EDICIÓN ESPECIAL

REGISTRO OFICIAL®
ÓRGANO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

PREFECTURA DE MANABÍ
Desarrollo y Equidad

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO PROVINCIAL DE MANABÍ

FE DE ERRATAS:

A LA PUBLICACIÓN DE LA ORDENANZA No. CPRM-DSEG-2026-001-ORD DEL SISTEMA VIAL PROVINCIAL, EFECTUADA EN LA EDICIÓN ESPECIAL DEL REGISTRO OFICIAL No. 1106 DE 25 DE FEBRERO DE 2026

Año II - Nº 1371 - 234 páginas
Quito, jueves 14 de mayo de 2026

PREFECTURA DE MANABÍ
Desarrollo y Equidad

Secretaría General

Oficio Nro. GADPM-186-2026-OFI
Portoviejo, 22 de abril del 2026.

Asunto: Solicitud de publicación de Fe de Erratas del anexo de la Ordenanza del Sistema Vial Provincial del GAD Provincial de Manabí.

Magister
Jaqueline Vargas Camacho
Directora
REGISTRO OFICIAL
En su Despacho

De mi consideración:

Reciba un cordial saludo del Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Manabí.

1. Antecedentes

Con Oficio Nro. GADPM-DSEG-2026-094-OFI del 04 de febrero de 2026, la Secretaría General del GAD Provincial de Manabí, solicitó la publicación de la ORDENANZA DEL SISTEMA VIAL PROVINCIAL No. CPRM-DSEG-2026-001-ORD.

Mediante Edición Especial Nº 1106 de fecha 25 de febrero del 2026, el Registro Oficial publica la ORDENANZA DEL SISTEMA VIAL PROVINCIAL DE MANABÍ del GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO PROVINCIAL DE MANABÍ, que consta de 124 artículos, 11 disposiciones generales y 3 disposiciones transitorias.

La primera disposición general señala “Forma parte integrante de esta Ordenanza, como Anexo, la Memoria Técnica del Sistema Vial Provincial de Manabí”. Este anexo se encuentra a partir de la página 49 de esta publicación en el Registro Oficial.

2. Petición

Bajo el antecedente expuesto, es pertinente indicar que la Dirección de Transparencia del GAD Provincial de Manabí realizó unas observaciones en el Anexo “Memoria Técnica del Sistema Vial Provincial de Manabí” en su primera página respecto a dejar insubsistente el logo “Ciudades con Futuro” y en la segunda hoja las nominaciones del equipo que realizó dicha memoria técnica.

En virtud de lo expuesto, me permito solicitar a usted muy comedidamente, disponga a quien corresponda autorizar la publicación en el Registro Oficial, y se proceda con el trámite correspondiente de la fe de erratas, en mención.

Por la favorable atención que se digne dar al presente anticipo mi agradecimiento.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Firmado electrónicamente por:
MARVIN SAUL GILER SACOTO
Validar únicamente con FirmaEC

Abg. Marvin Giler Sacoto
SECRETARIO GENERAL

Adjunto: Anexo de Memora Técnica del Plan Vial Provincial de Manabí

PREFECTURA DE
MANABÍ
Desarrollo y Equidad



SISTEMA VIAL PROVINCIAL
de Manabí

PREFECTURA DE MANABÍ
Desarrollo y Equidad

Eco. Leonardo Orlando Arteaga
Prefecto de Manabí

Equipo de formulación:

Arq. Félix Jaime Vaca, MSc.
Arquitecto

Arq. Sofía Sornoza Alarcón, MSc.
Arquitecta

Arq. Fernando Bedoya Barros, MPUR.
Arquitecto

Ab. Vanessa Guillem Briones, Mgtr.
Abogada

Equipo técnico del GADPM:

Ing. Carlos Villacreses Viteri, Dr.
Ing. Jorge Luis Sánchez Macías, Mgtr.
Ing. Cristian Quimiz Pillasagua
Dirección de Vialidad e Infraestructura Vial

Eco. Andrés Ortíz Chancay, MSc.
Dirección de Cooperación Internacional

Índice

Listado de tablas.....
Lista de figuras.....
Listado de mapas.....
Glosario .....
Lista de siglas y acrónimos .....
Introducción .....
CAPITULO II - SISTEMA VIAL PROVINCIAL.....
1. Formulación del Sistema Vial Provincial.....
1.1 Metodologías y Fuentes de Información .....
Captura de información .....
Análisis.....
Procesamiento y validación.....
Consideraciones sobre las fuentes .....
1.2 Temporalidad y Fases.....
Fase 1 - Proyectar (2023-2027): .....
Fase 2 - Conectar (2027-2031) .....
Fase 3 - Integrar (2031-2040) .....
1.3 Objetivos del Sistema Vial Provincial .....
1.4 Alineación Estratégica .....
Alineación al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.....
Matriz de alineación al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Manabí .....
1.5 Estructura de la propuesta del Sistema Vial Provincial .....
2. Gobernanza .....
2.1 Políticas del Sistema Vial Provincial .....
2.2 Lineamientos del Sistema Vial Provincial .....
2.3 Articulación con Niveles de Gobierno .....
Mecanismos de Coordinación Interinstitucional.....

