupuesto referencial:</b>	\$	119.632.128,00
<b>CORRIENTE:</b>	\$	109.632.128,00
<b>INVERSIÓN:</b>	\$	10.000.000,00

#### PLANIFICACIÓN DE SERVICIOS

##### Identificación de servicios públicos por competencias

1. Certificación de información vehicular, conductores y copias certificadas
2. Atención de peticiones y consultas
3. Homologación de vehículos, dispositivos y equipos
4. Autorización de tránsito
5. Habilitación de transporte terrestre turístico
6. Habilitación de transporte terrestre carga pesada
7. Habilitación de transporte terrestre mixto
8. Habilitación de transporte terrestre público
9. Habilitación de transporte terrestre cuenta propia
10. Habilitación de compañía de ferias y patios de compra - venta de vehículos nuevos y usados
11. Habilitación de renta de vehículos
12. Habilitación de tránsito
13. Habilitación de Seguridad Vial

##### Descripción de servicio:

1. Servicio orientado a la certificación de vehículos, conductores y documentos habilitantes, con la finalidad de brindar la información correspondiente que reposa en la base de datos de la ANT.
2. Servicio orientado a la atención de peticiones y consultas realizadas por la ciudadanía en general respecto a los servicios institucionales.
3. Servicio orientado a la homologación de vehículos, dispositivos y equipos, con la finalidad de establecer los requisitos, disposiciones administrativas y procedimientos aplicables para la obtención del certificado único de homologación previo al ingreso al país, matriculación y/o comercialización, a fin de garantizar un servicio de calidad e integridad de los usuarios y operadores.
4. Servicio orientado a la autorización de tránsito que permita el uso de polarizados en vehículos y la emisión de salvoconductos para vehículos de servicio público.
5. Servicio orientado a la gestión del transporte terrestre en la modalidad de turismo, con la finalidad de contar con socios y vehículos calificados de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente a nivel nacional.
6. Servicio orientado a la gestión del transporte terrestre en la modalidad de carga pesada, con la finalidad de contar con socios y vehículos calificados de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente a nivel nacional.
7. Servicio orientado a la gestión del transporte terrestre en la modalidad mixta, con la finalidad de contar con socios y vehículos calificados de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente a nivel nacional.
8. Servicio orientado a la gestión del transporte terrestre en la modalidad público, con la finalidad de contar con socios y vehículos calificados de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente a nivel nacional.
9. Servicio orientado a la gestión del transporte terrestre en la modalidad de cuenta propia, con la finalidad de contar con socios y vehículos calificados de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente a nivel nacional.
10. Servicio orientado a la habilitación de compañía de ferias y patios de compra-venta de vehículos nuevos y usados, con la finalidad de contar con la autorización de funcionamiento de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente a nivel nacional.
11. Servicio orientado a la habilitación de empresas de renta de vehículos, para la autorización de funcionamiento de compañías, sucursales, habilitaciones y deshabilitaciones de vehículos de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente a nivel nacional.
12. Servicio orientado a la emisión y renovación de licencias de conducir; autorizaciones de escuelas de conducción y terminales terrestres que cumplen con los requisitos establecidos en la normativa vigente con el fin de promover la movilidad segura.
13. Servicio orientado a la habilitación de seguridad vial respecto a auditores viales, agentes de tránsito y centros de revisión técnica vehicular de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente a nivel nacional.

##### Entidad responsable de servicios:

Agencia Nacional de Tránsito

FICHA DE METAS SECTORIALES	
ALINEACIÓN	
Objetivos del PND	9 Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos.
Políticas del PND	9.2 Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.
Metas del PND	9.2.1 Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, in situ de 12,62 a 11,96, por cada 100.000 habitantes.
Objetivo Sectorial	4. Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.
Meta sectorial al 2025	Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, in situ de 12,62 a 11,96 por cada 100.000 habitantes.
INDICADOR	
Nombre del indicador:	Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ
Definición del indicador:	Número de defunciones por causas relacionadas con accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, en un período determinado. Es importante recalcar que el indicador corresponde a los resultados obtenidos, con información de fallecidos por siniestros de tránsito en el lugar del evento o "in situ", y no contempla la información en los cuales un lesionado puede fallecer en casas de asistencia médica.
Fórmula de cálculo:	$TMAT = (NDAT / Pob) * 100.000$ Donde: TMAT= Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ. NDAT= Número de Defunciones por Accidentes de Tránsito in situ. Pob = Proyección de la población total para el año en investigación.
Definición de las variables	<p><b>Mortalidad.</b>-Permite evidenciar la cantidad de defunciones provenientes de una causa específica, en un período de tiempo concreto (por lo general, doce meses). Suministra un índice de la disminución de la población total por una causa determinada y es uno de los indicadores más utilizados para la evaluación de los programas de salud.</p> <p><b>Defunción.</b>- Es la desaparición total y permanente de todo signo de vida en un momento cualquiera posterior al nacimiento, sin posibilidad de resurrección.</p> <p><b>Mortalidad por accidentes de tránsito.</b>- Permite evidenciar el número de fallecimientos por accidentes de tránsito por cada cien mil personas, en un período de tiempo concreto (por lo general, doce meses).</p> <p>Es del caso indicar que se ha realizado un ajuste al indicador, ya que por parte de la ANT, se contabiliza únicamente los fallecidos in situ, es decir, las personas que fallecen en el lugar del siniestro y producto del mismo.</p>
	<p>Para la elaboración del indicador, se considera el anuario de estadísticas vitales publicado anualmente por el INEC. Para obtener el numerador se extrae el número de defunciones por accidentes de tránsito registrados según la codificación de Clasificación Internacional de Enfermedades - CIE 10 , que a continuación se detalla:</p> <p>Accidentes de transporte</p> <p>Peatón lesionado en accidente de transporte</p> <p>V01 Peatón lesionado por colisión con vehículo de pedal</p> <p>V02 Peatón lesionado por colisión con vehículo de motor de dos o tres ruedas</p> <p>V03 Peatón lesionado por colisión con automóvil, camioneta o furgoneta</p> <p>V04 Peatón lesionado por colisión con vehículo de transporte pesado o autobús</p> <p>V05 Peatón lesionado por colisión con tren o vehículo de rieles</p> <p>V06 Peatón lesionado por colisión con otros vehículos sin motor</p> <p>V09 Peatón lesionado en otros accidentes de transporte, y en los no especificados</p> <p>Para obtener el numerador se extrae el número de defunciones por accidentes de tránsito registrados según la codificación de Clasificación Internacional de Enfermedades - CIE 10 , que a continuación se detalla:</p> <p>Accidentes de transporte</p> <p>Peatón lesionado en accidente de transporte</p> <p>V01 Peatón lesionado por colisión con vehículo de pedal</p> <p>V02 Peatón lesionado por colisión con vehículo de motor de dos o tres ruedas</p> <p>V03 Peatón lesionado por colisión con automóvil, camioneta o furgoneta</p> <p>V04 Peatón lesionado por colisión con vehículo de transporte pesado o autobús</p> <p>V05 Peatón lesionado por colisión con tren o vehículo de rieles</p> <p>V06 Peatón lesionado por colisión con otros vehículos sin motor</p> <p>V09 Peatón lesionado en otros accidentes de transporte, y en los no especificados</p>

Ciclista lesionado en accidente de transporte

V10 Ciclista lesionado por colisión con peatón o animal

V11 Ciclista lesionado por colisión con otro ciclista

V12 Ciclista lesionado por colisión con vehículo de motor de dos o tres ruedas

V13 Ciclista lesionado por colisión con automóvil, camioneta o furgoneta

V14 Ciclista lesionado por colisión con vehículo de transporte pesado o autobús

V15 Ciclista lesionado por colisión con tren o vehículo de rieles

V16 Ciclista lesionado por colisión con otros vehículos sin motor

V17 Ciclista lesionado por colisión con objeto estacionado o fijo,

V18 Ciclista lesionado en accidente de transporte sin colisión

V19 Ciclista lesionado en otros accidentes de transporte, y en los no especificados

Motociclista lesionado en accidente de transporte

V20 Motociclista lesionado por colisión con peatón o animal

V21 Motociclista lesionado por colisión con vehículo de pedal,

V22 Motociclista lesionado por colisión con vehículo de motor de dos o tres ruedas

V23 Motociclista lesionado por colisión con automóvil, camioneta o furgoneta

V24 Motociclista lesionado por colisión con vehículo de transporte pesado o autobús

V25 Motociclista lesionado por colisión con tren o vehículo de rieles

V26 Motociclista lesionado por colisión con otros vehículos sin motor

V27 Motociclista lesionado por colisión con objeto fijo o estacionado

V28 Motociclista lesionado en accidente de transporte sin colisión

V29 Motociclista lesionado en otros accidentes de transporte, y en los no especificados

Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas lesionado en accidente de transporte

V30 Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas lesionado por colisión con peatón o animal

V31 Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas lesionado por colisión con vehículo de pedal

V32 Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas lesionado por colisión con otro vehículo de motor de dos o tres ruedas

V33 Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas lesionado por colisión con automóvil, camioneta o furgoneta

V34 Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas lesionado por colisión con vehículo de transporte pesado o autobús

V35 Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas lesionado por colisión con tren o vehículo de rieles

V36 Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas lesionado por colisión con otros vehículos sin motor

V37 Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas lesionado por colisión con objeto fijo o estacionado

V38 Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas lesionado en accidente de transporte sin colisión

V39 Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas lesionado en otros accidentes de transporte, y en los no especificados.

