

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

PLAN SECTORIAL – SECTOR TRANSPORTE 2024-2025

COORDINACIÓN GENERAL DE
PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN
ESTRATÉGICA

DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN E INVERSIÓN

Contenido

1	INTRODUCCIÓN.....	5
2	MARCO NORMATIVO	15
3	MARCO CONCEPTUAL	16
	Transporte Terrestre	16
	Transporte Aéreo	25
	Transporte Marítimo y Fluvial.....	27
	Medio Ambiente.....	30
	Otros – Instrumentos	31
4	PERIODICIDAD Y ALCANCE	34
5	DIAGNÓSTICO DEL SECTOR	34
6	PROPUESTA	89
7	MODELOS DE GESTIÓN	101
	EJE 1 Modelos de Gestión Eficiente	102
	EJE 2 Infraestructura de Calidad	103
	EJE 3 Gestión de Servicios del Transporte	103
	Eje Transversal “Gestión Ambiental”.....	103
	Eje Transversal “Transparencia”	104
8	PLANIFICACIÓN DE SERVICIOS	105
9	PRESUPUESTO REFERENCIAL	111
10	RESPONSABLE POR OBJETO Y META SECTORIAL	112
11	ENFOQUE TERRITORIAL	113
12	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	114
13	SIGLAS Y ACRÓNIMOS	116
14	GLOSARIO DE TÉRMINOS.....	118
15	ANEXOS.....	122

Gráficos

Gráfico 1	Importancia del Sector Transporte en la Economía Nacional	6
Gráfico 2	Ejes Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador 2024-2025.....	7
Gráfico 3	Instituciones adscritas y relacionadas	8
Gráfico 4	Tráfico Internacional Pasajeros	40
Gráfico 5	Tráfico Internacional Carga	41
Gráfico 6	Tráfico Internacional Movimientos	42
Gráfico 7	Tráfico Doméstico Pasajeros.....	43
Gráfico 8	Infraestructura Ferroviaria Nacional	76
Gráfico 9	Objetivos Sectoriales	89
Gráfico 10	Mantenimiento de la RVE con Modelos de Gestión Sostenible.....	91
Gráfico 11	Operatividad del Mantenimiento de Pista en los Aeropuertos	92
Gráfico 12	Buen Estado de la Red Vial Estatal*	92
Gráfico 13	Variación Anual Toneladas Métricas	93
Gráfico 14	Tasa de Mortalidad por Accidentes de Tránsito.....	94
Gráfico 15	Tasa de Accidentes en la Operación de Transporte Aéreo Comercial	94
Gráfico 16	Servicios para la Navegación Aérea	95

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

Gráfico 17 Enfoque territorial frente a la Competencia - MTOP 113

Tablas

Tabla 1 Caracterización de las Políticas de Gobierno – 3. Infraestructura, Energía y Ambiente: MTOP	10
Tabla 2 Lineamientos de política pública del sector transporte	11
Tabla 3 Caracterización de las Políticas de Gobierno – Eje de Desarrollo Económico – Puertos y Aeropuertos	12
Tabla 4 Caracterización de las Políticas de Gobierno – Infraestructura, Energía y Ambiente – Seguridad - ODS	13
Tabla 5 Instrumentos de Planificación - Política Pública	14
Tabla 6 Sistemas y equipos para la navegación aérea implementados a nivel nacional.....	36
Tabla 7 Equipos y sistemas inoperativos.....	37
Tabla 8 Aeropuertos del país	38
Tabla 9 Proyectos relevantes proyectos planificados en la infraestructura portuaria.....	39
Tabla 10 Tráfico Internacional Pasajeros.....	40
Tabla 11 Tráfico Internacional Carga	41
Tabla 12 Tráfico Internacional Movimientos	42
Tabla 13 Tráfico Doméstico Pasajeros	43
Tabla 14 Tráfico Doméstico Carga.....	43
Tabla 15 Tráfico Doméstico Movimientos	44
Tabla 16 Vehículos Eléctricos por Provincia.....	47
Tabla 17 Estado de la RVE 2022	49
Tabla 18 Tipos de Administración RVE	49
Tabla 19 Microempresas año 2021	51
Tabla 20 Obras Atendidas Emergencia año 2021	52
Tabla 21 Tipo de Superficie RVE.....	53
Tabla 22 Red Vial Modelos de Gestión 2021 - 2023	54
Tabla 23 Vías Delegadas Sector Privado, Público y Mantenimiento por Resultados	55
Tabla 24 Sinistros de Tránsito por año	56
Tabla 25 Variación anual de Sinistros de Tránsito.....	57
Tabla 26 Causas Probables de los Sinistros 2021	57
Tabla 27 Tipos de Sinistros 2021.....	58
Tabla 28 Sinistros de Tránsito por Entes de Control - GAD 2021	59
Tabla 29 Fallecidos por Año.....	60
Tabla 30 Variación Anual de Fallecidos en Sinistros de Tránsito.....	60
Tabla 31 Fallecidos por Causas Probables 2021	60
Tabla 32 Fallecidos por Tipo de Sinistros 2021	61
Tabla 33 Fallecidos por Tipo de Sinistros año 2021	62
Tabla 34 Fallecidos por Provincia 2021	62
Tabla 35 Fallecidos por Entes de Control 2021	64
Tabla 36 Detalle de pagos realizados por la SPPAT	66
Tabla 37 Kilómetros Intervenidos CTE	67
Tabla 38 Kilómetros Propuestos a Intervenir CTE	68
Tabla 39 Déficit Kilómetros RVE - CTE	68
Tabla 40 Comparativo Sinistros y Víctimas CTE	69
Tabla 41 Tasa de siniestros de tránsito por cada 100 kilómetros de vía 2022.....	71
Tabla 42 Tasa de morbilidad por siniestros de tránsito por cada 100 kilómetros de vía 2022... 71	71
Tabla 43 Tasa de mortalidad por siniestro de tránsito por cada 100 kilómetros de vía 2022 71	71
Tabla 44 Tasa de siniestros de tránsito por cada 100 kilómetros de vía 2023.....	72
Tabla 45 Tasa de morbilidad por siniestros de tránsito por cada 100 kilómetros de vía 2023... 72	72
Tabla 46 Tasa de mortalidad por siniestro de tránsito por cada 100 kilómetros de vía 2023 72	72

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

Tabla 47 Índice de Gestión CTE 2022 - 2023.....	73
Tabla 48 Estado Red Vial Ferroviaria Litoral y Sur	74
Tabla 49 Estado Red Vial Ferroviaria Centro y Norte.....	75
Tabla 50 Sistema Portuario Nacional.....	78
Tabla 59 Movimiento de Carga TEU	83
Tabla 60 Movimiento de Carga TM	83
Tabla 61 Importaciones y Exportaciones del Sistema Portuario Nacional	84
Tabla 51 Número de naves tráfico internacional arribadas al Sistema Portuario Nacional.....	85
Tabla 52 Movimiento total de la Carga (TM).....	85
Tabla 53 Importaciones y Exportaciones del Sistema Portuario Nacional (TM).....	85
Tabla 54 TEUS Movilizados en el Sistema Portuario Nacional	86
Tabla 55 Importaciones Y Exportaciones Terminales Portuarios Habilitados (TM)	86
Tabla 56 Naves Arribadas de Tráfico Internacional.....	86
Tabla 57 Movilizados en Terminales Portuarios Habilitados	87
Tabla 58 Ingresos Autoridades Portuarias.....	88
Tabla 62 Alineación PND /ODS – Objetivo Sectorial 1	95
Tabla 63 Alineación PND / ODS – Objetivo Sectorial 2	96
Tabla 64 Alineación PND – Objetivo Sectorial 3.....	96
Tabla 65 Alineación PND /ODS – Objetivo Sectorial 4	97
Tabla 66 Presupuesto Referencial.....	111
Tabla 67 Entidades Responsables de las Metas Sectoriales	112

Anexos

Anexos 1 PRESUPUESTO SECTORIAL REFERENCIAL	123
Anexos 2 FICHA SECTORIAL OBJ 1	123
Anexos 3 FICHA META SECTORIAL OBJ 1	124
Anexos 4 MATRIZ ESTIMACIÓN PRES. Obj. 1	125
Anexos 5 FICHA SECTORIAL DGAC 2.1.....	126
Anexos 6 FICHA DE METAS SEC DGAC 2.1	127
Anexos 7 FICHA SECTORIAL OBJ 2.2	128
Anexos 8 FICHA DE METAS SEC OBJ 2.2.....	129
Anexos 9 MATRIZ ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA OBJ 2.2	130
Anexos 10 FICHA SECTORIAL OBJ 3	131
Anexos 111 FICHA META SECTORIAL OBJ 3	132
Anexos 122 MATRIZ ESTIMACIÓN PRES. OBJ 3.....	133
Anexos 133 FICHA SECTORIAL ANT OBJ 4.1.....	134
Anexos 144 FICHA META SECTORIAL ANT OBJ 4.1.....	135
Anexos 155 MATRIZ EST PRES ANT OBJ 4.1.....	136
Anexos 166 FICHA SECTORIAL DGAC 4.2.....	137
Anexos 177 FICHA DE METAS SECT DGAC 4.2.....	138
Anexos 189 FICHA DE METAS SECT DGAC 4.3.....	140
Anexos 191 Validación Plan Sectorial 2021 - 2025 del MTOP – Oficio -SNP	142

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).¹

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 República². 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 de Desarrollo para el Nuevo Ecuador y su Estrategia Territorial Nacional 2024 – 2025", se organiza en cuatro ejes estratégicos:

1. Enfoque Social: Prioriza la inversión en educación, salud, vivienda, seguridad y protección social.
2. Desarrollo Económico: Fomenta la productividad, la competitividad y la generación de empleo digno.
3. Infraestructura, Energía y Ambiente: Impulsa la construcción de infraestructura moderna y sostenible, con énfasis en la protección del medio ambiente.
4. Institucionalidad y Gobernanza: Fortalece la institucionalidad del Estado, la transparencia y la participación ciudadana. 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.

La Visión a largo Plazo Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador y su Estrategia Territorial Nacional 2024 – 2025, tiene un horizonte temporal muy corto, pero que debería sobrepasa el período gubernamental y reflexiona sobre el Ecuador hacia el año 2030. La selección de este

¹ Guía Metodológica para la Formulación de Planes Sectoriales

² Norma Técnica del Sistema nacional Descentralizado de Planificación Participativa. Art. 4

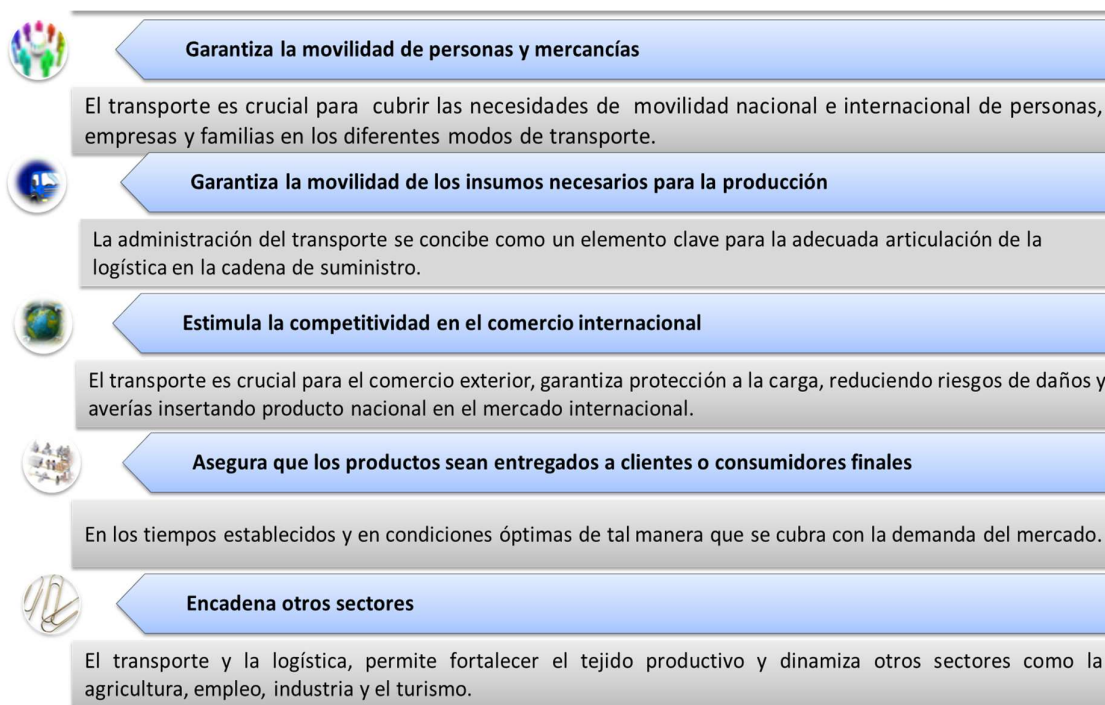
PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

horizonte temporal responde a la Agenda 2030 y a diversas experiencias de planificación prospectiva de la región. Es una apuesta para dejar atrás la visión a corto plazo de 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 globales³.

Es importante también mencionar que la Estrategia Territorial Nacional, 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:

Gráfico 1 Importancia del Sector Transporte en la Economía Nacional



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 de Desarrollo para el Nuevo Ecuador y su Estrategia Territorial Nacional 2024 – 2025, la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible y en apego a la Constitución de 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.

³ “Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador 2024-2025”

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

Gráfico 2 Ejes Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador 2024-2025



Fuente: Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador 2024-2025

La planificación institucional se articula con el Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador y obedece a un proceso integral y sistémico, alineado a sus Ejes Programáticos y Objetivos Nacionales, constituyéndose en una herramienta de gestión práctica para encaminar las acciones del MTOP, a través del establecimiento de objetivos, estrategias, indicadores y metas alineadas y coherentes con el manejo presupuestario, sobre la base del análisis de prioridades de sus actores, en el marco de un proceso participativo y consensuado frente a las condiciones establecidas en su entorno.