3. Sistema Vial Provincial .....

3.1 Base Cartográfica .....

Planes de Uso y Gestión del Suelo de Manabí .....

3.2 Redes Viales .....

3.3 Categorías de Redes Viales .....

3.4 Jerarquía Vial Provincial .....

Metodología para establecer la Jerarquía Vial .....

Jerarquía de Asentamientos Humanos .....

Análisis poblacional .....

Jerarquía de las Redes Viales .....

Cobertura de accesibilidad vehicular .....

3.1 Secciones Viales .....

Derecho de vía .....

Ancho de Vía .....

3.1.1 Secciones Viales por Jerarquía .....

3.2 Ejes Viales .....

Jerarquías Viales que conforman los Ejes .....

Ejes Viales del Sistema Vial Provincial .....

3.3 Lineamientos de Diseño de Proyectos de Infraestructura Vial .....

3.3.1 Directrices para el diseño de proyectos viales .....

3.3.2 Directrices para el Diseño de Intersecciones Viales .....

3.4 Infraestructura de Datos Espaciales Provincial - IDE – P .....

Lineamientos para la creación de la IDE-P .....

3.4.1 Geodatabase del Sistema Vial Provincial .....

3.4.2 Creación de geodatabases en la IDE Provincial .....

3.5 Portafolio .....

3.5.1 Corredores Provinciales .....

3.5.2 Corredores de Gestión Interprovincial .....

3.5.3 Intersecciones Viales .....

3.5.4 Planes y Proyectos .....

3.5.5 Matriz Plurianual .....

4. Institucionalización .....

4.1 Modelo de Priorización de Obras Viales
4.1.1 Priorización de Proyectos Estratégicos Viales
Comité de Proyectos Estratégicos
4.1.2 Proyectos Operativos de Infraestructura Vial
Mesas Territoriales Viales
4.1.3 Presupuesto Participativo de Obras Viales
Alcance del proceso
Integración con los mecanismos de priorización del SVP
Consolidación y aprobación institucional
4.1.4 Plan Operativo Anual (POA)
4.2 Gestión de la Planificación Vial
Responsabilidad Institucional
Administración del Sistema Vial Provincial
Ajustes y Cambios en el Sistema Vial
Coordinación Interinstitucional para la gestion del SPV
4.3 Gestión de la IDE Provincial
4.3.1 Gestión de la plataforma tecnológica
4.3.2 Gestión de la información del SVP
Información Interinstitucional
Funcionamiento del Intercambio de Información
Información desde los GAD Municipales
Información desde los GAD Parroquiales
Información hacia la Ciudadanía
Validación Institucional de la Información Vial
4.4 Instrumentos para la gestión vial
4.4.1 Convenios de cooperación interinstitucional
Delegación
Mantenimiento
Cogestión
Macomunidad / Consorcio
Hermanamientos
4.4.2 Delegación de Gestión
Empresas de Economía Mixta

Sector Privado .....
Economía Popular y Solidaria .....
4.5 Conversión de Vías.....
Vías Públicas .....
Caminos y Senderos Privados.....
CAPITULO III – MODELO DE GESTIÓN.....
5. Gestión del Sistema Vial Provincial .....
Etapas de la administración del Sistema Vial Provincial.....
Gobernabilidad por niveles .....
5.1 Administración de Riesgos del Plan .....
5.1.1 Metodología para la Gestión del Riesgo del Sistema Vial Provincial .....
5.1.2 Estrategias de Reducción de Riesgos para el SVP .....
5.1.3 Responsables de la gestión de riesgos del SVP.....
5.2 Gestión del Financiamiento.....
5.2.1 Estrategias de Financiamiento para el SVP .....
5.2.2 Fuentes de Financiamiento para el SVP.....
Fuentes Internas.....
Transferencias del Presupuesto General del Estado .....
Financiamiento Bancario.....
Fuentes Externas .....
Captura de Recursos No Reembolsables.....
Alianzas Público–Privadas para el Desarrollo Vial .....
5.3 Esquema de seguimiento, control y evaluación .....
5.3.1 Seguimiento y control.....
APÉNDICE I - DIAGNÓSTICO.....
1. Diagnóstico Estratégico .....
1.1 Análisis normativo .....
Los sistemas viales en el ámbito internacional .....
Marco jurídico nacional.....
Marco Jurídico Provincial .....
Conclusiones del análisis normativo y recomendaciones .....
2. Descripción de competencias viales institucionales.....

2.1 Análisis técnico. .....

Evaluación de información entregada por el Gobierno Provincial de Manabí. .....

Consolidación de información vial actual del Gobierno Provincial de Manabí. .....

APÉNDICE II – CATÁLOGO DE MAPAS.....

Listado de tablas

Tabla 1: Objetivos del Sistema Vial Provincial de Manabí. .....