Ocupante de automóvil lesionado en accidente de transporte

V40 Ocupante de automóvil lesionado por colisión con peatón o animal

V41 Ocupante de automóvil lesionado por colisión con vehículo de pedal

V42 Ocupante de automóvil lesionado por colisión con vehículo de motor de dos o tres ruedas

V43 Ocupante de automóvil lesionado por colisión con otro automóvil, camioneta o furgoneta

V44 Ocupante de automóvil lesionado por colisión con vehículo de transporte pesado o autobús

V45 Ocupante de automóvil lesionado por colisión con tren o vehículo de rieles

V46 Ocupante de automóvil lesionado por colisión con otros vehículos sin motor

V47 Ocupante de automóvil lesionado por colisión con objeto fijo o estacionado

V48 Ocupante de automóvil lesionado en accidente de transporte sin colisión,

V49 Ocupante de automóvil lesionado en otros accidentes de transporte, y en los no especificados

**Metodología de cálculo**

Ocupante de camioneta o furgoneta lesionado en accidente de transporte  
V50 Ocupante de camioneta o furgoneta lesionado por colisión con peatón o animal  
V51 Ocupante de camioneta o furgoneta lesionado por colisión con vehículo de pedal  
V52 Ocupante de camioneta o furgoneta lesionado por colisión con vehículo de motor de dos o tres ruedas  
V53 Ocupante de camioneta o furgoneta lesionado por colisión con automóvil, camioneta o furgoneta  
V54 Ocupante de camioneta o furgoneta lesionado por colisión con vehículo de transporte pesado o autobús  
V55 Ocupante de camioneta o furgoneta lesionado por colisión con tren o vehículo de rieles  
V56 Ocupante de camioneta o furgoneta lesionado por colisión con otros vehículos sin motor  
V57 Ocupante de camioneta o furgoneta lesionado por colisión con objeto fijo o estacionado  
V58 Ocupante de camioneta o furgoneta lesionado en accidente de transporte sin colisión  
V59 Ocupante de camioneta o furgoneta lesionado en otros accidentes de transporte, y en los no especificados  
Ocupante de vehículo de transporte pesado lesionado en accidente de transporte  
V60 Ocupante de vehículo de transporte pesado lesionado por colisión con peatón o animal  
V61 Ocupante de vehículo de transporte pesado lesionado por colisión con vehículo de pedal  
V62 Ocupante de vehículo de transporte pesado lesionado por colisión con vehículo de motor de dos o tres ruedas  
V63 Ocupante de vehículo de transporte pesado lesionado por colisión con automóvil, camioneta o furgoneta  
V64 Ocupante de vehículo de transporte pesado lesionado por colisión con otro vehículo de transporte pesado o autobús  
V65 Ocupante de vehículo de transporte pesado lesionado por colisión con tren o vehículo de rieles  
V66 Ocupante de vehículo de transporte pesado lesionado por colisión con otros vehículos sin motor  
V67 Ocupante de vehículo de transporte pesado lesionado por colisión con objeto fijo o estacionado  
V68 Ocupante de vehículo de transporte pesado lesionado en accidente de transporte sin colisión  
V69 Ocupante de vehículo de transporte pesado lesionado en otros accidentes de transporte, y en los no especificados

Ocupante de autobús lesionado en accidente de transporte  
V70 Ocupante de autobús lesionado por colisión con peatón o animal  
V71 Ocupante de autobús lesionado por colisión con vehículo de pedal,  
V72 Ocupante de autobús lesionado por colisión con vehículo de motor de dos o tres ruedas  
V73 Ocupante de autobús lesionado por colisión con automóvil, camioneta o furgoneta  
V74 Ocupante de autobús lesionado por colisión con vehículo de transporte pesado o autobús  
V75 Ocupante de autobús lesionado por colisión con tren o vehículo de rieles  
V76 Ocupante de autobús lesionado por colisión con otros vehículos sin motor  
V77 Ocupante de autobús lesionado por colisión con objeto fijo o estacionado  
V78 Ocupante de autobús lesionado en accidente de transporte sin colisión  
V79 Ocupante de autobús lesionado en otros accidentes de transporte, y en los no especificados  
Otros accidentes de transporte terrestre  
V80 Jinete u ocupante de vehículo de tracción animal lesionado en accidente de transporte  
V81 Ocupante de tren o vehículo de rieles lesionado en accidente de transporte  
V82 Ocupante de tranvía lesionado en accidente de transporte  
V83 Ocupante de vehículo especial (de motor) para uso principalmente en plantas industriales lesionado en accidente de transporte  
V84 Ocupante de vehículo especial (de motor) para uso principalmente en agricultura lesionado en accidente de transporte  
V85 Ocupante de vehículo especial (de motor) para construcción lesionado en accidente de transporte  
V86 Ocupante de vehículo especial para todo terreno o de otro vehículo de motor para uso fuera de la carretera lesionado en accidente de transporte  
V87 Accidente de tránsito de tipo especificado, pero donde se desconoce el modo de transporte de la víctima  
V88 Accidente no de tránsito de tipo especificado, pero donde se desconoce el modo de transporte de la víctima  
V89 Accidente de vehículo de motor o sin motor, tipo de vehículo no especificado  
Para obtener el denominador se divide para el total de la población, que para este indicador se estima de acuerdo a las proyecciones oficiales publicadas por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC).

<b>Fuente de datos</b>	Ministerio de Transporte y Obras Públicas – Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviario – Agencia Nacional de Tránsito – Dirección de Estudios y Proyectos.		
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual		
<b>Fecha de transferencia de información</b>	Anual	<b>Unidad de medida</b>	Tasa
<b>Tipo de indicador</b>	Resultado - Discreto	<b>Responsable</b>	Dirección de Estudios y Proyectos
<b>META SECTORIAL</b>			
<b>Línea base 2019</b>	12,62	<b>Naturaleza de la meta</b>	Descendente
<b>Supuestos</b>	<p>Disminución de la tasa de mortalidad producto de la ejecución de operativos de control realizados por los entes de control a nivel nacional en conjunto con las Direcciones Provinciales de la ANT, y de la generación de política pública enfocada en la reducción de fallecidos por causas relacionadas con accidentes de tránsito.</p> <p>A través de la identificación de puntos negros y puntos críticos por parte de los entes de control se puede focalizar las acciones a tomar para reducir el número de fallecidos y por ende la tasa de mortalidad.</p>		

**Limitaciones técnicas**

Demora en la entrega de información por parte de los entes de control y/o información incompleta que se registra en el sistema nacional de estadísticas de tránsito por parte de los entes de control a nivel nacional.

**Meta anual**

Año	Meta*
2020	8,96 **
2021	12,38
2022	12,28
2023	12,17
2024	12,07
2025	11,96

\* Datos con 2 decimales

\*\* No se considera el año 2020 para el cálculo de las metas, debido a que fue un año atípico por el COVID 19, de igual manera no se considera para las proyecciones.

**NOMBRE Y FIRMA DE LA INSTITUCIÓN RESPONSABLE****Elaborado por:**

Firmado electrónicamente por:  
**GEYSER FRIL PAREDES**  
BAHAMONDE

Ing. Geysler Paredes  
Analista de Planificación 2

**Revisado por:**

**JORGE ANDRES**  
**ROBALINO**

Mgs. Jorge Robalino  
Director de Planificación

**Aprobado por:**

Firmado electrónicamente por:  
**SILVIA PAMELA**  
**MENDEIETA MOLINA**

Mgs. Pamela Mendieta  
Directora Ejecutiva



<b>FICHA SECTORIAL</b>	
<b>SECTOR:</b>	Transporte Terrestre - Aéreo Ministerio de Transporte y Obras Públicas
<b>ENTIDAD RECTORA:</b>	
<b>FECHA DE ELABORACIÓN:</b>	19 de abril de 2022
<b>DIAGNÓSTICO DEL SECTOR</b>	
1. Desagregación paulatina de sistemas y equipos instalados para la navegación aérea en el territorio nacional. 2. Escaso mantenimiento de infraestructura, equipos y sistemas para la seguridad operacional de la actividad aeronáutica en el territorio nacional. 3. Bajo nivel de operaciones en los aeropuertos del país.	
<b>PROPUESTA</b>	
<b>OBJETIVO SECTORIAL:</b>	4. Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.
<b>Indicador Sectorial:</b>	1. Indicador: Tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial.
<b>Meta sectorial:</b>	Reducir la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de 1.91 a 1.26.
<b>ALINEACIÓN CON LA PLANIFICACIÓN NACIONAL Y LA AGENDA 2030 (ver Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025 y Matriz de alineación PND-ODS:</b>	
<b>ODS:</b>	3 Salud y bienestar
<b>Meta ODS:</b>	3.6 De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo
<b>Eje del PND 2021-2025</b>	3. Seguridad Integral
<b>Objetivos del PND 2021-2025:</b>	9 Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos
<b>Políticas del PND 2021-2025:</b>	9.2 Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.
<b>Metas del PND 2021-2025:</b>	9.2.2 Reducir la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de 1,91 a 1,26
<b>Lineamientos de la ETN 2021-2025:</b>	
Directriz 1: Soporte territorial para la garantía de los derechos	
A. Acceso equitativo a servicios y reducción de brechas territoriales	
A5. Desarrollar la infraestructura básica que facilite el acceso a prestaciones públicas necesarias para promover emprendimientos de generadores locales.	
A8. Ampliar la cobertura de servicios para atender a las localidades rurales, especialmente a aquellas ubicadas en sitios alejados y con baja conectividad a los centros urbanos.	
B. Fortalecimiento de la gestión y uso sostenible del suelo para la mejora del hábitat y las condiciones de vida.	
B5. Fortalecer la conectividad de los centros de población, con los puertos, aeropuertos, centros logísticos y de intercambio modal, que amplíe las condiciones a zonas homogéneas de accesibilidad territorial en localidades con altos niveles de marginación y dispersión, con enfoque de plurinacionalidad e interculturalidad.	
Directriz 3: Articulación territorial para el aprovechamiento de las potencialidades locales.	
H. Desconcentración y descentralización.	
H1. Fortalecer la articulación entre los procesos de desconcentración y descentralización para la complementariedad del ejercicio de las competencias en el territorio.	
H2. Incluir las particularidades territoriales en el proceso de asignación de los dineros públicos.	
H3. Reducir la dependencia de las asignaciones del PGE a través de procesos de optimización de la gestión y el fortalecimiento de la recaudación propia.	
H4. Fortalecer capacidades técnicas e institucionales de los diferentes niveles de gobierno para ejercer las competencias desconcentradas y descentralizadas.	
H5. Implementar modelos integrales de prestación de servicios públicos articulados entre niveles de gobierno y con otras funciones del Estado.	
H7. Fortalecer la gestión descentralizada de las competencias vinculadas con la planificación territorial especial diferenciada.	
I. Gobernanza colaborativa.	
I1. Incentivar la participación ciudadana en el ciclo de la política pública en articulación con los diferentes niveles gubernamentales.	
I2. Garantizar la articulación, integración y coordinación de acciones intersectoriales de instituciones públicas de la función ejecutiva y los GAD, para la planificación e intervención efectiva en territorio.	
I3. Promover la cooperación internacional y alianzas público privadas con instituciones públicas en territorio.	
<b>MODELO DE GESTIÓN</b>	
<b>Identificación de responsables por objetivo y meta sectorial:</b> MTOP -Dirección General de Aviación Civil	
<b>Presupuesto referencial:</b>	\$113.744.836,61
<b>CORRIENTE:</b>	
<b>INVERSIÓN:</b>	\$113.744.836,61
<b>PLANIFICACIÓN DE SERVICIOS</b>	
<b>Identificación de servicios públicos por competencias</b>	
Certificación de proveedores de servicio aeronáutico	
<b>Descripción de servicio:</b>	
Servicio orientado a proporcionar la certificación o autorización a compañías explotadoras de servicios aéreos, administradores de aeropuertos, u otras compañías que presten el servicio a los explotadores de servicios aéreos, para calificar trabajos aéreos y actividades conexas a fin de garantizar la seguridad operacional y el cumplimiento de la ley de Aviación Civil, Código Aeronáutico y las Regulaciones Técnicas de Aviación Civil, para lo cual la Compañía deberá cumplir con un proceso que consiste en: Solicitar, Verificar, Demostrar y Operar como compañía explotadora de servicios aéreos.	
<b>Entidad responsable de servicios:</b>	
Dirección General de Aviación Civil	

