



REPÚBLICA
DEL ECUADOR

Ministerio de Infraestructura y Transporte

Ministerio de Infraestructura y Transporte

Plan Sectorial – Sector Infraestructura y Transporte

Coordinación General de Planificación y
Gestión Estratégica

Dirección de Planificación e Inversión

2025-2029





| | |
|--|-----|
| 1. Introducción | 5 |
| 2. Marco Normativo | 10 |
| 3. Marco Conceptual..... | 22 |
| 4. Periodicidad y Alcance | 44 |
| 5. Diagnóstico del Sector..... | 45 |
| 5.1. SECTOR INFRAESTRUCTURA | 46 |
| 5.1.1. Hábitat y Desarrollo Urbano | 46 |
| 5.1.2. Vivienda..... | 52 |
| 5.1.3. Red Vial Estatal | 57 |
| Gestión de Delegaciones de los Servicios del Transporte y Obras Públicas.- | 60 |
| 5.2. SECTOR TRANSPORTE | 66 |
| 5.2.1. Transporte Terrestre..... | 67 |
| 5.2.1.1. Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial | 67 |
| 5.2.1.2. Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito - SPPAT | 71 |
| 5.2.1.3. Comisión de Tránsito del Ecuador - CTE..... | 75 |
| 5.2.2. Transporte Aéreo..... | 78 |
| 5.2.3. Transporte Marítimo y Fluvial - Puertos | 89 |
| 5.2.3.1. Autoridad Portuaria de Guayaquil | 91 |
| 5.2.3.2. Autoridad Portuaria de Esmeraldas | 93 |
| 5.2.3.3. Autoridad Portuaria Puerto Bolívar..... | 96 |
| 5.2.3.4. Autoridad Portuaria de Manta | 97 |
| 6. Propuesta de Objetivos Sectoriales.- | 99 |
| 6.1. Objetivos Sectoriales..... | 100 |
| 6.2. Indicadores | 100 |
| 6.3. Metas Sectoriales | 101 |
| 7. Modelo de Gestión..... | 102 |
| 7.1. Responsable por Objetivo y Meta Sectorial | 106 |
| 7.2. Presupuesto Referencial | 108 |
| 8. Planificación de Servicios (identificación de servicios públicos por competencias)..... | 108 |
| 9. Referencias bibliográficas..... | 113 |
| 10. Siglas y Acrónimos | 114 |
| 11. Glosario de Términos | 116 |
| 12. Anexos..... | 120 |
| 12.1. Anexo 2: Formato de Ficha Sectorial | 120 |
| 12.2. Anexo 3: Formato de Fichas de Metas Sectoriales | 120 |
| 12.3. Anexo 4: Matriz para la Estimación del Presupuesto Referencial | 120 |



| | |
|---|-----|
| Ilustración 1 – Ejes del Plan Nacional de Desarrollo “Ecuador no se detiene” 2025 -2029 | 6 |
| Ilustración 2 – Importancia del Sector Infraestructura de Vivienda..... | 8 |
| Ilustración 3 - Importancia del Sector Infraestructura de Vial | 8 |
| Ilustración 4 – Importancia del Sector Transporte | 9 |
| Ilustración 5 – Elementos de una vivienda adecuada | 53 |
| Ilustración 6 – Red Vial Estatal | 58 |
| Ilustración 7 – Diagnóstico de la RVE con Circular con Precaución | 60 |
| Ilustración 8 – Diagnóstico de Alta Susceptibilidad a Deslizamientos | 61 |
| Ilustración 9 – Diagnóstico Doble Amenaza Susceptibilidad a Inundación y Deslizamientos | 63 |
| Ilustración 10 – Relación de la Red Vial Estatal y las Áreas Protegidas | 64 |
| Ilustración 11 – Montos de Protecciones Económicas Pagadas en el año 2024 | 73 |
| Ilustración 12 – Aeropuertos a Nivel Nacional | 80 |
| Ilustración 13 – Variación de Cumplimiento de Estándares Internacionales | 86 |
| Ilustración 14 – Comparación Ecuador v Promedio Mundial de los Componentes Calificados | 86 |
| Ilustración 15 – Ubicación de los Puertos Estatales del Ecuador | 91 |
| Ilustración 16 – Tasa de Sedimentación Con y Sin Escollera | 95 |
| Ilustración 17 – Zona Crítica dentro del Área de Navegación | 96 |
| Ilustración 18 - Objetivos Sectoriales | 100 |
| Ilustración 19 - Ejes Sectoriales | 106 |

Índice de Tablas

| | |
|---|----|
| Tabla 1 - Principales Indicadores de déficits urbanos | 46 |
| Tabla 2 – Tramos Viales con mayor deterioro por Subsecretaría Zonal..... | 59 |
| Tabla 3 – Alta Susceptibilidad a Deslizamientos por Provincia | 61 |
| Tabla 4 - Histórico de fallecidos en siniestros de tránsito | 68 |
| Tabla 5 - Histórico de siniestros de tránsito | 68 |
| Tabla 6 - Histórico indicador tasa de mortalidad por siniestros de tránsito in situ..... | 69 |
| Tabla 7 - Siniestros de tránsito por causa probable 2024 | 69 |
| Tabla 8 - Histórico de pagos por fallecimientos | 69 |
| Tabla 9 - Histórico de pagos por discapacidad | 70 |
| Tabla 10 - Histórico de pagos por gastos médicos | 70 |
| Tabla 11 - Histórico de pagos totales anuales | 71 |
| Tabla 12 – Consolidado Protecciones 2024..... | 73 |
| Tabla 13 – Protecciones por Provincia 2024 | 73 |
| Tabla 14 – Charlas Informativas en el 2024..... | 75 |
| Tabla 15 – Registros por Delegaciones/Cantones – CTE (2022 – 2025) | 76 |
| Tabla 16 – Red Aeroportuaria Ecuatoriana | 79 |
| Tabla 17 - Sistemas y equipos para la navegación aérea implementados a nivel nacional | 81 |
| Tabla 18 - Profundidades del Canal de Acceso sin beneficio de marea | 91 |
| Tabla 19 - Movimiento de Carga en TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit)..... | 92 |
| Tabla 20 – Afluencia de Naves y Carga por Tonelada Métrica 2020 – 2024 | 93 |
| Tabla 21 – Ingresos por operaciones portuarias (2019 – 2024) | 94 |
| Tabla 22 – Profundidad actual por Áreas | 94 |
| Tabla 23 – Avance de Obra según Convenio Tripartito a Enero 2025 | 95 |
| Tabla 24 - Alineación al PND 2025 - 2029..... | 99 |



REPÚBLICA
DEL ECUADOR

Índice de Gráficos

Ministerio de Infraestructura y Transporte

| | |
|--|----|
| Gráfico 1 – Estado de la Red Vial Estatal | 58 |
| Gráfico 2 – Referencia Troncal – Densidad Poblacional y su porcentaje de poder adquisitivo | 64 |
| Gráfico 3- Capacidad Adquisitiva y Densidad por Troncales | 65 |
| Gráfico 4 - Histórico de fallecidos..... | 68 |
| Gráfico 5 – Evolución de la Siniestralidad del Ecuador..... | 72 |
| Gráfico 6 - Porcentaje de Pago de Protecciones por Provincia 2024 | 74 |
| Gráfico 7 – Demanda Pasajeros Nacional..... | 87 |
| Gráfico 8 – Demanda Pasajeros Internacional | 87 |
| Gráfico 9 – Carga Nacional | 87 |
| Gráfico 10 – Carga Internacional | 88 |
| Gráfico 11 – Movimientos Nacionales..... | 88 |
| Gráfico 12 – Movimientos Internacionales | 89 |
| Gráfico 13 – Comparativa de Movimiento de Carga 2021 -2024 | 92 |
| Gráfico 14 – Tasa de Sedimentación - Dragado (Corte Enero 2025) | 95 |



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 bajos los principios de obligatoriedad, universalidad, solidaridad, progresividad, descentralización, desconcentración, participación, deliberación, subsidiariedad, 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 Nacional de Desarrollo “Ecuador no se Detiene” y su Estrategia Territorial Nacional 2025 - 2029, se organiza en cinco ejes estratégicos:

Enfoque Social: Prioriza el bienestar integral de la población ecuatoriana, desde un enfoque de garantía de derechos, equidad y seguridad ciudadana, promoviendo la universalización del acceso a servicios públicos de calidad, sostenibles y resilientes. Este eje busca consolidar un modelo de desarrollo centrado en la dignidad humana, la igualdad de oportunidades y la justicia social.

Desarrollo Económico, Productivo y Empleo: Promueve un desarrollo sostenido, inclusivo y sostenible que mejore los niveles de vida de la ciudadanía. Para ello, se impulsa la generación de empleo digno y la reducción de brechas sociales, con el fin de garantizar un crecimiento equitativo y sustentable a largo plazo.

Ambiente, Agua, Energía y Conectividad: Constituye un eje estratégico para el impulso del desarrollo socioeconómico del país, considerando que los temas ambientales, energéticos y de conectividad tienen un impacto determinante en los ámbitos económico, social, productivo y ambiental.

Institucional: Busca consolidar un Estado al servicio de la ciudadanía, eficaz, eficiente y transparente, con cohesión territorial. Este eje se fortalece a través de la mejora en la calidad de los servicios públicos, la integridad institucional, la coordinación entre niveles de gobierno, la articulación territorial, la participación ciudadana y el control social.

¹ Guía Metodológica para la Formulación de Planes Sectoriales

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



Riesgos: Aborda los principales desafíos relacionados con la gestión integral del riesgo de desastres, mediante procesos de conocimiento, prevención, mitigación, preparación, respuesta y recuperación. Su finalidad es fortalecer la resiliencia institucional y comunitaria frente a eventos adversos.

Ilustración 1 – Ejes del Plan Nacional de Desarrollo “Ecuador no se detiene” 2025 -2029



Fuente: Plan Nacional de Desarrollo “Ecuador no se detiene” 2025 -2029

La Visión de Largo Plazo “Ecuador 2035” surge como una respuesta a esta necesidad de planificación estratégica en un contexto nacional e internacional de importantes desafíos. A cinco años del cumplimiento de los compromisos asumidos en la Agenda 2030 y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), esta visión busca consolidar un marco común para orientar el desarrollo del país hacia un futuro equitativo, sostenible y resiliente.³

La Estrategia Territorial Nacional (ETN) presenta una caracterización del sistema territorial ecuatoriano, entendido como la interrelación entre la población, sus actividades y el entorno en el que se desarrollan. Su análisis se basó en la descripción e interpretación de las condiciones actuales y potenciales del territorio nacional, con el propósito de identificar sus dinámicas, capacidades y desafíos. A través de este modelo, se busca promover un desarrollo equilibrado, inclusivo y resiliente, que considere tanto

³ Plan Nacional de Desarrollo “Ecuador No Se Detiene” 2025 -2029



las potencialidades como las limitaciones territoriales, e incorpore lineamientos articulados con las metas del Plan Nacional de Desarrollo (PND).

La planificación institucional se articula con el Plan Nacional de Desarrollo “Ecuador no se detiene” 2025 -2029 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 Ministerio de Infraestructura y Transporte, 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 Infraestructura y 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 de infraestructura y transporte, el Ministerio de Infraestructura y Transporte, 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

En Ecuador existe un marco normativo sólido que regula el desarrollo urbano sostenible, el transporte en sus diferentes modos y la infraestructura asociada. La Constitución de la República reconoce el derecho de las personas a un hábitat seguro y saludable, a una vivienda adecuada y digna, así como al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos. Además, establece que el Estado es responsable de proveer los servicios públicos relacionados con la vialidad y las infraestructuras portuarias y aeroportuarias.

En este contexto, el Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT), como ente rector de las políticas de transporte, hábitat y vivienda, impulsa el Plan Nacional de Infraestructura y Transporte, concebido como un instrumento orientador e integrador de acciones que contribuyan a la garantía de derechos mediante intervenciones planificadas e integrales.

En virtud de lo expuesto, y con el objetivo de reafirmar los compromisos de los países miembros de las Naciones Unidas hacia el desarrollo urbano sostenible durante los próximos 20 años, en 2016, se realizó en Quito la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, Hábitat III. En este marco, se aprobó la Nueva Agenda Urbana (NAU), la misma que orienta la implementación de acciones a través de políticas públicas, programas y proyectos hacia el desarrollo urbano sostenible. La NAU busca contribuir a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en especial el Objetivo 11, cuya finalidad es lograr ciudades y asentamientos humanos inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Para



esto, la NAU plantea como compromisos: (1) Poner fin a la pobreza, lograr la igualdad de derechos y oportunidades e integración en el espacio urbano; (2) Garantizar la sostenibilidad del medio ambiente, promoviendo el uso de la energía no contaminante y el uso sostenible de la tierra y (3) Adoptar enfoques de desarrollo urbano y territorial sostenibles (ONU, 2016).

La importancia del Sector Infraestructura impulsa el desarrollo económico y social del país, enfocado en brindar soluciones habitacionales para la población ecuatoriana, resumiéndose en:

Ilustración 2 – Importancia del Sector Infraestructura de Vivienda



Elaborado por: Dirección de Planificación e Inversión - CGPGE - MIT 2025

Ilustración 3 - Importancia del Sector Infraestructura de Vial



Elaborado por: Dirección de Planificación e Inversión - CGPGE - MIT 2025



De igual manera, el Sector Transporte viabiliza el desarrollo económico del país de una manera transversal por lo cual a través del siguiente gráfico se resume lo expuesto:

Ilustración 4 – Importancia del Sector Transporte



Elaborado por: Dirección de Planificación e Inversión - CGPGE - MIT 2025

El Plan Nacional de Infraestructura y Transporte 2025–2029 fue elaborado a partir del análisis de las problemáticas del sector, mediante la realización de diagnósticos sectoriales en el territorio ecuatoriano y con la participación de diversos actores. Este instrumento incorpora la definición de principios orientadores, la formulación de estrategias, líneas de acción e instrumentos de política que buscan contribuir a la garantía de derechos fundamentales, como el acceso a un hábitat seguro y saludable, a servicios públicos de transporte en sus diferentes modalidades e infraestructuras asociadas, así como al derecho a una vivienda adecuada.

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

- Se estructuró el equipo metodológico para la formulación y elaboración del Plan Sectorial del Infraestructura y Transporte, mismo que estuvo conformado por delegados de las Subsecretarías de la administración central del MIT 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, expedido por la ex-Secretaría Nacional de Planificación, mediante Acuerdo Ministerial Nro. SNP-SNP-2022-0015-A, publicado mediante Registro Oficial – Suplemento Nro. 28 de 24 de marzo de 2022.
- En coordinación con los delegados, tanto del MIT, como de cada una de las entidades adscritas, se estructuraron mediante reuniones y talleres los siguientes componentes, los cuales se encuentran alineados al Plan Nacional de Desarrollo “Ecuador No Se Detiene 2025 - 2029”.



Cada una de las políticas planteadas aborda temas de relevancia nacional y cuenta con metas específicas que permitirán su seguimiento y evaluación continua, asegurando el cumplimiento de los objetivos establecidos en el marco del desarrollo sostenible del país.

2. Marco Normativo

- **Constitución de la República del Ecuador del 2008.**

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.

Por su parte, el artículo 226 determina que: “*Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.*”

Asimismo, la Constitución de la República del Ecuador establece en su artículo 227 que “*La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación*”.

Por su parte, el artículo 261 dispone que el Estado central tendrá competencias exclusivas en materia de políticas de educación, salud, seguridad social y vivienda, entre otras.

De igual manera, el artículo 313 establece 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*”.

De igual manera, el artículo 321 reconoce y garantiza el derecho a la propiedad en sus diversas formas —pública, privada, comunitaria, estatal, asociativa, cooperativa y mixta—, la cual deberá cumplir una función social y ambiental.



Finalmente, el artículo 415 señala que el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados deberán adoptar políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo, orientadas a regular el crecimiento urbano, gestionar la fauna urbana e incentivar la creación de zonas verdes, entre otros aspectos.

Decreto Ejecutivo No. 60 de 24 de julio de 2025:

"Artículo 1.- Disponer a la Secretaría General de Administración Pública y Gabinete de la Presidencia de la República que inicie la fase de decisión estratégica para las siguientes reformas institucionales a la Función Ejecutiva:

Fusiones:

1. El Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda se fusiona al Ministerio de Transporte y Obras Públicas".

(...) 9. La Secretaría de Inversiones Público Privadas se fusiona al Ministerio de Transporte y Obras Públicas".

(...) 12. La Secretaría Técnica del Comité Interinstitucional de Prevención de Asentamientos Irregulares al Ministerio de Transporte y Obras Públicas".

Decreto Ejecutivo Nro. 102 de 15 de agosto de 2025

"Artículo 1.- Fusiónese por absorción al Ministerio de Transporte y Obras Públicas las siguientes instituciones: a) Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda; y, b) Secretaría de Inversiones Público Privadas.

La primera de ellas se integrará en la estructura orgánica del ministerio receptor como un viceministerio; mientras que el modelo de integración de la segunda se determinará al momento de la fase de implementación de la reforma institucional.

En ambos casos deberá garantizarse la desconcentración de los procesos sustantivos para el ejercicio de las competencias, atribuciones y funciones".

Sector Infraestructura

En su Capítulo Segundo, relativo a los Derechos del Buen Vivir, el artículo 23 señala que:

"Las personas tienen derecho a acceder y participar del espacio público como ámbito de deliberación, intercambio cultural, cohesión social y promoción de la igualdad en la diversidad. El derecho a difundir en el espacio público las propias expresiones culturales se ejercerá sin más limitaciones que las que establezca la ley, con sujeción a los principios constitucionales."

En su Sección Sexta, Hábitat y Vivienda, su artículo 30, señala que:

"Las personas tienen derecho a un hábitat seguro y saludable, y a una vivienda adecuada y digna, con independencia de su situación social y económica."



Así como su Art. 31, en el que mencionan:

“Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía.”

En su Capítulo Tercero, en su Sección Sexta, Personas con discapacidad, su artículo 47, señala que:

“El Estado garantizará políticas de prevención de las discapacidades y, de manera conjunta con la sociedad y la familia, procurará la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad y su integración social.

Se reconoce a las personas con discapacidad, los derechos a (...):

numeral 6.- Una vivienda adecuada, con facilidades de acceso y condiciones necesarias para atender su discapacidad y para procurar el mayor grado de autonomía en su vida cotidiana. Las personas con discapacidad que no puedan ser atendidas por sus familiares durante el día, o que no tengan donde residir de forma permanente, dispondrán de centros de acogida para su albergue.”

En su Capítulo Sexto, Derechos de libertad, en su artículo 66, se señala que:

“Se reconoce y garantizará a las personas: (...)

Numeral 2.- El derecho a una vida digna, que asegure la salud, alimentación y nutrición, agua potable, vivienda, saneamiento ambiental, educación, trabajo, empleo, descanso y ocio, cultura física, vestido, seguridad social y otros servicios sociales necesarios. (...)

Numeral 26.- El derecho a la propiedad en todas sus formas, con función y responsabilidad social y ambiental. El derecho al acceso a la propiedad se hará efectivo con la adopción de políticas públicas, entre otras medidas. (...)"

Así en su artículo 375, se señala que: *“El Estado, en todos sus niveles de gobierno, garantizará el derecho al hábitat y a la vivienda digna, para lo cual:*

- *Generará la información necesaria para el diseño de estrategias y programas que comprendan las relaciones entre vivienda, servicios, espacio y transporte público, equipamiento y gestión del suelo urbano.*
- *Mantendrá un catastro nacional integrado georreferenciado, de hábitat y vivienda.*
- *Elaborará, implementará y evaluará políticas, planes y programas de hábitat y de acceso universal a la vivienda, a partir de los principios de universalidad, equidad e interculturalidad, con enfoque en la gestión de riesgos.*
- *Mejorará la vivienda precaria, dotará de albergues, espacios públicos y áreas verdes, y promoverá el alquiler en régimen especial.*



- *Desarrollará planes y programas de financiamiento para vivienda de interés social, a través de la banca pública y de las instituciones de finanzas populares, con énfasis para las personas de escasos recursos económicos y las mujeres jefas de hogar (...)."*

Sector Transporte

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".

(Publicado en el Registro Oficial, Suplemento Nro. 449 de 20 de octubre de 2008).

- **Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas – COPFP.**

(Publicado en el Registro Oficial, Suplemento Nro. 306 de 22 de octubre de 2010).

Art. 11.- Del ejercicio descentrado de la planificación nacional. - La función ejecutiva formulará y ejecutará la planificación nacional y sectorial con enfoque territorial y de manera descentrada. Para el efecto, establecerá los instrumentos pertinentes que propicien la planificación territorializada del gasto público y conformarán espacios de coordinación de la función ejecutiva en los niveles regional, provincial, municipal y distrital.

Se propiciará, además, la relación de la función ejecutiva descentrada con los gobiernos autónomos descentralizados, la sociedad civil y la ciudadanía, en el marco de las instancias de participación de cada nivel de gobierno de conformidad con la Ley.

- **Código Orgánico Administrativo – COA.**

(Publicado en el Registro Oficial, Suplemento Nro. 31 de 07 de julio de 2017).

Art. 28.- Principio de colaboración. Las administraciones trabajarán de manera coordinada, complementaria y prestándose auxilio mutuo. Acordarán mecanismos de coordinación para la gestión de sus competencias y el uso eficiente de los recursos.

La asistencia requerida solo podrá negarse cuando la administración pública de la que se solicita no esté expresamente facultada para prestarla, no disponga de medios suficientes para ello o cuando, de hacerlo, causaría un perjuicio grave a los intereses cuya tutela tiene encomendada o al cumplimiento de sus propias funciones.

Las administraciones podrán colaborar para aquellas ejecuciones de sus actos que deban realizarse fuera de sus respectivos ámbitos territoriales de competencia.



En las relaciones entre las distintas administraciones públicas, el contenido del deber de colaboración se desarrolla a través de los instrumentos y procedimientos, que, de manera común y voluntaria, establezcan entre ellas.

2.1. Sector Infraestructura

Hábitat

- **Ley Orgánica Economía Popular y Solidaria**

(Publicada en el Registro Oficial, Suplemento Nro. 444 de 10 de mayo 2011).

Art. 26.- Cooperativas de vivienda. - Las cooperativas de vivienda tendrán por objeto la adquisición de bienes inmuebles para la construcción o remodelación de viviendas u oficinas o la ejecución de obras de urbanización y más actividades vinculadas con estas en beneficio de sus socios (...).

- **Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial Uso y Gestión de Suelo - LOOTUGS.**

(Publicada en el Registro Oficial, Suplemento Nro. 790 de 05 de julio de 2016).

Art. 90.- Rectoría. La facultad para la definición y emisión de las políticas nacionales de hábitat, vivienda, asentamientos humanos y el desarrollo urbano, le corresponde al Gobierno Central, que la ejercerá a través del ente rector de hábitat y vivienda, en calidad de autoridad nacional.

Las políticas de hábitat comprenden lo relativo a los lineamientos nacionales para el desarrollo urbano que incluye el uso y la gestión del suelo.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos, en sus respectivas jurisdicciones, definirán y emitirán las políticas locales en lo relativo al ordenamiento territorial, y al uso y gestión del suelo, de conformidad con los lineamientos nacionales.

Art. 91.- Atribuciones y Obligaciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos para el uso y la gestión del suelo. A los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos, sin perjuicio de las competencias y facultades establecidas en la Constitución y la ley, les corresponden las siguientes atribuciones y obligaciones:

- Expedir actos administrativos y normativos para el uso y la gestión del suelo, de conformidad con los principios y mecanismos previstos en el planeamiento urbanístico de su circunscripción territorial y la normativa vigente.
- Aplicar los instrumentos de planeamiento urbanístico y las herramientas de gestión del suelo de forma concordante y articulada con los planes de desarrollo y ordenamiento territorial.
- Clasificar el suelo en urbano y rural, y establecer las correspondientes subclasificaciones, asignar los tratamientos urbanísticos, usos y las obligaciones correspondientes, de acuerdo con lo establecido en esta Ley.
- Emitir mediante acto normativo las regulaciones técnicas locales para el ordenamiento territorial, el uso, la gestión y el control del suelo, y la dotación y



prestación de servicios básicos, las que guardarán concordancia con la normativa vigente e incluirán los estándares mínimos de prevención y mitigación de riesgo elaborados por el ente rector nacional. Estas regulaciones podrán ser más exigentes, pero, en ningún caso, disminuirán el nivel mínimo de exigibilidad de la normativa nacional.

- Coordinar la gestión y uso del suelo entre cantones contiguos, y articular las dimensiones urbana y rural de su circunscripción territorial.
- Emitir los permisos y autorizaciones para la habilitación e intervención del suelo y la construcción, de acuerdo con lo dispuesto por esta Ley, la normativa vigente y la planificación urbanística aplicable.
- Garantizar la participación en los beneficios producidos por la planificación urbanística y el desarrollo urbano en general, conforme con lo definido en la ley.
- Poner a disposición del público en general, a través de su página electrónica y otros mecanismos de difusión que consideren pertinentes, la información actualizada sobre el plan de desarrollo y ordenamiento territorial y la normativa urbanística vigente en el cantón o distrito metropolitano.
- Contar con sistemas que permitan el control y seguimiento del cumplimiento de la normativa vigente, en el ámbito de sus competencias.
- Imponer sanciones administrativas en caso de incumplimiento de las disposiciones de la presente Ley y sus ordenanzas por parte de personas naturales y jurídicas públicas y privadas.

Art. 92.- Consejo Técnico de Uso y Gestión del Suelo. El Consejo Técnico de Uso y Gestión del Suelo tendrá la facultad para emitir las regulaciones nacionales sobre el uso y la gestión del suelo.

Para el efecto tendrá las siguientes atribuciones:

- Emisión de regulaciones nacionales de carácter obligatorio que serán aplicados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos en el ejercicio de sus competencias de uso y gestión de suelo, sobre los siguientes temas:
 - a) Parámetros para la clasificación de suelo y usos, edificabilidades y ocupación del suelo, que establezcan condiciones mínimas para asegurar los derechos a una vivienda adecuada y digna, hábitat seguro y saludable, a la ciudad, dotación de servicios básicos de calidad y la soberanía alimentaria.
 - b) Contenidos mínimos y procedimiento básico de aprobación del plan de uso y gestión de suelo y sus planes complementarios de conformidad con lo dispuesto en esta Ley y garantizando los derechos de participación ciudadana.
 - c) Parámetros para la elaboración de estándares y normativa urbanísticos que establezcan condiciones mínimas para asegurar los derechos a la vida; a la integridad física; a una vivienda adecuada y digna; a la accesibilidad de personas con discapacidad y a los adultos mayores; a



un hábitat seguro y saludable; y, a la protección del patrimonio cultural y el paisaje (...).

- d) Parámetros para la aplicación de los instrumentos de gestión urbanística que garanticen los derechos a la igualdad, la propiedad en todas sus formas y la seguridad jurídica de la ciudadanía.
 - e) Parámetros para la participación de la población en los beneficios producidos por la planificación urbanística y el desarrollo urbano en general que garanticen los derechos a la igualdad, la propiedad en todas sus formas y la seguridad jurídica de la ciudadanía.
 - f) Parámetros para el procedimiento de aprobación de permisos, autorizaciones e informes previos, contemplados en esta Ley que garanticen los derechos a una vivienda adecuada y digna, a un hábitat seguro y saludable, y a la seguridad jurídica.
- Emitir la normativa necesaria para su funcionamiento.
 - Asesorar, a través de su Secretaría Técnica, a los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos sobre la aplicación de esta Ley y la normativa técnica que expida.

Art. 93.- Conformación del Consejo Técnico. El Consejo Técnico de Uso y Gestión del Suelo estará conformado por los siguientes miembros con voz y voto:

- La máxima autoridad del órgano rector de hábitat y vivienda, o su delegado, quien la presidirá.
- La máxima autoridad del órgano rector de la planificación nacional o su delegado permanente.
- Un representante de los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales o metropolitanos o su delegado.

La Secretaría Técnica del Consejo Técnico será ejercida por el ministerio rector de hábitat y vivienda.

Para el desarrollo de sus sesiones, el Consejo Técnico podrá autorizar la participación de entidades públicas y privadas con voz informativa, pero sin voto.

Art. 100.- Catastro Nacional Integrado Georreferenciado.

(...)

El Catastro Nacional Integrado Georreferenciado deberá actualizarse de manera continua y permanente, y será administrado por el ente rector de hábitat y vivienda, el cual regulará la conformación y funciones del Sistema y establecerá normas, estándares, protocolos, plazos y procedimientos para el levantamiento de la información catastral y la valoración de los bienes inmuebles tomando en cuenta la clasificación, usos del suelo, entre otros (...).

Disposiciones Generales, Segunda. - Instrumentos aplicables a otros niveles de gobierno. - Los otros niveles de gobierno, en el marco de sus competencias, podrán emplear los siguientes instrumentos de gestión del suelo:

(...)

4. Banco de suelos. El Estado central, a través del ente rector del hábitat y vivienda, podrá generar bancos de suelo para proyectos de vivienda de interés social.



- **Ley Orgánica de Tierras Rurales y Territorios Ancestrales – LOTRTA.**
(Publicada en el Registro Oficial, Suplemento Nro. 711 de 14 de marzo de 2016).

Art. 58.- Vivienda rural. La regularización de predios rurales que actualmente están ocupados o destinados para vivienda de campesinas y campesinos que se encuentran en posesión de tierras estatales, es competencia de la autoridad rectora del desarrollo urbano y vivienda, en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

Disposición General Octava. - La autoridad que ejerza la rectoría en materia de urbanismo y vivienda, en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipal, metropolitano y provincial, adjudicará tierra rural para vivienda rural de interés social en favor de campesinos poseedores, de conformidad con la competencia de regularización de las tierras estatales establecida en esta Ley.

(...)

- **Ley Orgánica de Vivienda de Interés Social.**

(Publicada en el Registro Oficial No. 29, Segundo Suplemento, de 25 de marzo de 2022).

Art. 8.- El Plan de Hábitat y Vivienda de Interés Social, consistirá en un instrumento de planificación sectorial desarrollado por el ente rector en hábitat y vivienda, el cual contendrá un diagnóstico de la situación actual de la vivienda en todos sus segmentos, un cálculo de las necesidades de vivienda de interés social para el período, por áreas geográficas; así como, las metas de producción de vivienda de interés social y los incentivos y programas de subsidios.

Art. 11.- El ente de hábitat y vivienda será el encargado de emitir las políticas de planificación, regulación, gestión y control en hábitat y vivienda de interés social; y de ejercer las facultades de planificación, regulación, gestión y control en hábitat y vivienda de interés social, dentro del ámbito de sus competencias en cumplimiento de lo que prescribe la Constitución de la República y la Ley.

Art. 12.- Funciones. - Para los efectos de esta Ley, serán funciones del ente rector de hábitat y vivienda:

- a. Elaborar el Plan de Hábitat y Vivienda de Interés Social
(...)
- d. Velar por el correcto y eficiente uso de suelo destinado a vivienda de interés social, priorizando los programas de construcción, mejoramiento y recuperación de vivienda en áreas urbanas, rurales y comunitarias, de acuerdo con sus competencias.
- e. Informar anualmente a la Asamblea Nacional el cumplimiento del Plan de Hábitat y Vivienda de Interés Social.
(...)



• **Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD.**

(Publicado en el Registro Oficial, Suplemento Nro. 303, de 19 de octubre de 2010).