Tabla 2: Metas e indicadores del Objetivo Estratégico del Eje Manabí Integrado .....

Tabla 3: Metas e indicadores del Programa Manabí Conectado. .....

Tabla 4: Matriz de alineación del PDOT Provincial al Sistema Vial Provincial de Manabí. .....

Tabla 5: Políticas del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 6: Lineamientos del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 7: Niveles de Gobierno del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 8: Mecanismos de coordinación interinstitucional del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 9: Matriz de equivalencia entre LOSNIVTT y LOOTUGS. .....

Tabla 10: Suelo Urbano y Suelo Rural de Expasión Urbana de los cantones de Manabí. .....

Tabla 11: Red Vial Estatal. .....

Tabla 12: Redes Viales de la Provincial de Manabí .....

Tabla 13: Categorías de las Redes Viales de la Provincial de Manabí .....

Tabla 14: Distribución de la población en los cantones de la provincia de Manabí. .....

Tabla 15: Densidad poblacional de los cantones de la provincia. .....

Tabla 16: Jerarquía Vial Provincial de Manabí .....

Tabla 17: Radios aplicado para dimensionar la cobertura de Accesibilidad Vehicular .....

Tabla 18: Indicador de Densidad de población servida por kilómetro de vía .....

Tabla 19: Secciones Viales por Jerarquía Vial del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 20: Ejes del Sistema Vial Provincial de Manabí .....

Tabla 21: Lineamientos para la creación de la IDE-P. .....

Tabla 22: Cartografía Institucional de la Geodatabase del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 23: Cartografía Interinstitucional de la Geodatabase del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 24: Corredores Provinciales del Portafolio del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 25: Corredores de Gestión Interprovincial del Portafolio del Sistema Vial Provincial.

Tabla 26: Intersecciones Viales del Portafolio del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 27: Planes y Proyectos del Portafolio del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 28: Matriz Plurianual del Portafolio del Sistema Vial Provincia. .....

Tabla 29: Tipo de proyectos de infraestructura vial del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 30: Proyectos Estratégicos Viales del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 31: Comité de Proyectos Estratégicos Viales del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 32: Proyectos Operativos de Infraestructura Vial del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 33: Mesas Territoriales Viales del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 34: Mesa de planificación provincial. .....

Tabla 35: Comité de Proyectos Estratégicos Viales del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 36: Convenios de Cooperación Interinstitucional. .....

Tabla 37: Formas de Delegación de la Gestión Vial. .....

Tabla 38: Mesa Técnica Provincial de Infraestructura Vial del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 39: Estudios de infraestructura vial en función de la jerarquía del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 40: Líneas de Financiamiento identificadas para el Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 41: Ejecución de proyectos viales del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 42: Operación de proyectos viales del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 43: Regulación y control de proyectos viales del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 44: Estrategias de Reducción de Riesgos del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 45: Estrategias de financiamiento del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 46: Estrategias de financiamiento externo del Sistema Vial Provincial. .....

Tabla 47: Articulación Interinstitucional del PDOT Provincial relacionado con la infraestructura vial y movilidad sostenible .....

Tabla 48: Matriz de hallazgos del PDOT y PUGS vigentes. .....

Tabla 49: competencias exclusivas en vialidad de cada uno de los niveles de gobierno. .....

Lista de figuras

Figura 1: Visión del desarrollo vial de la Provincia de Manabí. .....

Figura 2: Metodología de trabajo para el diagnóstico estratégico. .....

Figura 3: Cartografía Temática del GADPM. .....

Figura 4: Fases del Sistema Vial Provincial de Manabí. .....

Figura 5: Alineación Estratégica al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Manabí. .....

Figura 6: Estructura de la Propuesta del Sistema Vial Provincial. .....

Figura 7: Redes Viales según lo determinado en la LOSNIVTT y LOOTUGS. .....

Figura 8: Niveles de los Corredores Provinciales del Sistema Vial Provincial. .....

Figura 9: Esquema de Sección Vial de las Vías Rurales del Sistema Vial Provincial. .....

Figura 10 Esquema de Sección Vial de los Corredores Comunitarios del Sistema Vial Provincial. .....

Figura 11: Esquema de Sección Vial de los Corredores de Articulación del Sistema Vial Provincial. .....

Figura 12: Esquema de Sección Vial de los Corredores Complementarios del Sistema Vial Provincial. .....

Figura 13: Esquema de Sección Vial de los Corredores Estratégicos del Sistema Vial Provincial. .....

Figura 14: Directrices para el diseño de proyectos viales. .....

Figura 15: Modelo de Intersecciones Viales del Sistema Vial Provincial. .....

Figura 16: Ejemplo de implementación del Modelo de Intersecciones Viales .....

Figura 17: Ejemplo de implementación de los lineamientos de diseño de infraestructura vial .....

Figura 18: Infraestructura de Datos Especiales IDE-P y sus geodatabase. .....

Figura 19: Alineación del Portafolio del Sistema Vial Provincial al PDOT Provincial. .....

Figura 20: Gestión Interinstitucional de la información del Sistema Vial Provincial. .....