# ANEXO 17

FICHA DE METAS SECTORIALES															
ALINEACIÓN															
<b>Objetivos del PND</b>	9 Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos														
<b>Políticas del PND</b>	9.2 Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.														
<b>Metas del PND</b>	9.2.2 Reducir la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de 1,91 a 1,26														
<b>Objetivo Sectorial</b>	2. Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.														
<b>Meta sectorial al 2025</b>	Meta: Reducir la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de 1.91 a 1.26.														
INDICADOR															
<b>Nombre del indicador:</b>	Tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial.														
<b>Definición del indicador:</b>	Indicador que tiene por objeto determinar la tasa de accidentes que pueden suceder en un período de tiempo y por el total de movimientos en la operación de transporte aéreo comercial del país (operadores bajo la RDAC 121, y 135).														
<b>Fórmula de cálculo:</b>	$TA = (NA * FA) / TM$ Donde: TA= Tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial NA= Número de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial TM =Total de movimientos en la operación de transporte aéreo comercial FA = Factor de 10000 movimientos de aeronaves														
<b>Definición de las variables</b>	Las variables que forman parte del indicador son las siguientes: Accidente: Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, en la cual: a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves b) la aeronave sufre daños o roturas estructurales c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible Movimientos de aeronaves: Entradas y salidas de aeronaves en un aeropuerto doméstico o														
<b>Metodología de cálculo</b>	Para el cálculo de este indicador se considera el número de accidentes que se encuentran en el registro manual administrativo de accidentes de la Junta Investigadora de Accidentes – JIA, así como de la Gestión de Transporte Aéreo quien brinda información de movimientos de transporte aerocomercial que constan en el Boletín Estadístico de Tráfico Aéreo. El factor de 10000, se define conforme el número de movimientos de transporte aerocomercial del país, en el caso de Ecuador no supera el millón de movimientos.														
<b>Fuente de datos</b>	Boletín Estadístico de Tráfico Aéreo Registro manual administrativo de accidentes de la Junta Investigadora de Accidentes – JIA Regulación Técnica Aeronáutica RDAC 119														
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual														
<b>Fecha de transferencia de información</b>	Febrero 15 del siguiente año	<b>Unidad de medida</b>	Porcentaje												
<b>Tipo de indicador</b>	Discreto	<b>Responsable</b>	Dirección de Seguridad Operacional												
META SECTORIAL															
<b>Línea base</b>	1.91	<b>Naturaleza de la meta</b>	Descendente												
<b>Supuestos</b>	Incremento de las operaciones aéreas en condiciones normales.														
<b>Limitaciones técnicas</b>	El índice de accidentes no depende únicamente de la autoridad aeronáutica sino es responsabilidad de los operadores aéreos														
<b>Meta anual</b>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Meta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2021</td> <td>1.91</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>1.72</td> </tr> <tr> <td>2023</td> <td>1.55</td> </tr> <tr> <td>2024</td> <td>1.40</td> </tr> <tr> <td>2025</td> <td>1.26</td> </tr> </tbody> </table>			Año	Meta	2021	1.91	2022	1.72	2023	1.55	2024	1.40	2025	1.26
Año	Meta														
2021	1.91														
2022	1.72														
2023	1.55														
2024	1.40														
2025	1.26														
NOMBRE Y FIRMA DE LA INSTITUCIÓN RESPONSABLE															
<b>Elaborado por:</b>	<b>Revisado por:</b>														
_____ Ing. Helena Albuja Directora de Planificación y Gestión Estratégica, Encargada	_____ Mgs. Daniel Estévez Director de Seguridad Operacional														
	_____ Ing. Oswaldo Ramos Subdirector General de Aviación Civil														
	<b>Aprobado por:</b>														
	_____ Brig (SP) William Edwar Birkett Mortola Director General de Aviación Civil														

# ANEXO 18

<b>FICHA SECTORIAL</b>	
<b>SECTOR:</b>	Transporte Terrestre - Aéreo
<b>ENTIDAD RECTORA:</b>	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
<b>FECHA DE ELABORACIÓN:</b>	19 de abril de 2022
<b>DIAGNÓSTICO DEL SECTOR</b>	
1. Desagregación paulatina de sistemas y equipos instalados para la navegación aérea en el territorio nacional. 2. Escaso mantenimiento de infraestructura, equipos y sistemas para la seguridad operacional de la actividad aeronáutica en el territorio nacional. 3. Bajo nivel de operaciones en los aeropuertos del país.	
<b>PROPUESTA</b>	
<b>OBJETIVO SECTORIAL:</b>	
4. Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.	
<b>Indicador Sectorial:</b>	
1. Disponibilidad de los servicios para la navegación aérea.	
<b>Meta sectorial:</b>	
Reducir la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de 1.91 a 1.26.	
<b>ALINEACIÓN CON LA PLANIFICACIÓN NACIONAL Y LA AGENDA 2030 (ver Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025 y Matriz de alineación PND-ODS:</b>	
<b>ODS:</b>	
3 Salud y bienestar	
<b>Meta ODS:</b>	
3.6 De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo	
<b>Eje del PND 2021-2025</b>	
3. Seguridad Integral	
<b>Objetivos del PND 2021-2025:</b>	
9 Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos	
<b>Políticas del PND 2021-2025:</b>	
9.2 Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.	
<b>Metas del PND 2021-2025:</b>	
9.2.2 Reducir la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de 1,91 a 1,26	
<b>Lineamientos de la ETN 2021-2025:</b>	
Directriz 1: Soporte territorial para la garantía de los derechos A. Acceso equitativo a servicios y reducción de brechas territoriales A5. Desarrollar la infraestructura básica que facilite el acceso a prestaciones públicas necesarias para promover emprendimientos de generadores locales. A8. Ampliar la cobertura de servicios para atender a las localidades rurales, especialmente a aquellas ubicadas en sitios alejados y con baja conectividad a los centros urbanos. B. Fortalecimiento de la gestión y uso sostenible del suelo para la mejora del hábitat y las condiciones de vida. B5. Fortalecer la conectividad de los centros de población, con los puertos, aeropuertos, centros logísticos y de intercambio modal, que amplíe las condiciones a zonas homogéneas de accesibilidad territorial en localidades con altos niveles de marginación y dispersión, con enfoque de plurinacionalidad e interculturalidad. Directriz 3: Articulación territorial para el aprovechamiento de las potencialidades locales. H. Desconcentración y descentralización. H1. Fortalecer la articulación entre los procesos de desconcentración y descentralización para la complementariedad del ejercicio de las competencias en el territorio. H2. Incluir las particularidades territoriales en el proceso de asignación de los dineros públicos. H3. Reducir la dependencia de las asignaciones del PGE a través de procesos de optimización de la gestión y el fortalecimiento de la recaudación propia. H4. Fortalecer capacidades técnicas e institucionales de los diferentes niveles de gobierno para ejercer las competencias desconcentradas y descentralizadas. H5. Implementar modelos integrales de prestación de servicios públicos articulados entre niveles de gobierno y con otras funciones del Estado. H7. Fortalecer la gestión descentralizada de las competencias vinculadas con la planificación territorial especial diferenciada. I. Gobernanza colaborativa. I1. Incentivar la participación ciudadana en el ciclo de la política pública en articulación con los diferentes niveles gubernamentales. I2. Garantizar la articulación, integración y coordinación de acciones intersectoriales de instituciones públicas de la función ejecutiva y los GAD, para la planificación e intervención efectiva en territorio.	
<b>MODELO DE GESTIÓN</b>	
<b>Identificación de responsables por objetivo y meta sectorial:</b> MTOP -Dirección General de Aviación Civil	
<b>Presupuesto referencial:</b>	\$79.561.800,00
<b>CORRIENTE:</b>	
<b>INVERSIÓN:</b>	\$79.561.800,00
<b>PLANIFICACIÓN DE SERVICIOS</b>	
<b>Identificación de servicios públicos por competencias</b>	
Navegación Aérea	
<b>Descripción de servicio:</b>	
Servicio orientado a proporcionar control del tránsito aéreo; información aeronáutica; meteorología; permisos de sobrevuelo y/o escalas técnicas a los operadores aéreos internacionales; coordinación de búsqueda de aeronaves perdidas o accidentadas y el rescate de sus ocupantes; y análisis para instalación de antenas de telefonía móvil manteniendo la seguridad de la navegación aérea en el país, conforme a regulaciones, publicación y documentación de información técnica aeronáutica de la Dirección General de Aviación Civil.	
<b>Entidad responsable de servicios:</b>	
Dirección General de Aviación Civil	

