

## FICHA METODOLÓGICA DE DEFINICIÓN DE METAS DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

DATOS GENERALES	
Objetivo PND:	2.- Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomenten el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y la modernización del sistema financiero nacional.
Política del PND:	2.2.- Promover un adecuado entorno de negocios que permita la atracción de inversiones y las asociaciones público-privadas.
Indicador:	2.2.3. Mantenimiento de la Red Vial estatal con modelos de gestión sostenibles.
Meta al 2025:	Incrementar el mantenimiento de la red vial estatal con modelos de gestión sostenible del 17,07% al 40%.
Institución que reporta:	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
JUSTIFICACIÓN TÉCNICA DE LA DEFINICIÓN DE LA META	
Descripción:	<p>Frente a la necesidad de priorizar los recursos fiscales para la atención de los sectores sociales y mejorar la infraestructura pública que requería el país para su desarrollo, desde el inicio de los años 2010, se aprobaron marcos legales orientados a atraer la inversión extranjera para el desarrollo de la infraestructura y servicios públicos, como son; el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones; el Reglamento del Régimen de Colaboración Público Privada<sup>1</sup> y la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera (Ley APP)<sup>2</sup>.</p> <p>La ley de Incentivos para las Asociaciones Público Privadas, expedida el 15 de diciembre de 2015,<sup>3</sup> tiene como objetivo otorgar incentivos de carácter tributario a los proyectos ejecutados bajo la modalidad de alianzas público privadas y crear las condiciones institucionales para su aprobación y funcionamiento.</p> <p>Para considerar la estimación de la metodología aplicada para la estimación de la meta, se debe considerar lo siguiente:</p> <p>El modelo de gestión del MTOP propuesto por el actual Gobierno Nacional, prevé la participación privada, a través de diferentes modalidades de delegación amparado en la normativa vigente, en los proyectos que requieren significativas inversiones y que presentan flujos vehiculares importantes.</p> <p>En este contexto, para la selección de los tramos, se analizaron las carreteras de la Red Vial Estatal, en base a los siguientes parámetros:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conectividad territorial (inclusión)</li> <li>• Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA).</li> <li>• Longitud de corredores viales.</li> <li>• Inversiones (puntos críticos viales, construcción y equipamiento de estaciones de peaje).</li> <li>• Ubicación de estaciones de peaje, considerando los sitios de mayor tráfico vehicular, sin considerar tráfico de agitación o local.</li> </ul> <p>A partir de este análisis se ha elaborado un portafolio de proyectos para el periodo 2021 – 2025, el mismo que considera los ejes estratégicos, ejes de mantenimiento a mediano y largo plazo y la interrelación con los centros logísticos (Ver Anexo). Dicho portafolio de proyectos es un insumo para establecer la planificación y proyecciones de las metas parciales por año.</p>

<sup>1</sup> Norma las asociaciones entre el sector público y privado como delegación excepcional, en el marco del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones. En esta normativa se incluye, por primera vez, la delegación por iniciativa privada

<sup>2</sup> Decreto Ejecutivo 1190, Reglamento APP, noviembre 2020.

<sup>3</sup> Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera, Registro Oficial Suplemento 652 de 18 de diciembre de 2015