Figura 21: Convenios para la gestión vial del Sistema Vial Provincial. .....

Figura 22: Delegación de gestión vial del Sistema Vial Provincial. .....

Figura 23: Conversión de Vías del Sistema Vial Provincial. .....

Figura 24: Modelo de Gestión del Sistema Vial Provincial de Manabí. .....

Listado de mapas

Mapa 1: Base cartográfica consolidada del Sistema Vial Provincial .....

Mapa 2: Suelo Urbano y Suelo Rural de Expansión Urbana de los cantones de Manabí. .....

Mapa 3: Red Vial Estatal. .....

Mapa 4: Redes Viales del Sistema Vial Provincial. .....

Mapa 5: Categorías de las Redes Viales del Sistema Vial Provincial.....

Mapa 6: Jerarquía de Asentamientos Humanos. .....

Mapa 7: Distribución de la población en la provincia de Manabí. .....

Mapa 8: Jerarquía Vial del Sistema Vial Provincial .....

Mapa 9: Ejes del Sistema Vial Provincial. .....

Mapa 10: Corredores Provinciales del Sistema Vial Provincial.....

Mapa 11: Corredores de Gestión Interprovincial del Sistema Vial Provincial .....

Mapa 12: Intersecciones Viales del Portafolio del Sistema Vial Provincial .....

Glosario

Capa (SIG): En un Sistema de Información Geográfica (SIG) una capa se refiere a un componente fundamental que representa un conjunto específico de datos geoespaciales, organizados en forma de *"shape"* o archivo vectorial. Cada capa puede contener información temática única, como carreteras, cuerpos de agua o límites administrativos. En el presente documento se abordará el término refiriéndonos a la información geográfica proporcionada por el GAD municipal, y otras fuentes secundarias.

Estrategia: Conjunto de acciones planificadas y coordinadas que una organización implementa para alcanzar sus objetivos a largo plazo y obtener ventajas competitivas en su entorno.

Guía PDOT 2019: Guía para formulación/actualización del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) cantonal.

Niveles de gestión: Se refiere a las distintas capas jerárquicas o estratos organizacionales dentro de una empresa o institución, cada uno con funciones y responsabilidades específicas en la toma de decisiones y la supervisión de actividades. Estos niveles suelen agruparse en tres categorías principales: estratégico, táctico y operativo.

Ordenanza PDOT-PUGS 2021: Ordenanza que Pone en Vigencia la Actualización del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2019-2025 y su Correspondiente Plan de Uso y Gestión del Suelo 2021-2033 del Cantón San Francisco de Bolívar, publicada en la Gaceta Oficial No. 12 del 27 de mayo de 2021.

Políticas: Son declaraciones o directrices generales que guían la toma de decisiones y la acción dentro de una organización. Establecen reglas, principios y pautas que orientan el comportamiento y las operaciones de la organización en áreas específicas. Las políticas pueden cubrir una amplia gama de temas, como recursos humanos, finanzas, ética, seguridad, entre otros.

Portafolio: Es un documento que establece cómo se llevarán a cabo las actividades diarias y a corto plazo de una organización para lograr sus objetivos estratégicos y tácticos. Describe los

procedimientos, recursos y cronogramas necesarios para implementar las estrategias y políticas establecidas por la dirección de la organización.

Programa: Es un conjunto de proyectos relacionados de manera coordinada y gestionados de manera conjunta para obtener beneficios y control que no estarían disponibles si se gestionaran de forma individual. Los programas suelen tener objetivos estratégicos comunes y están diseñados para abordar una serie de necesidades o problemas organizativos.

Proyecto: Es un esfuerzo temporal llevado a cabo para crear un producto, servicio o resultado único. Se caracteriza por tener un inicio y un final definidos, así como un conjunto específico de objetivos que se espera alcanzar dentro de un plazo determinado, utilizando recursos limitados.

Lista de siglas y acrónimos

ACUS: Área de Conservación y Uso Sustentable

AME: Asociación de Municipalidades del Ecuador

ARCOM: Agencia de Regulación y Control Minero

BCE: Banco Central del Ecuador

CCPD: Consejo Cantonal de Protección de Derechos.

CDI: Centro de Desarrollo Infantil

CFN: Corporación Financiera Nacional

COA: Código Orgánico del Ambiente

CONAGOPARE: Consejo Nacional de Gobiernos Parroquiales Rurales del Ecuador

CONGOPE: Consorcio de Gobiernos Provinciales

COOTAD: Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización

COPYFP: Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas

EPS: Economía Popular y Solidaria

GAD: Gobierno Autónomo Descentralizado

GADM: Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal

GADPM: Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Manabí

IGM: Instituto Geográfico Militar

INEC: Instituto Nacional de Estadística y Censos

Ley APP: Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público–Privadas y la Inversión Extranjera

LOOTUGS: Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo

LOSNIVTT: Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre

LOTRyTA: Ley Orgánica de Tierras Rurales y Territorios Ancestrales.