# ANEXO 19

FICHA DE METAS SECTORIALES															
<b>ALINEACIÓN</b>															
Objetivos del PND	9 Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos														
Políticas del PND	9.2 Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.														
Metas del PND	9.2.2 Reducir la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de 1,91 a 1,26														
Objetivo Sectorial	2. Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.														
Meta sectorial al 2025	Meta: Incrementar en 7 % el porcentaje de disponibilidad de los servicios para la navegación aérea, hasta el 2025.														
<b>INDICADOR</b>															
Nombre del indicador:	Disponibilidad de los servicios para la navegación aérea.														
Definición del indicador:	Determina el nivel del funcionamiento (operación 24/7) de los sistemas de ayudas visuales, no visuales, telecomunicaciones y sistemas de vigilancia para la navegación aérea, considerando un período de 30 días.														
Fórmula de cálculo:	Horas operativas de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia durante el mes / 720 horas al mes.														
Definición de las variables	<p>Comunicaciones Aeronáuticas (servicio móvil y servicio fijo): Para el servicio móvil, las comunicaciones aeronáuticas se realizan entre un objeto fijo y móvil (ejemplo torre de control y aeronave). Para el servicio fijo estas comunicaciones se realizan entre objetos fijos (ejemplo mensajes aeronáuticos entre torres de control).</p> <p>Navegación: Comprende los servicios de ayudas no visuales (radioayudas VOR, ILS, etc) y ayudas visuales (Iluminación de pista, PAPI).</p> <p>Vigilancia: Comprende los servicios de radares secundarios y multilateración.</p> <p>Energía asociada a la navegación aérea: Comprende la generación eléctrica de emergencia que alimenta a todos los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia.</p>														
Metodología de cálculo	Cada variable de la formula de cálculo del indicador contabiliza un número de horas operativas mensuales que promediadas y luego divididas para 720 (horas de un mes), nos da el valor del indicador.														
Fuente de datos	Archivo de la Dirección de Navegación Aérea.														
Periodicidad del indicador	Mensual														
Fecha de transferencia de información	Febrero 15 del siguiente año	Unidad de medida	Porcentaje												
Tipo de indicador	Discreto	Responsable	Dirección de Servicios de Navegación Aérea												
<b>META SECTORIAL</b>															
Línea base	83%	Naturaleza de la meta	Ascendente												
Supuestos	El porcentaje de disponibilidad de los sistemas de navegación aérea se incrementará toda vez que se cumpla con las adquisiciones de repuestos programadas para el año 2022.														
Limitaciones técnicas	Al no contar la mayoría de los sistemas CNS de navegación aérea con un backup por falta de repuestos, el resultado del indicador podría bajar del 80% lo que reflejaría un estado crítico.														
Meta anual	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">Año</th> <th style="width: 50%;">Meta</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">2021</td> <td style="text-align: center;">83%</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2022</td> <td style="text-align: center;">85%</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2023</td> <td style="text-align: center;">87%</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2024</td> <td style="text-align: center;">89%</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2025</td> <td style="text-align: center;">90%</td> </tr> </tbody> </table>			Año	Meta	2021	83%	2022	85%	2023	87%	2024	89%	2025	90%
Año	Meta														
2021	83%														
2022	85%														
2023	87%														
2024	89%														
2025	90%														
<b>NOMBRE Y FIRMA DE LA INSTITUCIÓN RESPONSABLE</b>															
Elaborado por:		Revisado por:													
<p style="text-align: center;">Ing. Helena Albuja Directora de Planificación y Gestión Estratégica, Encargada</p>		<p style="text-align: center;">Mgs. Bolívar Dávalos Director de Servicios de Navegación Aérea</p>													
		<p style="text-align: center;">Ing. Oswaldo Ramos Subdirector General de Aviación Civil</p>													
Aprobado por:															
<p style="text-align: center;">Brig (SP) William Edwar Birkett Mortola Director General de Aviación Civil</p>															



4. Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.	Incrementar la eficiencia y la calidad de los servicios para la actividad aeronáutica civil	Modernización de los Sistemas de Navegación Aérea del Ecuador – Fase III (*)		\$5.950.400		\$9.162.600		\$9.482.000		\$3.101.800	
		Fortalecimiento de sistemas para la navegación aérea				\$17.139.000,00		\$21.270.500,00		\$13.455.500,00	
		Modernización de equipos y sistemas de seguridad de la aviación para los aeropuertos del país				\$1.330.000,00		\$1.250.000,00		\$1.800.000,00	
	Incrementar el control en el marco de la seguridad de la aviación y facilitación del Estado				\$ -	\$ 6.053.436,61	\$ -	\$ 37.631.600,00	\$ -	\$ 43.002.500,00	\$ -
				\$ 6.053.436,61	\$ 37.631.600,00	\$ 43.002.500,00	\$ 27.057.300,00				
<b>PRESUPUESTO REFERENCIAL ESTIMADO</b>										<b>\$ 113.744.836,61</b>	

**INFORME FAVORABLE DE VALIDACIÓN TÉCNICA DEL PLAN SECTORIAL**

DATOS GENERALES							
<b>INSTITUCIÓN</b>	Ministerio de Transporte y Obras Públicas						
<b>SECTOR</b>	Transporte						
<b>ANTECEDENTES</b>	<p>El 9 de marzo de 2022, mediante Oficio Nro. SNP-SPN-2022-0346-OF, la Secretaría Nacional de Planificación remitió a las entidades que detentan la facultad de rectoría, el Acuerdo Nro. SNP-SPN-2022-0015-A de 04 de marzo de 2022, mediante el cual se aprobó y emitió la “Guía Metodológica para la Formulación de Planes Sectoriales”, para su consideración en el proceso de formulación de planes sectoriales.</p> <p>El 15 de marzo de 2022, mediante Oficio Nro. SNP-SPN-2022-0369-OF, la Secretaría Nacional de Planificación comunicó a las entidades rectoras que: “la Guía Metodológica para la formulación de Planes Sectoriales aún no ha sido publicada en el Registro Oficial, en este sentido esta cartera de estado indicará oportunamente la fecha de publicación correspondiente y a partir de la misma iniciará el plazo de 30 días mencionados en el artículo 18 de la Norma Técnica antes citada”.</p> <p>El 30 de marzo de 2022, con Oficio Nro. SNP-SPN-2022-0503-OF, la Secretaría Nacional de Planificación, informó a las entidades rectoras que mediante Registro Oficial suplemento Nro. 28 de jueves 24 de marzo de 2022, se publica la Guía Metodológica para la formulación de Planes Sectoriales. En ese marco, se señala: “(...) el plazo para el registro de los planes sectoriales aprobados por la Máxima Autoridad es hasta el 10 de mayo de 2022. (...) En este sentido, la Secretaría Nacional de Planificación receptará los Planes Sectoriales hasta el 25 de abril de 2022, para revisión y emisión del informe de validación de cada una de las entidades rectoras”.</p> <p>Al respecto, mediante Oficio Nro. MTOP-CGP-22-65-OF 25 de abril de 2022, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas remitió su Plan Sectorial 2021-2025 para revisión y validación de la Secretaría Nacional de Planificación, en cumplimiento del artículo 14 de la Norma Técnica del Sistema Nacional de Planificación Participativa.</p> <p>En este sentido, la Subsecretaría de Planificación Nacional solicitó a las áreas técnicas de la Secretaría Nacional de Planificación remitir observaciones a la versión inicial y subsanaciones del Plan Sectorial de Transporte en el marco de sus competencias:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>CONTENIDOS</th> <th>ÁREA RESPONSABLE DE VALIDACIÓN</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Metas e indicadores sectoriales: Revisión y validación de las fichas de metas sectoriales (formato establecido) y de conformidad con los lineamientos e instrumentos metodológicos para el seguimiento de planes sectoriales.</td> <td>Dirección de Seguimiento a la Planificación y Política Pública – Subsecretaría de Seguimiento</td> </tr> <tr> <td>Metas e indicadores sectoriales: Revisión y validación conforme los lineamientos e instrumentos metodológicos para la evaluación de planes sectoriales.</td> <td>Dirección de Evaluación a la Planificación y Política Pública – Subsecretaría de Evaluación</td> </tr> </tbody> </table>	CONTENIDOS	ÁREA RESPONSABLE DE VALIDACIÓN	Metas e indicadores sectoriales: Revisión y validación de las fichas de metas sectoriales (formato establecido) y de conformidad con los lineamientos e instrumentos metodológicos para el seguimiento de planes sectoriales.	Dirección de Seguimiento a la Planificación y Política Pública – Subsecretaría de Seguimiento	Metas e indicadores sectoriales: Revisión y validación conforme los lineamientos e instrumentos metodológicos para la evaluación de planes sectoriales.	Dirección de Evaluación a la Planificación y Política Pública – Subsecretaría de Evaluación
CONTENIDOS	ÁREA RESPONSABLE DE VALIDACIÓN						
Metas e indicadores sectoriales: Revisión y validación de las fichas de metas sectoriales (formato establecido) y de conformidad con los lineamientos e instrumentos metodológicos para el seguimiento de planes sectoriales.	Dirección de Seguimiento a la Planificación y Política Pública – Subsecretaría de Seguimiento						
Metas e indicadores sectoriales: Revisión y validación conforme los lineamientos e instrumentos metodológicos para la evaluación de planes sectoriales.	Dirección de Evaluación a la Planificación y Política Pública – Subsecretaría de Evaluación						

	Indicadores sectoriales: Revisión de fichas metodológicas de los indicadores (conforme formato establecido por la SNP)	Dirección de Gestión de la Información Nacional – Coordinación de Información
	Modelo de Gestión: Identificación de responsables por objetivo y meta sectorial y presupuesto referencial	Dirección de Planificación y Política Pública – Subsecretaría de Planificación Nacional
	Planificación de servicios públicos (matriz de competencias)	Dirección de Planificación Territorial - Subsecretaría de Planificación Nacional
<p>Con memorandos Nro. SNP-SPN-2022-0142-M de 27 de abril de 2022, la Subsecretaría de Planificación Nacional solicitó a las áreas técnicas de la Secretaría Nacional de Planificación remitir observaciones al Plan Sectorial de Transporte en el marco de sus competencias.</p> <p>El 29 de abril de 2022, mediante memorando Nro. SNP-SS-DSPYPP-2022-0021-M la Dirección de Seguimiento a la Planificación y Política Pública emite observaciones al Plan Sectorial.</p> <p>Al respecto, el 06 de mayo de 2022, mediante oficio Nro. SNP-SPN-2022-0713-OF, esta Secretaría de Estado envió al Ministerio de Transporte y Obras Públicas- MTOP las observaciones al Plan Sectorial 2021-2025.</p> <p>01 de septiembre de 2022 mediante oficio Nro. MTOP-CGPGE-2022-1034-ME, el MTOP remite subsanaciones al Plan Sectorial.</p> <p>06 de septiembre de 2022, mediante memorando Nro. SNP-SGP-SPN-2022-0320-M la Subsecretaría de Planificación Nacional, solicitó a las áreas técnicas de la Secretaría Nacional de Planificación remitir observaciones al Plan Sectorial, observaciones que fueron remitidos por correo electrónico.</p> <p>15 de septiembre de 2022 con oficio Nro. SNP-SGP-SPN-2022-1240-OF, la Secretaría Nacional de Planificación remite las observaciones al Plan Sectorial del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.</p> <p>24 de octubre de 2022 con oficio Nro. MTOP-CGPGE-22-254-OF, MTOP remite el Plan Sectorial con las subsanaciones realizadas.</p> <p>25 de octubre de 2022 con oficio Nro. SNP-SGP-SPN-2022-0375-M se remite el Plan Sectorial de Transporte y Obras Públicas a las diferentes áreas para la revisión correspondiente.</p> <p>Al respecto, mediante memorando Nro. SNP-SGP-SE-DEPYPP-2022-0099-M de 26 de octubre de 2022 y con Memorando Nro. SNP-SGP-SS-DSPYPP-2022-0124-M 28 de octubre de 2022, se emiten observaciones al Plan Sectorial.</p> <p>El 15 de diciembre de 2022 el MTOP, solicita una reunión de trabajo a esta Secretaría, la misma que se desarrolló por medios virtuales el 19 de diciembre de 2022, pudiendo solventar las dudas que fueron presentadas. Posterior a ello, el Ministerio de Transporte, remite a través de correo electrónico el 13 de febrero de 2023 su Plan</p>		