Art. 139.- Ejercicio de la competencia de formar y administrar catastros inmobiliarios. - La formación y administración de los catastros inmobiliarios urbanos y rurales corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales, los que con la finalidad de unificar la metodología de manejo y acceso a la información deberán seguir los lineamientos y parámetros metodológicos que establezca la ley. Es obligación de dichos gobiernos actualizar cada dos años los catastros y la valoración de la propiedad urbana y rural. Sin perjuicio de realizar la actualización cuando solicite el propietario, a su costa.

El gobierno central, a través de la entidad respectiva financiará y en colaboración con los gobiernos autónomos descentralizados municipales, elaborará la cartografía geodésica del territorio nacional para el diseño de los catastros urbanos y rurales de la propiedad inmueble y de los proyectos de planificación territorial.

Nota: Inciso primero reformado por Ley Nro. 00, publicada en Registro Oficial Suplemento 166 de 21 de enero del 2014.

Art. 147.- Ejercicio de la competencia de hábitat y vivienda. - El Estado en todos los niveles de gobierno garantizará el derecho a un hábitat seguro y saludable y una vivienda adecuada y digna, con independencia de la situación social y económica de las familias y las personas.

El gobierno central a través del ministerio responsable dictará las políticas nacionales para garantizar el acceso universal a este derecho y mantendrá, en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados municipales, un catastro nacional integrado georreferenciado de hábitat y vivienda, como información necesaria para que todos los niveles de gobierno diseñen estrategias y programas que integren las relaciones entre vivienda, servicios, espacio y transporte públicos, equipamiento, gestión del suelo y de riegos, a partir de los principios de universalidad, equidad, solidaridad e interculturalidad. Los planes y programas desarrollarán además proyectos de financiamiento para vivienda de interés social y mejoramiento de la vivienda precaria, a través de la banca pública y de las instituciones de finanzas populares, con énfasis para las personas de escasos recursos económicos y las mujeres jefas de hogar.

Art. 192.- Monto total a transferir. - Los gobiernos autónomos descentralizados participarán del veintiuno por ciento (21%) de ingresos permanentes y del diez por ciento (10%) de los no permanentes del presupuesto general del Estado.

En virtud de las competencias constitucionales, el monto total a transferir se distribuirá entre los gobiernos autónomos descentralizados en la siguiente proporción: veintisiete por ciento (27%) para los consejos provinciales; sesenta y siete por ciento (67%) para los municipios y distritos metropolitanos; y, seis por ciento (6%) para las juntas parroquiales.

(...).



- **Reglamento a Ley Orgánica Economía Popular y Solidaria**

(Publicado en el Registro Oficial Suplemento Nro. 648 de 27 de febrero de 2012).

Art. 80.- Aportaciones para terreno, obras y construcción. - Las cooperativas de vivienda no podrán admitir un número de socios mayor al de la capacidad del terreno, viviendas u oficinas previstas.

Tampoco podrán constituirse sin el aporte de un inmueble, debidamente catastrado en la municipalidad respectiva.

Nota: Inciso segundo agregado por Decreto Ejecutivo No. 1278, publicado en Registro Oficial Suplemento 805 de 8 de octubre del 2012.

Artículo innumerado. - La regulación de las cooperativas de vivienda la ejercerá el Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda.

- **Reglamento a la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial Uso y Gestión de Suelo - LOOTUGS.**

(Publicado en el Registro Oficial, Suplemento Nro. 460 de 03 abril de 2019).

Art. 5.- Rectoría del hábitat. - El Gobierno Central a través del ente rector de hábitat y vivienda ejercerá la facultad para la definición y emisión de las políticas nacionales de hábitat, vivienda, asentamientos humanos y el desarrollo urbano, que comprenden lo relativo a los lineamientos nacionales para el desarrollo urbano que incluye el uso y la gestión del suelo.

Art. 6.- De la articulación de los instrumentos de los Gobiernos Autónomos Descentralizados con la planificación nacional.- Las decisiones incluidas en los planes de desarrollo y ordenamiento territorial formulados y aprobados por los gobiernos autónomos descentralizados y sus correspondientes Planes de Uso y Gestión del Suelo, en el caso de los municipios y distritos metropolitanos, y en los planes complementarios, deberán observar lo establecido en los instrumentos de planificación nacional según corresponda y de manera articulada al Plan Nacional de Desarrollo vigente y la Estrategia Territorial Nacional, así como los planes sectoriales y otros instrumentos del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa, según corresponda, en el marco de las competencias de cada nivel de gobierno.

Art. 48.- Del Catastro Nacional Integrado Georreferenciado. - Corresponde a una infraestructura de datos espaciales catastrales con enfoque multifinalitario que contempla, además de los aspectos económicos, físicos y, los datos ambientales y sociales del inmueble y las personas que en el habitan, misma que es alimentada la información generada por los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos, y las instituciones que generan información relacionada con catastro. Esta información formará parte del componente territorial de los Sistemas de Información Local de los GAD Municipales y Metropolitanos.



- **LEY DE SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE - LSNIVTT.**

(Publicado en el Registro Oficial, Suplemento Nro. 998 de 05-may.-2017).

En el que en su Art. 1 menciona: “*La presente Ley tiene por objeto establecer el régimen jurídico para el diseño, planificación, ejecución, construcción, mantenimiento, regulación y control de la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios, cuya rectoría está a cargo del ministerio encargado de la competencia de vialidad, sin perjuicio de las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados.*”

Así también como en su Art. 2 se indica: “*Las disposiciones de esta Ley, serán de aplicación obligatoria para aquellas entidades que conforman el sector público según la Constitución de la República, las personas jurídicas o naturales del sector privado, de economía mixta y de la economía popular y solidaria; y, de todas aquellas cuya actividad de servicio público se encuentre relacionada con la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios.*”

Para efectos de la aplicación de la presente Ley se entiende como ministerio rector a aquel que ejerza la competencia de vialidad, la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios.”

De misma manera en su Art. 14, menciona: “*La rectoría y definición de la política pública de la infraestructura vial de transporte terrestre y todos los servicios viales corresponde al ministerio que ejerza la competencia de vialidad.*”

Se regirá por los principios establecidos en la Constitución de la República y en el Plan Nacional de Desarrollo, sin perjuicio de las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados.”

2.2. Sector Transporte

Transporte Terrestre y Ferroviario

- **Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.**

(Publicada en el Registro Oficial, Suplemento Nro. 711 de 14 de marzo de 2016).

En el que en su Art. 1 menciona: “*La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.*”

Así también como en su Art. 3 se indica: “*El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.*”



De misma manera en su Art. 11, menciona: “*El Estado fomentará la participación ciudadana en el establecimiento de políticas nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que garanticen la interacción, sustentabilidad y permanencia de los sectores público, privado y social.*”

Transporte Marítimo y Fluvial

- **Ley Orgánica de Navegación, Gestión Seguridad y Protección Marítima.**
(Publicada en el Registro Oficial, Suplemento Nro. 472 de 14 de junio de 2021).

En el que en su Art. 7 menciona: “*Conformación del Sistema de Organización Marítima Nacional.* -

El Sistema de Organización Marítima Nacional está conformado por las entidades de la administración pública, cuyas competencias se encuentran vinculadas a las distintas actividades que se desarrollan en el ámbito de aplicación de la presente Ley; y, que deben ser coordinadas y articuladas para el ejercicio efectivo de la coadministración marítima, manteniendo cada una de ellas la rectoría de su ámbito de competencia y gestión. La Autoridad de la Defensa Nacional, es el ente rector de las políticas públicas en materia marítima nacional.

Las entidades que conforman el Sistema de Organización Marítima Nacional son: (...)

6) *La máxima autoridad de la entidad rectora de puertos y del transporte acuático, o su delegado;(...)"*

Transporte Aéreo

- **Ley de Aviación Civil.**
(Publicada en el Registro Oficial, Suplemento Nro. 435 de 11 de enero de 2007).

En el Art. 6, respecto a las atribuciones del Director General de Aviación Civil, se encuentran las siguientes: “1. Generales: (...)

d) Presidir el Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional y el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil;

3. Regulatorias (...)

g) Revocar, modificar o suspender en parte o totalmente, cualquier certificado, certificado de aeronavegabilidad, licencia de personal aeronáutico, certificado de transportador u operador aéreo, o certificado de cualquier aeropuerto, escuela u organización de mantenimiento aprobada, emitidos bajo esta Ley, si como resultado de cualquier reinspección o reexaminación, o si como resultado de cualquier otra investigación realizada por el Director, se determina que la seguridad de la aviación civil o del transporte aéreo comercial y el interés público lo requiere;

3. Protección a la persona, seguridad del transporte aéreo comercial:



- a) Emitir regulaciones en las que se requiera que todos los pasajeros y todo su equipaje, previo su embarque o ingreso a una aeronave que realiza transporte aéreo comercial, sean sometidos a controles de seguridad apropiados, como procedimientos de detección de objetos prohibidos, en las instalaciones usadas por los operadores de aeropuertos o del operador aéreo nacional o extranjero;
- b) Establecer regulaciones que requieran prácticas, métodos y procedimientos que crea necesarios para proteger a las personas y su propiedad a bordo de la aeronave que opera en el transporte aéreo comercial, contra actos de interferencia ilícita, violencia criminal y piratería de aeronaves y exigir que cada operador de aeropuerto que sirve regularmente a la aviación comercial nacional y/o internacional, establezca un programa de seguridad aeroportuaria que sea adecuada para la seguridad de los pasajeros, equipaje, carga y de las operaciones aéreas que realiza en ese aeropuerto, en concordancia con el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil; y,
- c) Dictar regulaciones para el transporte seguro de mercancías peligrosas por aire y verificar su cumplimiento y, en el caso de transportadores extranjeros, comprobar que se lo realice de acuerdo al Anexo 18 del Convenio de Chicago y sus instrucciones técnicas;”

En el Art. 6, respecto a las atribuciones del Subdirector General de Aviación Civil, es: “Responsable de presentar el Plan de Desarrollo Aeronáutico y el Plan Operativo de la Dirección General de Aviación Civil. Al Art. 9, referente a la integración del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, se agrega la representación del Gerente General de la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE), un representante de las concesionarias de los aeropuertos internacionales, y al Jefe del Departamento de Seguridad Aeroportuaria de la Dirección General de Aviación Civil.”

3. Marco Conceptual

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



Además, se encarga de la formulación de planes, programas y proyectos, así como de su ejecución descentrada 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.

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



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

Planes 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. 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.

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 el Ente Rector de Planificación incluya en el plan anual de inversiones del presupuesto general del Estado, de acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo, a la Programación Presupuestaria Cuatrienal y de conformidad con los requisitos y procedimientos que se establezcan en el reglamento de este código.

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

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

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



Reconocimiento Económico por prestación de servicios de salud entre instituciones de la Red Pública Integral de Salud y la Red Privada Complementaria y sus anexos).

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

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

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

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

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

3.1. Sector Infraestructura

3.1.1. Infraestructura de Vivienda

Asequibilidad. - Los programas y proyectos de iniciativa pública deberán asegurar el otorgamiento de incentivos y diseño para el acceso a la vivienda de interés social y servicios públicos de soporte a familiar de menores recursos para lograr una vida digna (Ley de vivienda de interés social, año 2022).

Asentamientos humanos. - Son conglomerados de pobladores que se asientan de modo concentrado o disperso sobre un territorio (LOOTUGS, 2016).

Catastro Nacional. - Es un sistema de información territorial generada por los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos, y las instituciones que generan información relacionada con catastros y ordenamiento territorial, multifinalitario y consolidado a través de una base de datos nacional.



Déficit habitacional. - Se consideran en déficit habitacional las personas cuya vivienda, debido a los materiales o estado de sus paredes, piso y techo, son consideradas en déficit cualitativo o cuantitativo (INEC, 2022).

Déficit cualitativo de vivienda. - Viviendas particulares que presentan carencias habitacionales en los atributos referentes a la estructura, espacio y a la disponibilidad de servicios públicos domiciliarios y, por tanto, requieren mejoramiento o ampliación de la unidad habitacional en la cual viven (INEC, 2022).

Déficit cuantitativo habitacional. - Necesidades habitacionales que no se encuentran cubiertas y viviendas irrecuperables que deberían reponerse (MIDUVI, 2020).

Densidad. - Relación que existe entre el número de viviendas y la superficie urbanizada (Registro Oficial Segundo Suplemento Nro. 59 de 10 de mayo de 2022 del CTUGS).

Espacio público. - son los espacios de la ciudad donde todas las personas tienen derecho a estar y circular libremente, diseñados y construidos con fines y usos sociales recreacionales o de descanso, en los que tienen lugar actividades colectivas, materiales o simbólicas, de intercambio y diálogo entre los miembros de la comunidad (LOOTUGS, 2016).

Ficha catastral. - Es un instrumento desarrollado, a manera de formulario en el que constarán parametrizados todos los datos que debe contener la base de datos catastral, para cada uno de los derechos mineros: concesiones mineras en todos sus regímenes, minería artesanal, libres aprovechamientos, contratos de operación, licencias de comercialización y plantas de beneficio.

Habitabilidad. - Implica contar con un hábitat seguro y saludable, con dotación de servicios básicos, respecto a la dignidad y el bienestar colectivo de las y los habitantes de las zonas urbanas y rurales (Ley de Vivienda de Interés Social, año 2022).

Hacinamiento. - Se encuentran en condición de hacinamiento, los miembros de viviendas que tienen más de tres personas por dormitorio exclusivo para dormir (INEC, 2022).

Hábitat. - Es el entorno en el que la población desarrolla la totalidad de sus actividades y en el que se concretan todas las políticas y estrategias territoriales y de desarrollo del Gobierno Central y descentralizado orientadas a la consecución del Buen Vivir (LOOTUGS, 2016).

Hogar. - Unidad de observación del Registro Social conformada por un núcleo o núcleos de personas que se asocian para compartir el alojamiento y la comida. Es decir, conjunto de personas que residen habitualmente en la misma vivienda o en parte de ella (viven bajo el mismo techo), que están unidas o no por lazos de parentesco y que cocinan en común para todos sus miembros (comen de la misma olla). Boletín Estadístico RS, corte 10 de diciembre de 2021).





Índice de Verde Urbano. - Es la cantidad de áreas verdes urbanas en donde predomina vegetación y elementos naturales del entorno, manejado (directamente o indirectamente) por entes públicos como (municipios, gobiernos provinciales, regionales o Estado) existentes dentro del territorio, dividido para el número de habitantes de las zonas urbanas (INEC, 2012).

Mancha urbana. - Son aquellas áreas construidas que están separadas por una distancia inferior a 500 metros lineales. La mancha urbana incluye además de las zonas edificadas, otros lugares de uso urbano como las áreas verdes que se encuentren rodeadas por edificaciones (Pezoa, M. 2019).

Ordenamiento territorial. - Es el proceso y resultado de organizar espacial y funcionalmente las actividades y recursos en el territorio, para viabilizar la aplicación y concreción de políticas públicas democráticas y participativas y facilitar el logro de los objetivos de desarrollo.

Proyectos de vivienda de interés social. - conjunto de unidades habitacionales con sus equipamientos (áreas verdes y de esparcimiento, áreas de circulaciones, edificaciones para las actividades sociales y de emprendimiento); que deberán integrarse a la ciudad consolidada (MIDUVI, Acuerdo Ministerial Nro. 004-19 del 26 de febrero de 2019).

Resiliencia. - Es el fortalecimiento de la capacidad de las ciudades o centros urbanos, barrios y comunidades, para resistir, absorber, adaptarse y recuperarse, oportuna y eficientemente, de los efectos de las amenazas que pudieran afectarla, de forma tal que se preserve y restaure sus estructuras y funciones básicas (Ley de Vivienda de Interés Social, 2022).

Ubicación. - La vivienda de interés social debe estar ubicada preferentemente en lugares que permitan el acceso a los servicios públicos. La vivienda de interés social no debe construirse en lugares que estén amenazadas por problemas de contaminación o riesgos naturales no mitigables (Ley de Vivienda de Interés Social, 2022).

Núcleo familiar. - Unidad de análisis que agrupa a una parte de los miembros de un hogar y se conforma por la presencia de una pareja, legal o, de hecho, con hijos solteros, dependan o no económicamente de la pareja y que no formen otro núcleo. Las determinantes principales para identificar núcleos familiares son: pareja o ascendencia (Boletín Estadístico RS, corte 10 de diciembre de 2021).

Vivienda. - Espacio delimitado por paredes y techo, de cualquier material de construcción, con entrada independiente, destinada para ser habitado por una o más personas; la misma que aun cuando no haya sido construida originalmente para tales fines, esté destinada a ser utilizada como vivienda. (Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). Encuesta de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU) de octubre de 2012).

Vivienda de interés social (VIS). - Es la vivienda adecuada y digna, subsidiada y preferentemente gratuita, destinada a satisfacer la necesidad de vivienda de la



población en situación de pobreza o vulnerabilidad y de las personas de los grupos de atención prioritaria (...) y, todas las personas que integran la economía popular y solidaria, que presentan la necesidad de vivienda propia, sin antecedentes de haber recibido anteriormente otro beneficio similar (Ley Orgánica de Vivienda de Interés Social, 2022).

Vivienda de interés público (VIP). - Es la primera y única vivienda adecuada, destinada a núcleos familiares de ingresos económicos medios, con acceso al sistema financiero y que, con el apoyo del Estado pueden alcanzar la capacidad de pago requerida para satisfacer su necesidad de vivienda propia, que pueden acceder a crédito hipotecario con tasa de interés preferencial y que no han recibido un beneficio similar previamente (Reglamento de viviendas de interés social e interés público – Reglamento de viviendas de interés social e interés público).

Vivienda adecuada y digna. - Es aquella que cuenta simultáneamente con los servicios de agua segura y saneamiento adecuado, electricidad de la red pública, gestión integral de desechos, condiciones materiales adecuadas, con espacio suficiente, ubicada en zonas seguras, con accesibilidad, seguridad en la tenencia, asequible y adecuada a la realidad cultural (LOOTUGS, 2016).

3.1.2. Infraestructura Vial

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.

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.

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.

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.

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.

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 bituminoso 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.

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 precauten 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.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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.

3.2. Sector Transporte

3.2.1. 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.

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.

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 tránsito 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.

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.

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.

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

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

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



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

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.

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.

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.



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.

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.

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

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

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

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

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

Peso Neto del Vehículo. - Peso del vehículo en vacío (sin carga, sin tripulantes, sin equipo auxiliar).

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

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

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

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

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

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.

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.

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 servicio y política tarifaria.

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

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



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

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

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

Transporte Público Interprovincial. - Es aquel que opera bajo cualquier tipo, dentro de los límites del territorio nacional, operan con contratos de operación

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2.2. 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 MIT 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 secretaría de este cuerpo colegiado la ejerce el director de la DGAC.
- A nivel internacional existe la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, que es el organismo técnico que regula el transporte aéreo civil y establece las normativas que son de carácter obligatorio a nivel internacional.
- La DGAC planifica, regula, controla y administra la actividad aeronáutica y aeroportuaria, garantizando la seguridad en las operaciones aéreas minimizando los impactos sobre el medio ambiente.

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

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

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

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

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

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

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

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

- Lado aire: Comprende la pista que permite el despegue y aterrizaje de aeronaves, pista de carretero, torre de control, los hangares y las zonas de aparcamiento de aeronaves.



- Lado tierra: Comprende las áreas dedicadas a los pasajeros como terminal de pasajeros, zonas de comercio, aduanas, servicios, estacionamientos vehiculares, etc.

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

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

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

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

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

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

- 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.



3.2.3. Transporte Marítimo y Fluvial

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

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

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

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

Administrador del Contrato de Concesión. - Persona delegada por parte de la Autoridad Portuaria, para ser el administrador del contrato de concesión y 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.

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).

Dársena. - Parte de un puerto resguardada artificialmente y adecuada para el fondeo y la carga y descarga de embarcaciones.

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 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 MIT, 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.

3.2.4. Asociaciones Público - Privadas

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.

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.

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 Infraestructura y Transporte y los Gobiernos Autónomos Descentralizados para determinar su relación bilateral, siendo éste ley para las partes.

Delegación o Concesión. - Es la delegación de la gestión que realiza el MIT 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 MIT 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.

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.

Modalidad de Concesión. - Es una modalidad de delegación, por la que el MIT, tiene por objeto transferir temporalmente la facultad de proveer y gestionar de manera integral un servicio 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 MIT 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", Reglamento para Asociaciones Público-Privadas.

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 promociona 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 MIT la rectoría, generando ahorro para el Estado.

3.2.5. *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.

4. Periodicidad y Alcance

El Plan Sectorial tendrá una vigencia de cuatro años con sujeción al Plan Nacional de Desarrollo, conforme lo establece la Norma Técnica del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa (Art. 17, NTSNPP).

El Plan será de cumplimiento obligatorio para las siguientes entidades que conforman el sector: Ministerio de Infraestructura y Transporte, Dirección General de Aviación Civil (DGAC), Agencia Nacional de Tránsito (ANT), Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE), Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT), Autoridades Portuarias de Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar, en coordinación con Creamos Infraestructura EP, las empresas públicas de los GAD cuyo giro de negocio sea la



construcción de viviendas o similar y las instituciones financieras para la administración de instrumentos financieros para la entrega de subvenciones o incentivos de vivienda.

5. Diagnóstico del Sector

El sector de infraestructura y transporte constituye un pilar fundamental para el desarrollo económico, social y territorial del país, al facilitar la movilidad de personas y bienes, impulsar la competitividad productiva y fortalecer la integración regional y nacional. Una red de transporte eficiente, segura y sostenible permite mejorar la conectividad entre los distintos territorios, dinamizar el comercio interno y externo, y promover el acceso equitativo a servicios básicos y oportunidades de desarrollo.

De igual manera, la vivienda representa un elemento esencial para el bienestar y la calidad de vida de la población, al garantizar condiciones adecuadas de refugio, seguridad y estabilidad social. Su provisión y acceso oportuno son factores determinantes para la cohesión social, la reducción de la pobreza y la consolidación de territorios sostenibles y equitativos.

En este sentido, el sector vivienda cumple un papel estratégico dentro de las políticas públicas, al incidir directamente en dimensiones como la planificación urbana, la infraestructura básica, el ordenamiento territorial y la inclusión social. La vivienda adecuada trasciende la mera construcción de unidades habitacionales, abarcando aspectos relacionados con el acceso a servicios básicos, la calidad de los materiales, la ubicación en entornos seguros y la integración a redes de transporte, educación y salud.

Bajo este marco, el diagnóstico del sector de infraestructura y transporte tiene como propósito analizar de manera integral la situación actual de los distintos modos de transporte —terrestre, ferroviario, portuario, aéreo y vial—, así como de la infraestructura asociada, identificando las principales problemáticas, brechas y oportunidades existentes. De forma complementaria, el análisis del componente de infraestructura vinculado al sector vivienda busca comprender las dinámicas demográficas, económicas y territoriales que influyen en su desarrollo, así como los desafíos relacionados con el crecimiento urbano, la informalidad y las desigualdades en el acceso a una vivienda adecuada.

Este diagnóstico permite identificar las condiciones técnicas, operativas, institucionales y territoriales que inciden en el desempeño del sector, constituyéndose en una base técnica para la formulación de políticas, estrategias y proyectos de inversión pública que impulsen un desarrollo sostenible, inclusivo y equilibrado del sistema nacional de infraestructura, transporte y vivienda.

Asimismo, el documento busca alinear la planificación sectorial con los objetivos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo, los compromisos internacionales en materia de sostenibilidad —como los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)— y los lineamientos de política pública definidos por el Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT) y las demás entidades competentes.



5.1. SECTOR INFRAESTRUCTURA

5.1.1. Hábitat y Desarrollo Urbano

El sector de desarrollo urbano sostenible constituye un componente estratégico del desarrollo humano sostenible en el Ecuador, al integrar las dimensiones social, económica y ambiental del bienestar y del territorio. Su gestión busca garantizar el derecho a un hábitat digno, seguro e inclusivo, mediante la planificación ordenada del crecimiento urbano, la gestión eficiente del suelo, la reducción de desigualdades territoriales y la consolidación de ciudades sostenibles y resilientes.

El proceso de urbanización acelerado con cerca del 65 % de la población ecuatoriana residiendo en áreas urbanas plantea retos significativos en la planificación y el acceso a vivienda, servicios, suelo urbanizado y espacio público de calidad. La expansión no planificada, la informalidad en la tenencia del suelo, el déficit habitacional y la localización de asentamientos en zonas de riesgo evidencian la necesidad de fortalecer los mecanismos de ordenamiento territorial y gestión del suelo. Asimismo, la relación urbano rural se constituye en un eje clave del desarrollo urbano sostenible, al reconocer la interdependencia funcional de ambos espacios en la producción, el abastecimiento, el empleo y la sostenibilidad ambiental.

A su vez, persisten desafíos relacionados con la expansión urbana desordenada, la limitada capacidad técnica y financiera de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD), la falta de actualización catastral, la dispersión normativa, la escasez de suelo urbanizado asequible y la debilidad en los mecanismos de control de asentamientos humanos informales. Estas limitaciones condicionan la implementación efectiva de políticas públicas integrales de hábitat, vivienda y suelo, e inciden directamente en la calidad del entorno urbano y en la reducción de desigualdades territoriales.

El acelerado crecimiento demográfico en las áreas urbanas de la región ha sido un factor determinante para la calidad de vida de la población que habita en las ciudades, incidiendo de manera directa en los procesos de planificación y desarrollo territorial. A partir de los años 60, el Ecuador comenzó un proceso de expansión urbana que determinó que más de dos tercios de la población habite en zonas urbanas a finales de 2015 (MIDUVI 2018,14).

Según el Informe País de Implementación de la Nueva Agenda Urbana (ONU-Hábitat, 2025), el 64 % de la población ecuatoriana reside en áreas urbanas, y se proyecta un crecimiento del 70 % para 2040.

El proceso de urbanización ha venido acompañado de brechas territoriales y sociales en el acceso a vivienda, servicios básicos y espacio público, las cuales se reflejan en los indicadores actualizados para el período 2020 - 2024.

Tabla 1 - Principales Indicadores de déficits urbanos

| Indicador | Valor citado | Fuente oficial y descripción |
|--|--|--|
| Déficit habitacional total (2017-2024) | 2017: 47,1% de las viviendas existentes. 2024: 57% del total nacional | MIDUVI (2025). Informe de Soluciones Habitacionales. Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. Quito. Complementado con INEC - Censo de Población y Vivienda 2022 y ENEMDU 2023. |



| Indicador | Valor citado | Fuente oficial y descripción |
|---|--|--|
| Cobertura de agua potable urbana / rural | Urbana: 92 % Rural: 68% | INEC - ENEMDU, Módulo de Servicios Básicos (2023). Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo. Quito. |
| Cobertura de alcantarillado urbano / rural | Urbana: 85 % Rural: 58% | INEC - ENEMDU, Módulo de Servicios Básicos (2023). |
| Superficie de espacio público por habitante | Promedio nacional: 8,5 m2/hab Meta NAU: 15 m2/hab | ONU-Hábitat (2025). Ecuador National Report - Implementación de la Nueva Agenda Urbana. Quito. |
| Índice Verde Urbano (IVU) | 22% de cobertura vegetal efectiva en áreas urbanas | MAATE (2024). Informe Nacional de Cobertura Vegetal Urbana e Infraestructura Verde. Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica. Quito. |

Elaboración: Subsecretaría de Hábitat y Desarrollo Urbano

El déficit urbano persiste y reflejan las desigualdades socioeconómicas y territoriales en el acceso a vivienda, servicios básicos y espacio público.

- El déficit habitacional del país está marcado por las brechas socioeconómicas, interculturales, intergeneracionales y de género. En 2017, este indicador se situaba en 47,1 % de las viviendas existentes, mientras que en 2024 alcanzó el 57 %, evidenciando un incremento asociado principalmente a la precariedad de las viviendas y a la expansión de asentamientos informales (MIDUVI, 2025).
- En cuanto a los servicios básicos, los datos más recientes del INEC (ENEMDU, 2023) muestran que la cobertura de agua potable alcanza el 92 % en zonas urbanas y el 68 % en zonas rurales, mientras que la cobertura de alcantarillado llega al 85 % en áreas urbanas y al 58 % en áreas rurales. Estas cifras confirman la persistencia de brechas territoriales en el acceso a servicios esenciales, con una clara desventaja en los cantones rurales y amazónicos.
- Respecto al entorno urbano, según el Informe País de Implementación de la Nueva Agenda Urbana (ONU-Hábitat, 2025), la superficie de espacio público por habitante en el Ecuador es de 8,5 m² por persona en promedio nacional, valor que se encuentra por debajo de la meta internacional de la NAU (15 m²/hab).
- De acuerdo con el Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica (MAATE, 2024), el Índice Verde Urbano (IVU) nacional alcanza el 22 %, lo que refleja un nivel moderado de cobertura vegetal en áreas urbanas, evidenciando la necesidad de fortalecer la infraestructura verde y la conectividad ecológica en los centros urbanos.

En conjunto, estos indicadores muestran que, si bien existen avances en la dotación de servicios básicos y la planificación urbana, el país enfrenta brechas persistentes que limitan la sostenibilidad y la equidad territorial. Reducir estos déficits exige consolidar la planificación del hábitat con enfoque de derechos, gestión del suelo y resiliencia climática, en concordancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 6, 11 y 13, la PUN (2023 - 2036) y la Agenda Hábitat Sostenible del Ecuador 2036 (AHSE).

El hábitat y desarrollo urbano sostenible constituye un eje estratégico para garantizar el bienestar social, la equidad territorial y la sostenibilidad ambiental del país. Su análisis integra tres dimensiones interdependientes: el hábitat y el espacio público, los asentamientos humanos irregulares y la gestión del uso de suelo y catastro, las cuales determinan en conjunto la calidad de vida urbana y la capacidad de los territorios para crecer de manera ordenada, inclusiva y resiliente.



Durante el período 2020 - 2024, el Ecuador consolidó avances en materia de planificación y cooperación internacional, pero persisten brechas asociadas a la expansión urbana no planificada, el déficit habitacional, la escasez de suelo urbanizado y la limitada inversión en infraestructura urbana y espacio público.

Estos factores condicionan el cumplimiento de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2025 - 2029 "Ecuador No se Detiene", la Política Urbana Nacional (PUN 2023-2036) y la Agenda Hábitat Sostenible del Ecuador 2036 (AHSE).

El diagnóstico sectorial nos permite identificar los principales desafíos del Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT) en su rol rector del hábitat, los asentamientos humanos y el suelo, evidenciando la necesidad de fortalecer la gobernanza urbana, mejorar la articulación multinivel y promover políticas públicas integrales que orienten la transformación del territorio hacia un modelo inclusivo, seguro, resiliente y sostenible.

5.1.1.1. Hábitat y Espacio Público

Determinantes:

- Ampliar la inversión pública y privada destinada al mantenimiento y expansión de la infraestructura urbana y el espacio público de calidad.
- Fortalecer la integración de criterios de sostenibilidad, equidad e inclusión climática en los instrumentos de planificación territorial, promoviendo una gestión urbana más coherente y resiliente.
- La consolidación del hábitat y del espacio público como ejes articuladores del desarrollo urbano sostenible requiere reforzar la coordinación interinstitucional
- Institucionalizar los mecanismos de financiamiento urbano sostenible
- Incorporar estándares técnicos y ambientales que garanticen ciudades más verdes, resilientes e inclusivas.