MAG: Ministerio de Agricultura y Ganadería

MIES: Ministerio de Inclusión Económica y Social

MIT: Ministerio de Infraestructura y Transporte

MSP: Ministerio de Salud Pública

ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible

PDOT: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial

PUGS: Plan de Uso y Gestión del Suelo

RVE: Red Vial Estatal

RVP: Red Vial Provincial

RVC: Red Vial Cantonal

SIL: Sistema de Información Local

SNI: Sistema Nacional de Información

SVP: Sistema Vial Provincial

TPDA: Tráfico Promedio Diario Anual

Introducción

El Sistema Vial Provincial de Manabí constituye el instrumento técnico e institucional que organiza, estructura y orienta el desarrollo de la infraestructura de movilidad del territorio provincial. Su propósito es establecer un modelo integral que permita garantizar la conectividad entre cantones, parroquias y comunidades, mejorar la accesibilidad territorial y fortalecer las condiciones para el desarrollo productivo, social y ambiental de la provincia.

Este documento es el resultado de un proceso metodológico que integra información oficial, análisis espacial avanzado, validación interinstitucional y coherencia con los instrumentos vigentes de planificación territorial, particularmente el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) y los Planes de Uso y Gestión del Suelo (PUGS) de los cantones de Manabí. A partir de esta base se construyó una geodatabase provincial estandarizada (IDE-P), que consolida la información vial estatal, provincial y cantonal en un único repositorio, permitiendo análisis de conectividad, jerarquización vial y priorización de inversiones con criterios técnicos verificables.

El Sistema Vial Provincial no es únicamente un inventario de vías, sino un marco estratégico que define jerarquías, corredores, secciones viales, lineamientos de diseño y mecanismos de gestión para orientar la planificación, ejecución y mantenimiento de la red provincial. Su enfoque integra aspectos de movilidad segura, sostenibilidad ambiental, resiliencia frente al cambio climático, eficiencia en el uso de recursos y fortalecimiento institucional para asegurar que la infraestructura vial contribuya al desarrollo territorial de forma equitativa y sostenible.

De esta manera, el Sistema Vial Provincial se constituye en la base técnica, institucional y estratégica que orientará el desarrollo vial de Manabí al 2030 y 2040, consolidando un territorio integrado, resiliente e innovador, con infraestructura capaz de impulsar la productividad, mejorar la vida de sus habitantes y fortalecer la cohesión territorial en el largo plazo.

Capítulo I

Sistema Vial Provincial

1. Formulación del Sistema Vial Provincial

El Sistema Vial Provincial es un instrumento técnico e institucional de planificación y gestión mediante el cual el Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Manabí (GADPM) garantiza que la infraestructura vial de su competencia se consolide como un eje de integración territorial, equidad social y desarrollo sostenible. El SVP articula la Red Vial Estatal, Provincial y Cantonal, estructurando la movilidad de la provincia y fortaleciendo la conectividad entre cantones, parroquias y comunidades.

Se apoya en una geodatabase provincial (IDE-P), que permite analizar, jerarquizar y priorizar intervenciones viales con criterios técnicos, ambientales y sociales, orientando la inversión pública hacia proyectos de alto impacto y contribuyendo a un modelo territorial resiliente, inclusivo e innovador.

El SVP se formula en coherencia con la visión prospectiva al 2030 y 2040 del PDOT de Manabí, que plantea un territorio inteligente, incluyente, resiliente e innovador, con infraestructura capaz de potenciar el desarrollo sostenible y enfrentar los desafíos del cambio climático. Dentro de este marco, el SVP constituye la estructura de la movilidad e infraestructura vial provincial, facilitando la integración entre cantones, parroquias y comunidades, y conectando el campo, la ciudad y el mar con el resto del Ecuador.



Figura 1: Visión del desarrollo vial de la Provincia de Manabí.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP - 2025

El sistema tiene tres características principales:

- **Integración territorial:** articula la Red Vial Estatal (RVE), la Red Vial Provincial (RVP) y la Red Vial Cantonal (RVC) para consolidar ejes de conectividad en los sentidos **este–oeste y norte–sur**.

- **Soporte al desarrollo socioeconómico:** permite que los sistemas productivos, turísticos y logísticos accedan de manera eficiente a mercados, puertos, aeropuertos y centros urbanos.

- **Garantía de equidad territorial:** asegura cobertura vial tanto en áreas densamente pobladas como en zonas rurales y dispersas, reduciendo brechas de accesibilidad.

El SVP aporta directamente a los **objetivos estratégicos del PDOT**, en particular al de *"garantizar que los sistemas de infraestructura del territorio provean cobertura y calidad para el desarrollo socioeconómico local"*. También se vincula con el **Eje Manabí Integrado** y el programa **"Manabí Conectado"**, al priorizar acciones en infraestructura física, construcción y mantenimiento de vías y puentes, así como en la promoción de un transporte seguro, sostenible y ecoeficiente.

El SVP no es únicamente un inventario de vías, sino un **sistema técnico de planificación vial** que:

- Define **jerarquías viales** (estratégicos, complementarios, de articulación y comunitarios).