	<p>Sectorial subsanado.</p> <p>En este sentido, desde la Dirección de Planificación y Política Pública se envía la última versión del Plan Sectorial de MTOP a todas las unidades que han sido parte de este análisis, a través de memorando Nro. SNP-SGP-SPN-2023-0048-M de 17 de febrero de 2023.</p> <p>En este contexto, la Dirección de Evaluación a la Planificación y Política Pública remite su pronunciamiento en relación al meta Nro. 2.2 del Plan Sectorial MTOP a través de memorando Nro. SNP-SGP-SE-DEPYPP-2023-0015-M de fecha 28 de febrero de 2023. Así también en la misma fecha, la Dirección de Seguimiento a la Planificación y Política Pública se pronuncia con Memorando Nro. SNP-SGP-SS-DSPYPP-2023-0020-M.</p> <p>En este contexto, el 20 de abril de 2023 MTOP, remite su Plan Sectorial mediante oficio Nro. MTOP-CGPGE-23-75-OF.</p> <p>26 de abril de 2023, mediante memorando Nro. SNP-SGP-SPN-2023-0111-M, la Subsecretaría de Planificación Nacional solicita la revisión de las subsanaciones del Plan Sectorial de transporte a las diferentes áreas.</p> <p>27 de abril de 2023 la Dirección de Planificación Territorial manifiesta su conformidad con la planificación de servicios públicos del Plan Sectorial.</p> <p>03 de mayo la Dirección de Evaluación a la Planificación y Política Pública, manifiesta que el Plan Sectorial se encuentra conforme los lineamientos e instrumentos metodológicos para la evaluación de planes sectoriales.</p> <p>04 de mayo de 2023 la Dirección de Seguimiento a la Planificación y Política Pública, manifiesta su conformidad con las metas e indicadores sectoriales (fichas de metas sectoriales).</p>
<p><b>DIAGNÓSTICO DEL SECTOR</b></p>	<p>El sector transporte, tiene gran importancia para la economía del país, ya que constituye uno de los pilares esenciales para mejorar el nivel de vida de los habitantes, al proveer infraestructura y servicios de transporte de personas y mercancías de calidad, necesarios para promover el desarrollo integral y sostenible de actividades económicas generadoras de divisas, como son el turismo y las exportaciones.</p> <p>El transporte, es un Eje transversal que comprende el soporte físico para que se realicen las actividades productivas, es fundamental para la dinamización de la economía, permite el acceso a la educación, a los servicios de salud, a los lugares de trabajo, facilita la realización de diversas actividades necesarias para el desarrollo socioeconómico, ya que permite la conectividad con las demás zonas o regiones del país, así como también contribuye al turismo, facilitando el acceso a los lugares turísticos en menor tiempo y con menores costos operacionales.</p> <p><b>Aéreo:</b> El principal desafío actual para el transporte aéreo del Ecuador es fomentar el crecimiento de la conectividad aérea, por su importancia en la economía nacional, en la medida que la actual dinámica internacional del comercio, el turismo, la industria la producción, ha permitido abrir las fronteras de los países tanto a nivel regional como mundial, impulsando cada vez economías más competitivas y globalizada.</p>

	<p>La infraestructura aeroportuaria del país en su mayor parte fue construida en la década de los años 70 y 80, desde aquellas épocas y hasta la fecha, únicamente se han efectuado trabajos de mantenimiento y de rehabilitación; si bien la infraestructura ha mantenido su funcionalidad, el deterioro comienza a evidenciarse, tomando en cuenta que el desgaste de las instalaciones se produce por varios factores externos e internos</p> <p><b>Terrestre:</b> El sector transporte, aporta al crecimiento interno del Ecuador, lo que ha permitido conocer la evolución de éste con la inversión que cada año las nuevas administraciones gubernamentales han destinado para que la logística de movilización interna como externa, genere beneficios al país.</p> <p>La inversión destinada a la mejora y evolución de la infraestructura de transporte es una tarea que implica desarrollar estudios de crecimiento de la población, necesidades y el crecimiento comercial dentro y fuera de un territorio determinado, en este caso en el Ecuador, los recursos para el efecto provienen de fuentes propias, a través del pago de impuestos y tasas.</p> <p>La incorporación de tecnologías amigables con el medio ambiente es una prioridad para la planificación del transporte terrestre. Es importante señalar la incorporación al parque automotor a nivel nacional de vehículos eléctricos, los cuales permitirán reemplazar tecnologías contaminantes que son los combustibles fósiles por tecnologías más limpias.</p> <p><b>Ferrovionario:</b> En la actualidad, Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública - FEEP en liquidación no culmina su proceso de liquidación, se prevé que esto suceda en julio del 2022. A la par el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se encuentra Ejecutando las gestiones administrativas, financieras y legales, a fin de ingresar a sus inventarios la Infraestructura Ferroviaria Nacional, transferida mediante escritura pública el 5 de enero de 2022, lo que permitirá que tenga certeza del objeto a ser concesionado.</p> <p><b>Portuario:</b> el ámbito marítimo y portuario contribuyen con el desarrollo integral y la seguridad nacional, reafirmando la naturaleza marítima del país y la trascendencia e importancia del mar para el desarrollo socio económico de su población.</p> <p>Así mismo, en el aspecto portuario, los puertos que conforman el Sistema Portuario del Ecuador son: 5 puertos internacionales, 3 de ellos concesionados, 2 bajo administración directa, también 3 Superintendencias de Terminales Petroleros y 10 terminales portuarias privadas de tráfico internacional (principales).</p>				
<p><b>ALINEACIÓN AL PND 2021-2025 DE LA PROPUESTA</b></p>	<p>El Plan Sectorial reporta la alineación de su propuesta (objetivos, metas e indicadores sectoriales) al Plan Nacional de Desarrollo 2021-2025 conforme el siguiente detalle:</p> <table border="1" data-bbox="462 1758 1396 2049"> <thead> <tr> <th data-bbox="462 1758 1396 1803">Objetivos Sectoriales</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="462 1803 1396 1915"><b>Objetivo Sectorial 1:</b> Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="462 1915 1396 1982"><b>Meta Sectorial:</b> Incrementar el mantenimiento de la Red Vial Estatal con modelos de gestión sostenibles del 17.07 al 40%.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="462 1982 1396 2049"><b>Indicador Sectorial:</b> Mantenimiento de la Red Vial con modelos de gestión sostenibles.</td> </tr> </tbody> </table>	Objetivos Sectoriales	<b>Objetivo Sectorial 1:</b> Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.	<b>Meta Sectorial:</b> Incrementar el mantenimiento de la Red Vial Estatal con modelos de gestión sostenibles del 17.07 al 40%.	<b>Indicador Sectorial:</b> Mantenimiento de la Red Vial con modelos de gestión sostenibles.
Objetivos Sectoriales					
<b>Objetivo Sectorial 1:</b> Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.					
<b>Meta Sectorial:</b> Incrementar el mantenimiento de la Red Vial Estatal con modelos de gestión sostenibles del 17.07 al 40%.					
<b>Indicador Sectorial:</b> Mantenimiento de la Red Vial con modelos de gestión sostenibles.					