Oportunidades:

- Crear instancias permanentes de coordinación interinstitucional entre ministerios, gobiernos locales y entidades sectoriales para gestionar hábitat y espacio público.
- Desarrollar lineamientos nacionales que orienten la acción conjunta de las instituciones en regeneración urbana, parques, equipamientos y mejoramiento de barrios.
- Implementar fondos de financiamiento verde para proyectos urbanos sostenibles (infraestructura verde, movilidad limpia, regeneración).

El hábitat y el espacio público constituyen componentes esenciales del desarrollo urbano sostenible, al articular la vivienda, la infraestructura, los servicios básicos y la calidad del entorno urbano con el bienestar social y la cohesión territorial. Desde la perspectiva del MIT, su gestión integra los ámbitos de habitabilidad, equidad territorial y sostenibilidad ambiental, orientados a garantizar el derecho a un hábitat digno, seguro e inclusivo, conforme a la Agenda Hábitat Sostenible del Ecuador 2036 (AHSE) y la Política Urbana Nacional (PUN 2023-2036).

Entre los avances más relevantes destacan los programas Mejoramiento Integral de Barrios (MIB), Comunidades Productivas y el Premio Hábitat Ecuador (PHE), que han fortalecido la intervención pública en los territorios mediante proyectos integrales de infraestructura, servicios y participación comunitaria.



De manera complementaria, la cooperación internacional ha potenciado estos avances al gestionar en promedio USD 487 millones anuales (2021-2024) a través de organismos multilaterales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF) y el Banco Mundial (BM), así como mediante agencias de cooperación técnica como la Cooperación Alemana (GIZ) y la Agencia Japonesa de Cooperación Internacional (JICA). Estos recursos han fortalecido proyectos de resiliencia urbana, vivienda sostenible, certificación ambiental y movilidad, generando capacidades técnicas locales y una mayor articulación interinstitucional para la gestión del hábitat y el espacio público.

El espacio público disponible por habitante alcanza un promedio de 8,5 m²/hab, por debajo del estándar internacional de 15 m²/hab, y el Índice Verde Urbano (IVU) se sitúa en 22 % a nivel nacional (MAATE, 2024). Estas cifras evidencian la necesidad de fortalecer la infraestructura verde, ampliar las redes de espacios públicos inclusivos y promover la recuperación de áreas urbanas degradadas como ejes de equidad y sostenibilidad.

5.1.1.2. Gestión del Uso de Suelo y Catastros

Determinantes:

- Implementación de instrumentos normativos en materia de uso, gestión de suelo y catastros que sean aplicables y contribuyan a la gestión de la competencia de ordenamiento territorial de los diferentes niveles de gobierno.
- Actualización e interoperabilidad catastral para mejorar la gestión del territorio.
- Gestión de bancos de suelo nacional y municipal para la priorización y desarrollo de proyectos residenciales, de Vivienda de Interés Social, de equipamientos públicos y de servicios.
- Impulsar los procesos de legalización de la tenencia de la tierra, tanto en contextos urbanos como rurales, con énfasis en poblaciones campesinas y asentamientos en condiciones de precariedad.

Oportunidades:

- Unificar criterios técnicos y metodológicos entre niveles de gobierno para reducir contradicciones.
- Integrar la titulación rural con políticas agrarias, productividad agrícola y protección ambiental.
- Brindar capacitación continua a los gobiernos locales para que puedan aplicar normativa de uso de suelo y catastro.
- Crear o actualizar plataformas digitales de catastro multipropósito, facilitando datos sobre uso, propiedad y valor del suelo.

La gestión del uso de suelo y del catastro desempeña un papel estratégico en la planificación y el ordenamiento territorial, ya que promueve una administración integral, técnica y equitativa del territorio, basada en los principios de sostenibilidad, legalidad y justicia social.

En materia de catastro predial, el Ecuador enfrenta una problemática estructural evidenciada en la marcada heterogeneidad de la información generada por los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD). Esta situación obedece, en gran medida, a la falta de personal técnico especializado, de infraestructura tecnológica adecuada y de recursos financieros suficientes que permitan mantener actualizada y estandarizada la información catastral a nivel nacional.



Este antecedente, evidencia un punto de partida importante y abre oportunidades para seguir ampliando la cobertura y calidad catastral, promoviendo la interoperabilidad de datos y el uso de herramientas geoespaciales que fortalezcan la planificación territorial. La modernización catastral permitirá optimizar la aplicación de la función social y ambiental del suelo, mejorar la recuperación de plusvalías y vincular los instrumentos de planificación (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial – PDOT y Plan de Uso y Gestión del Suelo - PUGS) con la gestión efectiva del territorio.

A nivel local, en los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) la información catastral ha tenido un enfoque principalmente fiscal, lo que representa una oportunidad para reorientarlos como herramientas integrales de planificación, regularización y gestión ambiental. Fortalecer las capacidades técnicas, la infraestructura tecnológica y los recursos municipales será clave para alcanzar este objetivo.

En este contexto, la consolidación del Sistema Nacional de Catastro Integrado Georreferenciado de Hábitat y Vivienda constituye una oportunidad estratégica para superar las brechas existentes, asegurar la interoperabilidad con los registros de propiedad, implementación de banco de suelos, y avanzar hacia una gestión territorial moderna, transparente y sostenible.

De igual forma, dentro de los roles como ente rector de hábitat y vivienda y facultadas otorgadas a través de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial de Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS) y su reglamento, a través del Consejo Técnico de Uso y Gestión del Suelo (CTUGS), entre el 2019 y 2024 se han emitido 18 resoluciones técnicas, principalmente orientadas a la definición de mecanismos y herramientas que contribuyan al ordenamiento y planificación territorial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD).

5.1.1.3. Asentamientos Humanos Irregulares

Determinantes:

- Escasez de suelo urbanizado asequible y la especulación inmobiliaria.
- Incremento sostenido del precio del suelo urbano.
- Limitada disponibilidad de suelo público destinado a Vivienda de Interés Social.
- El tráfico ilegal de suelo, delito que acompaña la formación de nuevos asentamientos y cuya denuncia es limitada por temor a represalias.

La atención a los asentamientos humanos irregulares constituye una prioridad para el Estado ecuatoriano, al representar una oportunidad para mejorar las condiciones de habitabilidad, seguridad jurídica y sostenibilidad del territorio. El Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT), y en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados y otras entidades públicas, desarrolla acciones orientadas a la prevención, regularización y mejoramiento integral de los asentamientos, con el objetivo de garantizar el acceso a suelo seguro y promover la integración urbana de los hogares en situación de vulnerabilidad.

De acuerdo con el Informe de Implementación de la Nueva Agenda Urbana (ONU - Hábitat, 2025), elaborado con información de las extintas instituciones MIDUVI, MAATE e INEC (2021), alrededor de 2,86 millones de personas equivalentes al 15,6 % de la población urbana residen en asentamientos informales en el país. Esta situación se concentra principalmente en las provincias de Guayas, Manabí, Los Ríos y El Oro, que presentan los mayores niveles de urbanización costera y, en consecuencia, los desafíos



más críticos en materia de ordenamiento y regularización (MIDUVI, 2023; SNIM-AME, 2022).

De los datos levantados por la Dirección de Prevención de Asentamientos Humanos Irregulares del 2024 hasta 2025, se ha identificado la existencia de 462 asentamientos humanos irregulares en el territorio nacional: 305 en la región Costa (principalmente en Guayas, con 106 casos), 92 en la región Sierra (siendo Loja la más afectada, con 62), y 65 en la región Amazónica (concentrados en Sucumbíos, con 34 casos). Estas cifras reflejan la magnitud del fenómeno y la necesidad de fortalecer la planificación, el control y la gestión interinstitucional.

El déficit habitacional total se estima en 57 % de las viviendas existentes, con predominio cualitativo viviendas precarias, hacinamiento, limitaciones en servicios o localización en zonas de riesgo, lo que evidencia la importancia de fortalecer los programas de Vivienda de Interés Social, mejoramiento barrial y reasentamiento a suelo seguro. Estas intervenciones contribuyen a la reducción de brechas socioeconómicas y territoriales, beneficiando principalmente a mujeres jefas de hogar, población rural y pueblos y nacionalidades.

Estos factores han sido documentados por el Informe Nacional de Vivienda y Hábitat (MIDUVI, 2023), el Informe de Implementación de la Nueva Agenda Urbana (ONU-Hábitat, 2025) y el Reporte Nacional de Catastro y Tenencia de Suelo (SNIM-AME, 2022), los cuales coinciden en señalar que la presión del mercado del suelo, la falta de mecanismos efectivos de gestión del suelo público y la limitada articulación entre niveles de gobierno inciden directamente en la expansión de la informalidad urbana en el país.

Los asentamientos humanos irregulares se localizan principalmente en las periferias urbanas, en muchos casos en condiciones de vulnerabilidad ambiental y social, con acceso restringido a servicios básicos y sin títulos de propiedad formal. No obstante, estos espacios también reflejan procesos de organización social y resiliencia comunitaria, donde los programas de regularización y acompañamiento técnico contribuyen a mejorar la calidad de vida y a integrar estos territorios al tejido urbano formal.

En respuesta, el MIT fortalece la gestión preventiva y territorial mediante acciones de vigilancia, control y coordinación interinstitucional con los gobiernos locales y entidades de control, promoviendo la denuncia ciudadana y la planificación de alternativas habitacionales seguras y sostenibles. En conjunto, la política pública orientada a los asentamientos humanos irregulares avanza hacia una gestión planificada, equitativa y sostenible del hábitat, contribuyendo a la construcción de ciudades más inclusivas, ordenadas y resilientes.

Tomando en consideración lo antes expuesto, se puede detallar que el sector de desarrollo urbano sostenible enfrenta desafíos que limitan la sostenibilidad territorial, la equidad social y la resiliencia climática. Estas problemáticas se originan en la desigual distribución de la población, el uso ineficiente del suelo, la informalidad urbana y la débil gobernanza interinstitucional, factores que condicionan la calidad del hábitat y la consolidación de un modelo urbano sostenible.

1. Expansión urbana desordenada

El crecimiento urbano del Ecuador ha estado acompañado de un proceso de expansión de las ciudades, lo que plantea nuevos retos para la planificación integral del territorio. La ampliación de áreas urbanas hacia zonas agrícolas o de riesgo no mitigable evidencia la necesidad de fortalecer la gestión del suelo y la planificación municipal, con



el fin de optimizar la provisión de servicios e infraestructura. En la región Costa, donde la dinámica demográfica y económica es más intensa, se identifican oportunidades para consolidar estrategias de ordenamiento territorial y control del crecimiento urbano que promuevan ciudades seguras y sostenibles (ONU-Hábitat, 2025; MIDUVI, 2023; SNIM-AME, 2022).

2. Aplicabilidad de instrumentos de planificación territorial a nivel local

A pesar de los avances en la implementación de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS) y del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), persisten desafíos en la gestión y control del suelo urbano. Según los reportes desarrollados a través del Consejo Técnico de Uso y Gestión del Suelo, los Gobiernos Autónomos Descentralizados mantienen limitaciones en la actualización y aplicación de los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) y los Planes de Uso y Gestión del Suelo (PUGS), situación que evidencia vacíos en la articulación normativa y la capacidad técnica local. Estas condiciones reducen la capacidad de los municipios para aplicar mecanismos de recuperación de plusvalías, controlar la expansión urbana y garantizar la disponibilidad de suelo urbanizado para Vivienda de Interés Social (ONU-Hábitat, 2025; GIZ-MIDUVI, 2022).

3. Déficit habitacional y gestión del hábitat

El déficit habitacional, que en 2024 alcanzó el 57 % de las viviendas existentes (MIDUVI, 2025), se relaciona estrechamente con los desafíos del hábitat, el espacio público y los asentamientos humanos irregulares. Predomina el déficit cualitativo, caracterizado por viviendas precarias, sin servicios adecuados o ubicadas en zonas de riesgo no mitigable, lo que evidencia la necesidad de fortalecer la planificación urbana, la gestión del suelo y la inversión en infraestructura básica y espacios públicos seguros e inclusivos.

El abordaje integral de esta problemática a través de programas de Vivienda de Interés Social, mejoramiento barrial, regularización de asentamientos y recuperación del espacio público, constituye una oportunidad para reducir la desigualdad urbana y promover entornos habitables, seguros y resilientes. Estas acciones resultan fundamentales para garantizar el derecho a un hábitat digno y sostenible, con especial atención a los hogares liderados por mujeres jefas de hogar, población rural y pueblos y nacionalidades (ONU-Hábitat, 2025; INEC, 2024).

4. Brechas en servicios básicos e infraestructura verde

Aunque la cobertura urbana de agua potable alcanza el 92 % y de alcantarillado el 85 % (INEC, ENEMDU, 2023), El Índice Verde Urbano (IVU) nacional se mantiene en 22 %, y el espacio público disponible es de 8,5 m²/hab, se encuentra por debajo del estándar internacional de 15 m²/hab (ONU-Hábitat, 2025; MAATE, 2024). Estas brechas reflejan la necesidad de fortalecer la inversión en infraestructura sostenible y verde, priorizando la equidad territorial y la sostenibilidad ambiental.

5.1.2. Vivienda

Determinantes:

- Oferta insuficiente y encarecida de suelo y vivienda adecuada.



- Demanda creciente, influenciada por urbanización, migración y crecimiento de hogares.
- Limitaciones económicas y de acceso al crédito, que afectan sobre todo a mujeres, jóvenes y hogares vulnerables.
- Entorno institucional y normativo fragmentado, con avances, pero aún con barreras en implementación.

Oportunidades:

- Fomentar modelos de vivienda innovadores y de menor costo, como construcción industrializada, vivienda incremental o densificación equilibrada.
- Promover oferta de vivienda para hogares pequeños y unipersonales, que son un segmento creciente pero poco atendido.
- Crear o fortalecer subsidios y productos financieros diferenciados, diseñados para fomentar mecanismos de financiamiento inclusivo con enfoque de género.
- Actualizar y simplificar normas urbanísticas, eliminando requisitos redundantes que encarecen o ralentizan proyectos.
- Establecer programas permanentes de mantenimiento preventivo, para reducir costos y prolongar la vida útil de la infraestructura.
- Promover la densificación equilibrada, aprovechando mejor la infraestructura existente.

El sector de la vivienda en el Ecuador atraviesa actualmente un escenario caracterizado por profundas transformaciones sociales, económicas y territoriales. Uno de los principales desafíos es el persistente déficit habitacional, tanto en su dimensión cuantitativa, como cualitativa, relacionada con las condiciones de habitabilidad y acceso a servicios adecuados. De acuerdo con información del entonces Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (MIDUVI, 2024), hoy Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT), una proporción considerable de los hogares ecuatorianos continúa enfrentando situaciones de precariedad habitacional, evidenciadas en el acceso limitado a servicios básicos, deficiencias en la infraestructura urbana y tenencia irregular del suelo.

Ilustración 5 – Elementos de una vivienda adecuada

Elementos de una vivienda adecuada

🕒 Visto: 793516



Elaborado por: ONU Hábitat

Fuente: <https://onu-habitat.org/index.php/elementos-de-una-vivienda-adecuada>



Entre los acontecimientos más relevantes, destaca la implementación de programas públicos como el Programa Nacional de Vivienda 2024-2025 "MI LINDA CASA", lanzado por el Gobierno del presidente Daniel Noboa el 9 de abril de 2024, con el objetivo de transformar el panorama habitacional del país y mejorar las condiciones de vida de las familias ecuatorianas. Este programa se centra en erradicar la informalidad habitacional, caracterizada por viviendas inadecuadas y condiciones precarias, y busca proporcionar acceso a viviendas dignas con todos los servicios básicos. (Presidencia de la República del Ecuador, 2024)

En los últimos años, el impacto de la pandemia por COVID-19 y la creciente informalidad laboral han agravado la situación del sector. Muchas familias vieron reducida su capacidad económica para acceder a créditos hipotecarios o mejorar sus condiciones de vivienda (Banco Mundial, 2022).

En el último año 2024, la Subsecretaría de Vivienda ha garantizado la sostenibilidad de los procesos en materia de vivienda, teniendo logros significativos como el proceso continuo de calificación de beneficiarios en situación de pobreza extrema, pobreza y/o vulnerabilidad, a través de las unidades desconcentradas, calificando el total de 2.531 beneficiarios; como también el otorgamiento de los subsidios del 100% a la Vivienda de Interés Social en los segmentos 1A y 1B y prestación de servicios públicos y subsidios para reparación de viviendas, teniendo un total de 438 viviendas terminadas; así mismo es importante recalcar el objetivo de implementar proyectos de vivienda de interés social, como soluciones urbanísticas integrales destinadas a satisfacer la necesidad de vivienda, complementados con áreas verdes y áreas comunitarias, validando así 7 planes masa a nivel nacional.

Entre los varios factores que han contribuido a la situación actual del sector de la vivienda en Ecuador, se incluye el crecimiento demográfico acelerado en zonas urbanas, la migración interna y externa, la desigual distribución de la tierra, la limitada oferta de suelo urbanizable con servicios, y las dificultades de acceso al crédito para sectores de bajos ingreso. Además, la fragmentación institucional y la escasa coordinación entre niveles de gobierno han generado desafíos importantes para asegurar el acceso de la población a viviendas adecuadas y accesibles, limitando la eficacia de las políticas habitacionales (Banco Mundial, 2022).

El sector de la vivienda en Ecuador enfrenta una serie de desafíos que limitan el acceso de una gran parte de la población a una vivienda digna, segura y adecuada. Al mismo tiempo, existen diversas oportunidades de desarrollo que, si son aprovechadas adecuadamente, podrían transformar positivamente el panorama habitacional en el país. Este análisis se basa en la información oficial y actualizada de los últimos años y considera enfoques de igualdad relacionados con el género, la movilidad humana, los pueblos y nacionalidades, y las personas con discapacidades.

Una de las principales problemáticas del sector de la vivienda en Ecuador es el déficit habitacional. Según el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), se estima que más de un millón de viviendas en el país se encuentran en condiciones precarias, sin acceso a servicios básicos como agua potable, electricidad y alcantarillado (INEC, 2023). Este déficit habitacional afecta principalmente a las zonas urbanas de menores ingresos, donde la pobreza y la falta de planificación urbana adecuada contribuyen a la expansión desordenada de las ciudades. La informalidad en la construcción de viviendas es una de las consecuencias de este déficit, ya que muchas personas se ven obligadas a edificar en terrenos no urbanizados, sin los servicios e infraestructura necesarios.



Las causas del déficit habitacional son diversas. En primer lugar, el crecimiento demográfico acelerado en las ciudades ha incrementado la demanda de viviendas, especialmente en las zonas urbanas. Este crecimiento ha superado la capacidad de planificación y expansión de las ciudades, lo que ha llevado a la creación de barrios informales sin acceso a servicios básicos. Además, la desigual distribución de la tierra en Ecuador es otro factor que agrava la situación, ya que la tierra disponible para urbanización está concentrada en manos de unos pocos, lo que limita el acceso de las familias de bajos ingresos a terrenos adecuados.

Ecuador ha experimentado una desaceleración en su tasa de crecimiento poblacional en las últimas décadas. Sin embargo, el número de hogares ha aumentado considerablemente, lo que plantea nuevos desafíos para el sector de la vivienda en el país. Según el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC, 2024), la población de Ecuador ha crecido a un ritmo moderado en los últimos años, pero la formación de nuevos hogares sigue siendo alta debido a factores como el aumento de la migración interna, las tendencias hacia la independencia de los jóvenes y las modificaciones en las estructuras familiares tradicionales. El crecimiento en la formación de hogares se ha reflejado en un incremento de la demanda de viviendas, especialmente en áreas urbanas.

A pesar de la desaceleración del crecimiento poblacional, la urbanización sigue siendo una tendencia predominante. En 2024, el 64% de la población ecuatoriana residía en áreas urbanas, un aumento significativo respecto al 58% registrado en 2001 (INEC, 2022). Este aumento de la urbanización genera presiones sobre la infraestructura existente y sobre la capacidad de las ciudades para ofrecer viviendas adecuadas a la población. La expansión de las ciudades, sumada a la escasez de suelo urbanizable, especialmente en las principales urbes como Quito, Guayaquil y Cuenca, ha incrementado la competencia por los terrenos disponibles y ha generado un alza en los precios de la vivienda.

Uno de los desafíos principales es la desigualdad en el acceso a la vivienda. En 2024, el 31,9% de la población ecuatoriana vivía en condiciones de pobreza, y muchos hogares no pueden acceder a créditos hipotecarios debido a sus bajos ingresos (INEC, 2024). Esta situación ha generado una brecha significativa entre la oferta y la demanda de viviendas en el sector de la vivienda de interés social, el cual se ha visto particularmente afectado por la falta de recursos y financiamiento adecuado para la construcción de viviendas asequibles.

Otra problemática significativa en el sector de la vivienda es el acceso limitado al crédito, muchas familias de bajos recursos no tienen acceso a los créditos hipotecarios necesarios para adquirir una vivienda. Aunque existen programas de financiamiento que ofrecen tasas de interés subsidiadas del 4,99% anual, los requisitos para acceder a ellos suelen ser estrictos, y muchas familias no logran cumplir con los requisitos exigidos. Además, los altos costos de los intereses y la inestabilidad económica de las familias de bajos recursos dificultan aún más el acceso a la vivienda para este sector de la población.

Según datos del Banco del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (Biess), en 2024 se otorgaron \$534 millones en créditos hipotecarios, lo que representa una disminución del 9% en comparación con el año anterior. Esta caída se atribuye a la incertidumbre económica, la desmotivación de los potenciales compradores y la complejidad en los trámites para acceder a los créditos (KCH FM, 2025).

El acceso al crédito es particularmente limitado para las mujeres jefas de hogar, quienes enfrentan mayores obstáculos debido a la desigualdad económica y social. A pesar de



los esfuerzos por mejorar la inclusión financiera, el sistema de crédito sigue presentando barreras de acceso para las mujeres, que a menudo no tienen la misma capacidad de ahorro ni los mismos derechos que los hombres en los procesos de financiamiento. Según el INEC, el 35% de las mujeres jefas de hogar en Ecuador enfrentan dificultades para acceder a créditos para vivienda debido a la falta de autonomía económica y a las barreras institucionales (INEC, 2023).

Además de las dificultades en el acceso a la vivienda, las condiciones de vivienda inadecuadas representan otra de las grandes problemáticas del sector. Muchas viviendas en las zonas rurales y en áreas urbanas de bajos ingresos no cumplen con los estándares mínimos de calidad. Estas viviendas carecen de una infraestructura básica adecuada, como sistemas de alcantarillado, agua potable y electricidad. La informalidad en la construcción y la falta de materiales de calidad son factores que contribuyen a la existencia de viviendas precarias en las que las familias deben vivir en condiciones insalubres.

El sector de la vivienda en Ecuador ha enfrentado múltiples desafíos estructurales en las últimas décadas. No obstante, a través de los programas implementados por el Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT) y la Subsecretaría de Vivienda, han surgido oportunidades clave para el desarrollo del sector, especialmente aquellas orientadas a garantizar el acceso equitativo a una vivienda digna. En este contexto, las políticas habitacionales ecuatorianas han incorporado progresivamente enfoques de igualdad que consideran aspectos de género, movilidad humana, intergeneracionalidad, pueblos y nacionalidades, así como discapacidad.

Uno de los programas más destacados es el otorgamiento de bonos de vivienda para mujeres jóvenes. Desde agosto de 2024, el entonces Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (MIDUVI), actual Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT), implementó un bono de hasta 9 SBU para mujeres menores de 33 años que deseen adquirir viviendas de interés social, valoradas hasta en USD 15 SBU. Este programa, dirigido a aproximadamente 17.000 familias, busca facilitar el acceso a una vivienda digna a mujeres que, por su edad y condición socioeconómica, suelen enfrentar mayores barreras para adquirir una propiedad.

Otra iniciativa significativa es el Programa de Vivienda e Infraestructura Urbana Inclusiva y Resiliente, financiado y aprobado en octubre de 2023. Este proyecto facilita el acceso a viviendas formales, resilientes y accesibles para sectores vulnerables. Entre sus beneficiarios prioritarios se encuentran los hogares encabezados por mujeres, personas con discapacidad y población en situación de movilidad humana. El programa también contempla la mejora del entorno urbano, contribuyendo a la calidad de vida de sus habitantes (Banco Mundial, 2023).

Además, el Programa "Soluciones de Vivienda para Hogares Pobres y Vulnerables", ejecutado en alianza con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), también ha puesto énfasis en la equidad de género. Hasta 2021, el 32 % de los subsidios de este programa fueron otorgados a hogares con jefatura femenina, reflejando un enfoque progresivo hacia la inclusión. Este programa no solo ofrece subsidios para la adquisición de vivienda, sino que también contempla mejoras habitacionales y asistencia técnica, lo cual es crucial para mujeres que habitan viviendas precarias o en zonas de riesgo (BID, s.f.).

En conjunto, estos programas no solo mejoran el acceso a la vivienda, sino que también representan una herramienta poderosa de empoderamiento para las mujeres. Al asegurar un entorno seguro, estable y digno, se fortalece su autonomía económica y se crean oportunidades para romper ciclos de pobreza intergeneracional. Asimismo, estas



iniciativas contribuyen al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en particular el ODS 5 (igualdad de género) y el ODS 11 (ciudades y comunidades sostenibles).

Además, el enfoque étnico-cultural ha sido relevante en el desarrollo de políticas que consideran la cosmovisión de los pueblos y nacionalidades indígenas. Se han promovido modelos de vivienda adaptados cultural y territorialmente, respetando sus tradiciones constructivas y formas de organización comunitaria. Esta inclusión representa una oportunidad no solo para fortalecer la equidad social, sino también para preservar el patrimonio cultural del país (MIDUVI, 2024).

No obstante, aún persisten desafíos. Las barreras de acceso a crédito, la informalidad laboral y la discriminación estructural limitan la efectividad de estas políticas. Por ello, se requiere fortalecer los mecanismos de implementación, asegurar el monitoreo con enfoque de género y fomentar la participación activa de las mujeres en la planificación y ejecución de los programas habitacionales.

5.1.3. Red Vial Estatal

Determinantes:

- Modelos de administración y delegación poco uniformes y con capacidades heterogéneas, que limitan la gestión eficiente de la red vial.
- Deterioro progresivo y alta vulnerabilidad de la infraestructura vial, afectando su funcionalidad y seguridad.
- Desafíos geográficos y climáticos que dificultan el acceso, aumentan los costos de conservación y generan amenazas recurrentes para la infraestructura vial.
- Limitado acceso a datos actualizados, geoestadísticos y de diagnóstico vial, afectando la toma de decisiones basada en evidencia.
- Insuficiencia de recursos financieros para mantenimiento rutinario, atención de emergencias y planificación estratégica de inversiones.
- Normativa para Alianzas Público-Privadas excesivamente compleja y con tiempos de tramitación prolongados, lo que limita la participación privada.
- Metodologías de levantamiento, procesamiento y diagnóstico vial no estandarizadas entre los niveles de gobierno, dificultando la gestión integral de la infraestructura.

Oportunidades:

- Priorizar la rehabilitación de tramos críticos con alto riesgo de accidentes o interrupciones del tránsito.
- Adoptar materiales y diseños resistentes al desgaste y a condiciones climáticas extremas, aumentando durabilidad y seguridad.
- Definir indicadores comunes de calidad, estado y vulnerabilidad de la infraestructura para una gestión uniforme.

Según datos del MIT (2025), la Red Vial Estatal comprende alrededor de 10.006,44 km de carreteras. De este total, aproximadamente el 8,61% se encuentra en estado "muy bueno", 31,9% en estado "bueno", el 37,93% en estado "regular" y el 21,57% en estado "circule con precaución". Los sectores de mayor deterioro se concentran en la región sierra centro-sur y en tramos de la región amazónica, donde la intervención estatal es limitada por condiciones geográficas y climáticas.



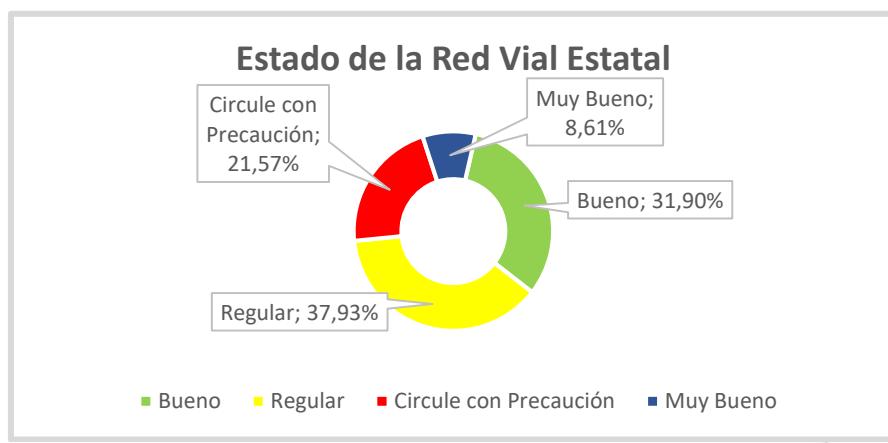
Ilustración 6 – Red Vial Estatal



Fuente: Ministerio de Infraestructura y Transporte

El 64% del total de la RVE presenta algún grado de vulnerabilidad frente a amenazas naturales, especialmente deslizamientos e inundaciones, según el mapa de susceptibilidad elaborado por el SNGRE (2023). En provincias como Chimborazo, Tungurahua, Morona Santiago, Esmeraldas y Pastaza se reportan interrupciones viales recurrentes debido a movimientos en masa. Estos eventos no solo generan pérdidas económicas, sino también aislamientos críticos para comunidades rurales.

Gráfico 1 – Estado de la Red Vial Estatal



Fuente: Ministerio de Infraestructura y Transporte



Durante la elaboración del diagnóstico, se enfrentaron diversas limitaciones significativas, una de las principales fue la insuficiencia de información actualizada y desagregada, disponible en su mayoría a nivel provincial, lo que dificultó un análisis más preciso por cantón o parroquia.

A nivel metodológico, se evidenció una importante variabilidad en los métodos utilizados para la evaluación del estado de la Red Vial Estatal.

La coexistencia de metodologías subjetivas y objetivas, sin una estandarización clara a lo largo del tiempo, limita la comparación precisa de las series históricas y afecta el diseño de intervenciones técnicas basadas en evidencia homogénea. Asimismo, se identificaron restricciones en el acceso a datos geoestadísticos sobre eventos climáticos extremos y su afectación directa a la infraestructura de transporte, lo cual dificulta la planificación de obras resilientes en zonas vulnerables.

Los sectores con mayor deterioro clasificados como “circular con precaución” se concentran en la transversal fronteriza E10, donde 451,37 km de un total de 487,74 km presentan esta condición. Es decir, las zonas 1, 2 y 3 son las que registran el porcentaje más alto de vías en dicha categoría. Finalmente, la zona 6 suma 234,47 km bajo esta misma clasificación.