- Establece **ejes de integración** que conectan zonas norte, centro y sur.

- Se sustenta en una **geodatabase provincial** estandarizada, que permite análisis de accesibilidad, cobertura y priorización de proyectos.

- Orienta la inversión pública hacia proyectos con mayor impacto social, productivo y territorial.

1.1 Metodologías y Fuentes de Información

La metodología empleada para la formulación del **Sistema Vial Provincial de Manabí (SVP)** se fundamenta en la integración de información oficial, el análisis territorial y la validación técnica con los actores institucionales competentes. Este proceso permitió consolidar un diagnóstico vial integral y establecer una jerarquía vial coherente con las dinámicas sociales, económicas y productivas de la provincia.

El procedimiento se estructuró en tres fases: **captura de información, análisis técnico y procesamiento–validación**, que se describen a continuación.

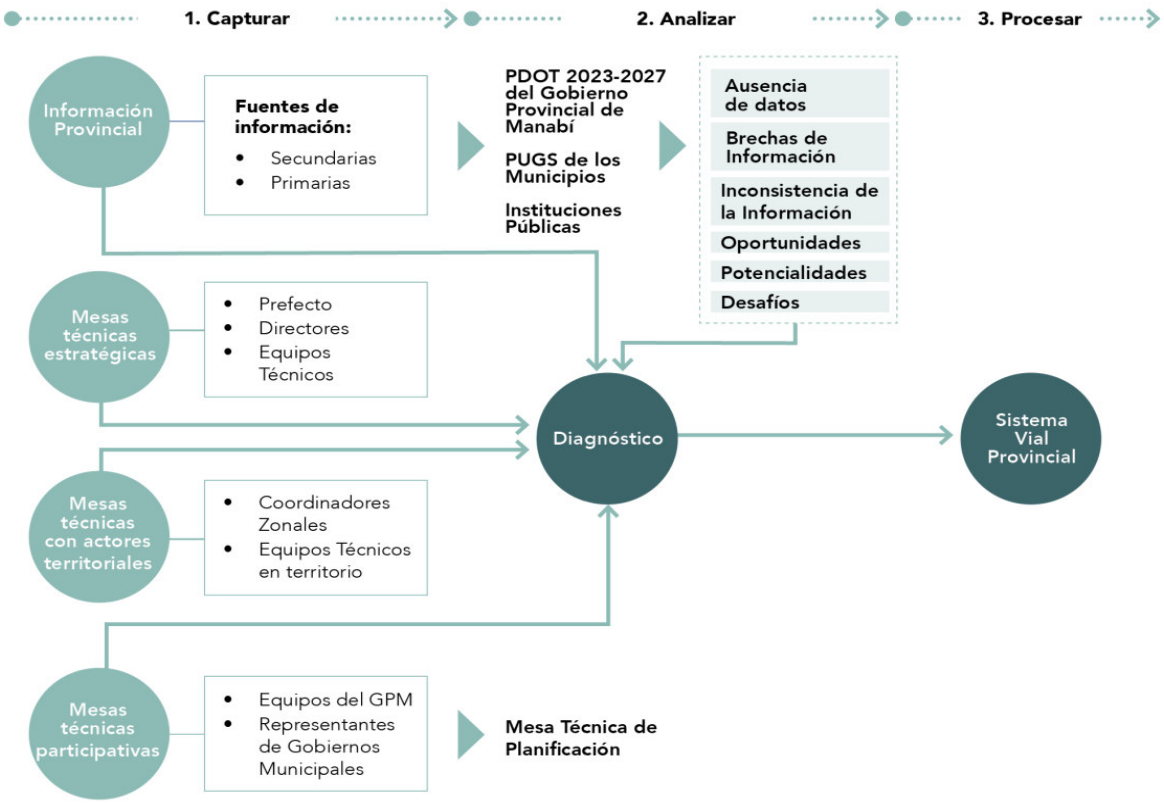


Figura 2: Metodología de trabajo para el diagnóstico estratégico.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Captura de información

La fase de captura tuvo como propósito reunir los insumos cartográficos, estadísticos y normativos que sirvieron de base para la construcción de la geodatabase del SVP. Para este efecto, se consideraron cuatro fuentes principales:

- **Información nacional:** Cartografía de la Red Vial Estatal (RVE) del año 2024, proporcionada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP).
- **Información provincial:** Estudio de la red vial elaborado por el Consorcio de Gobiernos Provinciales del Ecuador (CONGOPE) en 2019. Así como la cartografía temática existente en el GADPM.