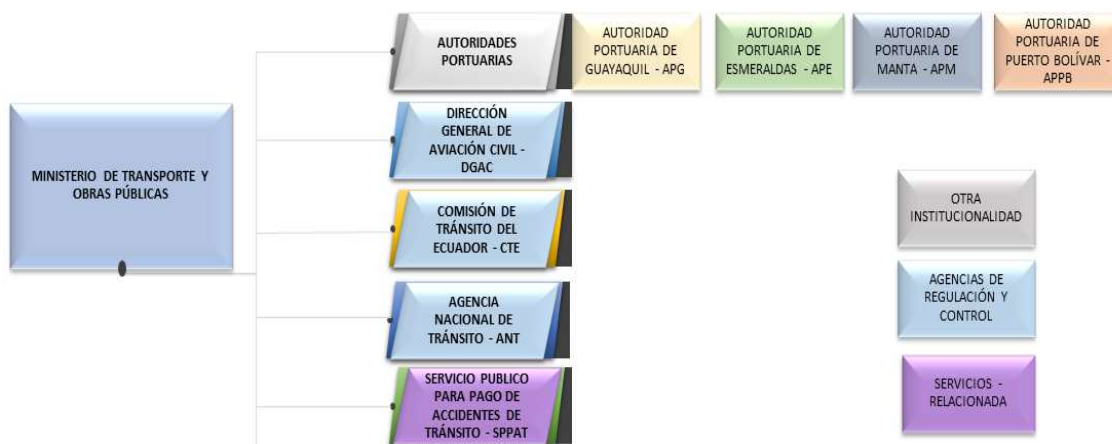
Con el objetivo de garantizar la articulación al Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa, el presente documento contiene el Plan Sectorial del Sector Transporte, instrumento de planificación que define objetivos, indicadores y metas sectoriales y plantea mecanismos para su implementación,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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

Gráfico 3 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-SNP-SGP-2024-0109-OF, de 05 de marzo de 2024.
- 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 de Desarrollo para el Nuevo Ecuador 2024 - 2025", tales como:
 - Introducción
 - Marco Normativo
 - Marco Conceptual
 - Periodicidad y Alcance
 - Diagnóstico del Sector
 - Propuesta
 - Modelo de Gestión
 - Planificación de servicios

Cada indicador propuesto, tiene programado una meta para el período 2024 - 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.

1.1 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 1 Caracterización de las Políticas de Gobierno – 3. Infraestructura, Energía y Ambiente: MTOP

CARACTERIZACIÓN DE LAS POLÍTICAS DE GOBIERNO INCLUIDAS EN EL PLAN DE DESARROLLO PARA EL NUEVO ECUADOR 2024-2025									
1. Eje Programático del PND		3. Infraestructura, Energía y Ambiente:		2. Objetivo del PND		8. Impulsar la conectividad como fuente de desarrollo y crecimiento económico.			
3. Política del PND									
8.2 Optimizar las infraestructuras construidas, capacidades instaladas y de gestión del transporte multimodal, para una movilización nacional e internacional de personas, bienes y mercancías de manera									
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. Fomentar el desarrollo y modernización del transporte masivo, integrado y alternativo de pasajeros.							
Plan Sectorial		4. Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.							
PNMUS		Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible del Ecuador							
PEM / PEI		Política Pública Sector Transporte							
ODS		Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas							
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"/>			¿Cuenta con metas en otros instrumentos de planificación, adicionales a las establecidas en el PND?				
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 checked="" 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)		Señalar 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: Priorización de Política Pública – DPI- 2024 -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:

Tabla 2 Lineamientos de política pública del sector transporte

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

Tabla 3 Caracterización de las Políticas de Gobierno – Eje de Desarrollo Económico – Puertos y Aeropuertos

CARACTERIZACIÓN DE LAS POLÍTICAS DE GOBIERNO INCLUIDAS EN EL PLAN DE DESARROLLO PARA EL NUEVO ECUADOR 2024-2025											
1. Eje Programático del PND		2. Desarrollo Económico:		2. Objetivo del PND		4. Estimular el sistema económico y de finanzas públicas para dinamizar la inversión y las relaciones comerciales					
3. Política del PND											
4.2 Incrementar la apertura comercial con socios estratégicos y con países que constituyan mercados potenciales											
4. Medios de implementación de la política pública del PND (seleccionar el 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. Fomentar el desarrollo y modernización del transporte masivo, integrado y alternativo de pasajeros.									
Plan Sectorial		4. Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.									
PEM / PEI		Política Pública Sector Transporte									
PNMUS		Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible del Ecuador									
ODS		Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas									
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		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"/>			¿Cuenta con metas en otros instrumentos de planificación, adicionales a las establecidas en el PND?						
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 <input checked="" type="checkbox"/>		Regional <input type="checkbox"/>		Provincial (1 o más provincias) <input type="checkbox"/>		Señalar si cuenta con mecanismos para manejo de riesgos y reducción de la vulnerabilidad					
						Sí (especifique) <input type="checkbox"/>		Planes de emergencia vial		No <input type="checkbox"/>	

Fuente: Priorización de Política Pública – DPI- 2024 -2025

Tabla 4 Caracterización de las Políticas de Gobierno – Infraestructura, Energía y Ambiente – Seguridad - ODS

CARACTERIZACIÓN DE LAS POLÍTICAS DE GOBIERNO INCLUIDAS EN EL PLAN DE DESARROLLO PARA EL NUEVO ECUADOR 2024-2025											
1. Eje Programático del PND		3. Infraestructura, Energía y Ambiente:		2. Objetivo del PND		8. Impulsar la conectividad como fuente de desarrollo y crecimiento económico.					
3. Política del PND											
8.2 Optimizar las infraestructuras construidas, capacidades instaladas y de gestión del transporte multimodal, para una movilización nacional e internacional de personas, bienes y mercancías de manera											
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. Fomentar el desarrollo y modernización del transporte masivo, integrado y alternativo de pasajeros.									
Plan Sectorial		4. Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.									
PNMUS		Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible del Ecuador									
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					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"/>			¿Cuenta con metas en otros instrumentos de planificación, adicionales a las establecidas en el PND?						
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 checked="" 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)		Señalar 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		No <input type="checkbox"/>	

Fuente: Priorización de Política Pública – DPI- 2024 -2025

Tabla 5 Instrumentos de Planificación - Política Pública

DOCUMENTO	PERIODICIDAD	TIPO	ALINEACIÓN 2024-2025		
			PND	PS	PEI
PLAN ESTRATÉGICO DE MOVILIDAD - PEM	2013-2037	PLAN	X		
PLAN SECTORIAL	2022-2025	PLAN	X		X
PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL	2022-2025	PLAN	X	X	
PLAN NACIONAL DE CONSERVACIÓN	2022-2025	PROGRAMA		X	X
LEY SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL TRANSPORTE TERRESTRE	Continuo	Política Pública			X
REGLAMENTO A LA LEY SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL TRANSPORTE TERRESTRE	Continuo	Política Pública			X
POLÍTICA NACIONAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE - PNMUS 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
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 – Act. 03/2024

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”.

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:

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

“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 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.

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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.

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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.

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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.

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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 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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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)

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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 Abscisado 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.

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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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)

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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.

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.

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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.

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

- 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.

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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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:

- 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.

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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 represente 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.

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).

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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.

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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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.

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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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.

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.

Plan Nacional de Desarrollo. - Es la máxima directriz política y administrativa para el diseño y aplicación de la política pública, que contiene un presupuesto referencial plurianual en el marco de lo establecido en la Constitución de la República.⁴

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

⁴ Art.4 Norma Técnica del Sistema Nacional de Planificación Participativa

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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 territoriales diferenciados. - Son instrumentos de aplicación territorial orientados a garantizar el desarrollo integral del territorio cuyas particularidades biofísicas y socio culturales requieren de una planificación específica. Definen lineamientos, programas, proyectos, mecanismos de seguimiento y evaluación y modelo de gestión en articulación con el Plan Nacional de Desarrollo y la Estrategia Territorial Nacional. Los planes territoriales diferenciados serán elaborados por los entes rectores y con la participación de los gobiernos autónomos descentralizados involucrados.⁵

Los planes diferenciados se formulan para la Circunscripción Territorial Especial Amazónica, el Régimen Especial Galápagos, el Espacio Marino Costero, Zonas Fronterizas o de vinculación con otros países.

Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial. - Son instrumentos de planificación y ordenamiento territorial que contienen las decisiones estratégicas de desarrollo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados que permiten la gestión concertada y articulada del territorio, con los diferentes sectores y actores, en concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo y su Estrategia Territorial Nacional.⁶

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 Relacionamento para la Atención de

⁵ Art.27 Norma Técnica del Sistema Nacional de Planificación Participativa

⁶ Art.32 Norma Técnica del Sistema Nacional de Planificación Participativa

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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 2024 - 2025, tendrá la vigencia del Desarrollo para el Nuevo Ecuador 2024-2025. 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

a. 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.
4. Falta de recursos humanos (para reemplazar al personal técnico jubilado), también tecnológicos y financieros.
5. Cumplimiento parcial del Plan de Vigilancia, por el procesamiento de datos técnicos aeronáuticos y el reducido recurso económico asignado.

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.

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.

El decrecimiento que el sector aeronáutico sufrió a nivel mundial por la pandemia Covid 19; la DGAC hizo esfuerzos para palear esas cifras, logrando que el transporte aéreo ecuatoriano se recupere significativamente. Así lo demuestran las cifras del 2022 donde el país contó con 4 aerolíneas en el servicio doméstico regular y 28 operadores aéreos en el servicio no regular. A nivel internacional fueron 36 compañías aéreas de servicio regular y 51 en no regular que prestaron sus servicios a través de la red aeroportuaria del Ecuador.

Los factores claves que reactivaron al sector aéreo en el Ecuador se deben principalmente a las políticas públicas, que coadyuvaron en la reactivación de las operaciones aéreas, a través de incentivos a las aerolíneas y pasajeros, así como, a estrategias encaminadas en la reactivación económica y turística del país. Otro de los grandes aportes de la DGAC es priorizar la seguridad de la aviación y precautelar las operaciones aéreas.

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:

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

- 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 6 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
TOTAL		694

Fuente: Dirección Nacional de Aviación Civil – DGAC

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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 7 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
Latacunga	Sistemas Automáticos para observación meteorológicas
Catamayo	Multilateración
Nueva Loja	Multilateración
Coca	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.

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.

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

Respecto de la infraestructura aeroportuaria del país, actualmente, Ecuador cuenta con 22 aeropuertos, cuatro internacionales (Quito, Guayaquil, Manta y Latacunga), 17 domésticos y uno militar en Ambato. Del total de aeropuertos, 16 son administrados por la Dirección General de Aviación Civil, tres son concesionados, uno funciona por delegación y los dos restantes son administrados por la Fuerza Aérea Ecuatoriana (FAE) y el Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Morona Santiago, respectivamente (MTOP, 2022).⁷

El transporte aéreo tiene gran importancia, ya que constituye uno de los pilares esenciales para mejorar la economía, seguridad y fomenta la conectividad aérea en la medida de la dinámica internacional del comercio, turismo e industria.

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 8 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	Crnl. 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

Los proyectos constituyen un conjunto de planes diseñados para asegurar que la infraestructura aeroportuaria se mantenga en condiciones operativas que garanticen la seguridad operacional,

⁷ Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador y su Estrategia Territorial Nacional 2024 – 2025”

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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.

Por su parte, en lo concerniente a sistemas de ayuda para la navegación aérea, 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.

La mayor tasa de accidentes aéreos con operadores aéreos comerciales no regulares, se ha producido en la región Oriental, particularmente en las provincias de Morona Santiago y Pastaza.

b. 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 9 Proyectos relevantes proyectos planificados en la infraestructura portuaria

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">✓ 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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

importante de empleo directo e indirecto, facilita el comercio nacional e internacional; así como el turismo permisivo y emisivo.

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

Tabla 10 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	270.445	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

La demanda de pasajeros también se incrementó notoriamente, en el 2022 por vía aérea se transportaron 6.621.289 pasajeros a nivel nacional e internacional, tanto en vuelos de servicio regular, como en no regular.

Gráfico 4 Tráfico Internacional Pasajeros



Fuente: Dirección Nacional de Aviación Civil – DGAC

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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 11 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

En el año 2022, se transportó un total de 325.070 TM (Toneladas Métricas). De esta cifra a través de las operaciones aéreas domésticas se transportaron a 2.793.444 pasajeros, mientras que a nivel internacional se movilizaron 3.827.845 personas.

Gráfico 5 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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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 12 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 6 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.

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

Tabla 13 Tráfico Doméstico Pasajeros

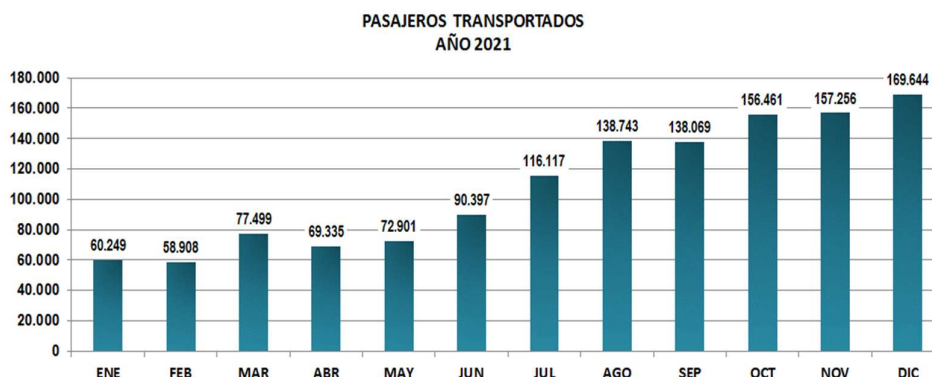
TRÁFICO DOMÉSTICO
SERVICIO REGULAR Y NO REGULAR

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

Gráfico 7 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 14 Tráfico Doméstico Carga

Tráfico Doméstico
Servicio Regular y No Regular

AÑO 2021

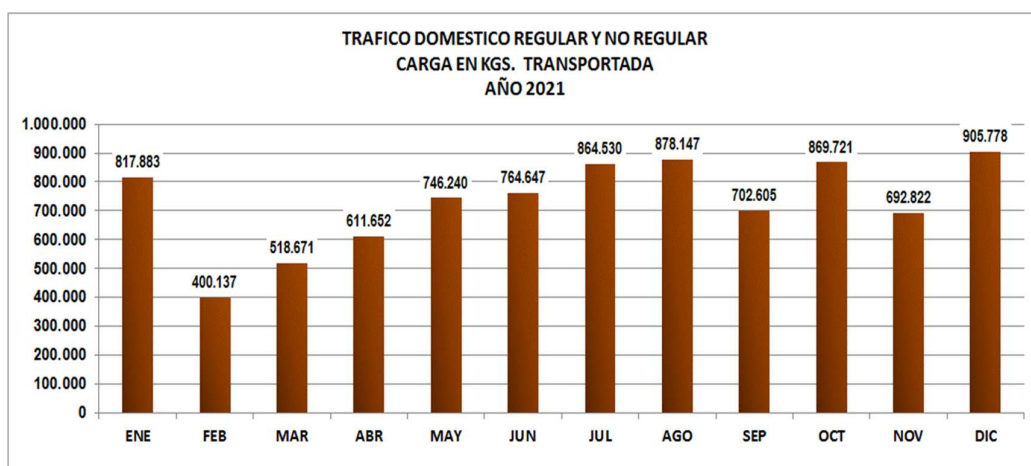
CARGA EN KGS.	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	% DE VARIACIÓN
TOTAL	4.629.408	4.143.425	8.772.833	