Tabla 2 – Tramos Viales con mayor deterioro por Subsecretaría Zonal

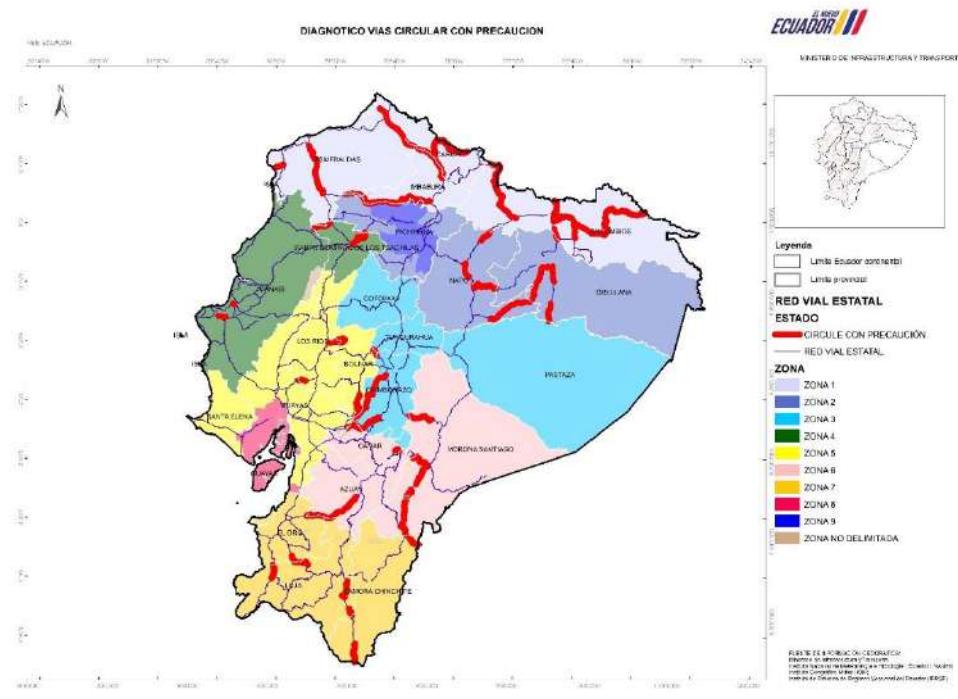
| Zona | Tramos viales | Circular con precaución (Km) | Total (Km) | % vías |
|-------|---------------|------------------------------|------------------|------------|
| 1 | 38 | 876,44 | 1467,85 | 60% |
| 2 | 8 | 186,86 | 632,18 | 30% |
| 3 | 18 | 155,73 | 665,68 | 23% |
| 4 | 12 | 37,28 | 1307,09 | 3% |
| 5 | 20 | 75,29 | 2374,24 | 3% |
| 6 | 66 | 234,47 | 2929,59 | 8% |
| 7 | 14 | 49,16 | 629,814 | 8% |
| Total | 176 | 1615,24 | 10.006,44 | 16% |

Elaborado por: VICEMINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA - MIT

El mapa Diagnóstico Vías Circular con Precaución representa gráficamente lo descrito en las tablas y complementa el análisis al señalar las zonas y provincias con mayor cantidad de tramos viales en esta condición.



Ilustración 7 – Diagnóstico de la RVE con Circular con Precaución



Gestión de Delegaciones de los Servicios del Transporte y Obras Públicas. -

El Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT), a través de la Subsecretaría de Delegaciones de los Servicios del Transporte y Obras Públicas (SDSTOP), ha consolidado el modelo de gestión por delegación como un mecanismo que permite complementar la capacidad pública con la experiencia técnica y financiera del sector privado, garantizando los niveles adecuados de servicio, seguridad y sostenibilidad de los corredores que integran la Red Vial Estatal.

El modelo delegatario parte de un análisis integral que abarca dimensiones técnicas, económicas-financieras, sociales y jurídicas, necesarias para diseñar, financiar, rehabilitar, operar y mantener infraestructura vial bajo estándares modernos. Este enfoque ha permitido estructurar proyectos que responden a criterios de sostenibilidad, equilibrio contractual, recuperación de inversión y adecuada prestación del servicio; sin embargo, también ha puesto en evidencia desafíos institucionales vinculados a la disponibilidad de recursos, la necesidad de procesos más definidos y la urgencia de fortalecer capacidades internas.

Actualmente la SDSTOP administra cinco contratos de delegación al sector privado, cuatro convenios de delegación con GAD provinciales y una cartera de proyectos en estructuración que supera los 2.300 millones de USD en CAPEX. El marco jurídico vigente respalda la rectoría estatal y la posibilidad de delegar proyectos al sector privado de forma excepcional, manteniendo siempre la facultad de control por parte del MIT.

No obstante, persisten limitaciones institucionales relacionadas con insuficiencia de talento humano especializado, carencias tecnológicas, procesos internos no estandarizados, falta de capacitación continua y restricciones presupuestarias que impactan la gestión operativa y el equilibrio contractual. Asimismo, se identifican problemáticas vinculadas a los tiempos precontractuales, al control del cumplimiento

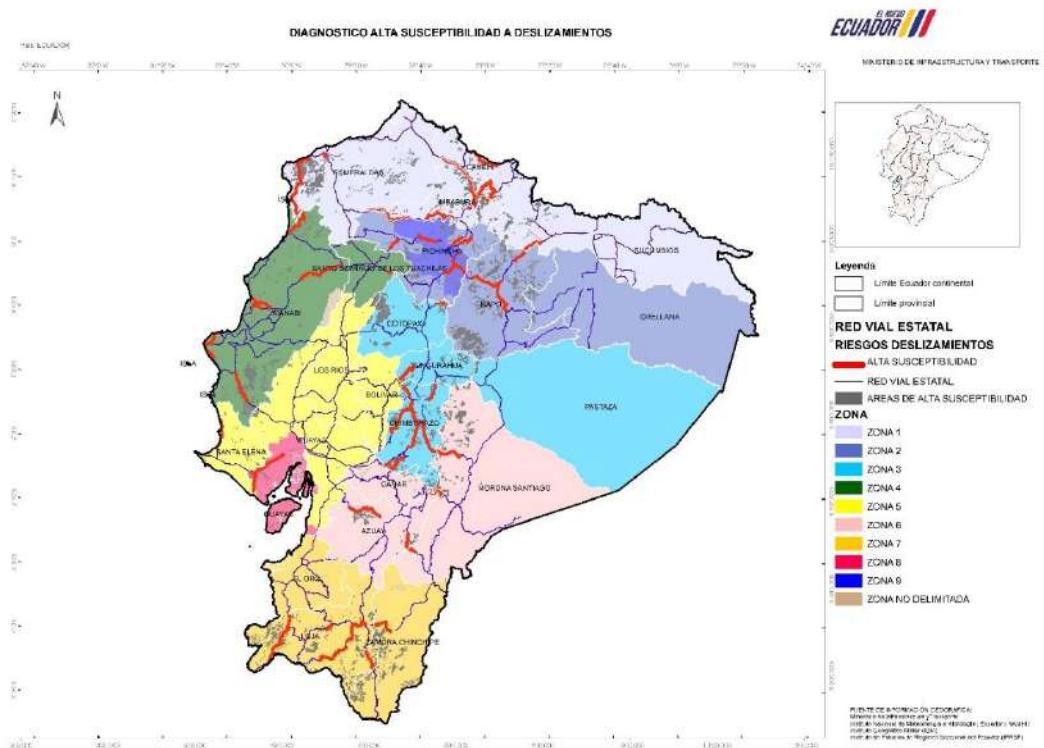


contractual y a la ausencia de un sistema integrado de información que articule los componentes técnicos, jurídicos, financieros y territoriales.

RVE Y ELEMENTOS BIOFISICOS (AREAS PROTEGIDAS, RIESGOS)

Se analiza el nivel de riesgo al que está expuesta la red vial estatal. En el primer mapa se muestran la red vial estatal y las áreas de alta susceptibilidad a deslizamientos, permitiendo identificar los tramos que atraviesan zonas altamente vulnerables.

Ilustración 8 – Diagnóstico de Alta Susceptibilidad a Deslizamientos



Elaborado por: VICEMINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA - MIT

La tabla 3 de *Alta Susceptibilidad a Deslizamientos por Provincia* detalla la cantidad de tramos viales expuestos a posibles deslizamientos. Las provincias con mayor longitud de vías en riesgo se ubican en la Sierra —principalmente Imbabura, Chimborazo y Carchi—, mientras que las provincias amazónicas presentan una exposición significativamente menor a esta amenaza.

Tabla 3 – Alta Susceptibilidad a Deslizamientos por Provincia

| PROVINCIA | SUSCEPTIBLE A DESLIZAMIENTOS (km) | % | NO SUSCEPTIBLE A DESLIZAMIENTOS (km) | LONGITUD TOTAL (km) |
|------------|-----------------------------------|-----|--------------------------------------|---------------------|
| AZUAY | 114,23 | 22% | 416,84 | 531,06 |
| BOLÍVAR | 11,01 | 4% | 284,79 | 295,80 |
| CAÑAR | 0,00 | 0% | 301,54 | 301,54 |
| CARCHI | 157,65 | 49% | 164,06 | 321,70 |
| CHIMBORAZO | 285,35 | 57% | 215,44 | 500,79 |
| COTOPAXI | 16,00 | 7% | 219,36 | 235,35 |



| PROVINCIA | SUSCEPTIBLE A DESLIZAMIENTOS (km) | % | NO SUSCEPTIBLE A DESLIZAMIENTOS (km) | LONGITUD TOTAL (km) |
|--------------------------------|-----------------------------------|------------|--------------------------------------|---------------------|
| EL ORO | 0,00 | 0% | 376,46 | 376,46 |
| ESMERALDAS | 109,17 | 21% | 422,22 | 531,39 |
| GALÁPAGOS | 0,00 | 0% | 63,93 | 63,93 |
| GUAYAS | 84,79 | 10% | 741,01 | 825,80 |
| IMBABURA | 255,46 | 77% | 78,03 | 333,49 |
| LOJA | 264,45 | 36% | 477,50 | 741,96 |
| LOS RÍOS | 0,00 | 0% | 389,38 | 389,38 |
| MANABÍ | 250,10 | 21% | 942,81 | 1.192,91 |
| MORONA SANTIAGO | 67,71 | 11% | 545,08 | 612,79 |
| NAPO | 116,67 | 29% | 280,68 | 397,35 |
| ORELLANA | 0,00 | 0% | 264,40 | 264,40 |
| PASTAZA | 0,00 | 0% | 135,81 | 135,81 |
| PICHINCHA | 149,34 | 30% | 352,40 | 501,74 |
| SANTA ELENA | 39,03 | 23% | 133,19 | 172,23 |
| SANTO DOMINGO DE LOS TSÁCHILAS | 5,74 | 3% | 200,90 | 206,64 |
| SUCUMBÍOS | 31,64 | 5% | 575,07 | 606,72 |
| TUNGURAHUA | 43,79 | 23% | 145,84 | 189,63 |
| ZAMORA | 37,07 | 13% | 240,51 | 277,58 |
| Total general | 2.039,20 | 20% | 7.967,24 | 10.006,44 |

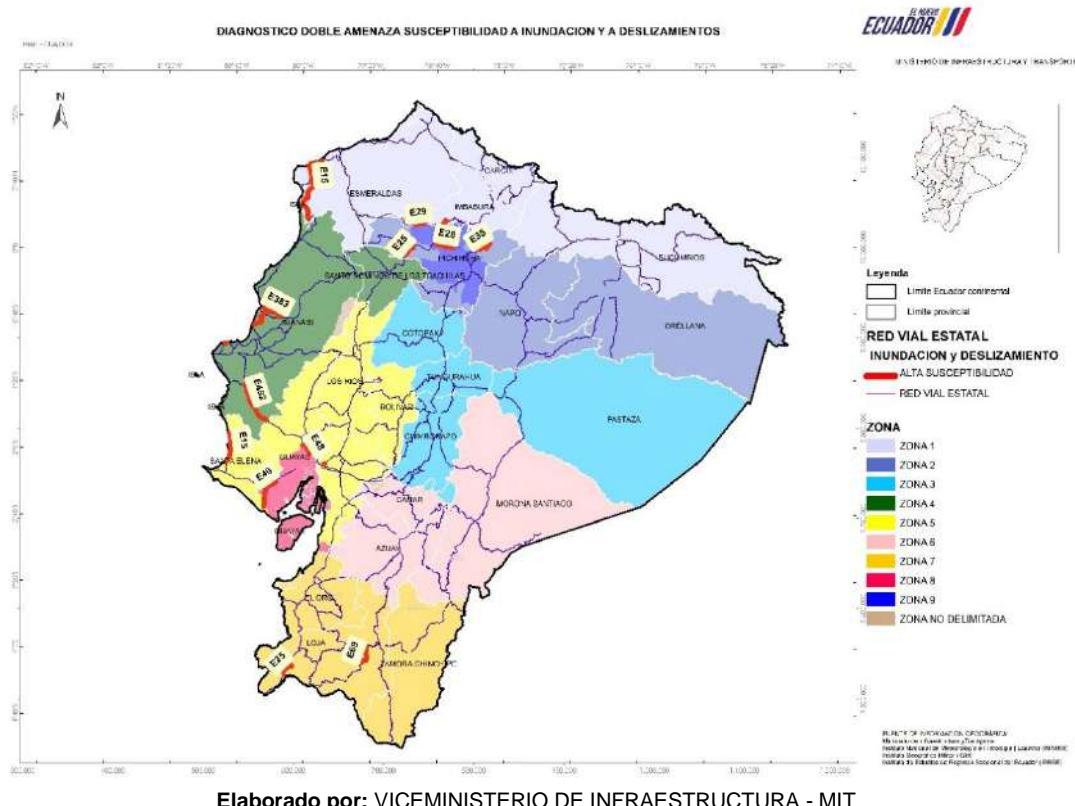
Elaborado por: VICEMINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA - MIT

Al relacionar la infraestructura vulnerable a inundaciones y deslizamientos con la predicción cuantitativa de precipitaciones, generada por el Instituto Nacional de Meteorología e Hidrología del Ecuador (INAMHI), se observa que la troncal de la Costa y la troncal Amazónica pueden llegar a ser los tramos que recibirían mayores precipitaciones. En algunos sectores se superponen altos niveles de precipitación con vías susceptibles a inundación, como ocurre en la E40, en la provincia de Morona Santiago.

A continuación, se presenta un mapa que identifica los tramos viales expuestos a doble amenaza, es decir, aquellos que se encuentran simultáneamente en zonas de alta susceptibilidad a deslizamientos y en áreas inundables. La mayor concentración de estos tramos se ubica en las provincias costeras, donde la confluencia de ambas amenazas incrementa significativamente el nivel de riesgo para la red vial estatal.



Ilustración 9 – Diagnóstico Doble Amenaza Susceptibilidad a Inundación y Deslizamientos



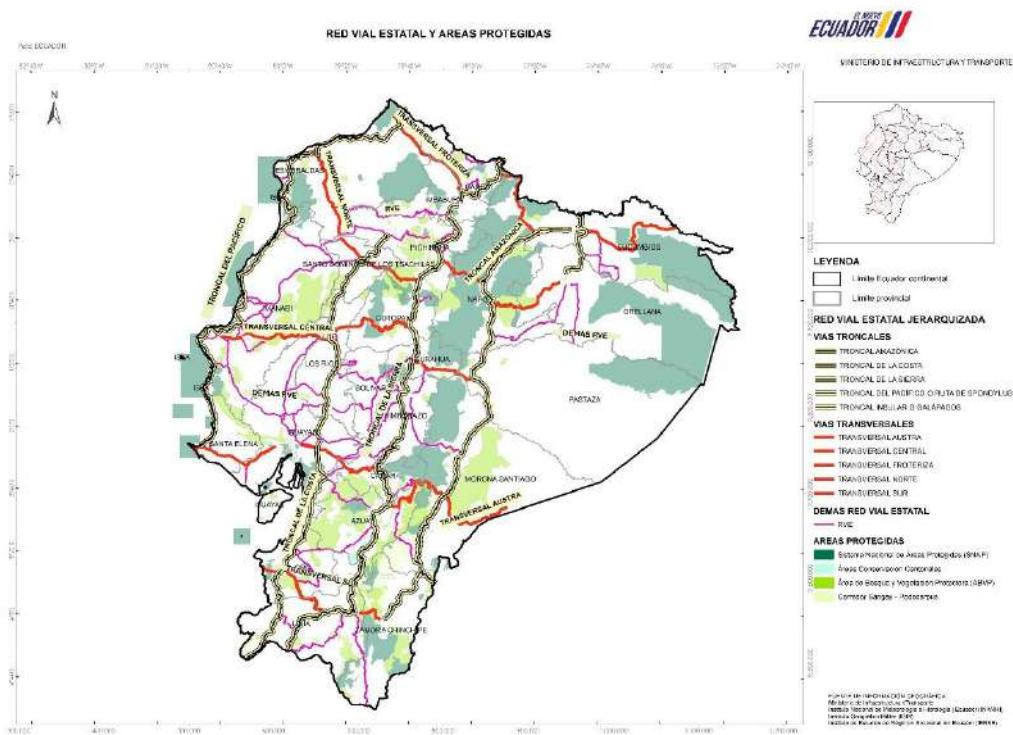
Elaborado por: VICEMINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA - MIT

Adicionalmente, la exposición de la Red Vial Estatal a amenazas hidrometeorológicas debe analizarse junto con los potenciales impactos ambientales asociados a la presencia de infraestructura en zonas ecológicamente sensibles. La ubicación de tramos viales en áreas con alta susceptibilidad natural puede modificar procesos biofísicos clave, tales como la dinámica de escorrentía, la estabilidad de laderas y la continuidad de corredores ecológicos. Estas alteraciones reducen la capacidad de los ecosistemas para amortiguar eventos extremos, incrementando tanto el riesgo para la infraestructura como la vulnerabilidad ambiental.

En este contexto, se analiza la interacción entre la Red Vial Estatal y el Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP). Se observa que las vías troncales mantienen un desarrollo predominantemente paralelo al borde de varias áreas protegidas, lo que limita su interferencia directa, pero genera presiones en zonas de amortiguamiento. En contraste, ciertos tramos de las vías transversales atraviesan directamente unidades de conservación, lo que implica riesgos específicos como fragmentación de hábitats, perturbación de la fauna y alteración de la cobertura vegetal. Asimismo, se identifica que las conexiones entre la Troncal de la Sierra y la Amazonía requieren el cruce de zonas protegidas debido a la configuración fisiográfica del territorio; sin embargo, estos tramos deben ser gestionados bajo criterios de minimización de impactos, restauración ecológica y mantenimiento de la conectividad biológica.



Ilustración 10 – Relación de la Red Vial Estatal y las Áreas Protegidas



Elaborado por: VICEMINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA - MIT

RVE Y ELEMENTOS BIOFÍSICOS (AREAS PROTEGIDAS, RIESGOS)

La Red Vial Estatal (RVE) no solo constituye el principal sistema de articulación física del territorio ecuatoriano, sino que también funciona como un elemento estructurante para la integración económica, social y territorial. Su influencia sobre la distribución espacial de la población, los flujos económicos y el acceso a equipamientos y servicios públicos permite caracterizarla como un eje de cohesión territorial que condiciona las oportunidades de desarrollo, la competitividad logística y la calidad de vida de la población.

Gráfico 2 – Referencia Troncal – Densidad Poblacional y su porcentaje de poder adquisitivo

| Troncal | Longitud (km) | Densidad (hab/km ²) | Población | Índice P. Adq. | % Población | % P. Adquisitivo |
|------------------------|---------------|---------------------------------|-----------|----------------|-------------|------------------|
| RVE | 4,392.59 | 554.8 | 427,455 | 72.1 | 24.6% | 17.7% |
| TRANSVERSAL AUSTRA | 595.92 | 457.8 | 50,000 | 63.1 | 2.9% | 1.8% |
| TRANSVERSAL CENTRAL | 410.86 | 1,223.2 | 91,556 | 68.9 | 5.3% | 3.6% |
| TRANSVERSAL FROTERRIZA | 488.43 | 221.1 | 19,614 | 59.7 | 1.1% | 0.7% |
| TRANSVERSAL NORTE | 472.98 | 489.8 | 43,067 | 61.4 | 2.5% | 1.5% |
| TRANSVERSAL SUR | 195.89 | 239.0 | 8,364 | 65.8 | 0.5% | 0.3% |
| TRONCAL AMAZÓNICA | 909.79 | 444.9 | 75,355 | 62.6 | 4.3% | 2.7% |
| TRONCAL DE LA COSTA | 685.51 | 718.4 | 93,461 | 63.8 | 5.4% | 3.4% |
| TRONCAL DE LA SIERRA | 1,074.64 | 523.7 | 103,307 | 88.3 | 5.9% | 5.2% |
| TRONCAL DEL PACÍFICO | 752.29 | 535.1 | 75,901 | 58.6 | 4.4% | 2.6% |
| TRONCAL INSULAR | 63.35 | 72.7 | 921 | 118.7 | 0.1% | 0.1% |

Elaborado por: VICEMINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA - MIT

El análisis de la densidad poblacional 2024 asociada a las troncales y transversales evidencia contrastes significativos en la distribución espacial de los asentamientos



humanos. Mientras corredores como la Transversal Central registran densidades superiores a 1.200 hab/km², reflejando un entorno urbano consolidado y de alta demanda funcional, otros ejes —especialmente en las regiones amazónica y costera— presentan densidades inferiores a 80 hab/km², características de territorios dispersos, rurales y con limitada provisión de servicios.

Esta heterogeneidad territorial se traduce en funciones diferenciadas dentro de la RVE:

- **Corredores de alta densidad:** cumplen un papel fundamental en la movilidad cotidiana, el acceso a mercados, servicios públicos y equipamientos urbanos. Son ejes con alta demanda efectiva de transporte, comercio y logística.
- **Corredores de baja densidad:** desempeñan principalmente funciones de integración territorial y cohesión social, garantizando la conectividad básica, el acceso a servicios esenciales y la presencia institucional en zonas aisladas.

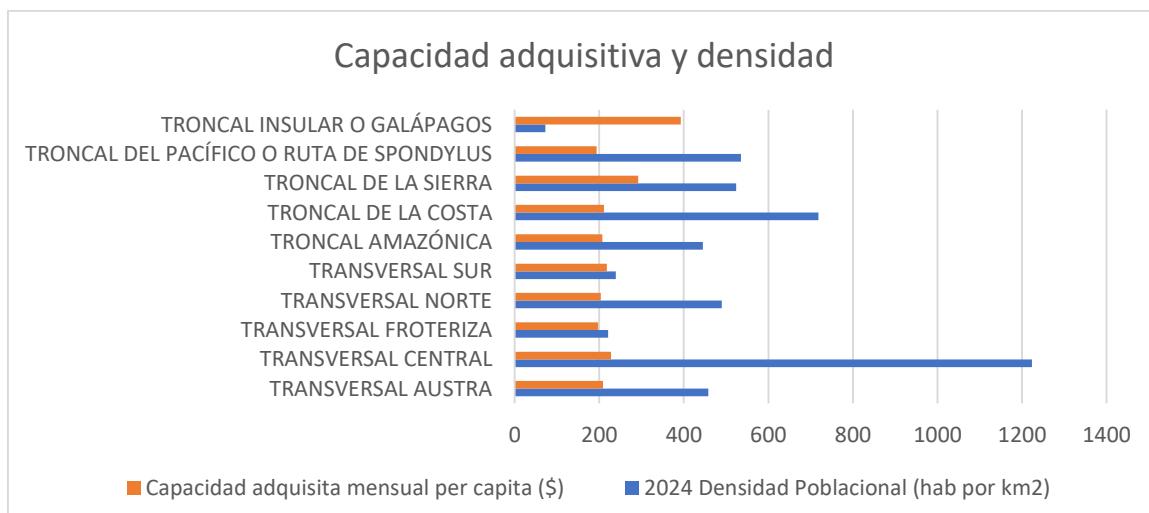
La densidad poblacional opera, así como un indicador de presión sobre la infraestructura vial y como criterio para definir intervenciones diferenciadas: ampliaciones o mejoras operativas en corredores urbanos de alta demanda y fortalecimiento de accesibilidad, resiliencia y mantenimiento en corredores rurales.

Ingresos per cápita, poder adquisitivo y dinámica económica territorial

El análisis socioeconómico permite comprender cómo la RVE estructura los mercados regionales y condiciona la actividad económica vinculada a cada corredor. Los datos de 2024 evidencian una alta variabilidad en la capacidad económica de la población asociada a las troncales:

- El poder adquisitivo per cápita mensual oscila entre USD 193,85 y más de USD 392, lo cual refleja diferencias marcadas en el ingreso disponible entre territorios.
- La comparación con el índice promedio nacional de capacidad adquisitiva muestra que la mayoría de corredores se encuentran por debajo del valor promedio, mientras que al menos uno —el corredor de Galápagos— se ubica 18 puntos por encima, lo que evidencia un entorno socioeconómico más dinámico y de mayor capacidad de consumo.

Gráfico 3 - Capacidad Adquisitiva y Densidad por Troncales



Elaborado por: VICEMINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA - MIT



En términos agregados, los corredores con mayor población concentran también los mayores volúmenes de consumo, posicionándose como ejes estratégicos para la actividad productiva, la logística nacional y la consolidación de mercados regionales. No obstante, el análisis revela que la RVE conecta territorios relativamente homogéneos en escala económica, sin un corredor dominante que concentre la mayoría del poder adquisitivo nacional.

Estas diferencias permiten clasificar los corredores según su dinámica económica:

- **Corredores con alto ingreso per cápita:** son territorios con mercados más dinámicos, actividad comercial y mejor acceso a servicios.
- **Corredores con ingreso per cápita medio-bajo:** son áreas con estructuras productivas más frágiles, frecuentemente basadas en actividades primarias y con menor diversificación económica.

Para evaluar la relevancia económica total de cada eje, se consideran los valores agregados de poder adquisitivo, lo que permite identificar dos tipologías principales:

- **Corredores económicos regionales.** - Concentran entre USD 100 y 350 millones de poder adquisitivo anual, actuando como corredores estratégicos para cadenas logísticas y mercados intrarregionales.
- **Corredores de soporte social.** - Su importancia radica menos en el volumen del mercado y más en la función de conectividad y provisión de servicios para poblaciones dispersas.

Finalmente, el conjunto de vías estatales que no forman parte del sistema de troncales ni transversales —agrupadas bajo la categoría DEMAS RVE— concentra más de 427.000 habitantes y un poder adquisitivo total de USD 1.224 millones. Esta magnitud demográfica y económica evidencia la necesidad de un análisis más detallado que permita reclasificar este conjunto en corredores funcionales menores, a fin de orientar adecuadamente la planificación, inversión y gestión de la infraestructura vial.

5.2. SECTOR TRANSPORTE

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 del país.

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).



5.2.1. Transporte Terrestre

Determinantes:

- Debilidad en la articulación interinstitucional.
- Limitaciones tecnológicas y territoriales en operativos e insuficiente control preventivo derivados de los factores de riesgo comportamentales persistentes (distracción, velocidad, irrespeto a señales, entre otras).
- Altos costos económicos y sanitarios derivados de siniestros.
- Deficiencias en educación vial y baja información a la ciudadanía.

Oportunidades:

- Una de las principales oportunidades radica en la modernización institucional entre el MIT, la ANT, CTE y SPPAT, a través de la implementación de plataformas tecnológicas y digitales para la gestión del tránsito rutas y frecuencias del parque vehicular
- Existe una oportunidad para promover el uso de tecnologías limpias, como vehículos eléctricos e híbridos, y fomentar el uso de modos de transporte no motorizados y a la micro movilidad.
- La reactivación del transporte ferroviario ofrece una vía de activación económica y turística para los GADS.
- En cuanto a la actualización del marco normativo, existe una oportunidad para modernizar las leyes y regulaciones del sector, alineándolas con los estándares internacionales y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.
- En el ámbito de la seguridad vial y la atención a siniestros de tránsito, la mejora de los sistemas de respuesta ante emergencias mediante el uso de tecnologías de georreferenciación, parte único, aplicaciones móviles y redes de comunicación en tiempo real podría fortalecer la capacidad del Estado para intervenir de manera más eficiente y reducir la siniestralidad.
- La creciente demanda por espacios públicos accesibles y sostenibles representa una oportunidad para reconfigurar el uso del espacio vial, promoviendo la movilidad activa y la creación de infraestructuras adecuadas para peatones, ciclistas y centro logísticos.

5.2.1.1. Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

En la actualidad la Agencia Nacional de Tránsito 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.

La Agencia Nacional de Tránsito (ANT) busca disminuir la tasa de mortalidad derivada de los accidentes de tránsito, mediante la ejecución de operativos de control realizados por los entes competentes a nivel nacional, en coordinación con las Direcciones Provinciales de la ANT, así como a través de la formulación e implementación de políticas públicas orientadas a la reducción de fallecimientos por causas relacionadas con siniestros viales.



La colaboración entre el Gobierno, la sociedad civil y otros actores relevantes es fundamental para continuar avanzando en la reducción de la siniestralidad vial y sus consecuencias. Asimismo, se debe considerar que solo mediante un esfuerzo conjunto y sostenido será posible garantizar una movilidad segura y proteger la vida de todos los ciudadanos.

En la actualidad, los siniestros de tránsito representan una problemática evidente de salud pública. Según lo establecido en la información histórica, en el Ecuador dentro del último año han fallecido en el sitio del siniestro 2.302 personas, de acuerdo al siguiente detalle:

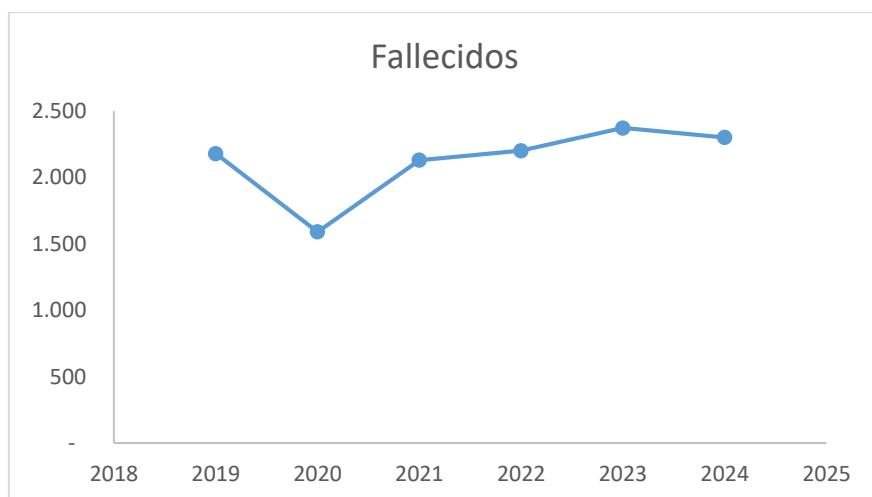
Tabla 4 - Histórico de fallecidos en siniestros de tránsito

| Año | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Fallecidos | 2.180 | 1.591 | 2.131 | 2.202 | 2.373 | 2.302 |

Fuente: Visor de siniestralidad Agencia Nacional de Tránsito

En el siguiente gráfico, se muestra el número de siniestros de tránsito a nivel nacional durante el período 2019-2024.

Gráfico 4 - Histórico de fallecidos



Fuente: Visor de siniestralidad Agencia Nacional de Tránsito

En el período de 2019 a 2024 se obtuvo la cifra más alta de siniestros, con un total de 24.595 en el año 2019; a partir de entonces, se observa un descenso gradual en esta estadística, alcanzando su punto más bajo en 2020, con 16.972 siniestros, debido a las restricciones de movilidad implementadas para contener la propagación del COVID-19.