	<table border="1"> <tr> <th style="background-color: #1a3d4d; color: white;">Alineación al PND</th> </tr> <tr> <td>Eje Económico</td> </tr> <tr> <td><b>Objetivo 2</b> Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y modernización del sistema financiero nacional.</td> </tr> <tr> <td><b>Política 2.2</b> Promover un adecuado entorno de negocios que permita la atracción de inversiones y las asociaciones público-privadas.</td> </tr> <tr> <td><b>Metas 2.2.3.</b> Incrementar el mantenimiento de la red vial estatal con modelos de gestión sostenible del 17,07% al 40%.</td> </tr> <tr> <td><b>Indicador: 2.2.3</b> Mantenimiento de la red vial estatal</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <th style="background-color: #1a3d4d; color: white;">Objetivos Sectoriales</th> </tr> <tr> <td><b>Objetivo Sectorial 2:</b> Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.</td> </tr> <tr> <td><b>Meta Sectorial:</b> Incrementar en 4% el porcentaje de operatividad del mantenimiento de pista en los aeropuertos nacionales e internacionales bajo la administración de la DGAC, hasta el 2025.</td> </tr> <tr> <td><b>Indicador Sectorial:</b> Operatividad del mantenimiento de pista en los aeropuertos nacionales e internacionales bajo la administración de la DGAC.</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <th style="background-color: #1a3d4d; color: white;">Alineación al PND</th> </tr> <tr> <td>Eje Seguridad Integral</td> </tr> <tr> <td><b>Objetivo 9</b> Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos</td> </tr> <tr> <td><b>Política 9.2</b> Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.</td> </tr> <tr> <td><b>Metas 9.2.2</b> Reducir la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de 1,91 a 1,26</td> </tr> <tr> <td><b>Indicador 9.2.2</b> Tasa de accidentes</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <th style="background-color: #1a3d4d; color: white;">Objetivos Sectoriales</th> </tr> <tr> <td><b>Objetivo Sectorial 2.</b> Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.</td> </tr> <tr> <td><b>Meta Sectorial:</b> Alcanzar el 56.50% de RVE el estado bueno en adelante.</td> </tr> <tr> <td><b>Indicador Sectorial:</b> 2. Porcentaje de kilómetros en Buen Estado de la Red Vial Estatal</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <th style="background-color: #1a3d4d; color: white;">Alineación al PND</th> </tr> <tr> <td>Eje Seguridad Integral</td> </tr> <tr> <td><b>Objetivo 9</b> Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos</td> </tr> <tr> <td><b>Política 9.2</b> Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.</td> </tr> <tr> <td><b>Metas 9.2.1</b> Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, in situ, de 12,62 a 11,96, por cada 100.000 habitantes.</td> </tr> <tr> <td><b>Indicador 9.2.1</b> Tasa de mortalidad</td> </tr> </table>	Alineación al PND	Eje Económico	<b>Objetivo 2</b> Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y modernización del sistema financiero nacional.	<b>Política 2.2</b> Promover un adecuado entorno de negocios que permita la atracción de inversiones y las asociaciones público-privadas.	<b>Metas 2.2.3.</b> Incrementar el mantenimiento de la red vial estatal con modelos de gestión sostenible del 17,07% al 40%.	<b>Indicador: 2.2.3</b> Mantenimiento de la red vial estatal	Objetivos Sectoriales	<b>Objetivo Sectorial 2:</b> Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.	<b>Meta Sectorial:</b> Incrementar en 4% el porcentaje de operatividad del mantenimiento de pista en los aeropuertos nacionales e internacionales bajo la administración de la DGAC, hasta el 2025.	<b>Indicador Sectorial:</b> Operatividad del mantenimiento de pista en los aeropuertos nacionales e internacionales bajo la administración de la DGAC.	Alineación al PND	Eje Seguridad Integral	<b>Objetivo 9</b> Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos	<b>Política 9.2</b> Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.	<b>Metas 9.2.2</b> Reducir la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de 1,91 a 1,26	<b>Indicador 9.2.2</b> Tasa de accidentes	Objetivos Sectoriales	<b>Objetivo Sectorial 2.</b> Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.	<b>Meta Sectorial:</b> Alcanzar el 56.50% de RVE el estado bueno en adelante.	<b>Indicador Sectorial:</b> 2. Porcentaje de kilómetros en Buen Estado de la Red Vial Estatal	Alineación al PND	Eje Seguridad Integral	<b>Objetivo 9</b> Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos	<b>Política 9.2</b> Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.	<b>Metas 9.2.1</b> Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, in situ, de 12,62 a 11,96, por cada 100.000 habitantes.	<b>Indicador 9.2.1</b> Tasa de mortalidad
Alineación al PND																											
Eje Económico																											
<b>Objetivo 2</b> Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y modernización del sistema financiero nacional.																											
<b>Política 2.2</b> Promover un adecuado entorno de negocios que permita la atracción de inversiones y las asociaciones público-privadas.																											
<b>Metas 2.2.3.</b> Incrementar el mantenimiento de la red vial estatal con modelos de gestión sostenible del 17,07% al 40%.																											
<b>Indicador: 2.2.3</b> Mantenimiento de la red vial estatal																											
Objetivos Sectoriales																											
<b>Objetivo Sectorial 2:</b> Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.																											
<b>Meta Sectorial:</b> Incrementar en 4% el porcentaje de operatividad del mantenimiento de pista en los aeropuertos nacionales e internacionales bajo la administración de la DGAC, hasta el 2025.																											
<b>Indicador Sectorial:</b> Operatividad del mantenimiento de pista en los aeropuertos nacionales e internacionales bajo la administración de la DGAC.																											
Alineación al PND																											
Eje Seguridad Integral																											
<b>Objetivo 9</b> Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos																											
<b>Política 9.2</b> Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.																											
<b>Metas 9.2.2</b> Reducir la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de 1,91 a 1,26																											
<b>Indicador 9.2.2</b> Tasa de accidentes																											
Objetivos Sectoriales																											
<b>Objetivo Sectorial 2.</b> Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.																											
<b>Meta Sectorial:</b> Alcanzar el 56.50% de RVE el estado bueno en adelante.																											
<b>Indicador Sectorial:</b> 2. Porcentaje de kilómetros en Buen Estado de la Red Vial Estatal																											
Alineación al PND																											
Eje Seguridad Integral																											
<b>Objetivo 9</b> Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos																											
<b>Política 9.2</b> Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.																											
<b>Metas 9.2.1</b> Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, in situ, de 12,62 a 11,96, por cada 100.000 habitantes.																											
<b>Indicador 9.2.1</b> Tasa de mortalidad																											

	<p style="text-align: center;"><b>Objetivos Sectoriales</b></p> <p><b>Objetivo Sectorial 3.</b> Apoyar al desarrollo del comercio exterior, a partir de la prestación eficiente de servicios y logística portuaria, en las terminales comerciales públicas y privadas.</p> <p><b>Meta Sectorial:</b> Incrementar el 2% anual de carga no petrolera movilizada expresada en Toneladas Métricas a través de los puertos (marítimos y fluviales) nacionales.</p> <p><b>Indicador Sectorial:</b> 3. Variación anual de Toneladas Métricas movilizadas a través de los puertos (marítimos y fluviales) nacionales</p> <p style="text-align: center;"><b>Alineación al PND</b></p> <p>Eje Económico</p> <p><b>Objetivo 2</b> Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y modernización del sistema financiero nacional.</p> <p><b>Política 2.1</b> Fortalecer vínculos comerciales con socios y países de mercados potenciales que permitan un libre comercio y la consolidación de las exportaciones no petroleras.</p> <p><b>Metas 2.1.2.</b> Incrementar la participación de las exportaciones no tradicionales en las exportaciones no petroleras totales del 41,16% al 48,36%.</p> <p><b>Indicador 2.1.2.</b> Porcentaje de participación de las exportaciones</p>
	<p style="text-align: center;"><b>Objetivos Sectoriales</b></p> <p><b>Objetivo Sectorial 4.</b> Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.</p> <p><b>Meta Sectorial:</b> Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, in situ de 12,62 a 11,96 por cada 100.000 habitantes.</p> <p><b>Indicador Sectorial:</b> Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ</p> <p style="text-align: center;"><b>Alineación al PND</b></p> <p>Eje Seguridad Integral</p> <p><b>Objetivo 9</b> Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos</p> <p><b>Política 9.2</b> Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.</p> <p><b>Metas 9.2.1</b> Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, in situ de 12,62 a 11,96, por cada 100.000 habitantes.</p> <p><b>Indicador 9.2.1</b> Tasa de mortalidad</p>
	<p style="text-align: center;"><b>Objetivos Sectoriales</b></p> <p><b>Objetivo Sectorial 4.</b> Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.</p> <p><b>Meta Sectorial:</b> Reducir la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de 1.91 a 1.26.</p> <p><b>Indicador Sectorial:</b> Tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial.</p> <p style="text-align: center;"><b>Alineación al PND</b></p> <p>Eje Seguridad Integral</p>

	<p><b>Objetivo 9</b> Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos</p> <p><b>Política 9.2</b> Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.</p> <p><b>Metas 9.2.2</b> Reducir la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de 1,91 a 1,26</p> <p><b>Indicador 9.2.2</b> Tasa de accidentes</p>																			
	<p>Todas las metas sectoriales formuladas para este Plan cuentan con su respectiva ficha de meta y de indicador.</p> <p>El Plan Sectorial incluye elementos del modelo de gestión conforme el siguiente detalle:</p> <table border="1" data-bbox="467 734 1401 1272"> <tr> <td><b>Objetivos Sectorial 1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.</b></td> </tr> <tr> <td><b>Meta Sectorial: Incrementar el mantenimiento de la Red Vial Estatal con modelos de gestión sostenibles del 17.07 al 40%.</b></td> </tr> <tr> <td><b>Entidad responsable:</b> Ministerio de Transporte y Obras Públicas - MTOP</td> </tr> <tr> <td><b>Presupuesto referencial</b></td> </tr> <tr> <td>GASTO CORRIENTE: N/A</td> </tr> <tr> <td>GASTO DE INVERSIÓN: 1.525.563.119,10</td> </tr> <tr> <td><b>Planificación de servicios</b></td> </tr> <tr> <td><b>MTOP</b> Delegación de la Red Vial Estatal. Mejoramiento de los corredores de la red vial estatal</td> </tr> </table> <table border="1" data-bbox="467 1305 1401 2047"> <tr> <td><b>Objetivos Sectorial 2. Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.</b></td> </tr> <tr> <td><b>Meta Sectorial Incrementar en 4% el porcentaje de operatividad del mantenimiento de pista en los aeropuertos nacionales e internacionales bajo la administración de la DGAC, hasta el 2025.</b></td> </tr> <tr> <td><b>Entidad responsable:</b> Ministerio de Transporte y Obras Públicas - MTOP</td> </tr> <tr> <td><b>Presupuesto referencial</b></td> </tr> <tr> <td>GASTO CORRIENTE: N/A</td> </tr> <tr> <td>GASTO DE INVERSIÓN: 29.803.036,61</td> </tr> <tr> <td><b>Planificación de servicios</b></td> </tr> <tr> <td><b>Dirección General de Aviación Civil</b> Salvamento y extinción de incendios en los aeropuertos</td> </tr> <tr> <td><b>MTOP</b> Conservación de la Red Vial Estatal Subactividades contempladas en el programa:</td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adquisición de materiales de construcción, herramientas y equipos menores.</li> <li>• Adquisición de señalización vial</li> <li>• Combustibles para maquinaria pesada y patrulla de caminos</li> </ul> </td> </tr> </table>	<b>Objetivos Sectorial 1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.</b>	<b>Meta Sectorial: Incrementar el mantenimiento de la Red Vial Estatal con modelos de gestión sostenibles del 17.07 al 40%.</b>	<b>Entidad responsable:</b> Ministerio de Transporte y Obras Públicas - MTOP	<b>Presupuesto referencial</b>	GASTO CORRIENTE: N/A	GASTO DE INVERSIÓN: 1.525.563.119,10	<b>Planificación de servicios</b>	<b>MTOP</b> Delegación de la Red Vial Estatal. Mejoramiento de los corredores de la red vial estatal	<b>Objetivos Sectorial 2. Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.</b>	<b>Meta Sectorial Incrementar en 4% el porcentaje de operatividad del mantenimiento de pista en los aeropuertos nacionales e internacionales bajo la administración de la DGAC, hasta el 2025.</b>	<b>Entidad responsable:</b> Ministerio de Transporte y Obras Públicas - MTOP	<b>Presupuesto referencial</b>	GASTO CORRIENTE: N/A	GASTO DE INVERSIÓN: 29.803.036,61	<b>Planificación de servicios</b>	<b>Dirección General de Aviación Civil</b> Salvamento y extinción de incendios en los aeropuertos	<b>MTOP</b> Conservación de la Red Vial Estatal Subactividades contempladas en el programa:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adquisición de materiales de construcción, herramientas y equipos menores.</li> <li>• Adquisición de señalización vial</li> <li>• Combustibles para maquinaria pesada y patrulla de caminos</li> </ul>	<p><b>MODELO DE GESTIÓN</b></p>
<b>Objetivos Sectorial 1. Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.</b>																				
<b>Meta Sectorial: Incrementar el mantenimiento de la Red Vial Estatal con modelos de gestión sostenibles del 17.07 al 40%.</b>																				
<b>Entidad responsable:</b> Ministerio de Transporte y Obras Públicas - MTOP																				
<b>Presupuesto referencial</b>																				
GASTO CORRIENTE: N/A																				
GASTO DE INVERSIÓN: 1.525.563.119,10																				
<b>Planificación de servicios</b>																				
<b>MTOP</b> Delegación de la Red Vial Estatal. Mejoramiento de los corredores de la red vial estatal																				
<b>Objetivos Sectorial 2. Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.</b>																				
<b>Meta Sectorial Incrementar en 4% el porcentaje de operatividad del mantenimiento de pista en los aeropuertos nacionales e internacionales bajo la administración de la DGAC, hasta el 2025.</b>																				
<b>Entidad responsable:</b> Ministerio de Transporte y Obras Públicas - MTOP																				
<b>Presupuesto referencial</b>																				
GASTO CORRIENTE: N/A																				
GASTO DE INVERSIÓN: 29.803.036,61																				
<b>Planificación de servicios</b>																				
<b>Dirección General de Aviación Civil</b> Salvamento y extinción de incendios en los aeropuertos																				
<b>MTOP</b> Conservación de la Red Vial Estatal Subactividades contempladas en el programa:																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adquisición de materiales de construcción, herramientas y equipos menores.</li> <li>• Adquisición de señalización vial</li> <li>• Combustibles para maquinaria pesada y patrulla de caminos</li> </ul>																				