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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

Gráfico 1 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 15 Tráfico Doméstico Movimientos

Tráfico Doméstico
Servicio Regular y No Regular
AÑO 2021

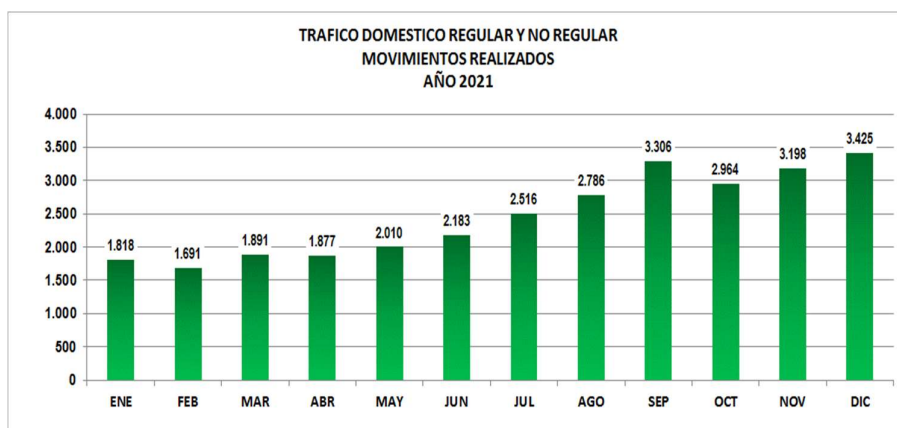
PASAJEROS	REGULAR	NO REGULAR	TOTAL	% DE VARIACIÓN
TOTAL	10398	19.267	29655	
ENE	607	1211	1.818	

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

FEB	526	1.165	1.691	-6,99%
MAR	591	1.300	1.891	11,83%
ABR	590	1.287	1.877	-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

Gráfico 2 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

a. 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.
5. Normativa para los procesos de Alianzas Público – Privadas, que demandan muchos requisitos y excesivo tiempo.
6. Se debe considerar en el cálculo de la tarasa de fallecidos por accidente de tránsito que el denominador para el cálculo de la tasa es variable cada año, puesto que incrementa de acuerdo con la proyección establecida por el INEC; motivo por el cual, de existir un incremento mínimo o menor al porcentaje de proyección del crecimiento de la población en el número de fallecidos por accidentes de tránsito, la tasa no reflejaría dicho incremento.
7. No contar con una metodología establecida para el levantamiento, procesamiento y diagnóstico de la Infraestructura Vial. En todos los niveles de gobierno.

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.

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.

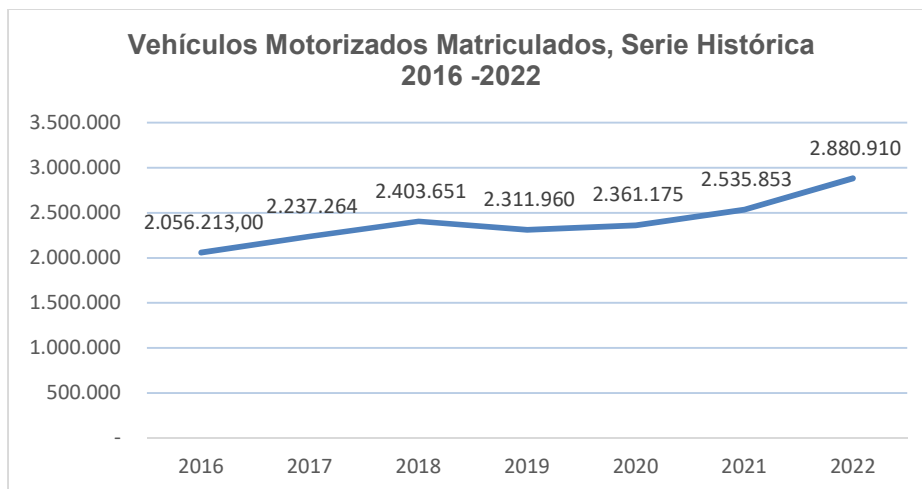
La inversión destinada a la mejora y evolución de la infraestructura de transporte es una tarea que implica desarrollar estudios de crecimiento de la población, necesidades y el crecimiento comercial dentro y fuera de un territorio determinado, en este caso en el Ecuador, los recursos para el efecto 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 del transporte terrestre cumple un importante papel en el desarrollo del país y sus ciudades ya que tiene gran importancia en la movilidad de pasajeros y bienes, en entornos donde también circulan vehículos particulares; según el INEC se matricularon vehículos motorizados en los últimos 7 años como podemos ver en la siguiente tabla:

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

Gráfico 3 Vehículos matriculados 2016-2022



Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

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.

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 16 Vehículos Eléctricos por Provincia

PROVINCIA	USO PARTICULAR	USO PÚBLICO
AZUAY	32	0
BOLÍVAR	1	0
CAÑAR	2	0
CHIMBORAZO	2	0
COTOPAXI	5	0
EL ORO	4	0
ESMERALDAS	1	0
GALÁPAGOS	51	0
GUAYAS	89	15
IMBABURA	5	0
LOJA	10	40
LOS RÍOS	5	0
MANABÍ	7	0
NAPO	3	0
ORELLANA	1	0
PASTAZA	2	0

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

PICHINCHA	188	1
SANTA ELENA	5	0
STO. D TSACHILAS	2	0
TUNGURAHUA	20	0
TOTAL	435	56

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito / PS 2021-2025

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 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, 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.

A continuación, se detalla las instituciones que se destacan en el sector de transporte terrestre, tanto como rectoría como de control:

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas – MTOP, (rector)

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.

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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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 17 Estado de la RVE 2022

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%
TOTAL	10.264,17	100%

Fuente: Subsecretaría de la Infraestructura del Transporte - MTOP

Mediante Acuerdo No. MTOP-MTOP-23-44-ACU de 9 de noviembre de 2023, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas declara Red Vial Estatal los tramos y vías que cumplen con los parámetros técnicos y jurídicos los cuales forman parte del inventario georreferenciado de la Institución y cumplen con los principios de integridad, compatibilidad y disponibilidad para su información alfanumérica y espacial. En este marco legal se incluyen las vías delegadas.

Al año 2023, se registran los resultados siguientes de la Red Vial Estatal administrada por delegación a los sectores público y privado:

Unidad	Red Vial Estatal	Delegación Privada	Delegación Pública
KM.	9.823,92	865,94	781,20
%	16,77	8,81	7,95

Fuente: Acuerdo Nro. MTOP-MTOP-23-44-ACU

i. Clases de Administración

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

Tabla 18 Tipos de Administración RVE

Tipos de Administración	Kilómetros
Delegaciones Sector Público y Privado	1.909,64

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

Mantenimientos, Rehabilitación, Reconstrucción	1.620,81
Administración Directa	6.733,72
TOTAL	10.264,17

Fuente: Subsecretaría de la Infraestructura del Transporte – MTOP

ii. 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:

iii. 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.

El 65,6% de las vías se gestionan por administración directa del MTOP, el 18,6% se administra por delegaciones y el 15,8% por el Programa de Mantenimiento por Resultado (MTOP, 2022). La gestión y administración de las vías se evidencia en el estado y calidad (calzada, drenajes, seguridad vial e infraestructura vial). En la siguiente tabla se resume el estado de las vías.

A pesar de que el sistema vial ecuatoriano da cobertura a gran parte de la población, aún persisten problemas de conectividad, por ejemplo: entre los poblados del norte de la provincia de Esmeraldas; igualmente, la conexión entre las provincias de Sucumbíos, Carchi, Imbabura y Esmeraldas. Existen otros tramos a nivel nacional en los que el estado de las vías es “malo” y se debe circular con precaución. Los gobiernos provinciales y municipales tienen un rol importante en el diseño, gestión y mantenimiento MTOP (2022) de la vialidad provincial y urbana, lo que implica generar esfuerzos articulados con el MTOP para mejorar la eficiencia del transporte, la reducción de la siniestralidad, así como la promoción de transportes alternativos y amigables con el ambiente.

ESTADO DE LA RED VIAL ESTATAL 2023

Estado de la RVE	Longitud(km)	Porcentaje
Muy bueno	479,27	6,40%

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

Bueno	2.916,72	38,80%
Regular	2.505,24	33,30%
De circulación con precaución	1.619,06	21,50%
Total	7.520,29	100,00%

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo / Secretaría Nacional de Planificación

iv. 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
- 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 19 Microempresas año 2021

Año	No. Microempresas	Kilómetros	Inversión USD
2021	237	5.340,66	6.58 MM
2022	252	6.214,50	7.33 MM
2023	230	7.446,83	17.79MM

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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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

v. 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. En el 2023 se presentan 230, microempresas, con una inversión de 17 791.011,9 (17.79MM)

vi. 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 20 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.

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025
Tabla 21 Tipo de Superficie RVE

Tipo de superficie de rodadura	% RVE 2021	% RVE 2023
Pavimento Flexible	74.65%	73,62%
Pavimento Rígido	17.79%	18,89%
Tipo Lastre	6.85%	4,83%
Doble tratamiento superficial bituminoso (DTSB)	0.71%	2,66%
Total, RVE	100%	100%

Fuente: Subsecretaría de la Infraestructura del Transporte – MTOP

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 Agrio).
- 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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

sostenibilidad fiscal y optimización del gasto público dando cumplimiento obligatorio a la normativa legal vigente.

vii. 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 22 Red Vial Modelos de Gestión 2021 - 2023

Año	Unidad	Red Vial Estatal	Delegación Privada	Delegación Pública	Mantenimiento por Resultados
2021	KM	10.264,17	894,68	864,54	150,42
	%	100%	8,72	8,42	1,50
2023	KM	9823,92	1624,73	7446,83	752,36
	%	100%	16,54%	75,80%	7,66%

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);

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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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 23 Vías Delegadas Sector Privado, Público y Mantenimiento por Resultados

CARRETERA	PROVINCIA	LONGITUD (KM)
RUMICHACA - RIOBAMBA	CARCHI - IMBABURA - PICHINCHA - COTOPAXI - TUNGURAHUA	469,83
RÍO SIETE -HUAQUILLAS	EL ORO	105,00
NARANJAL - TENGUEL	GUAYAS	45,00
STO. DOMINGO - BUENA FE	STO. DOMINGO - LOS RÍOS	113,00
CHONGÓN - PROGRESO -SANTA ELENA	GUAYAS - STA. ELENA	161,85
LA AURORA - SANBORONDÓN 21 KM	GUAYAS	21,00
DURÁN -JUJÁN 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" DE DAULE - SALITRE 42,20 KM	GUAYAS	42,20
ENLACE DURÁN - BOLICHE - DURÁN - JUJAN 6 KM	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 - BUCAY 61,20 KM	GUAYAS	55,00
KM 26 MILAGRO - NARANJITO -	GUAYAS	14,00
MILAGRO - NARANJITO - BUCAY 61,20 KM	GUAYAS	61,20
DISTRIBUIDOR EL COLORADO - PUENTE DE BELLAVISTA (GAD PROV. MANABÍ)	MANABÍ	27,00
ALÓAG - UNIÓN DEL TOACHI - STO. DOMINGO (GAD - STO. DOMINGO)	PICHINCHA	72,00
UNIÓN DEL TOACHI - STO. DOMINGO (GAD STO. DOMINGO)	STO.DOMINGO	29,00
MITAD DEL MUNDO PUENTE RÍO BLANCO (GAD PICHINCHA)	PICHINCHA	161,00
MANT. POR RESULTADOS MODELO DE GESTIÓN SOSTENIBLE	CHIMBORAZO	150,42
TOTAL KM DELEGADOS		1759,78
TOTAL KM MANTENIMIENTO POR RESULTADOS - MPR		150,42
TOTAL KM MANTENIMIENTO SUSTENTABLE		1910,20

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

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

b. La Agencia Nacional de Tránsito. –

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

La Comisión de Tránsito del Ecuador de acuerdo con la Ley de Tránsito, reformada mediante el Registro Oficial Nro. 512 del 10 de agosto de 2023, tiene como competencia el control operativo del tránsito en la Red Vial Estatal del Ecuador, con excepción de aquellas vías donde el GAD o Policía Nacional ejerza competencia.

Bajo el marco de sus competencias, la Comisión de Tránsito del Ecuador oferta los servicios de: Formación de Agentes Civiles y Agentes de Tránsito; Control Operativo del Transporte, Tránsito y Seguridad Vial; y la Investigación de Accidentes de Tránsito; este último de acuerdo con el COESCOP también puede ser designado por la autoridad competente a nivel nacional.

En la actualidad tiene jurisdicción en la red vial de las provincias: Guayas, Santa Elena, Manabí, Azuay, Los Ríos, El Oro, 72Km de la vía Aloag Santo Domingo; además, se ha suscrito convenios interinstitucionales para ejercer el control dentro de los GADs de Caluma, Las Naves, El Tambo, Jipijapa, El Carmen, Quijos, mancomunidad de Pastaza, cantones de la provincias Guayas (con excepción de Guayaquil, Milagro y Durán) y Santa Elena; también, ejerce controles del cumplimiento a la norma de la Comunidad Andina en los puntos fronterizos con Colombia y Perú.

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 en el siguiente cuadro su reducción desde 2017:

Tabla 24 Siniestros de Tránsito por año

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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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:

Tabla 25 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 26 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 elemento 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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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
TOTAL	1.352

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

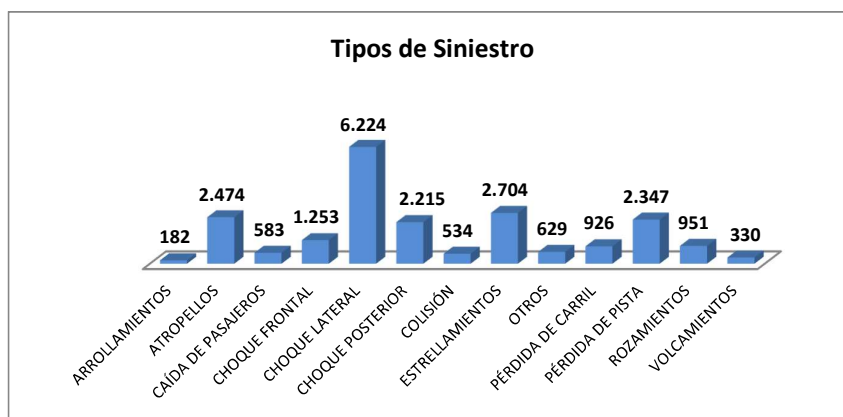
En referencia al tipo de siniestros, se identifica que el choque lateral es el principal tipo con 6.224 siniestros, representando el 29,15% del total, seguido de estrellamientos con 2.704 siniestros, que representa el 12,66% y atropellos con 2.474 siniestros, que representa el 11,59% del total.

Tabla 27 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%
TOTAL	21.352	100%

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025
Gráfico 4 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.