Posterior a ello, de conformidad a que las restricciones de movilidad disminuyeron dentro del país, en el año 2024 se evidencia que la cifra de siniestros sufre un incremento a 21.220 siniestros de tránsito.

Tabla 5 - Histórico de siniestros de tránsito

| Año | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Siniestros | 24.595 | 16.972 | 21.352 | 21.739 | 20.994 | 21.220 |

Fuente: Visor de siniestralidad Agencia Nacional de Tránsito



En cuanto a la medición de la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito in situ durante el periodo 2019-2024, se evidencia que en el año 2023 la cifra aumenta significativamente con 13,31; por lo cual, se presentan los siguientes resultados:

Tabla 6 - Histórico indicador tasa de mortalidad por siniestros de tránsito in situ

| Año | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|-----------------|-------|------|------|-------|-------|-------|
| Tasa mortalidad | 12,56 | 9,08 | 12,1 | 12,43 | 13,31 | 12,81 |

Fuente: Ficha Metodológica Plan Nacional de Desarrollo 2024-2025

Una de las causas más probables de siniestros de tránsito en el año 2024 es conducir desatento a las condiciones de tránsito, sean estas por uso del celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor con un 22,9%. Las causas por siniestros de tránsito se detallan:

Tabla 7 - Siniestros de tránsito por causa probable 2024

| Causa Probable | Siniestros | % |
|--|------------|-------|
| Conducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor). | 4.861 | 22,9% |
| Conducir vehículo superando los límites máximos de velocidad. | 4.605 | 21,7% |
| No respetar las señales reglamentarias de tránsito (pare, ceda el paso, luz roja del semáforo, etc.). | 3.173 | 15,0% |
| No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede. | 1.563 | 7,4% |
| Conducir bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos. | 1.472 | 6,9% |
| Realizar cambio brusco o indebido de carril. | 885 | 4,2% |
| No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos. | 731 | 3,4% |
| Conducir en sentido contrario a la vía normal de circulación. | 560 | 2,6% |

Fuente: Visor de siniestralidad Agencia Nacional de Tránsito

En cuanto a las secuelas económicas y sociales a consecuencia de los siniestros de tránsito, a continuación, se presenta los rubros pagados por el Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito durante el 2019 al 2024 por fallecimientos:

Tabla 8 - Histórico de pagos por fallecimientos

| AÑO | FALLECIDOS | | |
|------|------------|----------|-----------------|
| | # BENEF | VICTIMAS | MONTO |
| 2019 | 5.749 | 3.158 | \$15.555.124,65 |
| 2020 | 3.611 | 2.095 | \$10.165.332,30 |
| 2021 | 5.719 | 3.351 | \$16.520.243,20 |
| 2022 | 5.986 | 3.561 | \$17.500.694,99 |



| AÑO | FALLECIDOS | | |
|----------------|---------------|---------------|------------------------|
| | # BENEF | VICTIMAS | MONTO |
| 2023 | 6.284 | 3.531 | \$17.375.358,69 |
| 2024 | 5.841 | 3.169 | \$15.476.408,16 |
| TOTALES | 33.190 | 18.865 | \$92.593.161,99 |

Fuente: Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito

Adicional, las cifras por gastos funerarios y discapacidad en el período 2019 – 2024 se otorgan en función a las víctimas registradas, evidenciando que en el año 2023 se entregaron \$1.139.593,50 a 2.866 beneficiarios por gastos funerarios y \$1.068.750,00 a 259 beneficiarios por gastos de discapacidad. Los montos históricos se detallan a continuación:

Tabla 9 - Histórico de pagos por discapacidad

| AÑO | FUNERARIOS | | | DISCAPACIDAD | | |
|----------------|---------------|---------------|-----------------------|--------------|------------|-----------------------|
| | # BENEF | VICTIMAS | MONTO | # BENEF | VICTIMAS | MONTO |
| 2019 | 2.304 | 2.304 | \$911.252,50 | 228 | 228 | \$731.250,00 |
| 2020 | 1.448 | 1.448 | \$571.799,16 | 78 | 78 | \$256.250,00 |
| 2021 | 1.956 | 1.956 | \$772.933,17 | 102 | 102 | \$328.750,00 |
| 2022 | 2.920 | 2.920 | \$1.157.899,26 | 153 | 153 | \$507.500,00 |
| 2023 | 2.866 | 2.866 | \$1.139.593,50 | 259 | 259 | \$1.068.750,00 |
| 2024 | 2.387 | 2.387 | \$949.392,27 | 124 | 124 | \$400.000,00 |
| TOTALES | 13.881 | 13.881 | \$5.502.869,86 | 944 | 944 | \$3.292.500,00 |

Fuente: Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito

Los valores pagados relacionados a los gastos médicos que han sido pagados desde el 2019 hasta 2024 se presentan a continuación:

Tabla 10 - Histórico de pagos por gastos médicos

| AÑO | GASTOS MÉDICOS | | | PERSONAS NATURALES | |
|--------------|----------------|---------------|-------------------------|--------------------|-----------------------|
| | # BENEF/VIC | FACTURAS | MONTO | # BENEF/VIC | MONTO |
| 2019 | 86.551 | 8.814 | \$24.042.689,95 | 184 | \$186.757,66 |
| 2020 | 48.131 | 3.185 | \$26.392.735,24 | 99 | \$102.528,11 |
| 2021 | 27.563 | 2.137 | \$21.206.917,50 | 243 | \$254.050,21 |
| 2022 | 76.479 | 5.228 | \$53.824.909,05 | 259 | \$332.249,51 |
| 2023 | 53.546 | 4.395 | \$37.989.648,05 | 298 | \$388.146,70 |
| 2024 | 87.129 | 2.965 | \$59.930.956,16 | 199 | \$263.061,53 |
| TOTAL | 379.399 | 26.724 | \$223.387.855,94 | 1.282 | \$1.526.793,72 |

Fuente: Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito

De la información presentada, se determina qué durante el periodo en cuestión, se ha realizado un desembolso total de \$328.729.513,77 hacia la población ecuatoriana, con el siguiente desglose:



Tabla 11 - Histórico de pagos totales anuales

| AÑO | TOTAL | | | |
|----------------|----------------|---------------|----------------|-------------------------|
| | # BENEF | FACTURAS | VICTIMAS | MONTO |
| 2019 | 99.981 | 8.874 | 97.390 | \$41.495.742,19 |
| 2020 | 67.598 | 3.451 | 66.082 | \$37.827.964,14 |
| 2021 | 44.910 | 2.449 | 42.542 | \$39.290.615,05 |
| 2022 | 112.457 | 5.895 | 110.032 | \$74.069.236,64 |
| 2023 | 79.477 | 5.011 | 76.724 | \$58.417.534,88 |
| 2024 | 118.921 | 3.300 | 116.249 | \$77.628.420,87 |
| TOTALES | 523.344 | 28.980 | 509.019 | \$328.729.513,77 |

Fuente: Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito

Considerando la información presentada, se puede deducir que, en promedio, el Estado ecuatoriano realiza pagos anuales por un valor de aproximadamente \$54.788.252,29 como consecuencia de los siniestros de tránsito. Este monto representa un importante impacto económico para el país, debido a que son recursos que podrían destinarse a otros sectores prioritarios si se lograra reducir la frecuencia y gravedad de los accidentes viales.

Por ello, la implementación de políticas públicas efectivas, el fortalecimiento del control y la promoción de la educación y seguridad vial resultan fundamentales para disminuir estos costos y, sobre todo, preservar la vida y la integridad de los ciudadanos.

Se debe tomar en consideración que en cuanto al procesamiento de información para determinar la parte estadística de siniestros y fallecimientos se puede identificar lo siguiente:

- Demora en la entrega de información por parte de los entes de control debido a las constantes caídas del Sistema Nacional de Estadísticas de Tránsito (SINET).
- Demora en la firma de los convenios de cooperación interinstitucional entre la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y los distintos entes de control para el uso del sistema SINET.

Es importante mencionar que la ANT actualmente no cuenta con acceso en tiempo real a la información de los pagos que son realizados por el Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito.

5.2.1.2. Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito - SPPAT

El Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) tiene como objetivo principal garantizar la protección de las personas que se desplazan por la red vial del Ecuador, asegurando su bienestar en caso de sufrir un accidente de tránsito. Este servicio estará bajo la jurisdicción del Ministerio de Infraestructura y Transporte; además, el SPPAT proporciona protección económica a todas las personas involucradas en accidentes de tránsito, ya sean conductores, pasajeros o peatones, que sufran lesiones corporales, funcionales u orgánicas, o que resulten fallecidas o discapacitadas como consecuencia directa de un accidente vial.

El SPPAT administra los fondos recaudados a través de una tasa anual obligatoria que deben pagar todos los propietarios de vehículos motorizados al momento de matricular sus vehículos. Estos recursos se destinan a financiar prestaciones por gastos médicos,

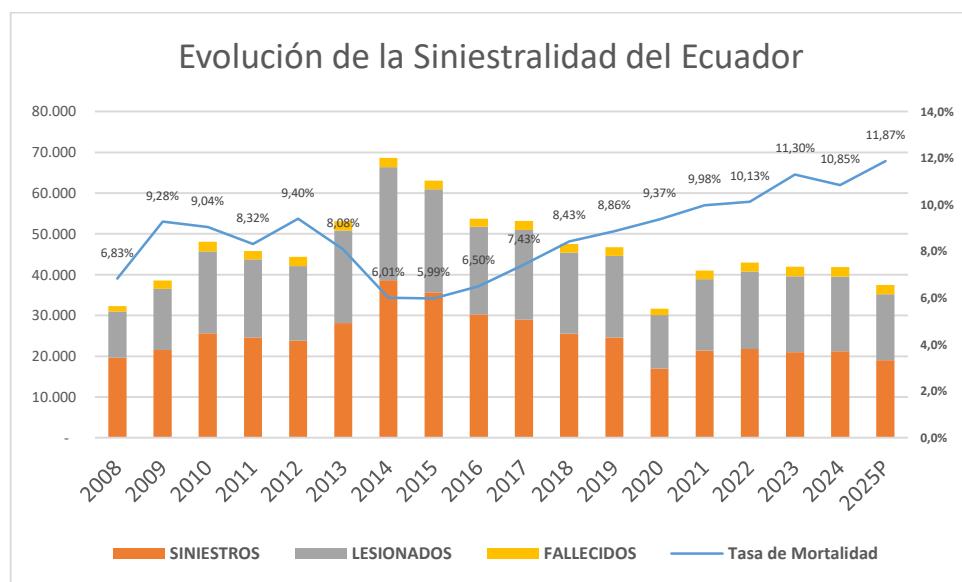


funerarios, transporte, y compensaciones por discapacidad o fallecimiento. Además, la institución es responsable de garantizar la correcta gestión y sostenibilidad financiera del sistema, asegurando que las víctimas reciban sus beneficios de manera oportuna y continua.

Una de las principales funciones del SPPAT es el pago de indemnizaciones a las personas afectadas por accidentes de tránsito, de acuerdo con lo estipulado por la ley. Las coberturas incluyen reembolsos por gastos médicos, apoyo en caso de discapacidad permanente o parcial, gastos funerarios, movilización de heridos, y compensación por fallecimiento. Los pagos se realizan dentro de los plazos y límites establecidos por la normativa vigente, asegurando una respuesta rápida y eficaz para las víctimas y sus familias.

Durante el período 2021-2024, Ecuador ha experimentado un aumento sostenido en los fallecimientos por accidentes de tránsito, lejos de alcanzar la meta establecida para el año 2030.

Gráfico 5 – Evolución de la Siniestralidad del Ecuador



Fuente: Agencia Nacional de Tránsito – ANT (Año 2025 proyectado con información del primer trimestre).

Asimismo, el SPPAT tiene la responsabilidad de verificar la veracidad de los accidentes reportados y auditar los servicios médicos proporcionados a las víctimas. Esto incluye la revisión de documentación, inspecciones en el lugar de los hechos, coordinación con centros de salud y la exigencia de informes detallados, con el fin de prevenir fraudes o cobros indebidos. Además, debe garantizar que los costos médicos se ajusten al tarifario oficial del Ministerio de Salud Pública.

En el año 2024, se gestionó el pago por concepto de protecciones por un monto de USD 77.628.420,87 a 116.249 víctimas de siniestros de tránsito beneficiando a 118.921 personas:



Ilustración 11 – Montos de Protecciones Económicas Pagadas en el año 2024

| | | | | |
|---|--|---|---|--|
| | | | | |
| FALLECIMIENTO | GASTOS FUNERARIOS | DISCAPACIDAD | GASTOS MÉDICOS | MOVILIZACIÓN |
| <ul style="list-style-type: none"> • \$ 15.476.408,16 • 3.169 VÍCTIMAS • 5.841 BENEFICIARIOS | <ul style="list-style-type: none"> • \$ 949.392,27 • 2.387 VÍCTIMAS/ BENEFICIARIOS | <ul style="list-style-type: none"> • \$ 400.000 • 124 VÍCTIMAS/ BENEFICIARIOS | <ul style="list-style-type: none"> • \$60.194.017,69 • 87.328 VÍCTIMAS/ BENEFICIARIOS | <ul style="list-style-type: none"> • 608.602,75 • 23.241 VÍCTIMAS/ BENEFICIARIOS |

Fuente: Dirección de Seguimiento y Evaluación del Servicio - Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito – SPPAT (Año 2024).

Tabla 12 – Consolidado Protecciones 2024

| PROTECCIONES | # BENEF | VÍCTIMAS | MONTO |
|-------------------|----------------|----------------|------------------------|
| FALLECIDOS | 5.841 | 3.169 | \$15.476.408,16 |
| GASTOS FUNERARIOS | 2.387 | 2.387 | \$949.392,27 |
| DISCAPACIDAD | 124 | 124 | \$400.000,00 |
| GASTOS MÉDICOS | 87.328 | 87.328 | \$60.194.017,69 |
| MOVILIZACIÓN | 23.241 | 23.241 | \$608.602,75 |
| TOTAL | 118.921 | 116.249 | \$77.628.420,87 |

Fuente: Dirección de Seguimiento y Evaluación del Servicio - Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito – SPPAT (Año 2024).

Tabla 13 – Protecciones por Provincia 2024

| PROVINCIAS | TOTAL PROVINCIAS 2024 | | | |
|-----------------|-----------------------|----------|-----------------|------------|
| | # BENEF | VICTIMAS | MONTO | PORCENTAJE |
| AZUAY | 7.596 | 7.518 | \$2.102.883,38 | 2,71% |
| BOLÍVAR | 492 | 469 | \$ 217.020,02 | 0,28% |
| CAÑAR | 1.752 | 1.720 | \$ 426.195,90 | 0,55% |
| CARCHI | 89 | 67 | \$ 211.290,91 | 0,27% |
| CHIMBORAZO | 1.971 | 1.820 | \$1.144.918,13 | 1,47% |
| COTOPAXI | 3.054 | 2.917 | \$1.340.654,39 | 1,73% |
| EL ORO | 10.904 | 10.762 | \$9.928.859,19 | 12,79% |
| ESMERALDAS | 2.054 | 2.004 | \$ 652.247,76 | 0,84% |
| GALÁPAGOS | 4 | 2 | \$ 5.400,00 | 0,01% |
| GUAYAS | 32.196 | 31.554 | \$30.012.407,17 | 38,66% |
| IMBABURA | 2.067 | 1.982 | \$ 678.206,39 | 0,87% |
| LOJA | 1.100 | 1.009 | \$ 600.045,64 | 0,77% |
| LOS RIOS | 3.559 | 3.388 | \$ 6.339.044,01 | 8,17% |
| MANABÍ | 1.513 | 1.315 | \$ 3.435.695,66 | 4,43% |
| MORONA SANTIAGO | 976 | 932 | \$ 262.474,49 | 0,34% |
| NAPO | 998 | 980 | \$ 230.598,12 | 0,30% |
| ORELLANA | 95 | 73 | \$ 226.664,99 | 0,29% |
| PASTAZA | 341 | 314 | \$ 214.634,13 | 0,28% |



| PROVINCIAS | TOTAL PROVINCIAS 2024 | | | |
|--------------------------------|-----------------------|----------------|------------------------|----------------|
| | # BENEF | VICTIMAS | MONTO | PORCENTAJE |
| PICHINCHA | 34.286 | 33.890 | \$11.736.996,27 | 15,12% |
| SANTA ELENA | 306 | 256 | \$ 584.839,99 | 0,75% |
| SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS | 5.366 | 5.239 | \$ 5.267.037,46 | 6,78% |
| SUCUMBÍOS | 2.217 | 2.175 | \$ 349.095,69 | 0,45% |
| TUNGURAHUA | 5.275 | 5.179 | \$ 1.471.706,89 | 1,90% |
| ZAMORA CHINCHIPE | 710 | 684 | \$ 189.504,29 | 0,24% |
| TOTAL | 118.921 | 116.249 | \$77.628.420,87 | 100,00% |

Fuente: Dirección de Seguimiento y Evaluación del Servicio - Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito – SPPAT (Año 2024).

Gráfico 6 - Porcentaje de Pago de Protecciones por Provincia 2024



Fuente: Dirección de Seguimiento y Evaluación del Servicio - Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito – SPPAT (Año 2024).

A través del derecho de repetición, el SPPAT tiene la facultad de recuperar los pagos realizados por el Estado, reclamándolos al responsable del accidente o al propietario del vehículo causante. Este mecanismo fomenta la corresponsabilidad y promueve la



justicia, garantizando que el Estado no asuma indefinidamente los costos generados por la imprudencia o negligencia de los conductores al momento de un siniestro.

Uno de los problemas que se identifica es el desconocimiento de la ciudadanía a nivel nacional, sobre las protecciones económicas a las víctimas de accidentes de tránsito limita la efectividad del servicio, impidiendo que las personas ejerzan sus derechos y accedan a los beneficios que por ley les corresponde.

La falta de información de las protecciones económicas a víctimas de accidentes de tránsito ocasiona que algunas personas sean víctimas de tramitadores o intermediarios que cobran valores excesivos para realizar las solicitudes de las coberturas.

En el año 2024 se realizó charlas informativas a 26.257 personas sobre las protecciones económicas que se otorga a las víctimas de accidentes de tránsito.

Tabla 14 – Charlas Informativas en el 2024

| ZONAL | | PERSONAS INFORMADAS |
|-------|--|---------------------|
| 1 | EsmERALDAS, Imbabura, Carchi, Sucumbíos | 3.745 |
| 2 | Pichincha (excepto el cantón Quito), Napo, Orellana | 1.481 |
| 3 | Cotopaxi, Tungurahua, Chimborazo, Pastaza | 4.593 |
| 4 | Manabí, Santo Domingo | 4.022 |
| 5 | Santa Elena, Guayas (excepto los cantones de Guayaquil, Samborondón y Durán), Bolívar, Los Ríos, Galápagos | 5.193 |
| 6 | Cañar, Azuay, Morona Santiago | 299 |
| 7 | El Oro, Loja, Zamora Chinchipe | 1.731 |
| 8 | Cantones de Guayaquil, Samborondón y Durán | 5.193 |
| 9 | Distrito Metropolitano de Quito | 1.340 |
| TOTAL | | 26.257 |

Fuente: Unidad de Gestión de Protecciones y Atención al Ciudadano

Actualmente, el sistema de atención a víctimas de accidentes de tránsito presenta deficiencias importantes, ya que no existe una articulación efectiva entre todas las instituciones involucradas, lo que dificulta brindar un soporte socioeconómico integral y acceso inmediato a los servicios de salud. Además, no se cuenta con un programa de atención psicológica para las víctimas de accidentes de tránsito y sus familiares, lo cual limita el apoyo emocional necesario en estos casos tan traumáticos.

5.2.1.3. Comisión de Tránsito del Ecuador - CTE

La Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE), en conformidad con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tiene como competencia el control operativo del tránsito en la Red Vial Estatal (RVE) del Ecuador, salvo en aquellas vías donde el GAD o la Policía Nacional ejerzan jurisdicción.

Entre las principales competencias de la CTE se incluyen:

- Planificación y ejecución de operativos de control: La CTE organiza y coordina operativos con el objetivo de reducir el número de víctimas por siniestros de tránsito. Además, colabora con otras instituciones de control, como la ANT, Gobernación, Policía, FFAA, GAD y otras entidades públicas que lo requieran.



- Generación de estadísticas: La CTE recopila estadísticas sobre los siniestros de tránsito en las provincias bajo su jurisdicción, y las remite a la Agencia Nacional de Tránsito para su consolidación a nivel nacional.
- Equipos especializados para rescate y emergencias: Como parte de su rol complementario en seguridad y orden público, la CTE cuenta con equipos especializados en el rescate de víctimas de siniestros de tránsito y en la gestión de emergencias por fenómenos naturales. Estos equipos están ubicados en 18 puntos de la RVE bajo control de la CTE.
- Investigación de accidentes de tránsito: En su rol complementario con el Servicio Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, la CTE dispone de equipos especializados para investigar accidentes de tránsito. Estos equipos, ubicados en los lugares donde la CTE tiene jurisdicción, actúan conforme a los procedimientos del Sistema Especializado Integral de Investigación, Medicina Legal y Ciencias Forenses, con una tasa de entrega efectiva de informes del 97%.

La Organización Panamericana de la Salud indica que los accidentes de tránsito generan víctimas fatales y personas heridas que requieren atención inmediata. El costo de estos accidentes representa el 3% del PIB en la mayoría de los países.

En cuanto a la información registrada por la CTE bajo su jurisdicción, entre 2022 y marzo de 2025, los cantones con mayor incidencia de siniestros de tránsito son:

Tabla 15 – Registros por Delegaciones/Cantones – CTE (2022 – 2025)

| PROVINCIA | CANTÓN | Registro de Siniestros - T. Acumulado (2022 - Marzo 2025) | % Registro de Siniestros - Acumulado (2022 - Marzo 2025) | Registro de Fallecidos x Siniestros - T. Acumulado (2022 - Marzo 2025) | % Registro de Fallecidos x Siniestros - Acumulado (2022 - Marzo 2025) |
|-----------|---|---|--|--|---|
| GUAYAS | RURAL 7 (NARANJAL Y BALAO) | 1150 | 6.00% | 211 | 10.00% |
| GUAYAS | RURAL 5 (MILAGRO, YAGUACHI Y SIMON BOLÍVAR) | 2012 | 10.00% | 180 | 9.00% |
| LOS RIOS | QUEVEDO/BUENA FE | 1116 | 6.00% | 156 | 7.00% |
| GUAYAS | RURAL 2 (DAULE, SANTA LUCÍA, SALITRE, SAMBORONDON) | 1843 | 10.00% | 147 | 7.00% |
| STO. DOM | STO. DOMINGO | 566 | 3.00% | 126 | 6.00% |
| GUAYAS | RURAL 6 (TRIUNFO, BUCAY, NARANJITO Y MARCELINO MARIDUEÑA) | 1086 | 6.00% | 116 | 6.00% |
| EL ORO | EL GUABO | 599 | 3.00% | 111 | 5.00% |
| GUAYAS | RURAL 1 (PLAYAS Y RURAL DE GYE) | 718 | 4.00% | 93 | 4.00% |



| PROVINCIA | CANTÓN | Registro de Siniestros - T. Acumulado (2022 - Marzo 2025) | % Registro de Siniestros - Acumulado (2022 - Marzo 2025) | Registro de Fallecidos x Siniestros - T. Acumulado (2022 - Marzo 2025) | % Registro de Fallecidos x Siniestros - Acumulado (2022 - Marzo 2025) |
|-------------|---|---|--|--|---|
| GUAYAS | RURAL 4 (EL EMPALME, BALZAR, COLIMES Y PALESTINA) | 815 | 4.00% | 91 | 4.00% |
| LOS RIOS | ZAPOTAL | 600 | 3.00% | 83 | 4.00% |
| MANABÍ | PORTOVIEJO | 1096 | 6.00% | 81 | 4.00% |
| GUAYAS | RURAL 3 (PEDRO CARBO, ISIDRO AYORA, LOMAS DE SARGENTILLO Y NOBOL) | 482 | 2.00% | 70 | 3.00% |
| LOS RIOS | BABAHoyo | 430 | 2.00% | 68 | 3.00% |
| LOS RIOS | VINCES | 473 | 2.00% | 59 | 3.00% |
| SANTA ELENA | SANTA ELENA | 574 | 3.00% | 54 | 3.00% |
| GUAYAS | DURÁN | 695 | 4.00% | 51 | 2.00% |
| PICHINCHA | MEJIA | 470 | 2.00% | 46 | 2.00% |
| GUAYAS | URB 8 (DAULE-AURORA Y VÍA SAMBORONDON) | 849 | 4.00% | 39 | 2.00% |
| EL ORO | ARENILLAS | 321 | 2.00% | 38 | 2.00% |
| AZUAY | CUENCA | 352 | 2.00% | 34 | 2.00% |
| MANABÍ | CHONE | 208 | 1.00% | 31 | 1.00% |
| MANABÍ | JIPIJAPA | 260 | 1.00% | 26 | 1.00% |
| MANABÍ | PUERTO CAYO | 108 | 1.00% | 24 | 1.00% |
| EL ORO | PIÑAS | 247 | 1.00% | 20 | 1.00% |
| AZUAY | CUMBE | 112 | 1.00% | 20 | 1.00% |
| SANTA ELENA | SALINAS | 389 | 2.00% | 18 | 1.00% |
| AZUAY | MOLLETURO | 71 | 0.00% | 15 | 1.00% |
| SANTA ELENA | LIBERTAD | 706 | 4.00% | 14 | 1.00% |
| AZUAY | GUALACEO | 285 | 1.00% | 14 | 1.00% |
| SANTA ELENA | PALMAR | 81 | 0.00% | 14 | 1.00% |
| AZUAY | LENTAG | 211 | 1.00% | 13 | 1.00% |
| AZUAY | CAMILO PONCE ENRIQUEZ | 93 | 0.00% | 13 | 1.00% |
| SANTA ELENA | MANGLARALTO | 84 | 0.00% | 8 | 0.00% |
| BOLÍVAR | NAVES | 126 | 1.00% | 6 | 0.00% |
| SANTA ELENA | SAN PABLO | 70 | 0.00% | 3 | 0.00% |
| AZUAY | SEVILLA DE ORO | 19 | 0.00% | 2 | 0.00% |

Elaborado por: Dirección de Planificación – CTE

Fuente: Sistema Axis – Registros CTE



De misma manera la CTE determina que las causas con mayor registro son “Conducir desatento a las condiciones de tránsito”, “No respetar las señales reglamentarias de tránsito”, “No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que antecede” y “Realizar cambio brusco o indebido de carril”. Los cantones con mayor demanda de atención por investigaciones son: Guayas, Cuenca, Durán, Daule y Santa Elena.

Ante un accidente, la activación para la intervención se realiza desde las centrales de comunicación ubicadas en las instalaciones del Sistema Integrado de Seguridad ECU911. Si se detecta una alerta por víctimas, se gestionan los rescates con los equipos de apoyo. En caso de fallecidos, se coordina con el equipo de investigación para el levantamiento de cadáveres. Los equipos especializados se desplazan al lugar de los hechos, mientras el personal encargado de la vigilancia de la zona realiza el control de tránsito y operativo correspondiente.

La problemática abordada en este informe se centra en las investigaciones de siniestros de tránsito realizadas por la Oficina de Investigación de Accidentes de Tránsito (OIAT) en las jurisdicciones donde la CTE tiene competencias, y en aquellos casos en que el fiscal de tránsito delega la investigación a la OIAT. Si se requiere información a nivel nacional, ésta debe ser complementada con los registros de investigaciones realizadas por el SIAT o, en su defecto, con los datos del registro nacional de la ANT.

Asimismo, los equipos especializados y de apoyo deben mantener sus conocimientos actualizados tanto para realizar rescates como para identificar las causas que provocan los siniestros. Durante el primer trimestre de este año, la OIAT realizó 9,874 diligencias periciales, que incluyeron investigaciones, reconocimientos de lugar, reconstrucciones de escenas, avalúos de vehículos, inspecciones técnicas oculares y análisis de audio y video. Además, se participó en el levantamiento de 370 cadáveres, en las jurisdicciones bajo la CTE y en aquellas solicitadas por la Fiscalía. Comparado con el primer trimestre de 2024, hubo un aumento del 15.99% en el número de diligencias periciales.

5.2.2. Transporte Aéreo

5.2.2.1. Dirección General de Aviación Civil

Determinantes:

- Obsolescencia y degradación de sistemas, equipos instalados y equipamiento para el sector aeronáutico civil en el territorio nacional.
- Limitados recursos humanos especializados y económicos para el desarrollo de la actividad aeronáutica.
- Deterioro y escaso mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria.
- Bajo nivel de operaciones en los aeropuertos del país.

Oportunidades:

- Actualizar equipos críticos como radares, comunicaciones, sistemas meteorológicos y ayudas a la navegación.
- Reducir riesgos operacionales mediante la actualización de equipos obsoletos que impactan la seguridad.
- Desarrollar programas de mantenimiento mayor y menor, priorizando pistas, terminales, rodajes y cercas perimetrales.



La Dirección General de Aviación Civil es la institución a cargo de la aeronáutica civil comprendiendo las dos competencias en el sector, esto comprende a autoridad aeronáutica y la de prestador de servicios aeronáuticos.

La DGAC en el ámbito de sus atribuciones, a través de la Dirección de Certificación Aeronáutica y Vigilancia Continua – DCAV, debe implementar regulaciones a los operadores, teniendo actualmente:

- 3 compañías bajo la RDAC 121 certificadas (explotadores domiciliados)
- 36 compañías bajo RDAC 129 (explotadores extranjeros)
- 24 compañías bajo la RDAC 135 certificadas, y 03 en Proceso de Certificación
- 90 compañías en Trabajos Aéreos certificadas.
- 11 Centros de Instrucción o entrenamiento certificados bajo RDAC 141, 147 y 142.
- 20 operadores de servicios auxiliares al transporte aéreo, con aproximadamente 50 servicios.
- 30 Organizaciones de mantenimiento, certificadas o reconocidas a nivel nacional e internacional.