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Repuestos para maquinaria pesada y patrulla de caminos</li> <li>• Lubricantes para maquinaria pesada y patrulla de caminos</li> <li>• Conservación preventivo y correctivo de maquinaria y equipo</li> <li>• Conservación a través de microempresas</li> </ul>	
<p><b>Objetivos Sectorial 3. Apoyar al desarrollo del comercio exterior, a partir de la prestación eficiente de servicios y logística portuaria, en las terminales comerciales públicas y privadas.</b></p>		
<p><b>Meta Sectorial Incrementar el 2% anual de carga no petrolera movilizada expresada en Toneladas Métricas a través de los puertos (marítimos y fluviales) nacionales.</b></p>		
<p><b>Entidad responsable:</b>          Ministerio de Transporte y Obras Públicas – MTOP          Autoridad Portuaria de Esmeraldas - APE          Autoridad Portuaria de Manta -APM          Autoridad Portuaria de Guayaquil -APG          Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar - APPB</p>		
<p><b>Presupuesto referencial</b></p>		
<p>GASTO CORRIENTE:          23.711.789 (APE)          13.330.687,26 (APM)          997.658.799 (APG)          2.628.511,17 (APPB)</p>		
<p>GASTO DE INVERSIÓN:          3.092.110,98 (APE)          8.455.000 (APG)</p>		
<p><b>Planificación de servicios</b></p>		
<p><b>Autoridad Portuaria de Esmeraldas:</b>          Servicios portuarios al buque         <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso de facilidades de acceso por las naves</li> <li>• Uso de muelle por las naves</li> <li>• Uso de fondeaderos por las naves</li> <li>• Remolcadores</li> <li>• Practicaje</li> </ul>         Servicios portuarios a la carga         <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso de las infraestructuras portuarias por las cargas</li> <li>• Reestiba</li> <li>• Pasajeros</li> <li>• Movimiento horizontal de carga</li> <li>• Uso de zonas de almacenamiento</li> <li>• Recepción y despacho de cargas</li> </ul> </p>		
<p><b>Autoridad Portuaria de Manta:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Servicios portuarios al buque</li> <li>• Servicios portuarios a la carga</li> <li>• Servicios portuarios a los pasajeros</li> </ul>		
<p><b>Autoridad Portuaria de Guayaquil</b></p>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Emisión de permiso de operación para operadores portuarios de buques (OPB)</li> <li>• Emisión de autorización de ingreso a las instalaciones de Data - Villamil (actividades de apoyo al practicaje)</li> <li>• Emisión de autorización del uso de fondeadero para los buques</li> <li>• Emisión de autorización de buques por uso del canal de acceso</li> </ul> <p><b>Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Servicios portuarios al buque</li> <li>• Servicios portuarios a la carga</li> <li>• Servicios públicos por competencias</li> <li>• Servicios portuarios conexos</li> </ul>	
<p><b>Objetivos Sectorial 4. Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.</b></p>		
<p><b>Meta Sectorial Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, in situ de 12.62 a 11.96 por cada 100.000 habitantes.</b></p>		
<p><b>Entidad responsable:</b> Agencia Nacional de Tránsito</p>		
<p><b>Presupuesto referencial</b></p>		
<p>GASTO CORRIENTE: 109.632.128</p>		
<p>GASTO DE INVERSIÓN: 10.000.000</p>		
<p><b>Planificación de servicios</b></p>		
<p><b>Agencia Nacional de Tránsito</b></p>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Certificación de información vehicular, conductores y copias certificadas</li> <li>• Atención de peticiones y consultas</li> <li>• Homologación de vehículos, dispositivos y equipos</li> <li>• Autorización de tránsito</li> <li>• Habilitación de transporte terrestre turístico</li> <li>• Habilitación de transporte terrestre carga pesada</li> <li>• Habilitación de transporte terrestre mixto</li> <li>• Habilitación de transporte terrestre público</li> <li>• Habilitación de transporte terrestre cuenta propia</li> <li>• Habilitación de compañía de ferias y patios de compra - venta de vehículos nuevos y usados</li> <li>• Habilitación de renta de vehículos</li> <li>• Habilitación de tránsito</li> <li>• Habilitación de Seguridad Vial</li> </ul>		
<p><b>Objetivos Sectorial 4. Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.</b></p>		
<p><b>Meta Sectorial 4.2 Reducir la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de 1.91 a 1.26.</b></p>		
<p><b>Entidad responsable:</b> Dirección General de Aviación Civil</p>		
<p><b>Presupuesto referencial</b></p>		
<p>GASTO CORRIENTE: N/A</p>		
<p>GASTO DE INVERSIÓN: 113.744.836,61</p>		
<p><b>Planificación de servicios</b></p>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dirección General de Aviación Civil Certificación de proveedores de servicio aeronáutico</li> </ul> <p>Fuente: Presupuesto referencial (2023) tomado de la cédula presupuestaria de cada entidad, conforme a las actividades detalladas en las fichas sectoriales</p>
<b>VALIDACIÓN</b>	El Plan Sectorial del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se valida metodológicamente, toda vez que el mismo cumple con los contenidos establecidos en la Guía Metodológica para la Formulación de Planes Sectoriales expedida por la Secretaría Nacional de Planificación mediante Acuerdo Nro. SNP-SNP-2022-0015-A de 04 de marzo de 2022.
<b>RECOMENDACIONES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Continuar con el proceso de aprobación conforme lo establece el artículo 14 de la Norma Técnica del Sistema Nacional de Planificación Participativa expedida mediante Acuerdo Nro. SNP-SNP-2021-0006-A de 29 de septiembre de 2021.</li> <li>Cumplir con el plazo establecido en el artículo 18 de la referida Norma respecto del registro del Plan Sectorial ante la Secretaría Nacional de Planificación.</li> </ul>

Fecha del Informe: 19/05/2022

Elaboración del informe	Revisión del informe
<b>Alexandra Díaz</b> Analista de Planificación y Política Pública	<b>Blanca Fiallos</b> Director de Planificación y Política Pública

FICHA DE METAS SECTORIALES	
ALINEACIÓN	
Objetivos del PND	9 Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos.
Políticas del PND	9.2 Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.
Metas del PND	9.2.1 Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, in situ de 12,62 a 11,96, por cada 100.000 habitantes.
Objetivo Sectorial	4. Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.
Meta sectorial al 2025	Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, in situ de 12,62 a 11,96 por cada 100.000 habitantes.
INDICADOR	
Nombre del indicador:	Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ
Definición del indicador:	Número de defunciones por causas relacionadas con accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, en un período determinado. Es importante recalcar que el indicador corresponde a los resultados obtenidos, con información de fallecidos por siniestros de tránsito en el lugar del evento o "in situ", y no contempla la información en los cuales un lesionado puede fallecer en casas de asistencia médica.
Fórmula de cálculo:	$TMAT = (NDAT / Pob) * 100.000$ Donde: TMAT= Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ. NDAT= Número de Defunciones por Accidentes de Tránsito in situ. Pob = Proyección de la población total para el año en investigación.
Definición de las variables	<p><b>Mortalidad.</b>-Permite evidenciar la cantidad de defunciones provenientes de una causa específica, en un período de tiempo concreto (por lo general, doce meses). Suministra un índice de la disminución de la población total por una causa determinada y es uno de los indicadores más utilizados para la evaluación de los programas de salud.</p> <p><b>Defunción.</b>- Es la desaparición total y permanente de todo signo de vida en un momento cualquiera posterior al nacimiento, sin posibilidad de resurrección.</p> <p><b>Mortalidad por accidentes de tránsito.</b>- Permite evidenciar el número de fallecimientos por accidentes de tránsito por cada cien mil personas, en un período de tiempo concreto (por lo general, doce meses).</p> <p>Es del caso indicar que se ha realizado un ajuste al indicador, ya que por parte de la ANT, se contabiliza únicamente los fallecidos in situ, es decir, las personas que fallecen en el lugar del siniestro y producto del mismo.</p>
	<p>Para la elaboración del indicador, se considera el anuario de estadísticas vitales publicado anualmente por el INEC. Para obtener el numerador se extrae el número de defunciones por accidentes de tránsito registrados según la codificación de Clasificación Internacional de Enfermedades - CIE 10 , que a continuación se detalla:</p> <p>Accidentes de transporte</p> <p>Peatón lesionado en accidente de transporte</p> <p>V01 Peatón lesionado por colisión con vehículo de pedal</p> <p>V02 Peatón lesionado por colisión con vehículo de motor de dos o tres ruedas</p> <p>V03 Peatón lesionado por colisión con automóvil, camioneta o furgoneta</p> <p>V04 Peatón lesionado por colisión con vehículo de transporte pesado o autobús</p> <p>V05 Peatón lesionado por colisión con tren o vehículo de rieles</p> <p>V06 Peatón lesionado por colisión con otros vehículos sin motor</p> <p>V09 Peatón lesionado en otros accidentes de transporte, y en los no especificados</p> <p>Para obtener el numerador se extrae el número de defunciones por accidentes de tránsito registrados según la codificación de Clasificación Internacional de Enfermedades - CIE 10 , que a continuación se detalla:</p> <p>Accidentes de transporte</p> <p>Peatón lesionado en accidente de transporte</p> <p>V01 Peatón lesionado por colisión con vehículo de pedal</p> <p>V02 Peatón lesionado por colisión con vehículo de motor de dos o tres ruedas</p> <p>V03 Peatón lesionado por colisión con automóvil, camioneta o furgoneta</p> <p>V04 Peatón lesionado por colisión con vehículo de transporte pesado o autobús</p> <p>V05 Peatón lesionado por colisión con tren o vehículo de rieles</p> <p>V06 Peatón lesionado por colisión con otros vehículos sin motor</p> <p>V09 Peatón lesionado en otros accidentes de transporte, y en los no especificados</p>