Tabla 28 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
TOTAL	21.352

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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 29 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 existe entre los años 2017 y 2021, en cuanto a fallecimientos en siniestros de tránsito a nivel nacional:

Tabla 30 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 31 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 del 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 y 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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

Daños mecánicos previsibles	21
No ceder el derecho de vía o preferencia de paso a vehículos	16
Bajarse o subir 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 entrañan 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
TOTAL	2.131

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

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 32 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
Perdida de pista	295
Rozamientos	37
Volcamientos	128
TOTAL	2.131

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

Tabla 33 Fallecidos por Tipo de Siniestros año 2021



Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

CAUSA PROBABLE	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022	AÑO 2023
CONducir DESATENTO A LAS CONDICIONES	526	848	831	729	949	873	754
SUPERAR LOS LÍMITES MÁXIMOS DE VELOCIDAD.	387	229	252	231	300	364	409

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 34 Fallecidos por Provincia 2021

PROVINCIA	CANTIDAD
GUAYAS	516
PICHINCHA	340
LOS RÍOS	160
MANABÍ	135
AZUAY	98
STO. DOMINGO DE LOS TSACHILAS	96
ESMERALDAS	91
CHIMBORAZO	88
COTOPAXI	78
MORONA SANTIAGO	71
EL ORO	57
BOLÍVAR	50

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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
TOTAL	2.131

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

EVOLUCIÓN DE FALLECIDOS IN SITU POR AÑOS Y POR PROVINCIA

TIPO DE VEHÍCULO	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022	AÑO 2023
AZUAY	92	89	81	62	96	100	73
BOLIVAR	23	35	32	12	50	30	27
CAÑAR	38	55	30	25	46	63	41
CARCHI	17	22	27	17	24	20	14
CHIMBORAZO	88	72	108	71	88	63	91
COTOPAXI	131	101	98	78	78	101	82
EL ORO	86	65	77	47	57	82	89
ESMERALDAS	74	64	70	61	91	69	77
GALAPAGOS	0	3	1	0	1	0	2
GUAYAS	456	538	517	388	516	557	513
IMBABURA	81	44	66	41	41	52	57
LOJA	25	34	52	40	41	55	39
LOS RIOS	180	190	178	100	160	174	150
MANABI	150	141	147	114	135	130	169
MORONA SANTIAGO	31	27	39	25	71	23	18
NAPO	25	20	26	9	19	16	11
ORELLANA	15	35	30	27	27	33	39
PASTAZA	10	18	17	12	17	18	10
PICHINCHA	375	358	356	283	340	408	386
SANTA ELENA	40	36	45	24	39	31	29
STO. DOMINGO							
TSACHILAS	72	94	79	73	96	80	101
SUCUMBÍOS	35	26	18	19	37	12	16
TUNGURAHUA	92	73	74	48	47	72	75

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

ZAMORA CHINCHIPE	17	11	12	15	14	13	23
TOTAL	2.153	2.151	2.180	1.591	2.131	2.202	2.132

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 35 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
TOTAL	2.131

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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

ser aprobado y socializado en el mes de mayo de 2022, dicho documento permitirá medir la gestión en el ámbito del transporte terrestre.

c. El Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito – SPPAT,

Mediante Decreto Ejecutivo No 805, de 22 de octubre de 2015, publicado en el Registro Oficial No 635 de 25 de noviembre de 2015, con el que se crea el Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito SPPAT, orientado a garantizar la protección de las personas que se trasladan de un lugar a otro a través de la red vial del Ecuador por parte del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito, servicio que estará adscrito al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Actualmente el SPPAT posee un sistema que se le denomina BPM, este sistema atiende únicamente a dos (2) de las cinco 5 protecciones que brinda a la ciudadanía el SPPAT. Las protecciones con las cuales trabaja este momento el sistema BPM son las de Protección por Fallecimiento y Protección por Gastos Funerarios, quedando en los actuales momentos fuera del sistema la Protección por gastos médicos, Protección por discapacidad y protección por servicios pre hospitalarios.

El Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito, protege económicamente a cualquier persona que sufra lesiones corporales, funcionales u orgánicas, que falleciere o quedare discapacitada como consecuencia de un accidente de tránsito.

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.

El Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito, debe garantizar la atención médica a la ciudadanía ante un accidente de tránsito y amparar económicamente a cualquier ciudadano, sea este conductor, pasajero o peatón, que sufra lesiones o falleciera debido a un accidente vehicular.

Al respecto, desde el año 2020 hasta la fecha (noviembre 2023) se ha pagado \$207.981.129,23 millones de dólares, en este marco corresponde a 294.215 víctimas, y 303.045 beneficiarios.⁸

En esta misma línea se muestra el detalle de los pagos realizados de conformidad con el siguiente detalle:

⁸ **Fuente:** Dirección de Seguimiento y Evaluación del Servicio

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

Tabla 36 Detalle de pagos realizados por la SPPAT

FALLECIMIENTO	GASTOS FUNERARIOS	DISCAPACIDAD	GASTOS MÉDICOS	MOVILIZACIÓN
<ul style="list-style-type: none"> • \$60.329.359,18 • 12.285 Víctimas • 21.115 Beneficiarios 	<ul style="list-style-type: none"> • \$3.369.893,29 • 8.503 Víctimas / Beneficiarios 	<ul style="list-style-type: none"> • \$2.152.500,00 • 589 Víctimas / Beneficiarios 	<ul style="list-style-type: none"> • \$140.380.917,41 • 206.406 Víctimas / Beneficiarios 	<ul style="list-style-type: none"> • \$1.748.459,35 • 66.432 Víctimas / Beneficiarios

Fuente: Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito

En este mismo contexto se debe potenciar la capacidad institucional de respuesta a los requerimientos mediante la automatización de procesos y simplificación de trámites para de esta manera llegar a más usuarios a nivel nacional.

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.

d. 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:

- 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.

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

- 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;

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 37 Kilómetros Intervenidos CTE

Intervención Actual CTE	
PROVINCIAS	KM

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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
TOTAL	3.134,90

Fuente: Comisión de Tránsito del Ecuador

Tabla 38 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
TOTAL	4.926,25

Fuente: Comisión de Tránsito del Ecuador

Tabla 39 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”, se requiere fortalecer a la CTE, por lo que es necesaria la implementación del Plan Plurianual de Inversión 2022 – 2025 que permita

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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%.

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 40 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

Durante el 2022 se realizaron 7.621 operativos de control (3.986 de informalidad, 2.883 enfocados a motociclistas y 752 focalizados al control de conductores – Operativos ebrios); lo que generó como resultado un total de 194.644 vehículos revisados, confección de 40.668 citaciones por contravenciones de tránsito, 312 personas detenidas, 1.994 vehículos retenidos y 2.952 motos retenidas.

Desde enero hasta noviembre de 2023, se han realizado 7.454 operativos de control (6.539 de informalidad, 51 a motociclistas y 864 a conductores – Operativos ebrios); como resultado se obtuvo 293.735 vehículos revisados, 37.918 citaciones confeccionadas por contravenciones de tránsito, 887 vehículos retenidos y 315 motos retenidas.

De acuerdo con la proyección de operativos para el mes de diciembre, al final del 2023 se habrán ejecutado 0.06 operativos más que en el 2022.

- Lo expuesto en párrafos anteriores incide en la reducción de los siniestros de tránsito en las jurisdicciones de la CTE, pues en los resultados de la gestión operativa, se observa que, en la tasa de siniestros de tránsito por cada 100Km de vía, el índice de gestión⁹ en el 2022 fue de 41.67%; no obstante, en cuanto a los indicadores de morbilidad y mortalidad por siniestros de tránsito por cada 100Km de vía los resultados fueron 16,67% en cada una; esto en virtud de que en el 2022 no se contaba con los equipos e insumos

⁹ El índice de gestión calcula el porcentaje de cumplimiento de la meta; por ejemplo, en el primer semestre 2022 se cumplió 2 veces la meta; mientras que en el segundo semestre se cumplió 3 veces

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

logísticos mínimos y necesarios para la ejecución adecuada de los controles planificados.

Tabla 41 Tasa de siniestros de tránsito por cada 100 kilómetros de vía 2022

Tasa de siniestros de tránsito por cada 100 kilómetros de vía												
Descripción	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
Metas	14,58	26,94	40,66	51,82	63,45	77,2	92,53	108,69	124,59	142,33	155,86	172,52
Resultados	14,58	26,94	41,04	54,57	67,81	80,41	95,96	110,21	125,14	140,73	151,83	165,94
Cumplimiento	100,00%	100,00%	99,07%	94,96%	93,57%	96,01%	96,43%	98,62%	99,56%	101,14%	102,65%	103,97%
Índice de gestión	41,67%											

Fuente: Comisión de Tránsito del Ecuador

Tabla 42 Tasa de morbilidad por siniestros de tránsito por cada 100 kilómetros de vía 2022

Tasa de morbilidad por siniestros de tránsito por cada 100 kilómetros de vía												
Descripción	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
Metas	13,38	25,17	37,98	47,53	57,87	69,2	84,25	100,06	115,11	131,74	144,23	160,1
Resultados	13,37	25,17	38,92	51,66	65,73	79,67	94,94	109,74	126,53	142,46	153,59	169,28
Cumplimiento	100,07%	100,00%	97,58%	92,01%	88,04%	86,86%	88,74%	91,18%	90,97%	92,48%	93,91%	94,58%
Índice de gestión	16,67%											

Fuente: Comisión de Tránsito del Ecuador

Tabla 43 Tasa de mortalidad por siniestro de tránsito por cada 100 kilómetros de vía 2022

Tasa de mortalidad por siniestro de tránsito por cada 100 kilómetros de vía												
Descripción	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
Metas	1,65	2,97	4,49	5,69	6,89	8,5	10,21	11,6	13,37	15,2	16,47	18,43
Resultados	1,64	2,97	4,74	6,54	7,94	9,23	10,91	12,58	13,82	16,12	17,14	18,72
Cumplimiento	100,61%	100,00%	94,73%	87,00%	86,78%	92,09%	93,58%	92,21%	96,74%	94,29%	96,09%	98,45%
Índice de gestión	16,67%											

Fuente: Comisión de Tránsito del Ecuador

- Mediante los recursos presupuestarios asignados a los proyectos de inversión y gasto corriente hasta finales del 2022 se adquirieron bienes e insumos logísticos, los cuales se implementaron desde inicios del 2023; como resultado se observa que la meta programada en la tasa de siniestros de tránsito por cada 100Km de vía se cumple al 100%, en la tasa de morbilidad en un 27,27% y el de mortalidad en el 72,73% de las veces.

Tabla 44 Tasa de siniestros de tránsito por cada 100 kilómetros de vía 2023

Tasa de siniestros de tránsito por cada 100 kilómetros de vía											
Descripción	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov
Metas	172,1	171,67	171,24	170,81	170,39	169,96	169,53	169,11	168,69	168,27	167,85
Resultados	168,05	166,78	163,62	160,02	158,91	157,89	154,89	151,29	149,67	145,18	143,46
Cumplimiento	102,41%	102,93%	104,66%	106,74%	107,22%	107,64%	109,45%	111,78%	112,71%	115,90%	117,00%
Índice de gestión	100,00%										

Fuente: Comisión de Tránsito del Ecuador

Tabla 45 Tasa de morbilidad por siniestros de tránsito por cada 100 kilómetros de vía 2023

Tasa de morbilidad por siniestros de tránsito por cada 100 kilómetros de vía											
Descripción	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov
Metas	159,71	159,31	158,91	158,51	158,11	157,72	157,33	156,93	156,54	156,15	155,76
Resultados	170,34	169,74	167,38	165,41	164,04	162,57	161,01	159,45	156,17	153,17	152,12
Cumplimiento	93,76%	93,86%	94,94%	95,83%	96,39%	97,02%	97,71%	98,42%	100,24%	101,95%	102,39%
Índice de gestión	27,27%										

Fuente: Comisión de Tránsito del Ecuador

Tabla 46 Tasa de mortalidad por siniestro de tránsito por cada 100 kilómetros de vía 2023

Tasa de mortalidad por siniestro de tránsito por cada 100 kilómetros de vía											
Descripción	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov
Metas	18,39	18,34	18,29	18,25	18,2	18,16	18,11	18,07	18,02	17,98	17,93
Resultados	18,67	18,96	18,96	18,25	18,16	18,03	17,62	17,27	17,97	17,14	17,46
Cumplimiento	98,50%	96,73%	96,47%	100,00%	100,22%	100,72%	102,78%	104,63%	100,28%	104,90%	102,69%
Índice de gestión	72,73%										

Fuente: Comisión de Tránsito del Ecuador

En cuanto a la tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes, también se observa cumplimiento del 83,33% en el índice de gestión durante el 2022 mientras que en el 2023 es del 100%. Es importante indicar que el indicador tasa de mortalidad en relación a la población se encuentra incluido en el Plan Nacional de Desarrollo y la CTE como ente de control contribuye al mismo.

Tabla 47 Índice de Gestión CTE 2022 - 2023

Periodo	2022				2023			
	Meta	Resultado	Cumplimiento	Índice de gestión	Meta	Resultado	Cumplimiento	Índice de gestión
1. Ene	1,35	1,35	100%	83,33%	16,4	15,77	104%	100,00%
2. Feb	2,56	2,56	100%		16,36	15,77	104%	
3. Mar	4,19	4,28	98%		16,32	15,31	107%	
4. Abr	5,1	5,21	98%		16,28	15,31	106%	
5. May	6,58	6,23	106%		16,24	15,26	106%	
6. Jun	7,85	7,58	104%		16,2	15,13	107%	
7. Jul	9,43	9,25	102%		16,16	14,49	112%	
8. Ago	10,96	10,51	104%		16,12	14,26	113%	
9. Sep	12,54	11,85	106%		16,08	14,63	110%	
10. Oct	14,21	14,27	100%		16,04	13,40	120%	
11. Nov	15,43	14,97	103%		16	14,08	114%	
12. Dic	16,77	16,36	103%		15,95			

Fuente: Comisión de Tránsito del Ecuador

Como dato adicional se menciona que la CTE con su capacidad instalada puede cumplir con el 84% de los operativos que se planifican en el año; adicional, en el 2023 otro factor que incide en el cumplimiento de los operativos de control en las vías es el incremento de actos delictivos que ocasionan las bandas delincuenciales que operan en el país.