	<p>Como resultado de la revisión y de las características de las vías arteriales y colectoras que forman la Red Vial Estatal, se han priorizado corredores viales que representan más del 40% de la RVE, y que se prevé administrar bajo la delegación al sector privado.</p> <p>Los objetivos que se plantean con el modelo de gestión sostenible, a través de la delegación de las vías al sector privado son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Garantizar óptimos niveles de servicio al usuario a través de modelos de gestión sostenibles de la infraestructura del transporte, proporcionando seguridad para precautelar la integridad física de los usuarios y/o beneficiarios de las vías.</li> <li>• Precautelar la inversión realizada en infraestructura vial.</li> <li>• Promover la participación de inversión privada como alternativa para el desarrollo de la infraestructura y mejora en la calidad de los servicios del transporte, fortaleciendo la integración de las regiones, incrementando la conectividad para contribuir a la competitividad del país.</li> <li>• Liberar recursos públicos del Presupuesto General del Estado que actualmente se asignan al mantenimiento de la red vial estatal para destinarlos a proyectos y servicios de los sectores sociales.</li> </ul>
Supuestos:	<p>Para el cumplimiento de la meta, se deben considerar las siguientes consideraciones técnicas:</p> <p><b>Mantenimiento Rutinario (MR)</b>  El mantenimiento rutinario es el conjunto de actividades que se ejecutan en forma permanente y sistemática a lo largo de la calzada y en las zonas aledañas, que consiste en la reparación de pequeños defectos en la superficie de rodadura, limpieza de espaldones y señalización, el mantenimiento de los sistemas de drenaje con actividades como limpieza de cunetas, alcantarillas limpieza de derrumbes, etc.</p> <p><b>Mantenimiento Periódico (MP)</b>  Es el conjunto de actividades que se ejecutan en forma cíclica y que tienen el propósito de reponer las características que antes tenía la carretera, que se han perdido debido a la acción del tráfico, lluvia, etc. Ejemplos de esta conservación son la colocación de capas de refuerzo o re capados en pavimentos asfálticos, la reposición de firmados y la reconformación de la plataforma existente en vías afirmadas, el recubrimiento de vías no pavimentadas con tratamiento bituminoso, y las reparaciones de los diferentes elementos físicos del camino. El mantenimiento periódico tiene una periodicidad de 4 años.</p> <p><b>Mantenimiento por Resultados (MPR)</b>  Establece estándares o umbrales a los que los contratistas deben llegar y mantener en el tiempo mediante la ejecución de operaciones de conservación rutinaria, logrando por ello extender la vida útil del camino, permitiendo la ejecución de la conservación periódica a costos menores y los trabajos de refuerzo en los plazos de diseño.</p> <p><b>Modelo de Gestión Sostenible</b>  El modelo de gestión para mantenimiento sustentable de varias carreteras de la Red Vial Estatal, plantea un mecanismo a través del cual el Estado al amparo de la normativa vigente, delega al sector privado / público tramos de la Red Vial Estatal, con el objetivo de promover la inversión privada en el mantenimiento,</p>

rehabilitación y explotación de infraestructuras viales, manteniendo el MTOP la rectoría, generando ahorro para el Estado.

Supuestos:

Normativa de carácter nacional y sectorial permite viabilizar los procesos preparatorios, precontractuales y contractuales para la suscripción de contratos de concesión.

El Ecuador brinda seguridad jurídica de mediano y largo plazo para los inversionistas.

El Gobierno Central a través de las instituciones define la política pública nacional para afianzar el plan nacional de atracción y promoción de inversiones nacional o extranjera.

Las instituciones inmersas en las Concesiones y/o Delegaciones facilitan y simplifican los procesos, reduciendo significativamente tiempos para la contratación y/o delegación.

Los ingresos generados por peaje permiten mejorar y mantener los niveles de servicio de las vías.

La inversión del Estado se reduce por la implementación del Modelo de Gestión de las concesiones, delegaciones y/o alianzas público privadas.

Para calcular la sumatoria, se identifican y contabilizan los kilómetros que se administran bajo modelo de gestión sostenible (delegación y/o mantenimiento por resultados), una vez que se han suscrito los contratos o convenios entre las partes y se divide para el número total de kilómetros de la RVE. Es importante recalcar que la base debe mantenerse para el cálculo de este indicador.

Definición: Porcentaje de kilómetros de mantenimiento de la Red Vial Estatal con Modelos de Gestión Sostenibles, a través de concesiones, delegaciones y/o alianzas público privadas.

$$M \text{ RVE MGS} = \frac{(Km \text{ MGSC} + Km \text{ MGSD} + Km \text{ MGSAPP}) \times 100}{\text{Total RVE}}$$

M RVE MGS = Mantenimiento de la Red Vial Estatal con Modelos de Gestión Sostenibles  
 Km= Kilómetros  
 MGS = Modelos de Gestión Sostenible  
 C= Concesión  
 D= Delegación  
 APP = Asociación Público Privada  
 RVE= Red Vial Estatal

Limitaciones técnicas:

No se dispone de estudios de ingeniería básicas de los corredores viales de la Red Vial Estatal a ser gestionados con modelos de gestión sostenibles, ni se ha realizado su pre estructuración, así mismo no se tiene información completa y actualizada del TPDA de la Red Vial Estatal, que permita sobre base cierta la priorización de proyectos a ser delegados a la empresa privada.