Por su parte, Ecuador cuenta con una Red Aeroportuaria conforme el siguiente detalle:

Tabla 16 – Red Aeroportuaria Ecuatoriana

| # | PROVINCIA | CIUDAD | NOMBRE | TIPO DE AEROPUERTO | ADMINISTRACION |
|----|-----------------|---------------|------------------------|--------------------|----------------|
| 1 | PICHINCHA | QUITO | MARISCAL SUCRE | INTERNACIONAL | CONCESIONADO |
| 2 | GUAYAS | GUAYAQUIL | JOSE JOAQUIN DE OLMEDO | INTERNACIONAL | CONCESIONADO |
| 3 | AZUAY | CUENCA | MARISCAL LA MAR | DOMESTICO | DELEGADO |
| 4 | GALÁPAGOS | BALTRA | SEYMOUR | DOMESTICO | CONCESIONADO |
| 5 | MANABÍ | MANTA | GRAL. ELOY ALFARO | INTERNACIONAL | DGAC |
| 6 | COTOPAXI | LATACUNGA | COTOPAXI | INTERNACIONAL | DGAC |
| 7 | NAPO | AHUANO (TENA) | JUMANDY | DOMESTICO | DGAC |
| 8 | LOJA | CATAMAYO | CIUDAD DE CATAMAYO | DOMESTICO | DGAC |
| 9 | ORELLANA | EL COCA | FRANCISCO DE ORELLANA | DOMESTICO | DGAC |
| 10 | GALÁPAGOS | ISLA ISABELA | GRAL. VILLAMIL | DOMESTICO | DGAC |
| 11 | MORONA SANTIAGO | MACAS | CRNL. EDMUNDO CARVAJAL | DOMESTICO | DGAC |
| 12 | SUCUMBÍOS | NUEVA LOJA | LAGO AGRI | DOMESTICO | DGAC |
| 13 | CHIMBORAZO | RIOBAMBA | CHIMBORAZO | DOMESTICO | DGAC |
| 14 | SANTA ELENA | SALINAS | GRAL. ULPIANO PAEZ | DOMESTICO | DGAC |



| # | PROVINCIA | CIUDAD | NOMBRE | TIPO DE AEROPUERTO | ADMINISTRACION |
|----|------------------|---------------|-----------------------------|--------------------|----------------|
| 15 | GALÁPAGOS | SAN CRISTOBAL | SAN CRISTOBAL | DOMESTICO | DGAC |
| 16 | MANABI | SAN VICENTE | LOS PERALES | DOMESTICO | DGAC |
| 17 | EL ORO | SANTA ROSA | REGIONAL SANTA ROSA | DOMESTICO | DGAC |
| 18 | PASTAZA | SHELL | RÍO AMAZONAS | DOMESTICO | DGAC |
| 19 | ESMERALDAS | TACHINA | CRNEL. CARLOS CONCHA TORRES | DOMESTICO | DGAC |
| 20 | CARCHI | TULCAN | TCRNL. LUIS A. MANTILLA | DOMESTICO | DGAC |
| 21 | ZAMORA CHINCHIPE | CUMBARATZA | CUMBARATZA | DOMESTICO | GAD ZAMORA |
| 22 | TUNGURAHUA | AMBATO | CHACHOAN | MILITAR | MIDENA |

Elaborado por: Dirección de Ingeniería Aeroportuaria

Ilustración 12 – Aeropuertos a Nivel Nacional



Elaborado por: Dirección de Comunicación Social - DGAC

Como se observa, Ecuador cuenta con tres (3) aeropuertos son Concesionados (Quito, Guayaquil y Baltra), un (1) aeropuerto delegado (Cuenca), un (1) aeropuerto con Administración del GAD de Zamora, un (1) aeropuerto de Ambato administrado por MIDENA y dieciséis (16) aeropuertos administrados por la DGAC. Adicionalmente, se coordina las operaciones de las Pistas: Taisha, Gualaquiza, Tiputini, Curaray y Pasaje.



Con relación al ámbito de acción de la DGAC, se han emitido leyes que tienen injerencia en las atribuciones, tales como:

- Ley Orgánica para Control del Espacio Aéreo Nacional de 26 de julio de 2024 que tiene por objeto regular y garantizar la defensa de la soberanía y la integridad territorial del espacio suprayacente continental, insular y marítimo; para prevenir y controlar actividades ilícitas que se cometan en estos espacios, en coordinación con las instituciones encargadas de la seguridad integral del Estado.
- Ley Orgánica para el Fortalecimiento de las Áreas Protegidas de 14 de julio de 2025, en su DISPOSICIÓN GENERAL establece: “(...) *Para el caso de operación aérea doméstica por parte de operadores aéreos internacionales, tras su domiciliación en el Ecuador y la obtención del permiso de operación ante el Consejo Nacional de Aviación Civil, la Dirección General de Aviación Civil, reconocerá automáticamente el Certificado de Operación (AOC) de dichas compañías otorgado por las autoridades de su país de origen...*”

Sistemas, Equipos instalados y equipamiento en el sector aeronáutico civil en el territorio nacional.

Hace doce (12) años, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y el ex Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) realizaron una inversión importante 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. En el año 2023, la DGAC realizó el proceso de contratación e instalaron radares que incluyeron ADS-B, en Guayaquil y San Cristóbal, a través del Proyecto de Inversión “Modernización de los Sistemas de Navegación Aérea del Ecuador - Fase III”.

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

Tabla 17 - Sistemas y equipos para la navegación aérea implementados a nivel nacional

| DESCRIPCIÓN | SISTEMAS | CANTIDAD DE SISTEMAS |
|----------------------------|--|----------------------|
| Servicio Móvil Aeronáutico | Sistemas de conmutación 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 |
| | Sistema de mensajería aeronáutica AMHS/AFTN con banco de datos OPMET y NOTAM | 1 |
| | Terminales de usuario AMHS y AFTN | 82 |
| Ayudas no visuales | Sistemas NDB | 14 |
| | Sistemas VOR/DME | 17 |
| | Sistemas ILS/DME | 13 |
| Ayudas visuales | Balizamiento de pista, calle de rodaje y aproximación. | 9 |
| | Sistema indicador de pendiente (PAPI) | 10 |
| Vigilancia | Sensores Radar y Multilateración. | 9 |
| | Sistemas de visualización | 4 |
| | Sistemas VCS para APP | 4 |



| DESCRIPCIÓN | SISTEMAS | CANTIDAD DE SISTEMAS |
|--------------|---|----------------------|
| Meteorología | Sistemas convencionales | 22 |
| | Sistemas Automáticos para observación meteorológica | 17 |
| | Sistemas Automáticos para pronóstico y vigilancia meteorológica | 1 |
| TOTAL | | 694 |

Elaborado por: Dirección de Servicios de Navegación Aérea

Los sistemas de ayudas para la navegación aérea descritos han sufrido un progresivo desgaste, producto de la operación continua e ininterrumpida, 24 horas/7 días, 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. 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, lo que conlleva a estar inoperativos varios sistemas.

Es menester destacar que los sistemas de comunicación tierra – aire, instalados en Torres de Control, se encuentran al 50% de su operatividad, soportados por la configuración main standby (1+1) de sus sistemas.

Por otro lado, el equipamiento destinado a las operaciones del sector aeronáutico civil en el territorio nacional presenta en su mayoría un estado de desgaste operativo progresivo, esto es, debido a la asistencia a las emergencias reportadas en los aeropuertos, simulacros programados de accidentes de aviación, estos equipos (vehículos contra incendios, trajes contra incendios, equipo de respiración autónoma y agentes extintores) han sufrido un deterioro durante más de 30 años de uso, lo que ha limitado su efectividad en una intervención y en casos extremos se ha tomado la decisión de ponerlos fuera de servicio, con el fin de precautelar estos equipamientos.

Se considera prioritaria la renovación planificada del equipamiento aeronáutico con la finalidad de mejorar la seguridad operacional en los aeropuertos, mejorar los tiempos de respuesta en la atención a incidentes o accidentes y reducir los costos por mantenimiento y combustible de los vehículos contra incendios (autobombas), bajo criterios de interoperabilidad, estandarización y cumplimiento normativo, que también pone en riesgo el cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos por la OACI y las regulaciones técnicas nacionales.

En el tema de Instrucción Aeronáutica, la Escuela Técnica de Aviación Civil –ETAC– cuenta con un Simulador de Vuelo, instrumento esencial para los cursos de servicios de navegación aérea y diseños de procedimientos de vuelo. Actualmente se encuentra inactivo por falta de asignación presupuestaria para su mantenimiento, lo que dificulta elaborar cursos, especialmente de Tránsito Aéreo.

En el ámbito de la Seguridad de la Aviación Civil, 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 pótico para inspección de pasajeros y el sistema de CCTV), instalados en los diferentes aeropuertos del país administrados por la DGAC, se



encuentran inoperativos o funcionando sin cumplir las recomendaciones técnicas del fabricante de dichos equipos. Esta problemática contribuye a que los puntos de inspección de los aeropuertos se conviertan en un blanco atractivo para vulnerar el sistema de seguridad de la aviación y derive en el cometimiento de actos de interferencia ilícita en contra de la aviación civil.

Actualmente, en la mayoría de los aeropuertos administrados por la DGAC, se evidencia un nivel crítico de deterioro o falta de mantenimiento preventivo y correctivo de los principales sistemas de seguridad, entre ellos: Máquinas de rayos X para inspección de equipaje de mano y equipaje facturado/carga, Detectores de metales tipo pótico y manuales, Equipos de detección de trazas de explosivos (ETD), Sistemas de video vigilancia (CCTV) y control de accesos.

Estudios internos y evaluaciones técnicas han identificado que alrededor del 90% de los equipos de inspección instalados en los aeropuertos presentan fallas, obsolescencia o se encuentran fuera de servicio, operando incluso por debajo de las especificaciones del fabricante. La falta de mantenimiento adecuado compromete la capacidad operativa de los puntos de inspección y debilita la capacidad del Estado para prevenir y responder ante actos de interferencia ilícita.

Dado el creciente volumen de pasajeros, carga y operaciones aéreas en el país, esta situación pone en riesgo el cumplimiento de los estándares internacionales de seguridad de la aviación y debilita el sistema nacional de protección contra amenazas internas y externas.

La disminución de la operatividad del servicio especializado de seguridad de la aviación se debe al estado de los equipos de seguridad de la aviación civil que se encuentran en malas condiciones (fallas técnicas), en algunos casos por que ya cumplieron su vida útil, por falta de mantenimiento preventivo/correctivo y en otros casos por el deterioro de equipos por factores externos tales como: sobre carga de trabajo, daños físicos, daños por fallas en el sistema eléctrico (variaciones de voltaje), considerando en cualquiera de los casos la asignación limitada de recursos.

Recursos Humanos Especializados y Económicos para el desarrollo de la actividad aeronáutica.

La desvinculación de personal técnico calificado de la DGAC de las diferentes áreas, por jubilación y retiro voluntario ha mermado considerablemente el número óptimo para la ejecución de tareas relacionadas con la actividad aeronáutica y aeroportuaria, los cuales no han sido reemplazados, considerando aún más que este personal no se encuentra disponible en el mercado laboral, sino que una vez contratados por su especialidad aeronáutica deben ser formados.

Esta situación se observa principalmente en los aeropuertos y estaciones en el territorio nacional, donde existe un limitado número de personal técnico especializado para atender a sus aeropuertos, razón por la cual, la DGAC se ha visto en la imperiosa necesidad de solicitar ayuda a las Fuerzas Armadas, especialmente a la Fuerza Aérea Ecuatoriana, para que brinde su contingente con personal militar especializado en Control de Tráfico Aéreo, Meteorología y Operaciones, principalmente, quienes han cubierto vacantes en sitios remotos y en la Región Insular.

El personal especializado de Navegación Aérea juega un rol crucial en las operaciones aéreas con la provisión de los sistemas para la navegación aérea. Su trabajo impacta directamente en la seguridad de las operaciones aéreas, minimizando riesgos



asociados a condiciones adversas. La importancia de sus funciones en la prevención de accidentes y la protección de vidas humanas justifica una compensación adecuada.

Actualmente, la escasez progresiva de personal técnico especializado en áreas clave como los servicios de salvamento y extinción de incendios (SEI) y la administración aeroportuaria, está lejos de ser coyuntural, ya que representa una tendencia en decadencia, que compromete la capacidad operativa de los aeropuertos. La falta de relevo generacional, la ausencia de programas de formación continua y la limitada inversión en capital humano han llevado a una disminución progresiva en los niveles de competencia técnica y operativa del personal actualmente disponible.

La falta de personal en la Seguridad Operacional repercute directamente en la implementación y sostenibilidad del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), afectando la capacidad de la DGAC para cumplir con los estándares y prácticas recomendadas por la OACI.

La Escuela Técnica de Aviación Civil al tener la misión de la instrucción aeronáutica del personal de la Dirección General de Aviación Civil, Industria Aeronáutica y personal civil y militar vinculado a la aviación, se ha visto afectada por el déficit de personal, a nivel de instructores y alumnos, lo que no permite realizar cursos técnicos necesarios.

Se requiere la implementación de programas estructurados de capacitación y profesionalización, la definición de perfiles técnicos adecuados a las nuevas exigencias normativas, y una asignación presupuestaria que priorice la inversión en talento humano de la DGAC. Solo mediante una gestión planificada y decidida se podrá revertir esta tendencia y asegurar que los aeropuertos de la DGAC continúen operando bajo condiciones seguras, eficientes y acordes a los estándares internacionales.

Mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria.

Varios de los aeródromos de la DGAC operan con instalaciones que han superado ampliamente su vida útil de diseño, sin intervenciones significativas de mantenimiento o renovación. Esta situación ha provocado una disminución progresiva en los niveles de disponibilidad y confiabilidad de pistas, calles de rodaje, plataformas, ayudas visuales y sistemas de iluminación, comprometiendo la eficiencia de las operaciones y el cumplimiento de estándares técnicos establecidos por la normativa aeronáutica vigente. La falta de mantenimiento programado y la escasa inversión asignada en estos activos estratégicos, ha limitado la capacidad de desarrollo de la red aeroportuaria estatal para responder a las exigencias del tráfico aéreo actual, no solo comercial sino de aviación general y también a los requisitos de seguridad operacional.

Es por esta razón la necesidad urgente de estructurar un plan de gestión de infraestructura a largo plazo, que contemple no solo la intervención correctiva, sino la planificación preventiva y la modernización progresiva de la infraestructura, basado en un Plan de Navegación Aérea que cubra la demanda aeronáutica civil.

Los edificios terminales de casi todos los aeropuertos del país, fueron construidos en la década de los años 70 y 80; desde aquellas épocas, únicamente se han efectuado trabajos de mantenimiento correctivo y algunos trabajos menores de remodelación; si bien la infraestructura ha mantenido su funcionalidad, y estabilidad; la degradación de la infraestructura se comienza a evidenciar, tomando en cuenta que el desgaste de las instalaciones se da por varios agentes externos e internos inherentes al uso de las instalaciones.



Cabe recalcar que los mantenimientos preventivos están estrechamente ligados con el concepto de economía, al prolongar el tiempo de conservación de una construcción, evitando gastos anticipados en reparaciones generales de las instalaciones aeroportuarias, a pesar que desde hace varios años este mantenimiento no se ha ejecutado, debido a la falta de recursos humanos especializados, técnicos y económicos para el efecto.

Operaciones en los aeropuertos a nivel nacional

El transporte aéreo no solo constituye un negocio global, sino que también es una de las industrias más dinámicas del mundo. Se caracteriza por su rapidez y por una red de conectividad esencial para el comercio y los negocios internacionales. Además de impulsar el crecimiento económico de los países, genera importantes fuentes de empleo directo e indirecto, facilita el comercio exterior y promueve el turismo.

Sin embargo, el nivel de operaciones en los aeropuertos del país administrados por el Estado se mantiene bajo y, en algunos casos, muestra una tendencia de disminución sostenida. Esta situación responde a diversos factores estructurales: desde la limitada conectividad aérea y la insuficiente inversión en infraestructura y servicios, hasta la ausencia de modelos de gestión orientados al desarrollo comercial y a la atracción de nuevas rutas. Como consecuencia, varios aeropuertos presentan un uso subóptimo de su capacidad instalada y operan por debajo de su potencial técnico y estratégico dentro de la red aeroportuaria nacional.

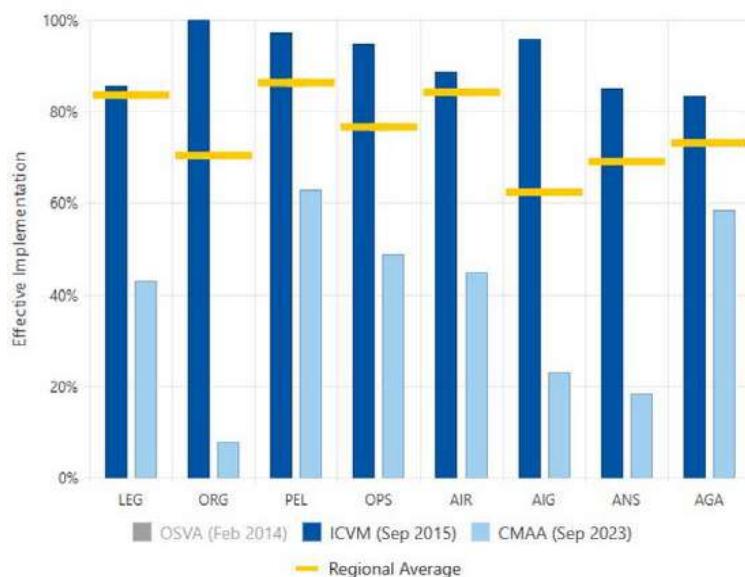
Paralelamente, se ha evidenciado un creciente interés por parte de empresas privadas, así como de iniciativas bajo la modalidad de Asociaciones Público-Privadas (APP), en asumir la operación y el desarrollo de determinados aeropuertos mediante esquemas de delegación. Estas solicitudes reflejan la percepción del sector privado sobre el potencial desaprovechado de estas infraestructuras y abren la puerta a nuevas oportunidades de inversión, modernización y mejora en la calidad de los servicios aeroportuarios. Si bien esta alternativa representa un cambio significativo respecto al modelo de gestión tradicional, también exige un análisis técnico y normativo riguroso que garantice la sostenibilidad del sistema, la protección del interés público y el cumplimiento de los estándares aeronáuticos vigentes.

En 2015, la aviación civil ecuatoriana cumplía el 89,3% de los estándares internacionales, y el factor organizacional alcanzaba casi el 100% de cumplimiento. Sin embargo, en la auditoría realizada en 2023 por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el Ecuador obtuvo apenas un 42,1%, mientras que el componente organizacional descendió al 7%. Por lo tanto, es indispensable contar y cumplir prioritariamente con:

- Legislación y normativa.
- Procedimientos establecidos para certificar, vigilar la actividad aeronáutica civil.
- Personal técnico especializado (Suficiente y Capacitado).
- Recursos Financieros, para cumplir con la operatividad institucional.
- Recursos Tecnológicos y de Infraestructura, para contar con bases de datos que permitan planificar y ejecutar una supervisión adecuada y para proveer los servicios de responsabilidad de la institución.



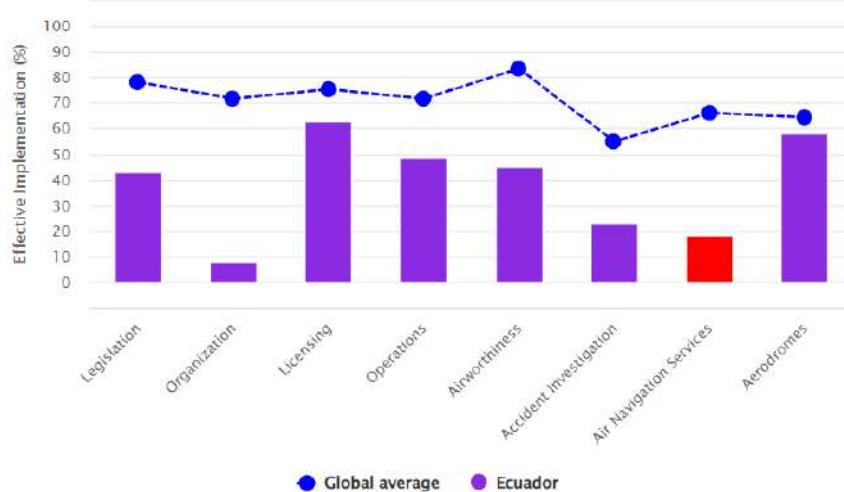
Ilustración 13 – Variación de Cumplimiento de Estándares Internacionales



Fuente: Organización de Aviación Civil Internacional

El Estado Ecuatoriano en comparación con la media mundial, en todos sus componentes se encuentra por debajo del promedio y presenta “alertas” importantes que deben ser subsanadas de manera emergente, esto es enfocado al personal aeronáutico y a los servicios de navegación aérea. Esto conlleva un riesgo muy alto de que Ecuador pierda su categoría y con ello se limite la conectividad del país a nivel internacional a través del transporte aéreo, puesto que al no considerarse un espacio seguro con la potencial pérdida económica e inclusive de vidas humanas ya no se consideraría a Ecuador como un destino en la aviación civil internacional. Es decir, el impacto negativo sería: económico, turístico, de movilidad humana y de manera importante, el político.

Ilustración 14 – Comparación Ecuador v Promedio Mundial de los Componentes Calificados

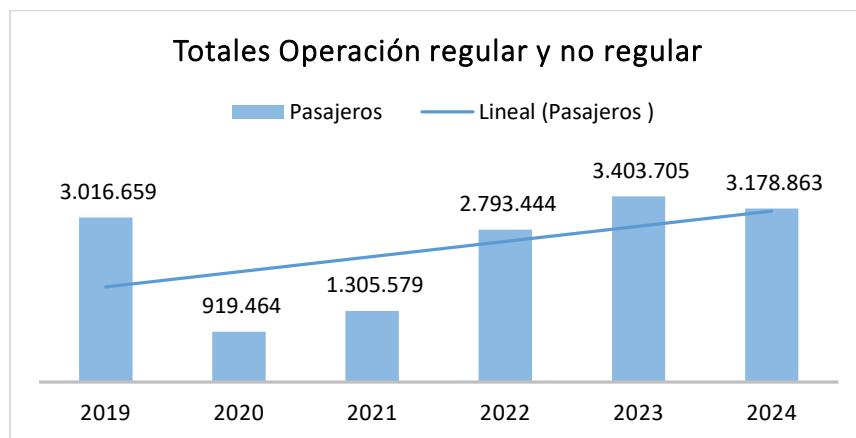


Fuente: Organización de Aviación Civil Internacional



Pasajeros nacional e Internacional (2019 – 2024):

Gráfico 7 – Demanda Pasajeros Nacional



Fuente: Boletín Estadístico 2019-2024

Elaborado por: Dirección de Transporte Aéreo y Regulaciones

Gráfico 8 – Demanda Pasajeros Internacional



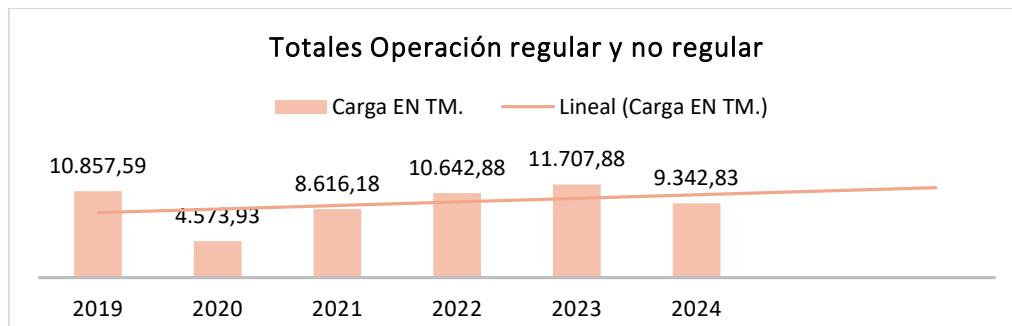
Fuente: Boletín Estadístico 2019-2024

Elaborado por: Dirección de Transporte Aéreo y Regulaciones

La demanda de pasajeros nacional e internacional al cierre del año 2024, ha superado los registros en pre-pandemia, en pasajeros internacionales en relación al año 2023, representa un incremento del 1,86%.

Carga nacional e Internacional (2019 – 2024):

Gráfico 9 – Carga Nacional

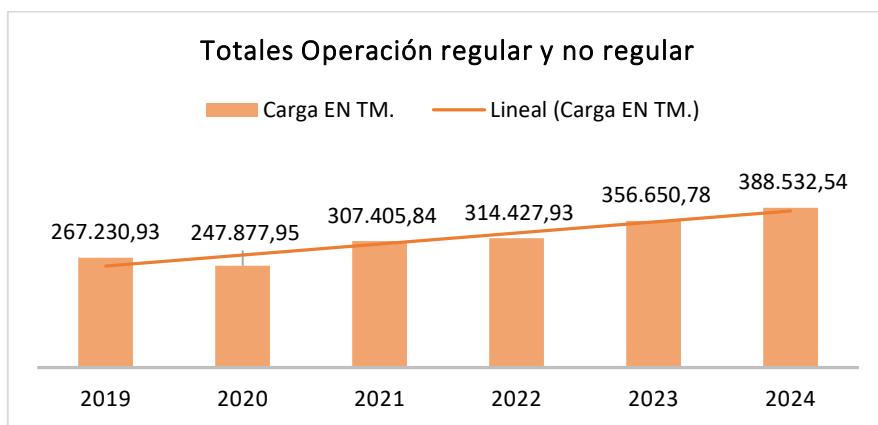




Fuente: Boletín Estadístico 2019-2024

Elaborado por: Dirección de Transporte Aéreo y Regulaciones

Gráfico 10 – Carga Internacional



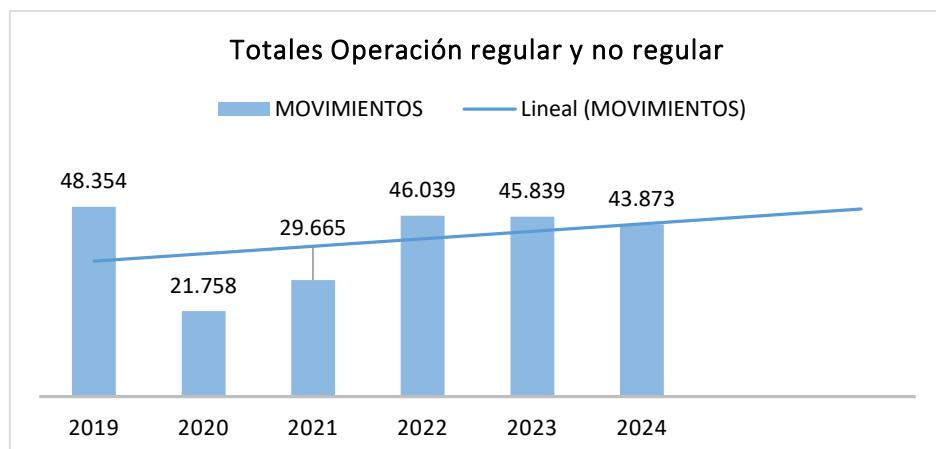
Fuente: Boletín Estadístico 2019-2024

Elaborado por: Dirección de Transporte Aéreo y Regulaciones

El país movilizó en el año 2024 388.532,54 de carga en TM, con una tendencia lineal, lo que sobrepasó con un 43% lo registrado en el año 2019 (pre – pandemia).

Movimientos nacional e Internacional (2019 – 2024):

Gráfico 11 – Movimientos Nacionales

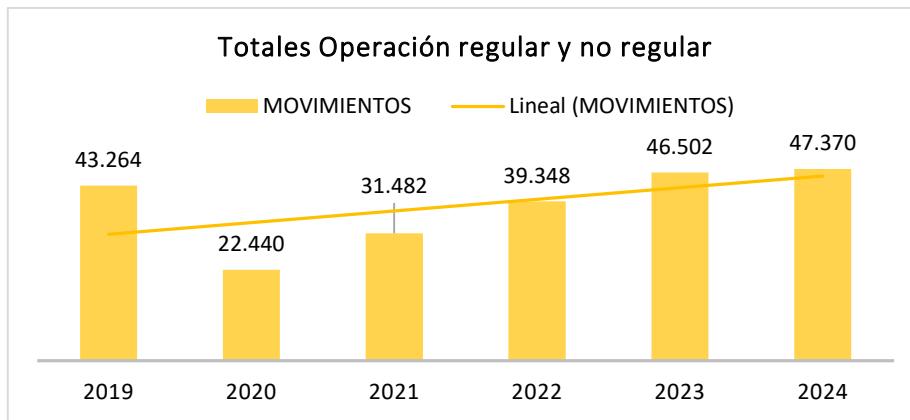


Fuente: Boletín Estadístico 2019-2024

Elaborado por: Dirección de Transporte Aéreo y Regulaciones



Gráfico 12 – Movimientos Internacionales



Fuente: Boletín Estadístico 2019-2024

Elaborado por: Dirección de Transporte Aéreo y Regulaciones

Los movimientos nacional e internacional al cierre del año 2024, ha superado los registros en pre-pandemia, en movimientos internacionales en relación al año 2023, representa un incremento del 1,87%.

Resolución 066/2010 (tasas y tarifas)

El Consejo Nacional de Aviación Civil, mediante Resolución 066/2010 que en su artículo 1 aprueba los derechos que se establecen, por servicios aeroportuarios, facilidades aeronáuticas, utilización de la infraestructura aeronáutica y tarifas para la concesión y prestación de servicios aeronáuticos en el ejercicio de la actividad aérea, dentro del Espacio Aéreo de la República del Ecuador.

En función de la indicada Resolución, se requiere la actualización de tasas y tarifas de los servicios prestados por la Dirección General de Aviación Civil, a fin de mantener una idoneidad entre los valores que se cobran en la Región y la realidad económica del país, para lo cual es necesario contar con los insumos que permitan levantar un estudio de mercado que respalde el ajuste de los ingresos.

5.2.3. Transporte Marítimo y Fluvial - Puertos

Determinantes identificados:

- Desactualización normativa y fragmentación en la gestión portuaria territorial.
- Brechas de infraestructura portuaria y de acceso terrestre.
- Vulnerabilidad a actividades ilícitas.
- Deficiencias en protección marítima-portuaria.
- Insuficiencia tecnológica en los procesos de control portuario.

La Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial del Ministerio de Infraestructura y Transporte ejerce la rectoría sectorial, la planificación estratégica, la regulación técnica y el control operativo del sistema marítimo, fluvial y portuario. Su gestión se orienta a garantizar la eficiencia logística, la seguridad operacional y la integración del sistema portuario al desarrollo productivo nacional.

El análisis evidencia que la Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional (1978) presenta un grado significativo de desalineación con las exigencias actuales del



transporte marítimo y la logística portuaria. Su vigencia condiciona la capacidad institucional para incorporar estándares contemporáneos de gobernanza, sostenibilidad ambiental, digitalización, asociación público-privada y coordinación multinivel. Esta brecha normativa se manifiesta en la heterogeneidad de desempeño entre puertos concesionados (Guayaquil, Manta, Puerto Bolívar) y aquellos bajo administración estatal directa (Esmeraldas, La Libertad), afectando la calidad del servicio, la eficiencia operativa y la capacidad de fiscalización.

Desde la infraestructura, persisten limitaciones críticas en puertos estratégicos debido a deficiencias de accesibilidad terrestre, particularmente en Puerto Bolívar y el Puerto de Esmeraldas. Estas condiciones generan sobrecostos logísticos, reducen la competitividad del sistema portuario nacional y limitan la capacidad de integración con corredores de comercio exterior.

En materia de seguridad, se registra un incremento sostenido de tráfico ilícito de sustancias sujetas a fiscalización, con mayor incidencia en el Puerto de Guayaquil (terminales Contecon y TPG). Este fenómeno afecta la reputación internacional del país, incrementa los costos de aseguramiento y exige fortalecer los mecanismos conjuntos de control marítimo-portuario, aduanero e interinstitucional.

En cuanto a protección portuaria, si bien algunos terminales cumplen los lineamientos del Código PBIP, se identifican brechas en infraestructura de seguridad, procedimientos de vigilancia, gestión de emergencias y protección de infraestructura crítica, especialmente en terminales bajo administración pública directa.