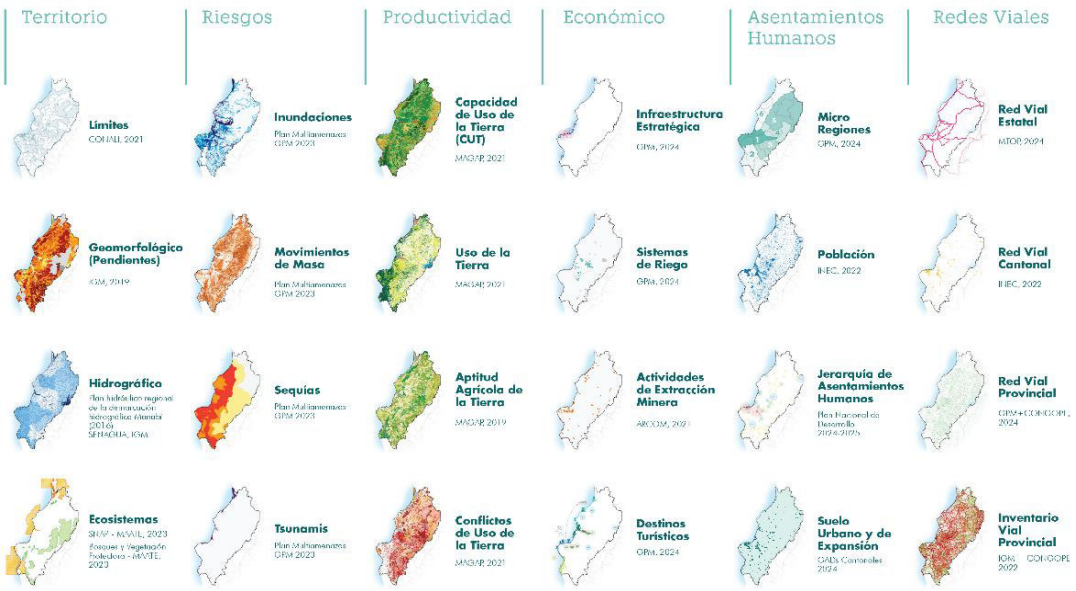


Figura 3: Cartografía Temática del GADPM.
Elaborado por: GPM, 2024

- **Información cantonal:** Cartografía vial y límites de suelo urbano y de expansión urbana provenientes de los Planes de Uso y Gestión del Suelo (PUGS) de los 22 cantones de Manabí, conforme a lo dispuesto en los artículos 18 y 19.3 de la LOOTUGS.
- **Información censal:** Datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC, 2022), que permitieron relacionar la red vial con la población y los asentamientos humanos.

Complementariamente, se levantó información primaria mediante **mesas técnicas y reuniones de trabajo** con las unidades de planificación, estudios y vialidad del Gobierno Provincial de Manabí, que aportaron criterios técnicos para validar y actualizar la información recopilada.

Análisis

En esta etapa se aplicaron metodologías de análisis espacial orientadas a:

- **Jerarquización de la red vial:** considerando la conectividad de los corredores, el acceso a asentamientos humanos y zonas productivas, y la vinculación con la Red Vial Estatal.
- **Cobertura poblacional servida:** mediante la construcción de buffers diferenciados por jerarquía vial.
- **Accesibilidad territorial:** evaluación de la relación entre la infraestructura vial y la localización de población, servicios y actividades económicas.
- **Actualización cartográfica:** utilizando ortofotos del año 2025 para validar el trazado y la vigencia de la red.

El análisis integró enfoques normativos (LOSNIVTT y LOOTUGS), técnicos (geodatabase y análisis SIG) e institucionales (validación con el GAD Provincial y actores territoriales).

Procesamiento y validación

La fase final del proceso de formulación del Sistema Vial Provincial consistió en:

- **Consolidación de la geodatabase del SVP**, que integra en un repositorio único las capas de la RVE, RVP y RVC, con sus atributos técnicos, poblacionales y funcionales.
- **Validación interinstitucional**, realizada conjuntamente con las direcciones de vialidad, planificación y desarrollo productivo de la Prefectura de Manabí.
- **Definición de jerarquías y ejes viales provinciales**, que constituyen la base del modelo de conectividad y del plan de inversiones viales de la provincia.

Consideraciones sobre las fuentes

Es importante señalar que todas las fuentes de información utilizadas corresponden a **entidades oficiales**. En los casos donde los datos presentaron vacíos o inconsistencias, se priorizó la información más actualizada y se realizaron procesos de validación técnica con el Gobierno Provincial.

De esta manera, el **Sistema Vial Provincial de Manabí** se sustenta en un marco metodológico robusto, que integra información oficial, análisis espacial avanzado y validación institucional, garantizando su coherencia con la planificación territorial expresada en el **PDOT 2023–2027**.

1.2 Temporalidad y Fases

El **Sistema Vial Provincial de Manabí** se concibe como un instrumento de planificación y gestión de largo alcance, cuyo horizonte trasciende los periodos administrativos de los gobiernos locales. Su diseño busca orientar las intervenciones viales en el **corto, mediano y largo plazo**, en coherencia con la visión estratégica provincial establecida en el **PDOT 2023–2027** y con la proyección al **año 2040**. El propósito central es consolidar una red vial que conecte el campo, la ciudad y el mar, asegurando la integración de la provincia con el resto del Ecuador.