5.3 TRANSPORTE FERROVIARIO

a. 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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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 FEOP en su momento:

Tabla 48 Estado Red Vial Ferroviaria Litoral y Sur

FILIAL	TRAMO	ESTADO ACTUAL	MOTIVO DEL ESTADO ACTUAL	KILÓMETRO S TRAMO
LITORAL	DURÁN - YAGUACHI	NO OPERATIVO	Exceso de maleza	21,20
			Robo de elementos ferroviarios	
	YAGUACHI - NARANJITO	NO OPERATIVO	Exceso de maleza	29,30
			Robo de elementos ferroviarios	
	NARANJITO - SAN ANTONIO	NO OPERATIVO	Exceso de maleza	9,40
			Robo de elementos ferroviarios	
	NARANJITO - SAN ANTONIO	NO OPERATIVO	Exceso de maleza	27,50
			Robo de elementos ferroviarios	
SUR	BUCAY - HUIGRA	NO OPERATIVO	Durmientes de madera en mal estado	28,70
			Colapso de puente metálico de 6 mtrs. en el km 112+200	
	HUIGRA - SIBAMBE	NO OPERATIVO	Exceso de maleza	14,60
			Deslave en el sector de Chanchán	
			Colapso de puente metálico en el km 118+450 sector Huigra	
	SIBAMBE - TAMBO	FUERA DE SERVICIO	Este tramo no fue rehabilitado y se encuentra fuera de servicio aprox. Desde el año 1993	69,20
	TAMBO - COTOCTOR	NO OPERATIVO	Falla geológica km 1	2,90
	COTOCTOR - CUENCA	FUERA DE SERVICIO	Este tramo no fue rehabilitado y se encuentra fuera de servicio aprox. Desde el año 1993	73,30
	SIBAMBE – ALAUSÍ	OPERATIVO	Operativo	11,80
	ALAUSÍ – PALMIRA	NO OPERATIVO	Durmientes de madera en mal estado	23,50
			Colapso de puente de hormigón Sector Tixán	
	PALMIRA - RIOBAMBA	NO OPERATIVO	Derrumbes sobre la plataforma ferroviaria	64,50
			Robo de rieles en el sector de Minas de Palmira	
	RIOBAMBA – URBINA	OPERATIVO	Operativo	31,30

Fuente: Dirección de Transporte Ferroviario – MTOP

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025
Tabla 49 Estado Red Vial Ferroviaria Centro y Norte

FILIAL	TRAMO	ESTADO ACTUAL	MOTIVO DEL ESTADO ACTUAL	Km. TRAMO
CENTRO	URBINA - AMBATO	NO OPERATIVO	Perdida de la plataforma ferroviaria en el km 272+400 Sector Mochapata	43,08
			Exceso de Maleza	
	AMBATO - LATACUNGA	OPERATIVO	OPERATIVO	44,02
	LATACUNGA - COTOPAXI	NO OPERATIVO	Exceso de Maleza	39,20
			Durmientes de madera en mal estado(tramo no rehabilitado)	
	COTOPAXI - MACHACHI	OPERATIVO	Exceso de Maleza y escombros sobre la vía férrea	18,80
	MACHACHI CONFITECA	NO OPERATIVO	Robo de elementos ferroviarios , placas de asientos y tirafondos vía suelta	32,10
			Durmientes de madera en mal estado(tramo no rehabilitado)	
	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	7,80
NORTE	CAYAMBE - OTAVALO	FUERA DE SERVICIO	Este tramo no fue rehabilitado y se encuentra fuera de servicio aproximadamente desde el año 1970	36,70
	OTAVALO - SAN ROQUE	NO OPERATIVO	Colapso de alcantarilla en el sector de San Roque, durmientes de madera en mal estado (Ramar Trade)	9,90
			Exceso de Maleza	
	SAN ROQUE - ANDRADE MARÍN	NO OPERATIVO	Durmientes de madera en mal estado	3,50
			Instalados únicamente en curvas	
			Exceso de Maleza	13,00
	ANDRADE MARÍN	OPERATIVO	OPERATIVO	
	IBARRA - SALINAS	NO OPERATIVO	Exceso de Maleza	30,10
			Contaminación de la plataforma ferroviaria con material de derrumbe	
	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				965.60
Operativo al 31 de agosto de 2021				118.92
No operativo				387.25
Fuera de servicio o abandonado				459.40

Fuente: Dirección de Transporte Ferroviario – MTOP

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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.

La red ferroviaria también forma parte del sistema de transporte terrestre, sin embargo, en la actualidad el sistema no se encuentra operativo en todos sus tramos

Gráfico 8 Infraestructura Ferroviaria Nacional



5.4 SECTOR PORTUARIO

a. 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.
3. Paralización de todas las actividades del sistema portuario nacional por factores externos como pandemias, amenazas terroristas, etc.
4. Cierre de acceso terrestre o marítimo en las rutas de acceso a todos los Puertos.
5. Exposición a la intemperie y al ambiente marino de todas las infraestructuras portuarias (Señalización náutica, muelles, estaciones de radio)
6. Falta de cumplimiento de los convenios internacionales de la OMI, como estado rector en las instalaciones portuarias de recepción.
7. Delincuencia en todos los puertos privados y estatales del Ecuador y su canal de navegación
8. Falta de seguimiento al cumplimiento de las concesiones estatales
9. Equipos tecnológicos obsoletos
10. Falta de recursos para gestionar los mantenimientos respectivos a las infraestructuras portuarias estatales.
11. La Superintendencia de Balao, dentro de sus limitaciones para poder contar con los recursos necesarios y en concordancia con sus actividades y sus ingresos, debería formar parte de las empresas públicas del Ecuador, y así destinar y distribuir sus recursos por concepto de autogestión a fin de solventar sus problemas que no permiten brindar un servicio eficiente y eficaz.
12. Falta de un dragado en la dársena del puerto que permita tener el calado suficiente para recibir a las naves de todo tipo de carga, situación que puede mejorar cuando se culmine el acuerdo interinstitucional con FLOPEC, en dos años.
13. Falta de poder de negociación y una herramienta que brinde apoyo a la recuperación de clientes y obtención de potenciales clientes.

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.

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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 50 Sistema Portuario Nacional

El Sistema Portuario Nacional		MODELO DE GESTIÓN
Puerto marítimo de Esmeraldas		Administración directa
Puerto marítimo de Manta		
	* Terminal Portuario de Manta S.A. (TPM)	Delegación
Puerto marítimo de Guayaquil		
	* Andipuerto Guayaquil S.A	Concesión
	* Contecon Guayaquil S.A.	Concesión
	* DPWorld S.A -Posorja	Delegación
Puerto marítimo de Puerto Bolívar		
	* Yilportecu S.A	Yilport Terminal Operation - Delegación
Superintendencia de los Terminales Petroleros		Administración directa
	* Balao – Esmeraldas - SUINBA	
	* La Libertad - Santa Elena- SUINLI	
	* El Salitral – Guayaquil - SUINSA	
Puerto Fluvial Internacional - Providencia		Administración directa
Diez terminales portuarios Habilitados, operación comercio exterior		Administración directa - privada (Permiso de Operación)
	<ul style="list-style-type: none"> • FERTIGRAN • BANANAPUERTO • FERTISA • INDUSTRIAL MOLINERA • QC TERMINALS • ECUABULK • STORE OCEAN • INDUATUN • NIRSA • SALICA 	

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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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 tráficos 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.

La Subsecretaría de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial se encuentran dentro del orgánico del Ministerio de Transporte y Obras públicas, como entidad de este Ministerio, las Autoridades Portuarias pertenecen al Eje Sectorial Transporte, Energía y Ambiente, cuyo objetivo nacional de desarrollo es impulsar la conectividad como fuente de desarrollo y crecimiento económico.

El sistema marítimo y portuario en el Ecuador; además, de dividirse por las instituciones que lo rigen, se dividen por su funcionalidad o servicios.

b. División Institucional

Los Ministerios rectores del Sistema Portuario Nacional son el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y el Ministerio de Defensa Nacional, los cuales, dependiendo de su jurisdicción, marco legal y funciones, ejercen sus competencias.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. - Es el ente rector de la infraestructura del país, a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial como Autoridad Portuaria Nacional está a cargo de la rectoría, planificación, regulación y control técnico del sistema de transporte marítimo, fluvial y de puertos.

Ministerio de Defensa Nacional. - En el ámbito marítimo-portuario, su función es regular y garantizar la defensa de la soberanía y la integridad territorial en los espacios acuáticos nacionales, la protección de los derechos que salvaguardan la vida humana en el mar, la seguridad de la navegación y la protección marítima, prevenir y controlar actos ilícitos en coordinación con las instituciones encargadas de preservar los recursos marinos.

Sus funciones se cumplen a través de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos – DIRNEA, el Comando de Guardacostas, el Instituto Oceanográfico y Antártico de la Armada, y las Capitanías del Puerto. División institucional del Sistema Marítimo y Portuario Nacional:

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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

- 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 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.

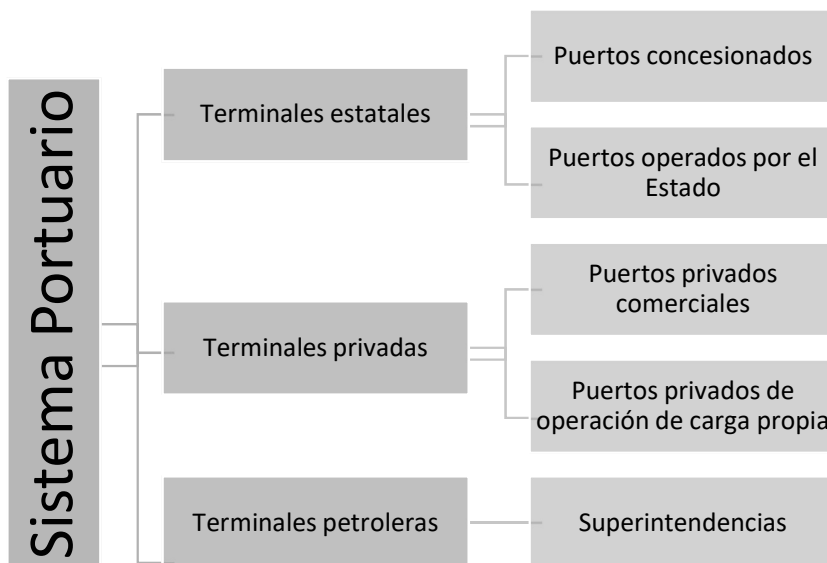
A parte para los años 2014 al 2017, ocurría un evento adicional que provocaba más pérdidas de clientes en la Autoridad Portuaria de Esmeraldas, la operación del Puerto de Manta y Puerto Bolívar, fueron delegadas bajo la modalidad de Alianza Público Privado, generando que la operación de carga contenerizada 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.

c. Sistema Portuario Nacional

El sistema portuario está integrado por los terminales portuarios, estatales regidos por las diferentes Autoridades Portuarias, sean estos concesionados a la iniciativa privada u operados directamente; las Superintendencias Petroleras; y los terminales portuarios habilitados (TPH), así como las instalaciones portuarias, muelles, instalaciones marítimas, instalaciones para el funcionamiento de parrillas, varaderos y muelles destinados a la reparación de embarcaciones, sean estos públicos o privados, de tráfico nacional e internacional, y que se encuentran regulados por la SPTMF.

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025



Sistema Portuario Nacional:

En lo que respecta a los 4 puertos marítimos internacionales, podemos indicar, las siguientes estadísticas portuarias:

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.

Las metas establecidas en el puerto comercial no han podido ser alcanzadas, el principal inconveniente que se encuentra pasando la Autoridad Portuaria de Esmeraldas es la falta de calado del canal de acceso, el mismo que se encuentra limitando la entrada de las naves de todos los tipos de carga a los muelles de la APE, siendo el canal de acceso la puerta de entrada a las naves y por consecuencia de toda la carga que ingresa y sale de este Terminal, los esfuerzos muestran mucha dificultad.

Esta situación ha afectado el nivel de carga movilizada, cayendo a los niveles más bajos luego de que APE retomara la operación y administración del puerto. A inicios del 2023 el primer tipo de carga afectado por su gran volumen es la carga al granel, los clientes se vieron

forzados a realizar sus operaciones por otros terminales, afectando a la carga de este tipo que ingresa y sale de este puerto (Pet Coke, Yeso, Aceites), así como negociaciones con un cliente importante de chatarra, el mismo que no pudo recalar por el calado del canal de acceso.

Las naves de carga vehicular a pesar de que el calado necesario para el ingreso es menor al de otro tipo de naves, por seguridad las Líneas Navieras han hecho conocer que deciden recalar por otros puertos, por lo cual en el mes de septiembre ya no se reciben carreros.

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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.

Por otro lado, el sistema portuario facilita el transporte y, actualmente, está conformado por: cuatro puertos marítimos localizados en Esmeraldas, Manta, Puerto Bolívar y Guayaquil (en este se encuentran tres terminales: de Gráneles y Multipropósitos, de Contenedores y Multipropósitos y la de Posorja); un puerto fluvial internacional Providencia en Sucumbíos; tres superintendencias de los Terminales Petroleros en Balao – Esmeraldas, La Libertad en Santa Elena y el Salitral en Guayaquil; y, 10 terminales portuarias habilitadas para operaciones de comercio exterior (MTOP, 2022).

Es importante considerar la evolución que se ha dado en este sector por lo cual se toma en cuenta las siguientes consideraciones:

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, es pieza fundamental para el desarrollo económico de nuestro país.

El 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.

Tabla 51 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%
TOTAL	2.294.681	2.364.017	3%

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

Tabla 52 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%
TOTAL, SISTEMA PORTUARIO	52.743.425,56	55.562.749,00	5%

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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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 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.

Tabla 53 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%
TOTAL	20.014.013	35.548.736	55.562.749	100%	100%	100%

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

Analizada la problemática integral de la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao, se determina como problema central que la “Capacidad operativa de la Superintendencia se encuentra disminuida para entregar los servicios portuarios a los buques petroleros”, principalmente a causa:

1) que varias embarcaciones han cumplido la vida útil y requieren reponerse; 2) la repotenciación de las embarcaciones ha sido postergada; y, 3) el mantenimiento preventivo de las embarcaciones es deficitario. Permaneciendo esta situación, la responsabilidad del Estado para gestionar la exportación del petróleo, paulatinamente se avocaría a la mayor intervención externa, lo que incidiría al debilitamiento de la gestión del transporte de hidrocarburos; en consideración, que conforme al Art. 1. Del Decreto N° 826 del 16 de agosto de 1972, publicado en el Registro Oficial N° 129 del 24 de agosto de 1972, la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao, se creó para la exportación de petróleo, contemplándose en su marco normativo las competencias de prevenir y controlar la contaminación, proveer servicios portuarios, proporcionar protección marítima. Es relevante encaminar una solución del problema central, porque las embarcaciones (lanchas y remolcadores), constituyen recursos esenciales para la consecución de los procesos que intervienen en la cadena de valor de la Superintendencia; apoyando en las maniobras de amarres/desamarres de buques petroleros a las mono boyas, abarloadientos /

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

desabarloaders, alijes y bunkereos en cada uno de los Terminales que se encuentran ubicados en la jurisdicción de la Superintendencia: Terminal Marítimo Esmeraldas (TME), Terminal Marítimo Balao (TMB) y Oleoducto de Crudos Pesados (OCP).