Finalmente, el sistema presenta una insuficiente integración tecnológica, expresada en la escasa implementación de plataformas nacionales unificadas para la gestión y supervisión portuaria. Actualmente, el país no cuenta con una plataforma centralizada que permita el monitoreo en tiempo real de las operaciones portuarias. Aunque ciertos puertos concesionados —como Contecon Guayaquil, el Terminal Portuario de Manta (TPM) y Yilport en Puerto Bolívar— disponen de sistemas internos de gestión operativa (TOS – Terminal Operating Systems), estos no se encuentran integrados ni homologados con la Autoridad Portuaria Nacional. Esta desconexión limita la capacidad de la Subsecretaría de Puertos para realizar un seguimiento sistémico de la operación portuaria nacional.

En consecuencia, la Subsecretaría no recibe información en tiempo real ni datos consolidados sobre variables críticas como:

- Tráfico de buques;
- Tiempos de permanencia en muelle;
- Rendimiento de grúas y equipos;
- Volumen, tipo y rotación de carga movilizada;
- Indicadores de seguridad y protección portuaria (Código PBIP);
- Flujos de ingreso y salida de vehículos, mercancías o contenedores.

A ello se suma la inexistencia de una Ventanilla Única Portuaria Nacional interoperable entre todas las terminales y la Subsecretaría, lo que fragmenta los procesos y dificulta la estandarización operativa. Actualmente, los reportes son remitidos con desfases mensuales o trimestrales y mediante formatos no uniformes entre las distintas entidades portuarias.

Esta situación limita la planificación estratégica sectorial, reduce la eficacia del control operativo en línea y afecta la coordinación logística con aduanas, navieras y autoridades



de seguridad, generando brechas significativas en eficiencia, trazabilidad y competitividad del sistema portuario nacional.

Ilustración 15 – Ubicación de los Puertos Estatales del Ecuador



Fuente: Central de Informaciones ASPPOR - <https://www.asppor.org.pe/2016/06/puertos-ecuatorianos-esperan-competencia-justa-con-posorja/>

5.2.3.1. Autoridad Portuaria de Guayaquil

Entre las problemáticas más significativas están Terminales portuarios públicos de Guayaquil presentan profundidades que resulta insuficiente para ingreso de naves de mayor calado, como los buques Neo Panamax y post Panamax, que requieren profundidades entre los 14.00 a 16.50 metros para operar de manera eficiente, lo cual restringe la capacidad de atención a buques de gran calado y reduce la competitividad frente a otros puertos regionales.

A pesar de que se estableció un convenio en 2016 entre el Municipio de Guayaquil y la empresa Canal de Guayaquil S.A. para garantizar esta profundidad a lo largo de los 94 km del canal, las embarcaciones más grandes enfrentan restricciones que limitan su acceso y aumentan los costos logísticos asociados. Mientras tanto, la delegataria DP World Posorja ha mitigado esta problemática mediante el uso de un canal de acceso alterno con características técnicas superiores, lo que le permite recibir buques de mayor calado en su terminal de aguas profundas. Esto pone de manifiesto la necesidad de actualizar y ampliar el alcance del convenio para incluir un dragado más profundo y sostenible, que permita mejorar la competitividad del puerto de Guayaquil y atender las demandas del comercio marítimo global.

Tabla 18 - Profundidades del Canal de Acceso sin beneficio de marea

| CANAL DE ACCESO | PROFUNDIDAD AL MLWS |
|--|------------------------|
| Canal Exterior (Boya de Mar a Boya 13) | 11.85 m |
| Canal Interior (Boya 15A a Boya 80) | 11.54 m |

Fuente: APG,2025



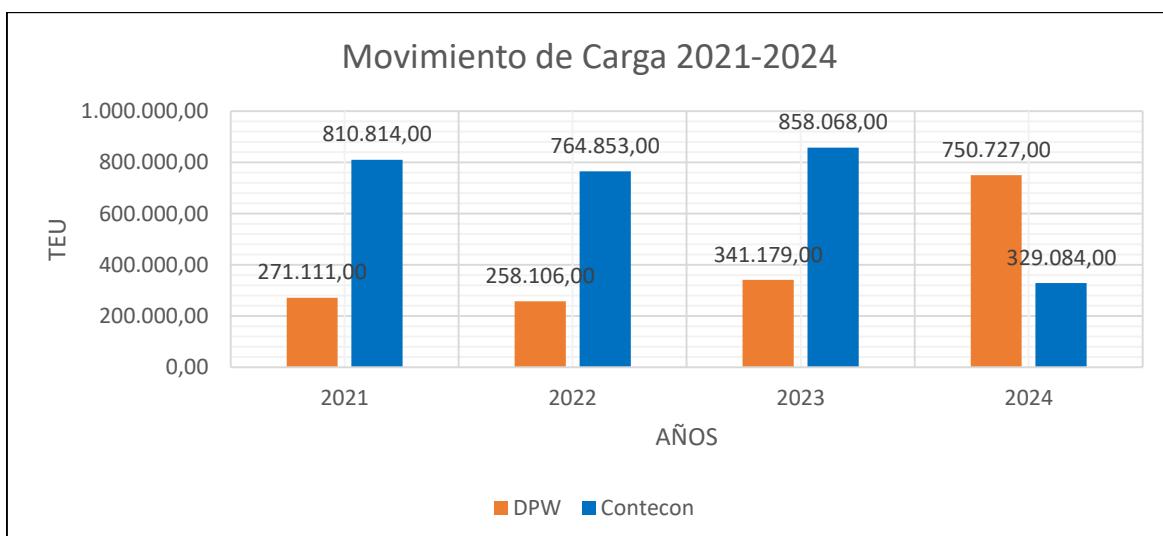
Contecon Guayaquil S.A. en año 2024 sufrió una pérdida de servicios navieros, resultando una disminución del movimiento de carga originando una reducción de ingresos y regalías al Estado.

Tabla 19 - Movimiento de Carga en TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit)

| PUERTO | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|----------|------------|------------|------------|------------|
| DPW | 271,111.00 | 258,106.00 | 341,179.00 | 750,727.00 |
| Contecon | 810,814.00 | 764,853.00 | 858,068.00 | 329,084.00 |

Fuente: (MIT, 2025)

Gráfico 13 – Comparativa de Movimiento de Carga 2021 -2024



Fuente: (MIT, 2025)

- Se prevé una contracción en la demanda de productos ecuatorianos y disminución de importaciones por problemas en la cadena de suministros a escala global por los conflictos en el Mar Rojo, o la guerra comercial entre China y Estados Unidos, sumando el incremento de flete naviero.
- La configuración marítima actual del canal fue diseñada entre 1970 y 1975 y no responde a las necesidades actuales para una navegación eficiente.
- Diseño de canal de navegación angosto que solo permite la navegación en una sola vía, provocando encarecimiento de los fletes por los tiempos de espera para poder realizar el cruce.

Una de las limitaciones evidentes surge en las terminales Contecon Guayaquil S.A. y Andipuerto Guayaquil S.A. que actualmente tienen una profundidad de canal 11.54 a 11.85 sin beneficio de marea y con beneficio de marea ingresan buques con un calado máximo de 12.50 metros, en comparación con la Terminal de Aguas Profundas de DP World que presenta un calado competitivo de 16.5 metros.



5.2.3.2. Autoridad Portuaria de Esmeraldas

Originalmente el diseño del puerto de Esmeraldas se estableció con profundidades de 12.5m MLWS⁴ y en la actualidad se encuentran niveles incluso con profundidades de 0m en MLWS, para mantener ese calado debió realizarse mantenimientos periódicos (aproximadamente cada 2 años) en toda el área de la dársena.

Sin embargo, por diversas causas, el mantenimiento se redujo a la barra de acceso, canal de acceso y área anexa a los muelles 2 y 3, mas no a la dársena completa, y cada vez como menor frecuencia y reducción de áreas de dragado.

Al disminuir el área dragada aumenta la velocidad de sedimentación, llegando a tener niveles de hasta 4 metros en la barra de acceso y un promedio de hasta 6.50 metros en el canal de acceso, lo que impide el ingreso de naves comerciales, y al momento se ha venido atendiendo naves sólo con beneficio de marea, y con calados no mayores a 8.5mts dependiendo de la marea, que al momento ocasiona que todas las maniobras de arribo y zarpe de naves que se realizan en el puerto conlleven un alto riesgo operativo.

Existe una sedimentación acelerada en la dársena y canal de acceso del puerto, que se agrava día a día por los fenómenos climáticos ocurridos en la ciudad de Esmeraldas, básicamente por la intensidad de las temporadas invernales. La tendencia que tiene el flujo de sedimento en el ingreso de puerto de Esmeraldas es hacia el sector interno del espigón principal, lo que hace que la acumulación sea mayor en el ingreso de la dársena, en la barra de entrada, por ser el sitio en que la floculación del sedimento inicia su acción, y luego hacia el sector nor-oeste, afectando el sitio de localización de la ampliación del muelle #3.

Esta afectación operativa tiene repercusiones comerciales y financieras para el Puerto Comercial de Esmeraldas, teniendo una reducción considerable en el número de naves que ingresan y la cantidad de carga movilizada, a continuación, un detalle que evidencia esta realidad:

Tabla 20 – Afluencia de Naves y Carga por Tonelada Métrica 2020 – 2024

| AÑO | NAVES | CARGA (T.M.) | | TOTAL |
|------|-------|--------------|-------------|------------|
| | | IMPORTACIÓN | EXPORTACIÓN | |
| 2020 | 80 | 149.394,00 | 45.696,00 | 195.090,00 |
| 2021 | 66 | 161.869,00 | 42.481,00 | 204.350,00 |
| 2022 | 87 | 194.477,00 | 58.917,00 | 253.394,00 |
| 2023 | 46 | 91.246,00 | 25.919,00 | 117.165,00 |
| 2024 | 26 | 43.327,00 | 64.313,00 | 107.640,00 |

Fuente: Estadísticas portuarias APE.

Es importante indicar que los problemas en la dársena, se vienen presentando desde hace algunos años atrás, y como referencia se puede citar que, en el año 2012, se manejaba 1'059.164 TN y un total de 312 naves atendidas, por lo que al 2019 ya hay una disminución considerable de la operación presentándose sus niveles más críticos entre el 2023 y 2024, siendo este último estadísticamente el año con los registros más bajos en la historia del Puerto.

⁴ Mean Low Water Springs (Media de Aguas Bajas de Primavera) - Es el promedio de las bajamaras sucesivas durante los períodos de mareas vivas, que son las mareas con el mayor rango entre pleamar y bajamar.



Así mismo los ingresos por operaciones portuarias han sufrido una caída proporcional al volumen de carga, continuación el detalle:

Tabla 21 – Ingresos por operaciones portuarias (2019 – 2024)

| AÑO | INGRESOS EN USD |
|------|-----------------|
| 2019 | 8.168.819,04 |
| 2020 | 4.841.344,79 |
| 2021 | 3.740.046,01 |
| 2022 | 4.779.413,55 |
| 2023 | 3.045.934,08 |
| 2024 | 2.217.381,25 |

Fuente: e-SIGEF, Cédula presupuestaria APE.

Según información náutica disponible, a septiembre del año 2023 la cantidad de sedimento a retirar era de 767.777 metros cúbicos, y las condiciones de la dársena son las siguientes:

ÁREA 1.- Comprende el área del canal de acceso, una franja de 170 m de ancho y 280 m de longitud. Actualmente presenta profundidades de 6 a 7 m MLWS.

ÁREA 2.- Asignada como área de aproximación a muelles, con un ancho de 180 m y una longitud de 310 m. Actualmente presenta profundidades de 8 a 10 m MLWS.

ÁREA 3.- Área para el giro de las embarcaciones, diámetro de 300 m y dragado de los muelles 2 y 3 de sección 40 m de ancho y 334 m de longitud. Actualmente presentan profundidades de 10 a 12 m MLWS.

Tabla 22 – Profundidad actual por Áreas

| ÁREA | SECTOR | PROFUNDIDAD ACTUAL (MLWS) | PROFUNDIDAD ACTUAL (MLWS) |
|------|------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| 1 | Canal de acceso | De 6.00 a 7.00 | 12.50 |
| 2 | Área de aproximación | De 8.00 a 10.00 | 12.50 |
| 3 | Área de giro y muelles 2 y 3 | De 10.00 a 12.00 | 12.50 |

Fuente: APE.

Se firmó en septiembre 2023 un **CONVENIO TRIPARTITO DE COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL ENTRE AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS, MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL - ARMADA DEL ECUADOR (SERVICIO DE DRAGAS DE LA ARMADA) Y LA EMPRESA PÚBLICA FLOTA PETROLERA ECUATORIANA PARA LA EJECUCIÓN DEL DRAGADO DE MANTENIMIENTO DEL PUERTO DE ESMERALDAS**, con un volumen dragado a enero del 2025, según planilla de avance de obra, según el siguiente detalle:

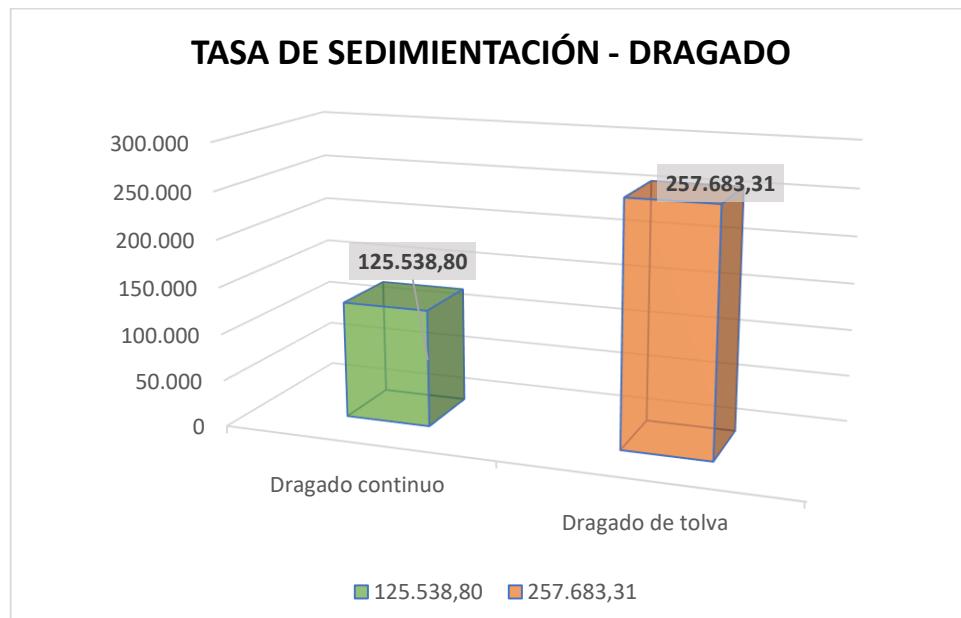


Tabla 23 – Avance de Obra según Convenio Tripartito a Enero 2025

| ACTIVIDADES | Metros cúbicos (Corte Enero 2025) |
|------------------|--------------------------------------|
| Dragado de tolva | 257.683,31 |
| Dragado continuo | 125.538,80 |
| Total | 383.222,11 |

Fuente: APE.

Gráfico 14 – Tasa de Sedimentación - Dragado (Corte Enero 2025)



Fuente: APE.

Ilustración 16 – Tasa de Sedimentación Con y Sin Escollera

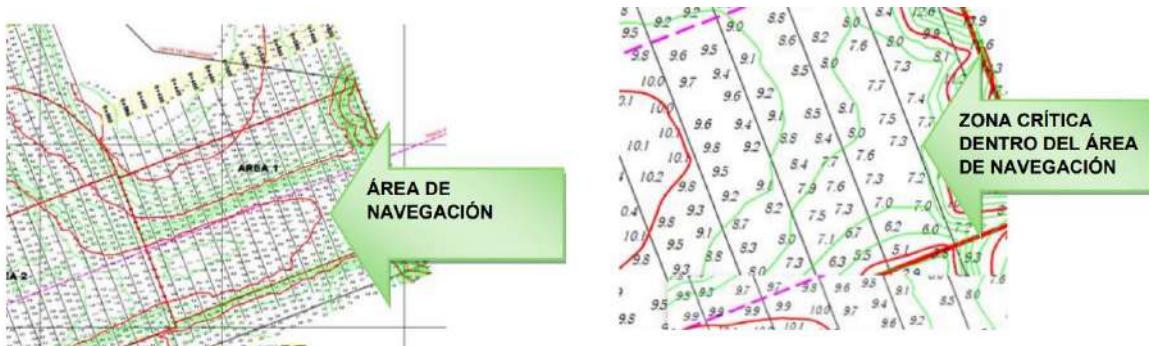


Fuente: Fiscalizadora SLEM S.A.



Quedando un saldo por desalojar de 384.554,89 metros cúbicos de sedimento. A continuación, gráficos de la última batimetría realizada por SEDRAS de la Armada del Ecuador, con fecha marzo 2025.

Ilustración 17 – Zona Crítica dentro del Área de Navegación



Fuente: Batimetrías SEDRAS.

5.2.3.3. Autoridad Portuaria Puerto Bolívar

Puerto Bolívar enfrenta serios problemas de conectividad terrestre que limitan su eficiencia operativa y competitividad. La vía Machala – Puerto Bolívar, única ruta de acceso al terminal, presenta largas y dobles filas de camiones que transportan carga, lo que genera congestión significativa y demoras en las operaciones.

El tránsito de vehículos de carga utiliza principalmente dos avenidas importantes para ingresar a Puerto Bolívar: las Circunvalaciones Norte y Sur, que conectan con la avenida Bolívar Madero Vargas.

La problemática de la congestión vial en la única vía de acceso al TPPB debe analizarse considerando el movimiento de carga que gestiona esta terminal. Al 31 de diciembre del 2024, Puerto Bolívar movilizó un total de **2,279,740.55 TM** de carga: Exportación: 2,200,958.19 TM (96.54% del total), Importación: 78,782.36 TM (3.46% del total).

Esta significativa concentración en operaciones de exportación hace que la eficiencia del flujo de entrada de camiones al puerto sea crítica para el desempeño del terminal; sin embargo, la infraestructura vial no ha evolucionado al mismo ritmo que las operaciones portuarias. Este escenario genera:

- **Embotellamientos severos** en la Avenida Bolívar Madero Vargas previo al ingreso al Terminal Marítimo.
- **Aumento en los tiempos de espera** para las operaciones de carga y descarga.
- **Compromiso de la integridad** de la cadena logística.
- **Inseguridad** en el sector de la Parroquia de Puerto Bolívar, exponiendo a los transportistas a riesgos considerables.
- **Deterioro acelerado** de la capa estructural del pavimento por el constante tráfico pesado.

Adicional se puede manifestar que el proceso de transferencia de terrenos necesarios para la expansión del TPPB enfrenta ciertos obstáculos, que afectan directamente el desarrollo del puerto como:



Retrasos en la legalización de terrenos: A pesar de que el 24 de abril de 2024 se legalizó la Escritura Pública de Transferencia Gratuita del solar 1A que otorga el ex-Ministerio de Transporte y Obras Públicas a favor de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (anteriormente ocupado por el Ministerio de Defensa), persisten problemas con otros terrenos críticos para la expansión.

Los terrenos ocupados por EP Petroecuador que, según documentos de propiedad, pertenecen a la Armada Nacional, requieren un complejo proceso de coordinación entre el Ministerio de Defensa Nacional, Petroecuador, Secretaría de Inversiones Público Privadas y APPB.

La falta de disponibilidad de terrenos limita la construcción de patios del muelle Nro. 6, retrasando la capacidad del puerto para recibir naves de mayor calado.

Esta problemática impacta directamente en la competitividad del puerto, limitando las oportunidades de expansión y el cumplimiento del cronograma de inversiones establecido en el Contrato de Gestión Delegada. La evidencia muestra que, aunque se ha avanzado con algunas transferencias, la complejidad interinstitucional continúa siendo un obstáculo para la plena disposición de terrenos estratégicos.

5.2.3.4. Autoridad Portuaria de Manta

El Puerto de Manta se divide en dos terminales: 1) TERMINAL INTERNACIONAL (administrado por la empresa privada Terminal Portuario de Manta – TPM) y 2) TERMINAL PESQUERO Y CABOTAJE (administrado por Autoridad Portuaria de Manta – APM).

Afectaciones por el terremoto del 16 de abril de 2016

El sismo ocasionó daños severos en la infraestructura portuaria. A través de la póliza de seguros que APM mantenía con Seguros Sucre se ejecutaron reparaciones parciales en muelles, el edificio administrativo y vías de acceso. Sin embargo, los daños en varios tramos del muelle marginal y en su acceso redujeron la capacidad operativa del puerto:

- 57% menos de línea de atraque.
- 42% de reducción en toneladas descargadas.

En el TPyC se demolieron 180 metros del muelle marginal debido a daños estructurales, lo que redujo en aproximadamente 60% la línea de atraque disponible y provocó:

- Disminución del 25% en la atención de embarcaciones;
- Reducción del 40% en pesca descargada;
- Necesidad de que parte de la flota industrial utilizara muelles privados.

Antes del sismo, la flota pesquera disponía de 620 m de línea de atraque; tras la demolición, quedaron 260 m, equivalentes a una reducción aproximada del 40% de capacidad de atención.

Estudios y financiamiento posterior al terremoto

En 2016 el entonces Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) contrató el Estudio de Evaluación y Rehabilitación de las Instalaciones del Puerto de Manta, que incluyó diseños para reconstruir el TPyC, contemplando dos muelles tipo espigón de 225 m x 30 m, orientados a la flota atunera.



Ese mismo año el Banco Mundial (BIRF 8591-EC) otorgó financiamiento al país mediante el Proyecto de Mitigación de Riesgos y Recuperación ante Emergencias, para atender reparaciones urgentes y apoyar la reactivación productiva.

Sin embargo, en 2020—tras aproximadamente tres años de preparación, análisis y priorización del proyecto de reconstrucción—el Ministerio de Economía y Finanzas retiró el financiamiento, redireccionándolo a la atención de la emergencia sanitaria por COVID-19.

Estado actual del Terminal Pesquero y Cabotaje

La ocupación de los muelles habilitados se encuentra al 100%, evidenciando una saturación estructural derivada de:

- Pérdida de 180 m de muelle marginal;
- Incremento de operaciones sobre un espacio reducido;
- Concentración de actividades 24/7.

El cálculo de ocupación se realiza en función de la sumatoria de esloras de los barcos por horas de permanencia, dividido entre los metros lineales disponibles por 24 horas y los días del mes. Los resultados muestran sobreocupación sostenida en el muelle marginal, afectando la seguridad y eficiencia operativa.

Condiciones actuales de la infraestructura

Bolardos

Presentan deterioro significativo por desgaste, clima y falta de mantenimiento. Su estado representa riesgo para el personal operativo y para la seguridad de las embarcaciones, dado que la estructura que los sostiene también muestra daños.

Defensas

Las defensas de los muelles marginales están desgastadas y no disipan adecuadamente la energía de los impactos, debilitando progresivamente el muelle. Requieren reemplazo inmediato.

Plataformas (losas de hormigón)

La plataforma del muelle presenta daños en el pavimento y otras falencias que afectan las operaciones diarias. Requiere mantenimiento correctivo. Las vías de acceso, en cambio, se encuentran en buen estado.

Canales de drenaje

Se encuentran en mal estado, con riesgo de obstrucciones y acumulación de residuos, lo que puede afectar operaciones y la seguridad ambiental. Se requiere limpieza, reposición de rejillas y medidas preventivas.

Edificio de operaciones

La exposición salina y el terremoto han generado patologías como carbonatación, exposición de armaduras, fisuras en losas y deterioro de vigas. La mampostería se



mantiene en buen estado. Se ha concluido el Estudio de Reposición del Edificio de Operaciones y Áreas Complementarias de APM.

Gestión Institucional y situación de los proyectos

APM y el MIT han desarrollado diagnósticos y gestiones para viabilizar la reconstrucción integral del TPyC. Se han realizado acercamientos con la CAF para incluir el financiamiento dentro del programa Hoja de Ruta Logística. No obstante:

- Los estudios existentes requieren actualización (la normativa exige actualizar después de 5 años).
- Se están evaluando alternativas de financiamiento público y privado para concretar la construcción de los muelles y recuperar la capacidad operativa de la flota pesquera.

6. Propuesta de Objetivos Sectoriales. -

Mediante oficio Nro. SNP-SGP-SPN-2025-0778-OF, de 5 de septiembre de 2025, la Subsecretaría de Planificación Nacional informó que el 21 de agosto de 2025 el Consejo Nacional de Planificación emitió la Resolución Nro. 0012-2025-CNP, mediante la cual, en su artículo 1, se resolvió “dar por conocido y aprobar el Plan Nacional de Desarrollo “Ecuador No Se Detiene” 2025–2029 y su Estrategia Territorial Nacional”.

Posteriormente, el 5 de septiembre de 2025, dicho Plan fue publicado en el Registro Oficial, Tercer Suplemento Nro. 118, con el título “Plan Nacional de Desarrollo Ecuador No Se Detiene 2025–2029 y su Estrategia Territorial Nacional”.

En el marco de la articulación con los objetivos y metas del Plan Nacional de Desarrollo 2025–2029, el Ministerio de Infraestructura y Transporte se alinea de la siguiente manera:

Tabla 24 - Alineación al PND 2025 - 2029

| Eje | Objetivos | Política | Meta |
|--|---|--|---|
| Social | 1. Mejorar el bienestar social y la calidad de vida de la población, para garantizar el goce efectivo de los derechos y la reducción de las desigualdades. | 1.7 Garantizar el acceso a una vivienda adecuada, digna y promover entornos habitables y seguros, que contribuyan al fomento y desarrollo de ciudades y comunidades inclusivas, resilientes y sostenibles. | Reducir el déficit habitacional de vivienda de 57,43% en el 2024 a 55,11% al 2029. |
| Ambiente, Agua, Energía y Conectividad | 7. Impulsar el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes; y de la conectividad física y digital, que brinde condiciones de crecimiento y desarrollo económico. | 7.2 Fortalecer e incrementar las capacidades del sistema de transporte multimodal regulado, que garantice una movilidad eficiente, segura y equitativa a nivel nacional, con criterios de intersectorialidad, eficiencia logística y conectividad territorial, así como reducir la vulnerabilidad de la infraestructura frente al desgaste y amenazas naturales, aplicando principios de resiliencia y sostenibilidad. | Reducir la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ de 12,81 en el 2024 a 12,25 al 2029. Reducir el número de accidentes en la operación de aeronaves civiles de 20 en el 2024 a 15 al 2029 Incrementar el número de kilómetros en Buen Estado de la Red Vial Estatal de 4.159,94 en el 2024 a 6.848,96 al 2029. |



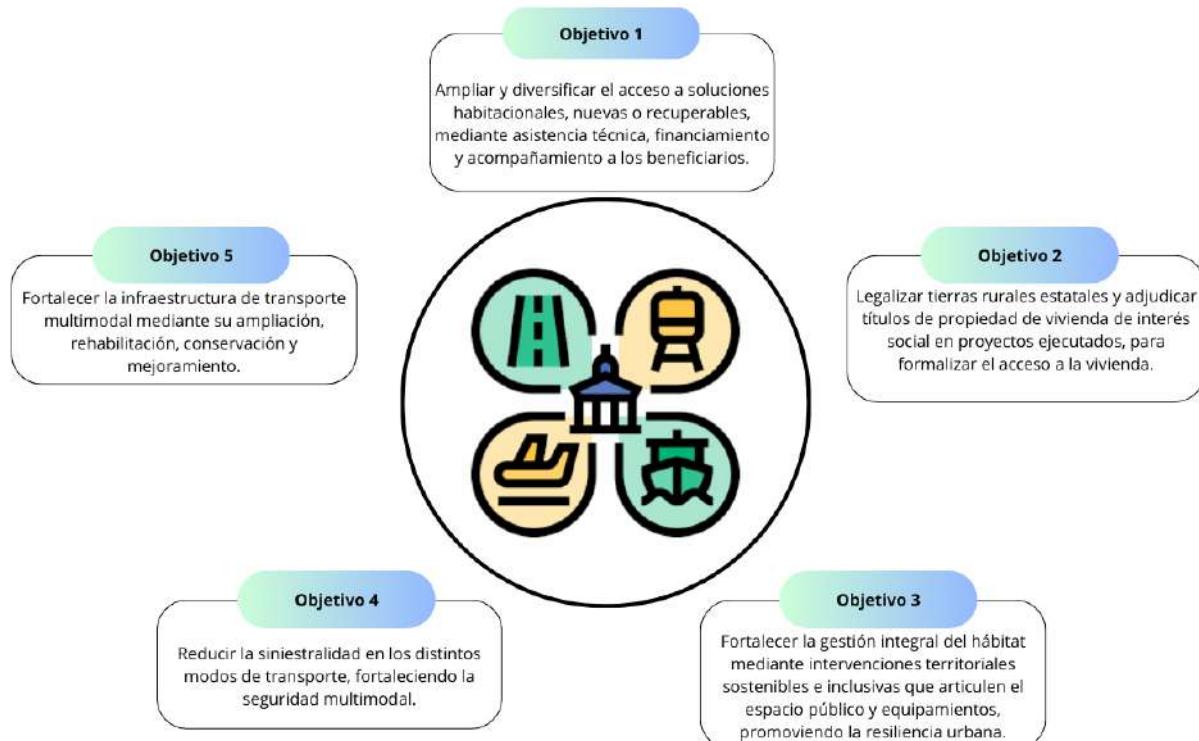
Fuente: Dirección de Planificación e Inversión - MIT.

En función de esta articulación, el MIT ha definido los objetivos, indicadores y metas que se detallan a continuación.

6.1. Objetivos Sectoriales

En el Plan Sectorial de Infraestructura y Transporte, se han planteado 5 objetivos sectoriales, los cuales se describen a continuación:

Ilustración 18 - Objetivos Sectoriales



Fuente: Dirección de Planificación e Inversión - MIT.

6.2. Indicadores

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

| OBJETIVO | INDICADOR |
|---|--|
| Objetivo Sectorial 1: Ampliar y diversificar el acceso a soluciones habitacionales, nuevas o recuperables, mediante asistencia técnica, financiamiento y acompañamiento a los beneficiarios. | Indicador 1: Número de soluciones habitacionales VIS entregadas para el segmento 1 incluye incentivos. Indicador 2: Número de soluciones habitacionales a través de subsidio a la tasa de interés del segmento VIS y VIP. Indicador 3: Número de soluciones habitacionales VIS entregadas a través del subsidio parcial para el segmento 2. |



| OBJETIVO | INDICADOR |
|---|--|
| Objetivo Sectorial 2: Legalizar tierras rurales estatales y adjudicar títulos de propiedad de vivienda de interés social en proyectos ejecutados, para formalizar el acceso a la vivienda. | Indicador 1: Número de incentivos para titulaciones de terrenos ocupados o destinados a vivienda entregados. |
| Objetivo Sectorial 3: Fortalecer la gestión integral del hábitat mediante intervenciones territoriales sostenibles e inclusivas que articulen el espacio público y equipamientos, promoviendo la resiliencia urbana. | Indicador 1: Número de intervenciones de hábitat y espacio público implementadas. Indicador 2: Número de mecanismos de desarrollo urbano sostenibles. |
| Objetivo Sectorial 4: Reducir la siniestralidad en los distintos modos de transporte, fortaleciendo la seguridad multimodal. | Indicador 1: Tasa de mortalidad por siniestros de tránsito por cada 100.000 habitantes, in situ. – PND. Indicador 2: Porcentaje de Vigilancias realizadas para la Seguridad Operacional de la Aviación Civil. |
| Objetivo Sectorial 5: Fortalecer la infraestructura de transporte multimodal mediante su ampliación, rehabilitación, conservación y mejoramiento. | Indicador 1: Número de Kilómetros en buen estado de la Red Vial Estatal - PND. |

Fuente: Dirección de Planificación e Inversión - MIT.