Ciclista lesionado en accidente de transporte

V10 Ciclista lesionado por colisión con peatón o animal

V11 Ciclista lesionado por colisión con otro ciclista

V12 Ciclista lesionado por colisión con vehículo de motor de dos o tres ruedas

V13 Ciclista lesionado por colisión con automóvil, camioneta o furgoneta

V14 Ciclista lesionado por colisión con vehículo de transporte pesado o autobús

V15 Ciclista lesionado por colisión con tren o vehículo de rieles

V16 Ciclista lesionado por colisión con otros vehículos sin motor

V17 Ciclista lesionado por colisión con objeto estacionado o fijo,

V18 Ciclista lesionado en accidente de transporte sin colisión

V19 Ciclista lesionado en otros accidentes de transporte, y en los no especificados

Motociclista lesionado en accidente de transporte

V20 Motociclista lesionado por colisión con peatón o animal

V21 Motociclista lesionado por colisión con vehículo de pedal,

V22 Motociclista lesionado por colisión con vehículo de motor de dos o tres ruedas

V23 Motociclista lesionado por colisión con automóvil, camioneta o furgoneta

V24 Motociclista lesionado por colisión con vehículo de transporte pesado o autobús

V25 Motociclista lesionado por colisión con tren o vehículo de rieles

V26 Motociclista lesionado por colisión con otros vehículos sin motor

V27 Motociclista lesionado por colisión con objeto fijo o estacionado

V28 Motociclista lesionado en accidente de transporte sin colisión

V29 Motociclista lesionado en otros accidentes de transporte, y en los no especificados

Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas lesionado en accidente de transporte

V30 Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas lesionado por colisión con peatón o animal

V31 Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas lesionado por colisión con vehículo de pedal

V32 Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas lesionado por colisión con otro vehículo de motor de dos o tres ruedas

V33 Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas lesionado por colisión con automóvil, camioneta o furgoneta

V34 Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas lesionado por colisión con vehículo de transporte pesado o autobús

V35 Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas lesionado por colisión con tren o vehículo de rieles

V36 Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas lesionado por colisión con otros vehículos sin motor

V37 Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas lesionado por colisión con objeto fijo o estacionado

V38 Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas lesionado en accidente de transporte sin colisión

V39 Ocupante de vehículo de motor de tres ruedas lesionado en otros accidentes de transporte, y en los no especificados.

Ocupante de automóvil lesionado en accidente de transporte

V40 Ocupante de automóvil lesionado por colisión con peatón o animal

V41 Ocupante de automóvil lesionado por colisión con vehículo de pedal

V42 Ocupante de automóvil lesionado por colisión con vehículo de motor de dos o tres ruedas

V43 Ocupante de automóvil lesionado por colisión con otro automóvil, camioneta o furgoneta

V44 Ocupante de automóvil lesionado por colisión con vehículo de transporte pesado o autobús

V45 Ocupante de automóvil lesionado por colisión con tren o vehículo de rieles

V46 Ocupante de automóvil lesionado por colisión con otros vehículos sin motor

V47 Ocupante de automóvil lesionado por colisión con objeto fijo o estacionado

V48 Ocupante de automóvil lesionado en accidente de transporte sin colisión,

V49 Ocupante de automóvil lesionado en otros accidentes de transporte, y en los no especificados

**Metodología de cálculo**

Ocupante de camioneta o furgoneta lesionado en accidente de transporte  
V50 Ocupante de camioneta o furgoneta lesionado por colisión con peatón o animal  
V51 Ocupante de camioneta o furgoneta lesionado por colisión con vehículo de pedal  
V52 Ocupante de camioneta o furgoneta lesionado por colisión con vehículo de motor de dos o tres ruedas  
V53 Ocupante de camioneta o furgoneta lesionado por colisión con automóvil, camioneta o furgoneta  
V54 Ocupante de camioneta o furgoneta lesionado por colisión con vehículo de transporte pesado o autobús  
V55 Ocupante de camioneta o furgoneta lesionado por colisión con tren o vehículo de rieles  
V56 Ocupante de camioneta o furgoneta lesionado por colisión con otros vehículos sin motor  
V57 Ocupante de camioneta o furgoneta lesionado por colisión con objeto fijo o estacionado  
V58 Ocupante de camioneta o furgoneta lesionado en accidente de transporte sin colisión  
V59 Ocupante de camioneta o furgoneta lesionado en otros accidentes de transporte, y en los no especificados  
Ocupante de vehículo de transporte pesado lesionado en accidente de transporte  
V60 Ocupante de vehículo de transporte pesado lesionado por colisión con peatón o animal  
V61 Ocupante de vehículo de transporte pesado lesionado por colisión con vehículo de pedal  
V62 Ocupante de vehículo de transporte pesado lesionado por colisión con vehículo de motor de dos o tres ruedas  
V63 Ocupante de vehículo de transporte pesado lesionado por colisión con automóvil, camioneta o furgoneta  
V64 Ocupante de vehículo de transporte pesado lesionado por colisión con otro vehículo de transporte pesado o autobús  
V65 Ocupante de vehículo de transporte pesado lesionado por colisión con tren o vehículo de rieles  
V66 Ocupante de vehículo de transporte pesado lesionado por colisión con otros vehículos sin motor  
V67 Ocupante de vehículo de transporte pesado lesionado por colisión con objeto fijo o estacionado  
V68 Ocupante de vehículo de transporte pesado lesionado en accidente de transporte sin colisión  
V69 Ocupante de vehículo de transporte pesado lesionado en otros accidentes de transporte, y en los no especificados

Ocupante de autobús lesionado en accidente de transporte  
V70 Ocupante de autobús lesionado por colisión con peatón o animal  
V71 Ocupante de autobús lesionado por colisión con vehículo de pedal,  
V72 Ocupante de autobús lesionado por colisión con vehículo de motor de dos o tres ruedas  
V73 Ocupante de autobús lesionado por colisión con automóvil, camioneta o furgoneta  
V74 Ocupante de autobús lesionado por colisión con vehículo de transporte pesado o autobús  
V75 Ocupante de autobús lesionado por colisión con tren o vehículo de rieles  
V76 Ocupante de autobús lesionado por colisión con otros vehículos sin motor  
V77 Ocupante de autobús lesionado por colisión con objeto fijo o estacionado  
V78 Ocupante de autobús lesionado en accidente de transporte sin colisión  
V79 Ocupante de autobús lesionado en otros accidentes de transporte, y en los no especificados  
Otros accidentes de transporte terrestre  
V80 Jinete u ocupante de vehículo de tracción animal lesionado en accidente de transporte  
V81 Ocupante de tren o vehículo de rieles lesionado en accidente de transporte  
V82 Ocupante de tranvía lesionado en accidente de transporte  
V83 Ocupante de vehículo especial (de motor) para uso principalmente en plantas industriales lesionado en accidente de transporte  
V84 Ocupante de vehículo especial (de motor) para uso principalmente en agricultura lesionado en accidente de transporte  
V85 Ocupante de vehículo especial (de motor) para construcción lesionado en accidente de transporte  
V86 Ocupante de vehículo especial para todo terreno o de otro vehículo de motor para uso fuera de la carretera lesionado en accidente de transporte  
V87 Accidente de tránsito de tipo especificado, pero donde se desconoce el modo de transporte de la víctima  
V88 Accidente no de tránsito de tipo especificado, pero donde se desconoce el modo de transporte de la víctima  
V89 Accidente de vehículo de motor o sin motor, tipo de vehículo no especificado  
Para obtener el denominador se divide para el total de la población, que para este indicador se estima de acuerdo a las proyecciones oficiales publicadas por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC).

<b>Fuente de datos</b>	Ministerio de Transporte y Obras Públicas – Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviario – Agencia Nacional de Tránsito – Dirección de Estudios y Proyectos.		
<b>Periodicidad del indicador</b>	Anual		
<b>Fecha de transferencia de información</b>	Anual	<b>Unidad de medida</b>	Tasa
<b>Tipo de indicador</b>	Resultado - Discreto	<b>Responsable</b>	Dirección de Estudios y Proyectos
<b>META SECTORIAL</b>			
<b>Línea base 2019</b>	12,62	<b>Naturaleza de la meta</b>	Descendente
<b>Supuestos</b>	<p>Disminución de la tasa de mortalidad producto de la ejecución de operativos de control realizados por los entes de control a nivel nacional en conjunto con las Direcciones Provinciales de la ANT, y de la generación de política pública enfocada en la reducción de fallecidos por causas relacionadas con accidentes de tránsito.</p> <p>A través de la identificación de puntos negros y puntos críticos por parte de los entes de control se puede focalizar las acciones a tomar para reducir el número de fallecidos y por ende la tasa de mortalidad.</p>		

**Limitaciones técnicas**

Demora en la entrega de información por parte de los entes de control y/o información incompleta que se registra en el sistema nacional de estadísticas de tránsito por parte de los entes de control a nivel nacional.

**Meta anual**

Año	Meta*
2020	8,96 **
2021	12,38
2022	12,28
2023	12,17
2024	12,07
2025	11,96

\* Datos con 2 decimales

\*\* No se considera el año 2020 para el cálculo de las metas, debido a que fue un año atípico por el COVID 19, de igual manera no se considera para las proyecciones.

**NOMBRE Y FIRMA DE LA INSTITUCIÓN RESPONSABLE****Elaborado por:**

Firmado electrónicamente por:  
**GEYSER FRIL PAREDES**  
BAHAMONDE

Ing. Geysler Paredes  
Analista de Planificación 2

**Revisado por:**

**JORGE ANDRES**  
**ROBALINO**

Mgs. Jorge Robalino  
Director de Planificación

**Aprobado por:**

Firmado electrónicamente por:  
**SILVIA PAMELA**  
**MENDEIETA MOLINA**

Mgs. Pamela Mendieta  
Directora Ejecutiva