Respecto a que varias embarcaciones han cumplido la vida útil y requieren reponerse; esta situación está determinada, por cuanto a junio/2018, la edad promedio de todos los remolcadores, es 14,5 años; y, la edad promedio de todas las lanchas destinadas al apoyo durante la entrega de los servicios portuarios, es 25,6 años. Actualmente, la entidad se encuentra ejecutando el trámite de baja de bienes mediante la Chatarrización por cumplimiento de su vida útil de los remolcadores Sirius, Júpiter, de la lancha Procyón y de la barcaza Antares; las mismas que requieren reemplazarse.

Se puede observar que en el 2023 hubo un incremento de naves con relación al 2022, ya que se registró un total de 3.708 naves de tráfico internacional lo cual representa un crecimiento del 3,32%, que arribaron a los puertos comerciales y petroleros del país (público y privado):

Tabla 54 Número de naves tráfico internacional arribadas al Sistema Portuario Nacional

NÚMERO DE NAVES TRÁFICO INTERNACIONAL ARRIBADAS AL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL			
PUERTOS	2022	2023	% VARIACIÓN
AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS	87	46	-47,13%
AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA	520	446	-14,23%
AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL	1.038	1.147	10,50%
AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR	387	379	-2,07%
TERMINALES PORTUARIOS HABILITADOS	838	957	14,20%
TERMINAL PETROLERO DE BALAO	379	367	-3,17%
TERMINAL PETROLERO LA LIBERTAD	286	302	5,59%
TERMINAL PETROLERO EL SALITRAL	54	64	18,52%
TOTAL	3.589	3.708	3,32%

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

En tanto a total de Toneladas Métricas (TM) (carga petrolera y no petrolera) hubo un incremento del 3.69%, pasando de 54'316.707 TM a 56'322.873 TM:

Tabla 55 Movimiento total de la Carga (TM)

MOVIMIENTO TOTAL DE LA CARGA (TM)			
PUERTOS	2022	2023	% VARIACIÓN
PUERTOS INTERNACIONALES	26.715.455	26.530.673	-0,69%
TERMINALES PETROLEROS	27.601.252	29.792.200	7,94%
TOTAL, SISTEMA PORTUARIO	54.316.707	56.322.873	3,69%

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

Adicionalmente se puede observar que la carga movilizada de todo el Sistema Portuario (Petrolera y No Petrolera), se realiza mayormente a través del Puerto de Guayaquil (públicos y privados) al corresponder el 41,03% (23'108.432,10TM) de carga No Petrolera y por medio de la Superintendencia de Balao el 42,08% (23'703.446,81TM) de la carga Petrolera:

Tabla 56 Importaciones y Exportaciones del Sistema Portuario Nacional (TM)

IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL (TM)
--

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

PUERTOS	2022	2023	% VARIACIÓN
AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS	253.394	117.165	-53,76%
AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA	1.026.545	999.282	-2,66%
AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL	11.469.466	10.608.661	-7,51%
AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR	2.298.153	2.305.795	0,33%
TERMINALES PORTUARIOS HABILITADOS	11.667.897	12.499.771	7,13%
TERMINAL PETROLERO DE BALAO	21.804.696	23.703.447	8,71%
TERMINAL PETROLERO LA LIBERTAD	4.874.683	4.848.126	-0,54%
TERMINAL PETROLERO EL SALITRAL	921.874	1.240.628	34,58%
TOTAL	54.316.707	56.322.873	3,69%

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

El incremento se repite en los TEU's movilizados, ya que hubo una variación del 9.17% en comparación al 2022:

Tabla 57 TEUS Movilizados en el Sistema Portuario Nacional

TEUs MOVILIZADOS EN EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL			
PUERTOS	2022	2023	% VARIACIÓN
AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS	-	-	0,00%
AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA	6.487	12.101	86,54%
AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL	1.022.959	1.199.247	17,23%
AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR	186.193	192.903	3,60%
TERMINALES PORTUARIOS HABILITADOS	1.117.633	1.142.963	2,27%
TOTAL	2.333.272	2.547.214	9,17%

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

Respecto a los Terminales Portuarios Habilitados, se puede observar una variación positiva en el movimiento de carga, ya que paso de 11'667.897 TM a 12'499.771 TM debido al crecimiento de varios de ellos:

Tabla 58 Importaciones Y Exportaciones Terminales Portuarios Habilitados (TM)

IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES TERMINALES PORTUARIOS HABILITADOS (TM)			
TERMINAL PRIVADO	2022	2023	% VARIACIÓN
BANANAPUERTO	2.428.135	2.454.239	1,08%
ECUABULK	690.128	625.770	-9,33%
STOREOCEAN	90.742	218.070	140,32%
FERTIGRAN	6.171.377	6.904.877	11,89%
FERTISA	2.001.575	1.921.076	-4,02%
INDUSTRIAL MOLINERA	43.145	17.600	-59,21%
NIRSA S.A.	11.775	8.249	-29,94%
QC TERMINALES	226.635	342.878	51,29%
ASTILLERO ESPERANZA DEL MAR CA. ASTIESMAR	4.385	7.012	59,91%
TOTAL	11.667.897	12.499.771	7,13%

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

Así mismo el incremento se ve reflejado en las naves que han ingresado a los TPH por un 14,20%:

Tabla 59 Naves Arribadas de Tráfico Internacional

NAVES ARRIBADAS DE TRÁFICO INTERNACIONAL
--



PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

TERMINAL PRIVADO	2022	2023	% VARIACIÓN
BANANAPUERTO	248	262	5,65%
ECUABULK	70	63	-10,00%
STOREOCEAN	14	23	64,29%
FERTIGRAN	270	388	43,70%
FERTISA	117	128	9,40%
INDUSTRIAL MOLINERA	3	1	-66,67%
NIRSA S.A.	21	14	-33,33%
QC TERMINALES	57	65	14,04%
ASTILLERO ESPERANZA DEL MAR CA. ASTIESMAR	38	13	-65,79%
TOTAL	838	957	14,20%

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

Los siguientes Terminales Portuarios Habilitados, son quienes tienen movimiento de contenedores y ha continuado su tendencia de aumento al haber una variación del 2%:

Tabla 60 Movilizados en Terminales Portuarios Habilitados

Año 2022 Vs 2023

TEUs MOVILIZADOS EN TERMINALES PORTUARIOS HABILITADOS 2022 vs 2023							
2022							
TERMINAL PRIVADO	IMPORTACIONES		EXPORTACIONES		TOTAL		TOTAL
	VACIOS	LLENOS	VACIOS	LLENOS	VACIOS	LLENOS	
BANANAPUERTO	107.306	47.177	8.826	168.081	116.132	215.258	331.390
FERTIGRAN	161.979	251.180	156.329	215.697	318.308	466.877	785.185
FERTISA	194	668	196	-	390	668	1.058
TOTAL	269.479	299.025	165.351	383.778	434.830	682.803	1.117.633
2023							
TERMINAL PRIVADO	IMPORTACIONES		EXPORTACIONES		TOTAL		TOTAL
	VACIOS	LLENOS	VACIOS	LLENOS	VACIOS	LLENOS	
BANANAPUERTO	79.330	52.955	10.058	165.025	89.388	217.980	307.368
FERTIGRAN	190.210	260.854	141.181	242.524	331.391	503.378	834.769
FERTISA	534	292	-	-	534	292	826
TOTAL	270.074	314.101	151.239	407.549	421.313	721.650	1.142.963
VARIACIÓN 2022-2023	0%	5%	-9%	6%	-3%	6%	2%

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

Nota: Las estadísticas del año 2023 son provisionales, las estadísticas definitivas son las que se publican de manera anual en el Boletín Estadístico.

Este Terminal Petrolero para el manejo de hidrocarburos considerados como material estratégico por las Leyes de Seguridad Nacional y de Hidrocarburos debe ser protegido y administrado de acuerdo a normas especiales.

Acuerdo Ministerial N° 040 del 16 de mayo del 2013, publicado en el Registro Oficial N° 8, del 05 de junio del 2013, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, asume las competencias,

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

atribuciones y delegaciones relacionadas directamente con el manejo de los Terminales Petroleros a través de las Superintendencias de la Libertad, Balao y el Salitral; como dependencias desconcentradas del MTOP subordinadas a la Subsecretaría de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial.

Tabla 61 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

Concerniente a que la repotenciación de las embarcaciones ha sido postergada, específicamente, han venido aplazándose por limitaciones presupuestarias: el carenamiento del remolcador Marte; el carenamiento del remolcador Saturno; el carenamiento del remolcador Venus; carenamiento e instalación de maquinaria principal y generadores de la lancha Vega.

El mantenimiento preventivo de las embarcaciones, es deficitario, fundamentalmente porque el taller mecánico se encuentra con equipamiento limitado; también, por la insuficiente capacitación especializada sobre mantenimiento de maquinaria y equipos de embarcaciones y para el desarrollo de competencias genéricas, a fin, de impulsar el mayor compromiso laboral de los Servidores del área, alineado con los propósitos institucionales.

Considerando, que la Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao, constituye un eslabón prioritario en la cadena del transporte de hidrocarburos; en caso de no recuperarse su capacidad operativa para la entrega de los servicios portuarios, incidiría: como efectos primarios, afectando la oportunidad en la entrega de los servicios; disminuyendo la capacidad de respuesta ante eventos de contaminación por derrame de hidrocarburos en el mar; incrementando la inseguridad en las operaciones durante la prestación de los servicios portuarios. Consiguientemente, se provocaría la insatisfacción de los usuarios externos, se incrementarían los tiempos de reacción y de mitigación de los eventos de contaminación; y, se presentaría mayor riesgo de accidentes e incidentes en las operaciones.

En el horizonte mediano, los impactos se evidenciarían en la afectación de la ventaja competitiva del País en el mercado petrolero, se presentaría mayor probabilidad de disminución del flujo de importaciones de derivados y de las exportaciones petroleras; se incrementaría la probabilidad de eventos de contaminación.

Consecuentemente, se presentaría escasez de combustible para uso del sector productivo del País; podría suscitarse la reducción de ingresos por las exportaciones petroleras; y, se

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

evidenciaría mayor riesgo de afectación turística productiva y ambiental de la zona costera y áreas de influencia, lo que ocasionaría la reducción de ingresos de las actividades productivas predominantes de la población costanera (pesca, turismo) en el área de influencia directa.

A mayor plazo, la reducción de ingresos por las exportaciones petroleras, provocaría la iliquidez de la caja fiscal y, confluendo la escasa disponibilidad de circulante por parte de la Población, podría desencadenar en signos de caos social.

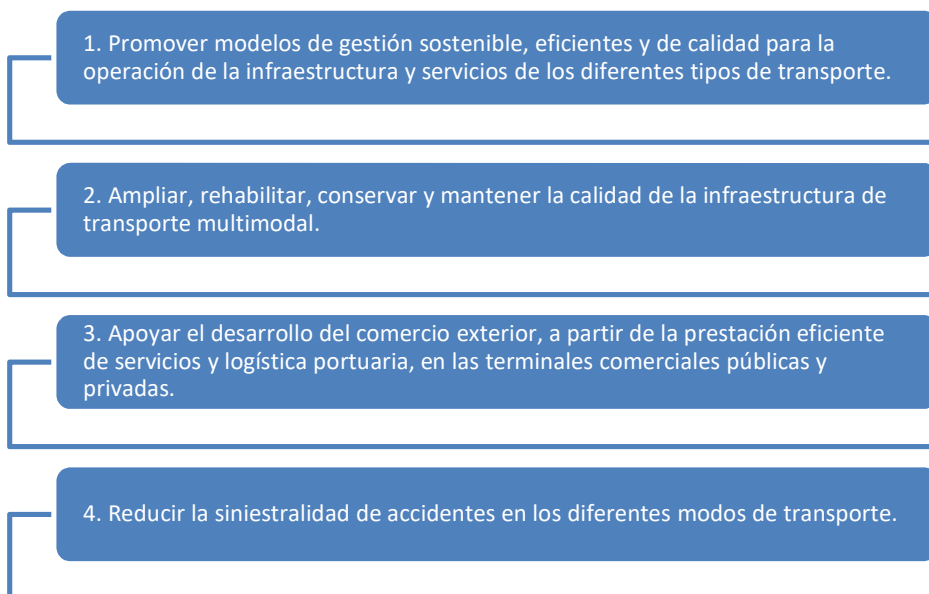
6 PROPUESTA

En articulación con los objetivos y metas del Plan Nacional de Desarrollo para el Nuevo Ecuador 2024-2025, se han establecido objetivos, indicadores y metas, a continuación, detallados:

7.1 OBJETIVOS SECTORIALES

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

Gráfico 9 Objetivos Sectoriales



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

7.2 INDICADORES

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



PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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**

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.

7.3 METAS SECTORIALES

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



PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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.

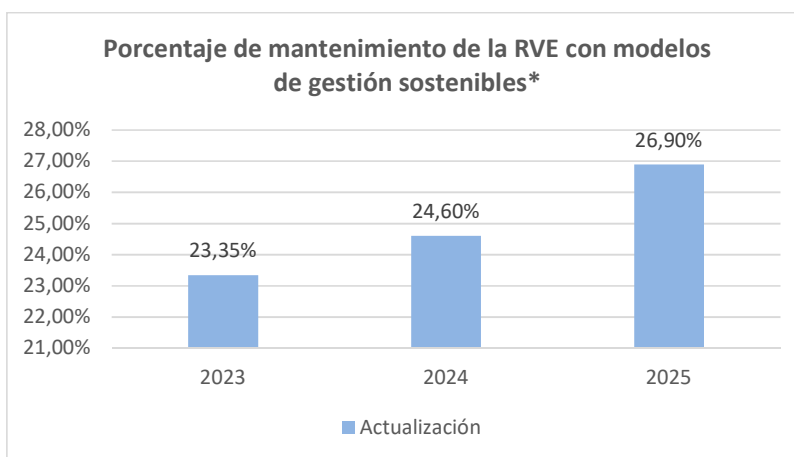
INDICADOR

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 modelo de gestión sostenible de 24,60% en el 2023 a 26,90% al 2025. – **PND**

Gráfico 10 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

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

META

2.1 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.