6.3. Metas Sectoriales

A continuación, se detallan las metas planteadas en el presente documento, mismos que se encuentran alineados a los objetivos sectoriales:

| | | |
|--|---|--|
| Objetivo Sectorial 1: Ampliar y diversificar el acceso a soluciones habitacionales, nuevas o recuperables, mediante asistencia técnica, financiamiento y acompañamiento a los beneficiarios. | Indicador 1: Número de soluciones habitacionales VIS entregadas para el segmento 1 incluye incentivos. | Meta: Incrementar el número de viviendas de interés social entregadas para el segmento 1 e incentivos de 555 en el 2024 a 25.541 al 2029. |
| | Indicador 2: Número de soluciones habitacionales a través de subsidio a la tasa de interés del segmento VIS y VIP. | Meta: Incrementar el número de soluciones habitacionales a través de subsidio a la tasa de interés del segmento VIS y VIP de 266 en el 2024 a 22.022 al 2029. |
| | Indicador 3: Número de soluciones habitacionales VIS entregadas a través del subsidio parcial para el segmento 2 | Meta: Incrementar el número de soluciones habitacionales VIS entregadas a través del subsidio parcial para el segmento 2 de 28 en el 2024 a 16.716 al 2029. |



| | | |
|--|--|---|
| <p>Objetivo Sectorial 2: Legalizar tierras rurales estatales y adjudicar títulos de propiedad de vivienda de interés social en proyectos ejecutados, para formalizar el acceso a la vivienda.</p> | <p>Indicador 1: Número de incentivos para titulaciones de terrenos ocupados o destinados a vivienda entregados.</p> | <p>Meta: Incrementar el número de incentivos para titulaciones de terrenos ocupados o destinados a vivienda de 2.887 en el 2024 a 31.025 al 2029.</p> |
| <p>Objetivo Sectorial 3: Fortalecer la gestión integral del hábitat mediante intervenciones territoriales sostenibles e inclusivas que articulen el espacio público y equipamientos, promoviendo la resiliencia urbana.</p> | <p>Indicador 1: Número de intervenciones de hábitat y espacio público implementadas.</p> | <p>Meta: Incrementar el número de intervenciones de hábitat y espacio público, que incluyen equipamientos recreativos inclusivos y mejoramientos integrales de barrios de 0 en el 2024 a 26 al 2029.</p> |
| | <p>Indicador 2: Número de mecanismos de desarrollo urbano sostenibles.</p> | <p>Meta: Incrementar el número de mecanismos para el Desarrollo Urbano Sostenible (DUS), de 7 en el 2024 a 17 al 2029.</p> |
| <p>Objetivo Sectorial 4: Reducir la siniestralidad en los distintos modos de transporte, fortaleciendo la seguridad multimodal.</p> | <p>Indicador 1: Tasa de mortalidad por siniestros de tránsito por cada 100.000 habitantes, in situ. – PND.</p> | <p>Meta: Reducir la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ de 12,81 en el 2024 a 12,25 al 2029. – PND</p> |
| <p>Indicador 2: Porcentaje de Vigilancias realizadas para la Seguridad Operacional de la Aviación Civil.</p> | <p>Meta: Incrementar el porcentaje de vigilancias realizadas, de 46% en el 2024 a 95% al 2029.</p> | |
| <p>Objetivo Sectorial 5: Fortalecer la infraestructura de transporte multimodal mediante su ampliación, rehabilitación, conservación y mejoramiento.</p> | <p>Indicador 1: Número de Kilómetros en buen estado de la Red Vial Estatal. – PND.</p> | <p>Meta: Incrementar el número de kilómetros en Buen Estado de la Red Vial Estatal de 4.159,94 en el 2024 a 6.848,96 al 2029. – PND.</p> |

Justificación de la alineación del indicador y la meta con el Plan Nacional de Desarrollo.

- **Tasa de mortalidad por siniestros de tránsito por cada 100.000 habitantes, in situ. – PND.**

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el marco de sus competencias, ejerce la REGULACIÓN Y



PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL a nivel nacional. En este contexto, la reducción de la mortalidad por siniestros de tránsito constituye un resultado estratégico directamente atribuible al accionar institucional, así como un componente fundamental de la política pública sectorial en materia de movilidad segura.

En tal virtud, se presenta la justificación técnica de la definición del indicador y de la meta sectorial, como insumos indispensables para el seguimiento y evaluación del desempeño del sector transporte en el período de planificación correspondiente.

El indicador de tasa de mortalidad por siniestros de tránsito ha sido utilizado de manera sostenida como indicador estratégico de política pública, formando parte de:

- El Plan Nacional de Desarrollo 2021-2025 y 2024-2025.
- La Resolución Nro. 004-2025-CNP de 13 de febrero de 2025, mediante el cual el Consejo Nacional de Planificación, conoció y aprobó la modificación de metas y la actualización de los datos históricos y denominación del indicador, en función de las proyecciones poblacionales del INEC.
- El Oficio Nro. MTOP-CGPGE-25-254-OF de 18 de junio de 2025, mediante el cual el Ministerio de Transporte y Obras Públicas propuso la inclusión del indicador en el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2029.

En este sentido, la incorporación del indicador en el Plan Sectorial de Infraestructura y Transporte 2025-2029 resulta técnica, normativa y estratégicamente pertinente, al constituir un indicador de resultado directamente vinculado a la seguridad vial, en el marco de las competencias de regulación y planificación que ejerce la Agencia Nacional de Tránsito. Este indicador permite medir de manera objetiva los resultados de las intervenciones institucionales, fortalecer la toma de decisiones basada en evidencia y orientar acciones intersectoriales destinadas a la reducción sostenida de la siniestralidad vial, contribuyendo de forma directa al cumplimiento de los objetivos nacionales de movilidad segura, protección de la vida y desarrollo sostenible.

- **Kilómetros en buen estado de la Red Vial Estatal. – PND.**

La coincidencia del indicador y la meta del Plan Sectorial de Infraestructura y Transporte con los establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo obedece a criterios de alineación estratégica, atribución institucional y responsabilidad directa sobre el resultado medido.

En particular, el indicador “Número de kilómetros en buen estado de la Red Vial Estatal” mide un resultado cuya generación recae de manera exclusiva en esta institución, al ser la única instancia del Estado con competencia legal, técnica y operativa para la intervención, conservación, rehabilitación y mejora de la Red Vial Estatal⁵.

Dado que no existen otros sectores, entidades o niveles de gobierno que incidan de forma directa en la ejecución de las acciones que determinan el valor de dicho indicador, su inclusión sin modificaciones en el Plan Sectorial garantiza una correspondencia directa entre los objetivos nacionales y la gestión sectorial, evitando duplicidades, fragmentación de responsabilidades o inconsistencias en el seguimiento y la evaluación de resultados.

⁵ Artículo 14 y 15 de la Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, que establece la rectoría y atribuciones y deberes del ministerio que ejerza la competencia de viabilidad respecto a la planificación, gestión, intervención, conservación y administración de la Red Vial Estatal



Asimismo, mantener el mismo indicador y meta permite asegurar la trazabilidad entre el Plan Nacional de Desarrollo y el Plan Sectorial, facilitando el monitoreo, la rendición de cuentas y la evaluación del cumplimiento de los objetivos estratégicos en materia de infraestructura vial, al establecer una línea clara de responsabilidad institucional sobre el logro del resultado comprometido.

En este sentido, la adopción del mismo indicador y meta en ambos instrumentos de planeación constituye una decisión técnica justificada, alineada con los principios de coherencia, eficiencia y planeación por resultados.

7. Modelo 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 el hábitat, la vivienda, la movilidad y el transporte generen condiciones de inclusión y acceso a la sociedad en su conjunto.

En su rol de rector del Sector de Infraestructura y Transporte, el Ministerio de Infraestructura y Transporte, 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 de Infraestructura y Transporte se enfoca en los siguientes ejes sectoriales que abarca toda su competencia:

Eje 1. Vivienda, Hábitat y Desarrollo Urbano

- Objetivo 1: Ampliar y diversificar el acceso a soluciones habitacionales, nuevas o recuperables, mediante asistencia técnica, financiamiento y acompañamiento a los beneficiarios.
- Objetivo 2: Legalizar tierras rurales estatales y adjudicar títulos de propiedad de vivienda de interés social en proyectos ejecutados, para formalizar el acceso a la vivienda.
- Objetivo 3: Fortalecer la gestión integral del hábitat mediante intervenciones territoriales sostenibles e inclusivas que articulen el espacio público y equipamientos, promoviendo la resiliencia urbana.

Este eje aborda la planificación y gestión integral del territorio, promoviendo ciudades más ordenadas, resilientes y con acceso equitativo a vivienda digna y servicios urbanos. Busca mejorar la calidad de vida mediante un desarrollo urbano sostenible, inclusivo y orientado al bienestar social.

Garantizar un hábitat adecuado, ordenado y sostenible para la población, asegurando que las ciudades y localidades crezcan de manera equilibrada, segura y con acceso universal a vivienda y servicios básicos.

Eje 2. Seguridad y Eficiencia del Transporte

- Objetivo 4: Reducir la siniestralidad en los distintos modos de transporte, fortaleciendo la seguridad multimodal.



Este eje se enfoca en mejorar la movilidad de personas y mercancías mediante sistemas de transporte más seguros, eficientes, accesibles y sostenibles. También prioriza la reducción de accidentes, la optimización operativa y la modernización del transporte público y privado.

Asegurar la movilidad segura, rápida y confiable de la población y de la actividad económica, reduciendo riesgos, tiempos de desplazamiento, costos operativos y el impacto ambiental.

Eje 3. Infraestructura de Transporte Multimodal

- Objetivo 5: Fortalecer la infraestructura de transporte multimodal mediante su ampliación, rehabilitación, conservación y mejoramiento.

Este eje impulsa el desarrollo, mantenimiento y ampliación de la infraestructura física que soporta el transporte en sus distintas modalidades (carretera, ferroviario, aéreo, marítimo, fluvial). Su enfoque es integrar redes para mejorar conectividad regional, logística y competitividad.

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.

Los tres ejes sectoriales —**Vivienda, Hábitat y Desarrollo Urbano; Seguridad y Eficiencia del Transporte; e Infraestructura de Transporte Multimodal**— se desarrollan bajo un enfoque transversal que incorpora la Gestión Ambiental y la Transparencia de la Información como principios rectores para la planificación, ejecución y evaluación del sector.

En materia de Gestión Ambiental, los ejes sectoriales integran criterios de sostenibilidad, mitigación del impacto ambiental y adaptación al cambio climático en cada una de sus acciones. Esto implica promover infraestructuras resilientes, fortalecer la movilidad sostenible, fomentar tecnologías de bajas emisiones y orientar el desarrollo urbano hacia modelos compactos, eficientes y respetuosos con el entorno natural. De esta manera, la agenda sectorial contribuye a la protección del medio ambiente y a la reducción de riesgos para la población y los ecosistemas.

Por su parte, la Transparencia de la Información actúa como un componente esencial para asegurar procesos abiertos, verificables y participativos. La generación, sistematización y difusión pública de información relacionada con la planificación urbana, los proyectos de infraestructura y la gestión del transporte garantiza la rendición de cuentas y facilita la toma de decisiones basada en datos. Asimismo, promueve la participación ciudadana informada y fortalece la confianza en las instituciones responsables del sector.



En conjunto, estos ejes transversales aseguran que las políticas, programas y proyectos derivados de los ejes sectoriales se implementen con criterios de sostenibilidad, integridad y apertura, contribuyendo a un desarrollo territorial equilibrado, responsable y socialmente legitimado.

Ilustración 19 - Ejes Sectoriales



Fuente: Dirección de Planificación e Inversión - MIT.

7.1. Responsable por Objetivo y Meta Sectorial

| | | | |
|--|---|--|--|
| Objetivo Sectorial 1: Ampliar y diversificar el acceso a soluciones habitacionales, nuevas o recuperables, mediante asistencia técnica, financiamiento y acompañamiento a los beneficiarios. | Indicador 1: Número de soluciones habitacionales VIS entregadas para el segmento 1 incluye incentivos. | Meta: Incrementar el número de viviendas de interés social entregadas para el segmento 1 e incentivos de 555 en el 2024 a 25.541 al 2029. | Responsable: Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT) - Subsecretaría de Vivienda - Dirección de Regulación, Ejecución y Control de Vivienda |
| | Indicador 2: Número de soluciones habitacionales a través de subsidio a la tasa de interés del segmento VIS y VIP. | Meta: Incrementar el número de soluciones habitacionales a través de subsidio a la tasa de interés del segmento VIS y VIP de 266 en el 2024 a 22.022 al 2029. | Responsable: Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT) - Subsecretaría de Vivienda - Dirección de Regulación, Ejecución y Control de Vivienda |
| | Indicador 3: Número de soluciones habitacionales VIS entregadas a través del subsidio parcial para el segmento 2 | Meta: Incrementar el número de soluciones habitacionales VIS entregadas a través del subsidio parcial para el segmento 2 de 28 en el 2024 a 16.716 al 2029. | Responsable: Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT) - Subsecretaría de Vivienda - Dirección de Regulación, Ejecución y Control de Vivienda |



| | | | |
|--|--|---|--|
| <p>Objetivo Sectorial 2: Legalizar tierras rurales estatales y adjudicar títulos de propiedad de vivienda de interés social en proyectos ejecutados, para formalizar el acceso a la vivienda.</p> | <p>Indicador 1: Número de incentivos para titulaciones de terrenos ocupados o destinados a vivienda entregados.</p> | <p>Meta: Incrementar el número de incentivos para titulaciones de terrenos ocupados o destinados a vivienda de 2.887 en el 2024 a 31.025 al 2029.</p> | <p>Responsable: Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT) - Subsecretaría de Hábitat y Desarrollo Urbano - Dirección de Suelos y Catastros ◦ GADs</p> |
| <p>Objetivo Sectorial 3: Fortalecer la gestión integral del hábitat mediante intervenciones territoriales sostenibles e inclusivas que articulen el espacio público y equipamientos, promoviendo la resiliencia urbana.</p> | <p>Indicador 1: Número de intervenciones de hábitat y espacio público implementadas.</p> | <p>Meta: Incrementar el número de intervenciones de hábitat y espacio público, que incluyen equipamientos recreativos inclusivos y mejoramientos integrales de barrios de 0 en el 2024 a 26 al 2029.</p> | <p>Responsable: Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT) - Subsecretaría de Hábitat y Desarrollo Urbano - Dirección de Hábitat y Espacio Público</p> |
| | <p>Indicador 2: Número de mecanismos de desarrollo urbano sostenibles.</p> | <p>Meta: Incrementar el número de mecanismos para el Desarrollo Urbano Sostenible (DUS), de 7 en el 2024 a 17 al 2029.</p> | <p>Responsable: ◦ Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT) - Subsecretaría de Hábitat y Desarrollo Urbano - Dirección de Hábitat y Espacio Público ◦ GADs</p> |
| <p>Objetivo Sectorial 4: Reducir la siniestralidad en los distintos modos de transporte, fortaleciendo la seguridad multimodal.</p> | <p>Indicador 1: Tasa de mortalidad por siniestros de tránsito por cada 100.000 habitantes, in situ. – PND.</p> | <p>Meta: Reducir la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ de 12,81 en el 2024 a 12,25 al 2029. – PND</p> | <p>Responsable: ◦ Agencia Nacional de Tránsito (ANT)</p> |
| | <p>Indicador 2: Porcentaje de Vigilancias realizadas para la Seguridad Operacional de la Aviación Civil.</p> | <p>Meta: Incrementar el porcentaje de vigilancias realizadas, de 46% en el 2024 a 95% al 2029.</p> | <p>Responsable: ◦ Dirección General de Aviación Civil (DGAC) - Dirección de Certificación Aeronáutica y Vigilancia Continua</p> |
| <p>Objetivo Sectorial 5: Fortalecer la infraestructura de transporte multimodal mediante su ampliación, rehabilitación, conservación y mejoramiento.</p> | <p>Indicador 1: Número de Kilómetros en buen estado de la Red Vial Estatal. – PND.</p> | <p>Meta: Incrementar el número de kilómetros en Buen Estado de la Red Vial Estatal de 4.159,94 en el 2024 a 6.848,96 al 2029. - PND.</p> | <p>Responsable: ◦ Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT) - Subsecretaría de la Infraestructura del Transporte - Viceministerio de Infraestructura - MIT.</p> |



7.2. Presupuesto Referencial

La información correspondiente a este apartado se encuentra detallada en el Anexo 4. “Presupuesto Referencial”.

8. Planificación de Servicios (identificación de servicios públicos por competencias)

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

OBJETIVO SECTORIAL 1:

1. Ampliar y diversificar el acceso a soluciones habitacionales, nuevas o recuperables, mediante asistencia técnica, financiamiento y acompañamiento a los beneficiarios.

Indicador 1.1: Número de soluciones habitacionales VIS entregadas para el segmento 1 incluye incentivos.

Identificación y descripción de servicios públicos por competencias:

- **Calificación VIS:** Servicio orientado a la evaluación técnica, en estricto cumplimiento de la normativa vigente, del proceso de ejecución de viviendas y de las condiciones de habitabilidad, garantizando el desarrollo de proyectos seguros, eficientes y viables, que cumplan con los requisitos necesarios para acceder al programa de vivienda (MITI MITI).

Indicador 1.2: Número de soluciones habitacionales a través de subsidio a la tasa de interés del segmento VIS y VIP.

Identificación y descripción de servicios públicos por competencias:

- **Registros VIP:** Servicio orientado a verificar los requisitos técnicos, legales y administrativos de los proyectos habitacionales, garantizando que cumplan la normativa vigente y puedan ser incluidos dentro de los beneficios del programa de vivienda (MITI-MITI), asegurando transparencia, ordenamiento adecuado y viabilidad habitacional.
- **Calificación de beneficiarios:** Servicio orientado a consolidar, verificar y validar la información del expediente del beneficiario para la suscripción de la resolución.
- **Subscripción de actas de uso y ocupación:** Servicio orientado a validar el acta de uso y ocupación con la finalidad de registrar la entrega de la vivienda al beneficiario.

Indicador 1.3: Número de soluciones habitacionales VIS entregadas a través del subsidio parcial para el segmento 2.

Identificación y descripción de servicios públicos por competencias:

- **Aprobación de ingreso de las instituciones financieras al programa de vivienda (MITI MITI):** Servicio orientado a evaluar y aprobar el ingreso de las instituciones financieras privadas o públicas y de la economía popular y solidaria, autorizándolas a operar dentro del programa de vivienda, en cumplimiento de los requisitos y lineamientos establecidos en el reglamento.



- **Entrega de cupos a las Instituciones financieras:** Servicio orientado a evaluar y aprobar la asignación de cupos para la constitución de fideicomisos de titularización, en conformidad con la normativa y los procedimientos establecidos.
- **Colocación de crédito hipotecario VIS y VIP con tasa preferencial:** Servicio orientado a la colocación de crédito hipotecario VIS y VIP, con tasa de interés preferencial, que forman parte del programa de vivienda (MITI MITI), en estricto cumplimiento del reglamento vigente.

Entidad responsable de servicios: Ministerio de Infraestructura y Transporte

OBJETIVO SECTORIAL 2:

2. Legalizar tierras rurales estatales y adjudicar títulos de propiedad de vivienda de interés social en proyectos ejecutados, para formalizar el acceso a la vivienda.

Indicador 2: Número de incentivos para titulaciones de terrenos ocupados o destinados a vivienda entregados.

Identificación y descripción de servicios públicos por competencias:

El Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (MIDUVI) con el objetivo institucional de construir políticas y estrategias, orientadas al desarrollo sostenible del territorio, acceso a la vivienda digna y disminución de la tenencia irregular del suelo, impulsó la reforma a la Ley Orgánica de Tierras Rurales y Territorios Ancestrales en la cual se establece su competencia exclusiva de adjudicación de tierras rurales que actualmente están ocupadas o destinadas para vivienda de campesinos y campesinas. Para dar cumplimiento a las atribuciones otorgadas a través de las referidas reformas de Ley, además de dar continuidad a los procesos desarrollados por esta cartera de Estado, se creó el programa “Creamos Patrimonio” que tiene por objeto la titulación, adjudicación y regularización de títulos de propiedad, para generar un patrimonio familiar.

- Adjudicación de tierras rurales estatales ocupadas o destinadas a vivienda a favor de campesinas y campesinos.
- Regularización de proyectos de viviendas de interés social ejecutados por el MIDUVI o escrituración de unidades de vivienda ejecutadas por la Empresa Pública Ejecutora, que no hayan sido regularizados en administraciones pasadas.
- Titulación de otros proyectos implementados por el MIDUVI (Ley 88 - BEV-L)

Entidad responsable de servicios: Ministerio de Infraestructura y Transporte.

OBJETIVO SECTORIAL 3:

3. Fortalecer la gestión integral del hábitat mediante intervenciones territoriales sostenibles e inclusivas que articulen el espacio público y equipamientos, promoviendo la resiliencia urbana.

Indicador 3.1: Número de intervenciones de hábitat y espacio público implementadas.

Identificación y descripción de servicios públicos por competencias:

Brindar asistencia técnica integral para el diseño, formulación, evaluación y ejecución de proyectos de hábitat y espacio público, incluyendo mejoramiento integral de barrios, equipamientos recreativos inclusivos, y mecanismos de desarrollo urbano sostenible,



así como la generación de lineamientos y coordinación interinstitucional en planificación urbana y resiliencia.

El MIT, a través de la Subsecretaría de Hábitat y Desarrollo Urbano, ofrece asistencia técnica especializada a los GAD, academia, cooperación internacional y ciudadanía para acceder, formular y ejecutar proyectos urbanos sostenibles que integren espacio público, parques inclusivos, mejoramiento integral de barrios, regeneración urbana, soluciones basadas en la naturaleza y mecanismos de desarrollo urbano sostenible (DUS). El servicio incluye acompañamiento en normativa técnica, articulación institucional, fortalecimiento de capacidades, diseño universal, accesibilidad, resiliencia urbana, gestión del riesgo, impulsando intervenciones territoriales sostenibles e inclusivas alineadas con la Política Urbana Nacional, la Agenda Hábitat Sostenible, la NEC y los programas ejecutados en cooperación internacional.

- **Asistencia técnica para el Programa de Mejoramiento Integral de Barrios (MIB)**
 - Acompañamiento a GAD en la formulación de proyectos integrales participativos, en referencia del programa MIB.
 - Integración de soluciones basadas en la naturaleza, accesibilidad y movilidad barrial.
 - Priorización de zonas vulnerables con brechas de servicios públicos.
 - Apoyo para acceder a financiamiento del Banco Mundial.
 - Gestión de proyectos con enfoque de cambio climático y cohesión social.
- **Apoyo técnico para Parques, Equipamientos Recreativos Inclusivos y Espacios Públicos**
 - Asesoría en diseño universal, accesibilidad y recreación inclusiva.
 - Elaboración de lineamientos y criterios técnicos para parques y áreas verdes.
 - Revisión de diseños arquitectónicos y paisajísticos.
 - Asistencia para postulación a programas como Parques Inclusivos Integrales.
 - Evaluación del impacto social, ambiental y urbano de los proyectos.

Indicador 3.2: Número de mecanismos de desarrollo urbano sostenibles.

Identificación y descripción de servicios públicos por competencias:

- **Desarrollo e implementación de mecanismos de Desarrollo Urbano Sostenible (DUS)**
 - Asesoría para la implementación de instrumentos urbanos sostenible.
 - Apoyo a GAD en instrumentos de gestión del suelo, regeneración urbana.
 - Integración de criterios de sostenibilidad, resiliencia y desarrollo urbano.
 - Articulación con programas de cooperación internacional.
- **Gobernanza y articulación interinstitucional para la planificación urbana**
 - Coordinación entre MIT, GAD, cooperación internacional y sociedad civil.
 - Generación de sinergias para el desarrollo urbano sostenible.
 - Años de experiencia con programas como:
 - Ciudades Intermedias Sostenibles (CIS – GIZ)
 - Ciudades Resilientes (CiRes – GIZ)
 - Ciudades Seguras y Resilientes (JICA-SNGR)
- **Acompañamiento en riesgos, resiliencia y normativa técnica urbana**
 - Inclusión de gestión del riesgo en intervenciones urbanas.
 - Aplicación de la NEC, LOGIRD y lineamientos sismorresistentes.
 - Diagnóstico técnico post-emergencias para orientar reconstrucciones.
 - Enfoque resiliente en diseño y planificación urbana.
- **Lineamientos y políticas nacionales**
 - Asistencia para implementación de Política Pública de DUS.



- Transferencia técnica para estándares urbanos y espacio público.
- Desarrollo de insumos técnicos para normativas urbanísticas y de construcción.
- **Formación, capacitación y acompañamiento técnico continuo**
 - Capacitación sobre planificación, diseño urbano, accesibilidad, gestión del suelo y resiliencia.
 - Procesos de formación continua con cooperación internacional (GIZ, JICA).
 - Transferencias metodológicas y herramientas para los GAD.

Entidad responsable de servicios: Ministerio de Infraestructura y Transporte

OBJETIVO SECTORIAL 4: Reducir la siniestralidad en los distintos modos de transporte, fortaleciendo la seguridad multimodal.

Indicador 4.1: Tasa de mortalidad por siniestros de tránsito por cada 100.000 habitantes, in situ. – PND.

Identificación y descripción de servicios públicos por competencias:

- **Certificación de información vehicular, conductores y copias certificadas:** 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.
- **Atención de peticiones y consultas:** Servicio orientado a la atención de peticiones y consultas realizadas por la ciudadanía en general respecto a los servicios institucionales.
- **Homologación de vehículos, dispositivos y equipos:** 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.
- **Autorización de tránsito:** 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.
- **Habilitación de transporte terrestre turístico:** Servicio orientado a la gestión del transporte terrestre en la modalidad de turismo, con la finalidad de contar con socios y vehículos calificados de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente a nivel nacional.
- **Habilitación de transporte terrestre carga pesada:** Servicio orientado a la gestión del transporte terrestre en la modalidad de carga pesada, con la finalidad de contar con socios y vehículos calificados de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente a nivel nacional.
- **Habilitación de transporte terrestre mixto:** Servicio orientado a la gestión del transporte terrestre en la modalidad mixta, con la finalidad de contar con socios y vehículos calificados de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente a nivel nacional.
- **Habilitación de transporte terrestre público:** Servicio orientado a la gestión del transporte terrestre en la modalidad público, con la finalidad de contar con socios y vehículos calificados de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente a nivel nacional.
- **Habilitación de transporte terrestre cuenta propia:** Servicio orientado a la gestión del transporte terrestre en la modalidad de cuenta propia, con la finalidad de contar con socios y vehículos calificados de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente a nivel nacional.



- **Habilitación de compañía de ferias y patios de compra - venta de vehículos nuevos y usados:** Servicio orientado a la habilitación de compañía de ferias y patios de compra-venta de vehículos nuevos y usados, con la finalidad de contar con la autorización de funcionamiento de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente a nivel nacional.
- **Habilitación de renta de vehículos:** Servicio orientado a la habilitación de empresas de renta de vehículos, para la autorización de funcionamiento de compañías, sucursales, habilitaciones y deshabilitaciones de vehículos de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente a nivel nacional.

Entidad responsable de servicios: Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Indicador 4.2: Porcentaje de Vigilancias realizadas para la Seguridad Operacional de la Aviación Civil.

Identificación y descripción de servicios públicos por competencias:

- Vigilancia al Operador Aéreo
- Servicio de publicación e información aeronáutica
- Servicios de Uso de Terminal Aéreo
- Servicio de extinción de incendios aeroportuarios
- Servicios de Navegación Aérea
- Inspección y facilidades de estación, con el propósito de velar por la Seguridad Operacional en el territorio nacional e internacional
- Proveer servicios de navegación aérea y servicios aeroportuarios, con el propósito de velar por la Seguridad Operacional en el espacio aéreo y aeropuertos administrados por la DGAC

Entidad responsable de servicios: Dirección General de Aviación Civil

OBJETIVO SECTORIAL 5: Fortalecer la infraestructura de transporte multimodal mediante su ampliación, rehabilitación, conservación y mejoramiento.

Indicador 5.1: Número de Kilómetros en buen estado de la Red Vial Estatal.

Identificación y descripción 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 MIT.
- **Subactividades 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

Entidad responsable de servicios: Ministerio de Infraestructura y Transporte



9. 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 2025 – 2029 Ecuador No Se Detiene
- 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.
- Boletín estadístico de Tráfico Aéreo 2019, 2020, 2021, 2022, 2023 y 2024 de la Dirección General de Aviación Civil
- Información proporcionada por las Direcciones Técnicas de la DGAC
- Organización de la Aviación Civil Internacional (2024). Safety Audit Results: USOAP interactive viewer <https://www.icao.int/safety/CMAForum/Pages/USOAP-Results.aspx>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), Estadísticas de Transporte ESTRA (se construye a partir del Sistema Estadístico de la ANT), <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/transporte/>
- Agencia Nacional de Tránsito, Visor de siniestralidad Agencia Nacional de Tránsito, <https://www.ant.gob.ec/estadisticas/>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU) 2023.
- Sistema Nacional de Información Municipal (SNIM-AME), Informe de Catastros 2022.
- Consejo Técnico de Uso y Gestión del Suelo (CTUGS), Informes Técnicos 2023.
- Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT), Subsecretaría de Hábitat y Desarrollo Urbano (DHEP) – Informes institucionales 2024–2025.
- Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica (MAATE). Índice Verde Urbano 2024.
- ONU-Hábitat. Informe País de Implementación de la Nueva Agenda Urbana (Ecuador 2025).
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Evaluación de Desempeño Urbano en América Latina 2023.
- Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF). Indicadores de Ciudades Sostenibles 2024.
- Agencia Alemana de Cooperación (GIZ). Proyecto Ciudades Resilientes – CiRes 2024.
- Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA). Proyecto Ciudades Seguras y Resilientes contra Desastres 2024.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Indicadores de Desarrollo Humano 2023.
- Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS). Registro Oficial 31, 2016.



- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD). Registro Oficial 303, 2010.
- Política Urbana Nacional (PUN 2023–2036). MIT – SENPLADES, 2023.

10. 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.
- 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.
- 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.

11. 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.

Autopistas: Son las vías de alta capacidad, planificadas, construidas y señalizadas, con características geométricas y estructurales propias, poseen accesos especiales tendientes a proveer velocidades constantes, niveles de servicio y seguridad a los



usuarios. Entre estas características están: restricción de accesos, intersecciones controladas, contar mínimo dos carriles para cada sentido de circulación separadas entre sí, con un TPDA desde 8.000 vehículos y otras de similar naturaleza establecidas en las Normas Generales de Diseño emitidas por el Ministerio rector

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

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, autopropulsado o no, que disponga de un motor mecánico o eléctrico, destinado exclusivamente a obras industriales incluidas las de minería, forestal, hidrocarburos, construcción, civiles, vialidad y conservación de obras.



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

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

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

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

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

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, abarroamiento, desabarroamiento, 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.

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

12. Anexos

12.1. Anexo 2: Formato de Ficha Sectorial

12.2. Anexo 3: Formato de Fichas de Metas Sectoriales

12.3. Anexo 4: Matriz para la Estimación del Presupuesto Referencial