**METAS PROYECTADAS**

Año	Meta del indicador(*)
2020 (año base)	17,07%
2021	22,56%
2022	26,69%
2023	33,86%
2024	39,06%
2025	40,00%

\* Datos con 2 decimales

## VARIABLES DE INCIDENCIA DIRECTA DE LA INSTITUCIÓN QUE CONTRIBUYEN AL INDICADOR DEL PND

Variable identificada:	Total de la Red Vial Estatal. Es importante recalcar que la base debe mantenerse para el cálculo de este indicador.
Institución responsable de la fuente de información:	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Fuente de datos utilizada:	Base de datos MTOP- Subsecretaría de Delegaciones de los Servicios de Transporte y Obras Públicas. "RVE delegada"; Subsecretaría de Infraestructura del Transporte, "Red Vial Estatal"
Periodicidad de la actualización de la información:	Trimestral
Fecha última de homologación o de actualización de la ficha metodológica de la variable:	Agosto 2017

## ANEXOS

- Series histórica de la evolución de la meta.
- Ranking.
- Estado RVE.
- Portafolio de proyectos priorizados 2021 – 2025.

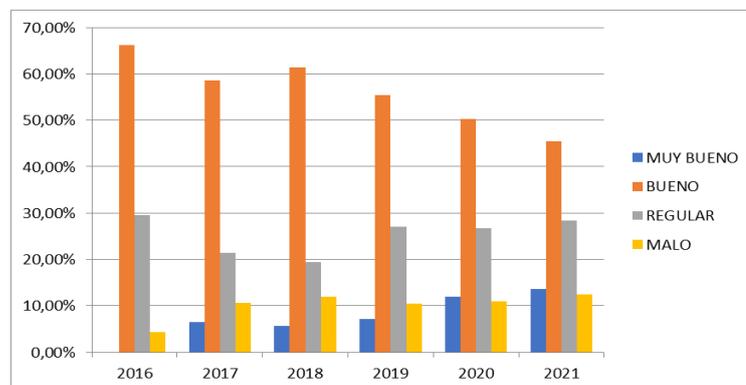
Serie histórica indicador: Mantenimiento de la Red Vial estatal con modelos de gestión sostenibles.

CONCEPTO	AÑO BASE 2016	2017	2018	2019	2020
KM DELEGADOS	1.351,59	1.381,10	2.114,21	2.562,41	1.759,22
Km RED VIAL ESTATAL	9.790,52	9.900,00	10.000,00	10.300,00	10.307,63
% KM DELEGADOS	13,81%	15,07%	16,22%	18,16%	17,07%

Fuente: GPR - MTOP



## Evolución de Estado de la RVE (2016-2021)



Fuente: MTOP - Subsecretaría de Infraestructura. 2021

## Referencias bibliográficas

- Plan Nacional de Desarrollo 2021 -2025.
- Lineamientos para la elaboración de "Ficha metodológica de definición de metas del Plan Nacional de Desarrollo 2021-2025.
- Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del transporte terrestre, publicada en RO-998, 5 de mayo 2017
- Decreto Ejecutivo 810, Registro Oficial 494 de 19-jul.-2011, Estado: Vigente
- Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera, Registro Oficial Suplemento 652 de 18 de diciembre de 2015
- Plan Estratégico de Movilidad del Ecuador 2013 -2037
- Decreto Ejecutivo 1190, Reglamento APP, noviembre 2020
- Proyecto de Inversión "GESTIÓN Y OPERACIÓN DE CORREDORES DE LA RED VIAL ESTATAL A TRAVÉS DE DELEGACIÓN" 2017-2021 de la Subsecretaría de Delegaciones de los Servicios de Transporte y Obras Públicas.

## NOMBRE Y FIRMA DE LA INSTITUCIÓN RESPONSABLE

*Elaborado por:*

*Revisado por:*

\_\_\_\_\_  
Mgs. César Oswaldo Aguilar Ortiz  
Director Nacional de Estudios de Pre Factibilidad y  
Factibilidad de Delegaciones

\_\_\_\_\_  
Ing. Teófilo Fabián Uzcátegui Calisto  
Subsecretario de Delegaciones de los Servicios de  
Transporte y Obras Públicas

*Aprobado por:*

\_\_\_\_\_  
Msc. Marcelo Cabrera Palacios  
Ministro de Transporte y Obras Públicas

Fecha de aprobación 15/09/2021