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

Gráfico 11 Operatividad del Mantenimiento de Pista en los Aeropuertos



Fuente: Dirección General de Aviación Civil

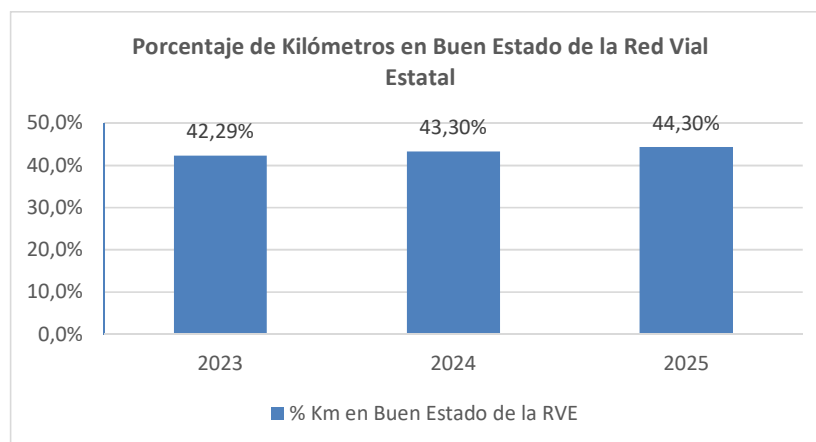
INDICADOR

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

META

2.2 Incrementar el porcentaje de kilómetros en Buen Estado de la Red Vial Estatal de 42,29% en el año 2023 a 44,30% al 2025.

Gráfico 12 Buen Estado de la Red Vial Estatal*



Fuente: Subsecretaría de la Infraestructura del Transporte /PND

* Mediante Acuerdo No. MTOP-MTOP-23-44-ACU de 9 de noviembre de 2023, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas declara Red Vial Estatal los tramos y vías que cumplen con los parámetros técnicos y jurídicos los cuales forman parte del inventario georreferenciado de la Institución y cumplen con los principios de integridad, compatibilidad y disponibilidad para su información alfanumérica y espacial. En este marco legal se incluyen las vías delegadas.

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



PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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.

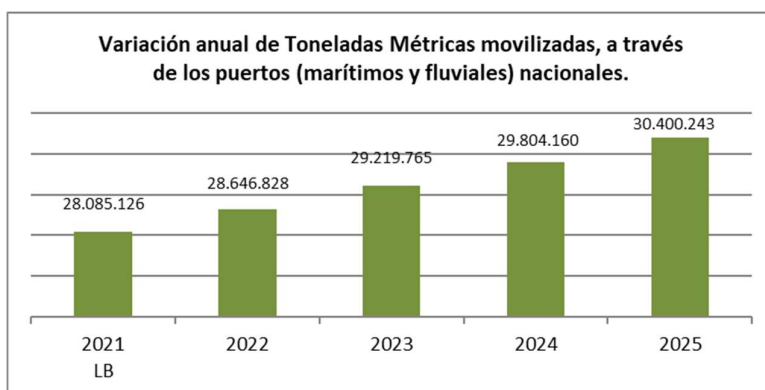
INDICADOR

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 13 Variación Anual Toneladas Métricas



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

OBJETIVO SECTORIAL 4

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

INDICADOR

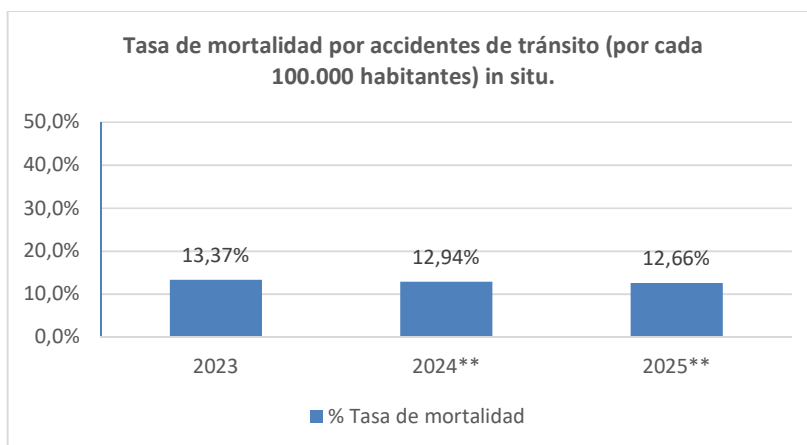
4.1 Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, in situ. -PND

META

4.1 Reducir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito in situ, de 13,37 en el 2023 a 12,66 para el 2025 por cada 100.000 habitantes. – PND

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

Gráfico 14 Tasa de Mortalidad por Accidentes de Tránsito



Fuente: Plan Nacional de Desarrollo – ANT

* Datos con 2 decimales

** Las proyecciones de los años 2024 y 2025 se obtuvieron con base en proyecciones poblacionales proporcionadas por el Instituto Nacional de Estadística y Censos INEC con Oficio Nro. INEC-INEC-2024-0128-O de 30 de enero de 2024, y, enviado por la Secretaría Nacional a través de correo electrónico de 17 de enero de 2024.

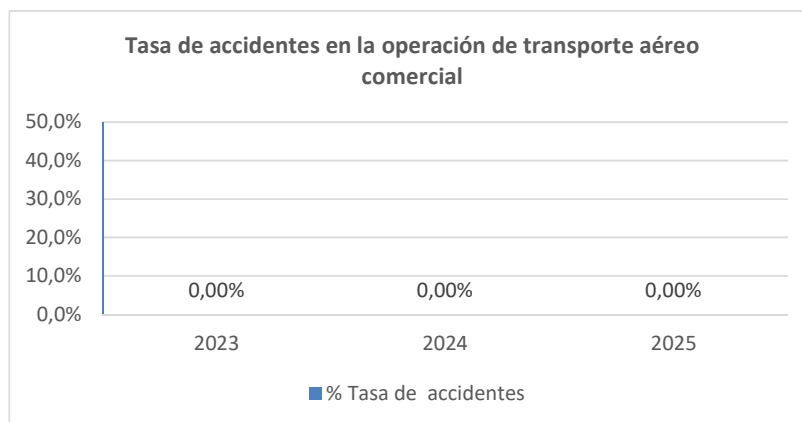
INDICADOR

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

META

4.2 Mantener la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de cero accidentes al 2025.-PND

Gráfico 15 Tasa de Accidentes en la Operación de Transporte Aéreo Comercial



Fuente: Plan Nacional de Desarrollo – DGAC

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

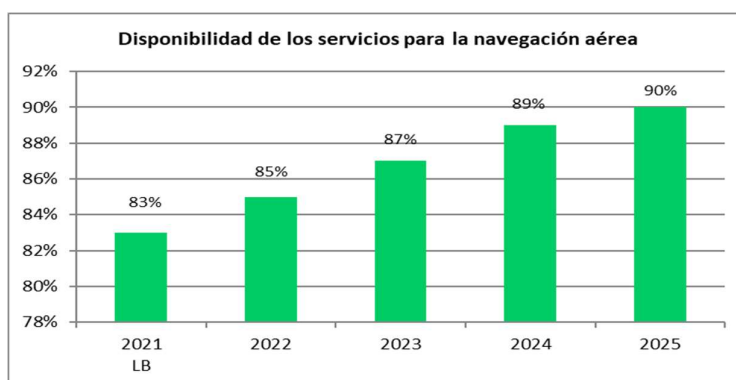
INDICADOR

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 16 Servicios para la Navegación Aérea



Fuente: Dirección General de Aviación Civil

7.4 ARTICULACIÓN PLAN NACIONAL DE DESARROLLO – AGENDA 2030

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

Tabla 62 Alineación PND /ODS – Objetivo Sectorial 1

1. Objetivo Sectorial:
Promover modelos de gestión sostenible, eficientes y de calidad para la operación de la infraestructura y servicios de los diferentes tipos de transporte.
EJE PND 3. INFRAESTRUCTURA, ENERGÍA Y AMBIENTE:
Objetivo 8: Impulsar la conectividad como fuente de desarrollo y crecimiento económico.
Política 8.2: Optimizar las infraestructuras construidas, capacidades instaladas y de gestión del transporte multimodal, para una movilización nacional e internacional de personas, bienes y mercancías de manera sostenible, oportuna y segura.
Meta 8.2.5: Incrementar el mantenimiento de la Red Vial estatal con modelo de gestión sostenible de 24,60% en el 2023 a 26,90% al 2025.



PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

ODS: 9. INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA
META ODS: 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
Indicador:
1.1 Mantenimiento de la Red Vial Estatal con modelos de gestión sostenible. PND

Fuente: Dirección de Planificación e Inversión – MTOP

Tabla 63 Alineación PND / ODS – Objetivo Sectorial 2

2. Objetivo Sectorial:
Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.
EJE PND 3. INFRAESTRUCTURA, ENERGÍA Y AMBIENTE:
Objetivo 8: Impulsar la conectividad como fuente de desarrollo y crecimiento económico.
Política 8.2: Optimizar las infraestructuras construidas, capacidades instaladas y de gestión del transporte multimodal, para una movilización nacional e internacional de personas, bienes y mercancías de manera sostenible, oportuna y segura.
Meta 8.2.4: Mantener la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de cero accidentes al 2025.
Meta 8.2.6 Incrementar el porcentaje de Kilómetros en Buen Estado de la Red Vial Estatal de 42,29% en el año 2023 a 44,30% al 2025.
ODS: 9. INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA
META ODS: 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
Indicadores:
2.1 Operatividad del mantenimiento de pista en los aeropuertos nacionales e internacionales bajo la administración de la DGAC. - DGAC
2.2 Porcentaje de Kilómetros en buen estado de la Red Vial Estatal. SIT - MTOP

Fuente: Dirección de Planificación e Inversión – MTOP

Tabla 64 Alineación PND – Objetivo Sectorial 3

3. Objetivo Sectorial:
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 SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

EJE PND 2. DESARROLLO ECONÓMICO:
Objetivo 4: Estimular el sistema económico y de finanzas públicas para dinamizar la inversión y las relaciones comerciales
Política 4.2: Incrementar la apertura comercial con socios estratégicos y con países que constituyan mercados potenciales.
Meta 4.2.1: Incrementar la participación de exportaciones no tradicionales en las exportaciones no petroleras de 42,73% en el año 2022 a 46,90% al 2025.
ODS: 17. ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS
META ODS: 17.11 Aumentar significativamente las exportaciones de los países en desarrollo, en particular con miras a duplicar la participación de los países menos adelantados en las exportaciones mundiales de aquí a 2020.
Indicador:
3.1 Variación anual de Toneladas Métricas movilizadas, a través de los puertos (marítimos y fluviales) nacionales. SPTMF - MTOP

Fuente: Dirección de Planificación e Inversión – MTOP

Tabla 65 Alineación PND /ODS – Objetivo Sectorial 4

4. Objetivo Sectorial:
Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.
EJE PND 3. INFRAESTRUCTURA, ENERGÍA Y AMBIENTE:
Objetivo 8: Impulsar la conectividad como fuente de desarrollo y crecimiento económico.
Política 8.2: Optimizar las infraestructuras construidas, capacidades instaladas y de gestión del transporte multimodal, para una movilización nacional e internacional de personas, bienes y mercancías de manera sostenible, oportuna y segura.
Meta: 8.2.3 Reducir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito in situ, de 13,37 en el 2023 a 12,66 para el 2025 por cada 100.000 habitantes.
Meta: 8.2.4 Mantener la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de cero accidentes al 2025.
ODS: 3. SALUD Y BIENESTAR
META 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.
Indicadores:
4.1 Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, in situ. ANT-PND

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

4.2 Tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial. DGAC– PND
4.3 Disponibilidad de los servicios para la navegación aérea.

Fuente: Dirección de Planificación e Inversión – MTOP

7.5 ARTICULACIÓN LINEAMIENTOS DE LA ESTRATEGIA TERRITORIAL NACIONAL¹⁰

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 Desarrollo¹¹.

Se considera además al territorio, como la construcción social de carácter multidimensional y dinámico que permite articular la política pública nacional con las condiciones y características propias del territorio sea continental, marítimo e insular, por lo cual se considera como punto de partida la identificación de las necesidades territoriales en todas las regiones, para establecer acciones para el mejoramiento de la calidad de vida de la población en el Ecuador.¹²

Por lo cual el buscar en la planificación y los objetivos nacionales desde el territorio hacen visibles las desigualdades ambientales, sociales y económicas.

En definitiva, la Estrategia Territorial Nacional - ETN 2024- 2025, analiza las dinámicas territoriales desde los ámbitos biofísico, sociocultural, económico productivo, asentamientos humanos, infraestructura y político institucional, considerando el territorio fronterizo, amazónico, costero e insular como territorios que requerirán énfasis y proponer las directrices que se vinculen con los ejes definidos en el PND.

A continuación, se puntualizan las directrices y lineamientos de la Estrategia Territorial Nacional del Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador y su Estrategia Territorial Nacional 2024 – 2025, relacionadas al Sector Transporte:

a. Vialidad y transporte

El transporte terrestre es el principal medio de conexión en el territorio continental. Actualmente, la red vial estatal⁴⁰ tiene una longitud de 10.264,7 km (MTOP, 2022) y a finales del 2023 de (9.823,916 km).

La red de asentamientos humanos se articula, principalmente, por cuatro corredores viales importantes:

- 1) la carretera Troncal Amazónica, que articula la Amazonía desde Lago Agrio hasta Zamora; 2) la carretera Panamericana, que atraviesa la Sierra ecuatoriana de norte a sur;

¹⁰ Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador y su Estrategia Territorial Nacional 2024 – 2025

¹¹ Norma técnica de los instrumentos del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa.

¹² Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador y su Estrategia Territorial Nacional 2024 – 2025



PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

3) la carretera Santo Domingo-Machala que articula la cuenca del Guayas principalmente; 4) y la Ruta del Spondylus, que va desde San Lorenzo hasta Anconcito y articula gran parte de la Costa ecuatoriana.

b. Directrices y lineamientos territoriales a escala nacional

i. Directriz 1: Reducir las inequidades sociales y territoriales

Esta directriz implica promover la garantía de derechos, ampliar oportunidades y mejorar las condiciones de vida de la población mediante la reducción de desigualdades, aumentando progresivamente la cobertura de servicios público, por medio del fortalecimiento del tejido social con la participación y corresponsabilidad ciudadana, garantizando los derechos y mejores condiciones de vida.

1) D1 Lineamientos territoriales

4. Garantizar el acceso a educación, salud, vivienda, servicios básicos, deportes y grupos de atención prioritaria para reducir las desigualdades sociales con énfasis en la Circunscripción Territorial Especial Amazónica, zonas de frontera y Galápagos.

11. Desarrollar e implementar instrumentos de desarrollo urbano que aborden la vivienda, la infraestructura, los servicios públicos, el desarrollo económico de manera coordinada y mecanismos de financiamiento que garanticen su sostenibilidad.

12. Incorporar en el ordenamiento del territorio medidas para la implementación de programas de relocalización y reubicación de asentamientos humanos en zonas de riesgo no mitigable.

16. Mejorar e impulsar el conocimiento del riesgo de desastres en todo el país, con la participación de la academia e instituciones técnico-científicas, para que la toma de decisiones promueva un desarrollo sostenible y resiliente.

20. Reforzar la relación entre la comunidad y la fuerza pública para la resolución pacífica de conflictos y mejorar la seguridad ciudadana.

ii. Directriz 2: Impulsar la productividad y competitividad sistémica a partir del potenciamiento de roles y funcionalidades del territorio

Esta directriz identifica concordancias entre los diferentes sistemas productivos para la conformación de redes que fomenten la asociatividad y complementariedad de esfuerzos en los ámbitos urbanos y rurales a partir del conocimiento de las particularidades del territorio.

2) D2 Lineamientos territoriales

1. Incentivar la diversificación productiva y el acceso a servicios públicos acordes a las condiciones especiales de Galápagos y Amazonía.

3. Promover la diversificación, fortaleciendo las cadenas productivas a fin de impulsar la producción, empleo y fomentando el comercio de venta directa (circuitos cortos).

4. Impulsar las iniciativas productivas alternativas que sostengan la base y la soberanía alimentaria, generando empleo y circuitos económicos inclusivos; garantizando o promoviendo

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

la conservación de la agro biodiversidad existente en el país; y fomentando la investigación e innovación.

8. Desarrollar el comercio marítimo para alcanzar la competitividad en la gestión sostenible de los intereses marítimos estratégicos, en los espacios marítimos nacionales.

iii. **Directriz 3: Propiciar la mejora de la infraestructura y el uso eficiente de energía en el territorio garantizando la sustentabilidad ambiental.**

La gestión de los sectores estratégicos debe ejercerse en articulación entre los actores gubernamentales y actores de la sociedad civil, fortaleciendo la gobernanza en la intersectorialidad que permite propiciar la mejora de la infraestructura y el uso eficiente de energía en el territorio, garantizando la sustentabilidad ambiental, infraestructuras de movilidad, energía y comunicaciones, que representan ejes estructurantes del territorio nacional.

El adecuado manejo del patrimonio natural del Ecuador continental e insular, así como de su espacio marino costero y Amazonía. Considera la importancia del desarrollo de infraestructura para la movilidad sostenible y multimodal, además de las redes de energía para la transición a generación sostenible de energía.

3) **D3 Lineamientos territoriales**

9. Promover la generación sostenible, así como el consumo eficiente y responsable de energía; propiciar la transición hacia un modelo responsable con menor consumo de combustibles fósiles.

11. Impulsar la movilidad inclusiva, alternativa y sostenible, priorizando los sistemas de transporte público masivo de calidad y eficiente, así como los medios de movilidad no motorizada.

12. Incentivar el transporte multimodal a nivel nacional, moderno, sostenible y seguro, con énfasis en las zonas de integración fronteriza, Amazonía, Galápagos y espacio marino costero.

c. **Directrices para la articulación de las decisiones de los distintos niveles de gobierno en el territorio**

iv. **Directriz 4: Articular la gestión territorial y la gobernanza multinivel**

Propicia ámbitos de gobernanza con base en la articulación eficiente entre los distintos niveles gubernamentales y demás actores sociales presentes en su territorio, por lo que se requiere contar con mecanismos estratégicos que permitan su implementación. En este sentido, la gestión de la desconcentración y descentralización constituye un mecanismo fundamental para la administración y gestión territorial hacia el desarrollo.

4) **D4 Lineamientos de articulación**

1. Articular y complementar los procesos de desconcentración y descentralización para la gestión multinivel de los bienes y servicios públicos.

2. Fortalecer los procesos de seguimiento y evaluación a la desconcentración y descentralización, a fin de generar alertas oportunas que permitan una adecuada gestión y garantía de bienes, y servicios públicos.

5. Elaborar y actualizar, de manera integral, los modelos de prestación de servicios públicos respecto a estándares, tipologías y modalidades para garantizar la calidad, accesibilidad, intersectorialidad, pertinencia cultural y territorial, con especial atención en el área rural.

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

6. Impulsar la elaboración de planes de uso y gestión del suelo, de forma concordante y articulada con los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT).
9. Articular las acciones del Ejecutivo con los Gobiernos Autónomos Descentralizados como aporte en la garantía de la seguridad ciudadana.
10. Promover la cooperación internacional y Alianzas Público Privadas para el desarrollo de un modelo sostenible que garantice el acceso equitativo a oportunidades para personas de todas las edades y habilidades.
11. Vincular las herramientas de gestión integral de riesgos y los sistemas de alerta temprana en la planificación de todos los niveles de gobierno.

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).

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025
Gráfico 1 Ejes Estratégicos Sectoriales



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

EJE 1 Modelos de Gestión Eficiente



servicios públicos.

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

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.

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

EJE 2 Infraestructura de Calidad



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.

Eje Transversal "Gestión Ambiental"

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025



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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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:



PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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.

Explicación¹³: 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.

¹³ 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 abiertas a las operaciones aéreas, con la mayor seguridad. "



PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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



PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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.
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.



PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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

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 66 Presupuesto Referencial

OBJETIVO SECTORIAL	INDICADOR	META SECTORIAL	OBJETIVO INSTITUCIONAL	PRESUPUESTO REFERENCIAL	INSTITUCIÓN 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.	1.1 Mantenimiento de la Red Vial Estatal con modelos de gestión sostenible - PND.	1.1 Incrementar el mantenimiento de la Red Vial estatal con modelo de gestión sostenible de 24,60% en el 2023 a 26,90% al 2025. – PND	OEI 1: Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la infraestructura del transporte		MTOP - DELEGACIONES Y CONSERVACION
2. Ampliar, rehabilitar, conservar y mantener la calidad de la infraestructura de transporte multimodal.	2.1 Operatividad del mantenimiento de pista en los aeropuertos nacionales e internacionales bajo la administración de la DGAC	2.1 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.	OEI 3: Incrementar la cobertura de servicios de transporte		DGAC
	2.2 Porcentaje Kilómetros en buen estado de la Red Vial Estatal.	2.2 Incrementar el porcentaje de kilómetros en Buen Estado de la Red Vial Estatal de 42,29% en el año 2023 a 44,30% al 2025.	OEI 2: Incrementar la calidad en la Infraestructura del transporte		MTOP - CONSERVACIÓN
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.	3,1 Variación anual de Toneladas Métricas movilizadas, a través de los puertos (marítimos y fluviales) nacionales	3.1 Incrementar el 2% anual de carga no petrolera movilizada expresada en Toneladas Métricas, a través de los puertos (marítimos y fluviales) nacionales.	OEI 4: Incrementar la calidad en los servicios de transporte		MTOP -PUERTOS
4. Reducir la siniestralidad de accidentes en los diferentes modos de transporte.	4.1 Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, in situ. -PND	4.1 Reducir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito in situ, de 13,37 en el 2023 a 12,66 para el 2025 por cada 100.000 habitantes. – PND	OEI 5: Incrementar la movilidad segura de las personas		ANT
	4.2 Tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial. – PND	4.2 Mantener la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de cero accidentes al 2025.-PND			DGAC
	4.3 Disponibilidad de los servicios para la navegación aérea.	4.3 Incrementar en 7 % el porcentaje de disponibilidad de los servicios para la navegación aérea, hasta el 2025.			DGAC
		TOTAL			

* 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 67 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 modelo de gestión sostenible de 24,60% en el 2023 a 26,90% al 2025. - PND	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 el porcentaje de kilómetros en Buen Estado de la Red Vial Estatal de 42,29% en el año 2023 a 44,30% al 2025.	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. Reducir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito in situ, de 13,37 en el 2023 a 12,66 para el 2025. - PND	ANT
	2. Mantener la tasa de accidentes en la operación de transporte aéreo comercial de cero accidentes al 2025. -- PND	DGAC
	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

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.

Se debe considerar además que el Ecuador tiene una superficie¹⁴ de 1.362.810,25 km² (aprox.) y está conformado por cuatro regiones naturales: Costa, Sierra, Amazonía e Insular o Galápagos.

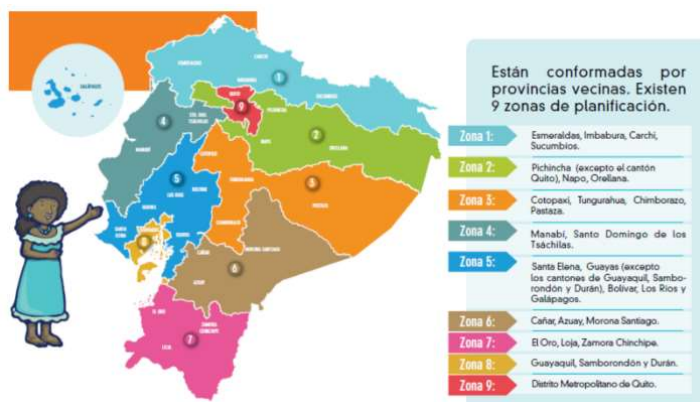
Gráfico 17 Enfoque territorial frente a la Competencia - MTOP



Fuente: MTOP.

División Territorial Nacional

Gráfico 2 División Territorial Nacional

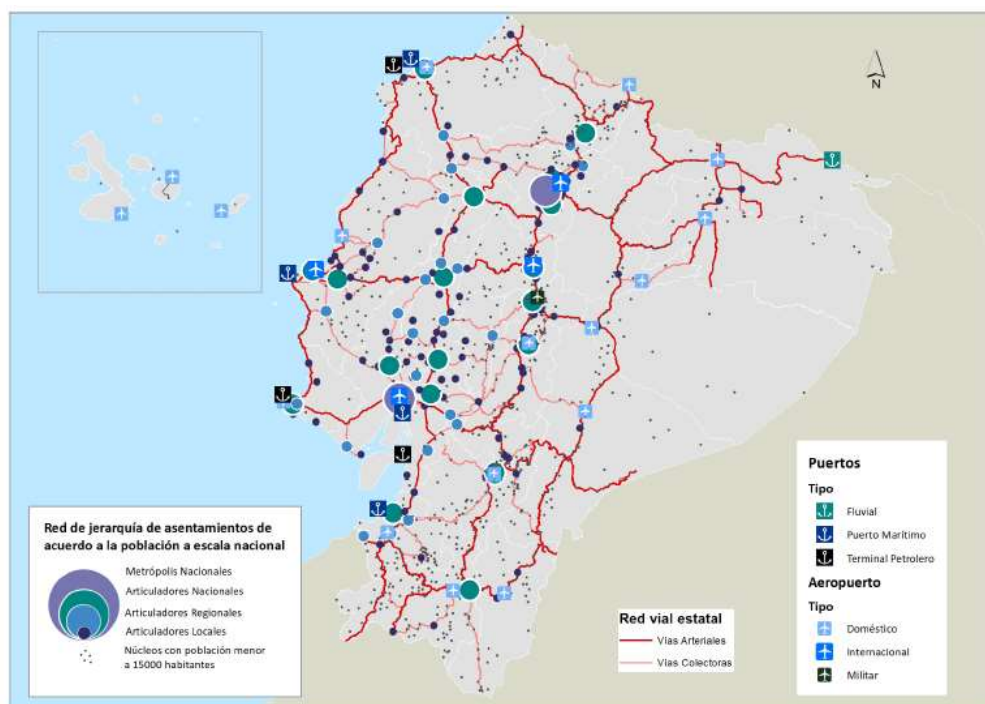


Fuente: Secretaria de Planificación

¹⁴ CONALI (2023), s/a; INOCAR (2022).

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

Gráfico 3 Infraestructura de transporte terrestre, aéreo y marítimo fluvial



Fuente: MTOP (2022), IGM (varios años), INEC (2023c), CONALI, (2023).

Elaboración: Secretaría Nacional de Planificación.

Activo

Fuente: "Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador y su Estrategia Territorial Nacional 2024 – 2025"

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 de Desarrollo 2021 – 2025, SNP, 2021.
- Plan Nacional de Desarrollo para el Nuevo Ecuador y su Estrategia Territorial Nacional 2024 – 2025
- Estadísticas del Sistema Nacional de Estadísticas de Tránsito.
- Agencia Nacional de Tránsito, 2021, 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.

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

- 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.
- 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.
- Boletín Estadístico de Tráfico Aéreo
- Registro manual administrativo de accidentes de la Junta Investigadora de Accidentes – JIA
- Plan de Vigilancia Anual
- 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.
- SPTMF-Boletín-Estadístico-Portuario
- Página Web del MTOP
- SIGMAP
- SITOP-PUERTOS
- GOB.EC
- Información solicitada mediante correo institucional
- Guía metodológica de planificación institucional.
- Herramienta tecnológica Gobierno por resultados
- Plan Sectorial – Sector Transporte 2021-2025 del MTOP
- Plan de Acción ante el Fenómeno del Niño en Ecuador, 2024 – 2025.

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.
- A.T.O.N 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.

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

• 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.
• MCCTH	Ministerio Coordinador de Conocimiento y Talento Humano.
• MCYP	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.
• RGLOSNCP	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.

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

• 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.
• SRI	Servicio de Rentas Internas.
• ST	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.

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.

Autopistas: Son las vías de alta capacidad, planificadas, construidas y señalizadas, con características geométricas y estructurales propias, poseen accesos especiales tendientes a

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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.

Construcción. - Es el arte o técnica de fabricar infraestructuras y que exige, antes de hacerse, disponer 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.

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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.

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, autopulsado 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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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.

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, abarloadamiento, desabarloadamiento, 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.

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025

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

PLAN SECTORIAL SECTOR TRANSPORTE 2024 - 2025
Anexos 1 PRESUPUESTO SECTORIAL REFERENCIAL

Anexos 2 FICHA SECTORIAL OBJ 1

Anexos 3 FICHA META SECTORIAL OBJ 1

Anexos 4 MATRIZ ESTIMACIÓN PRES. Obj. 1

Anexos 5 FICHA SECTORIAL DGAC 2.1

Anexos 6 FICHA DE METAS SEC DGAC 2.1

Anexos 7 FICHA SECTORIAL OBJ 2.2

Anexos 8 FICHA DE METAS SEC OBJ 2.2

Anexos 9 MATRIZ ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA OBJ 2.2

Anexos 10 FICHA SECTORIAL OBJ 3

Anexos 111 FICHA META SECTORIAL OBJ 3

Anexos 122 MATRIZ ESTIMACIÓN PRES. OBJ 3

Anexos 133 FICHA SECTORIAL ANT OBJ 4.1

Anexos 144 FICHA META SECTORIAL ANT OBJ 4.1

Anexos 155 MATRIZ EST PRES ANT OBJ 4.1

Anexos 166 FICHA SECTORIAL DGAC 4.2

Anexos 177 FICHA DE METAS SECT DGAC 4.2

Anexos 18 FICHA SECTORIAL DGAC 4.3

Anexos 189 FICHA DE METAS SECT DGAC 4.3

Anexos 20 MATRIZ ESTIMACIÓN PRES DGAC OBJ. 4.2 Y 4.3

Anexos 191 Validación Plan Sectorial 2021 - 2025 del MTOP – Oficio -SNP

Anexos 22 Informe favorable de validación técnica del Plan Sectorial