Para alcanzar esta visión de desarrollo vial se definen tres fases de implementación:

Fase 1 - Proyectar (2023-2027):

En esta fase se plantea un **nuevo tejido vial provincial** orientado a reducir brechas de inequidad territorial, mejorar la movilidad y acortar distancias entre asentamientos humanos. Se priorizan acciones de **actualización cartográfica**, **mantenimiento vial** y la **consolidación de la geodatabase provincial**, que se constituye en la base técnica para la planificación y la toma de decisiones estratégicas.

Fase 2 - Conectar (2027-2031)

Esta fase se centra en **fortalecer la conectividad interna de la provincia**, reduciendo distancias entre asentamientos humanos, zonas productivas, destinos turísticos, infraestructuras estratégicas y ecosistemas. Se prioriza la consolidación de los **corredores estratégicos y complementarios**, ampliando la cobertura de conectividad y mejorando la integración de la población con los servicios y actividades económicas del territorio.

Fase 3 - Integrar (2031-2040)

En la última fase, el sistema se proyecta como la **estructura articuladora de la integración territorial de Manabí con el Ecuador**. Se prevé el desarrollo de **nuevos ejes viales y conexiones interprovinciales**, que permitan potenciar la competitividad regional y fortalecer la cohesión territorial. Hasta el año 2040, el SVP deberá consolidarse como un modelo de

movilidad resiliente, sostenible e innovador, que soporte el desarrollo económico, social y ambiental de la provincia.

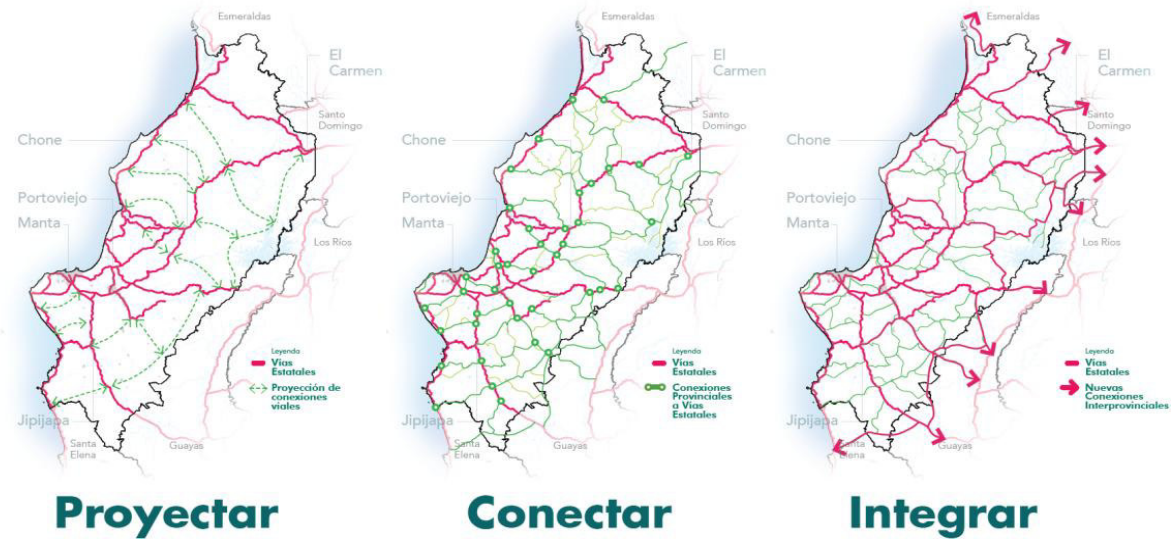


Figura 4: Fases del Sistema Vial Provincial de Manabí.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

1.3 Objetivos del Sistema Vial Provincial

A continuación, se presentan los **objetivos establecidos para el Sistema Vial Provincial de Manabí**, los cuales responden a la necesidad de consolidar una red vial moderna, eficiente y sostenible, alineada con la visión de desarrollo territorial de la provincia.

Su propósito es garantizar que las intervenciones viales no se limiten únicamente a la obra física, sino que incorporen procesos de gestión, fortalecimiento institucional, innovación tecnológica y articulación interinstitucional, asegurando que la infraestructura vial provincial contribuya de manera directa a la integración territorial, la equidad social y el desarrollo económico de Manabí.

Tabla 1: Objetivos del Sistema Vial Provincial de Manabí.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Objetivos del Sistema Vial Provincial

Fortalecer la conectividad e integración territorial mediante una nueva estructura Vial Provincial	Consolidar una red vial jerarquizada, garantizando una conectividad continua y eficiente entre los núcleos urbanos, rurales y productivos de la provincia.
Fortalecer la base técnica e institucional para la gestión vial	Implementar una **geodatabase provincial** y una **Infraestructura de Datos Espaciales Provincial (IDE-P)** que integren cartografía oficial, estandaricen procesos y aseguren la actualización continua de la información vial y territorial.
Promover la articulación y cooperación interinstitucional en materia de información territorial y vial	Establecer un modelo de interoperabilidad territorial e intercambio de información que unifique la base cartográfica y facilite la coordinación entre niveles de gobierno.

1.4 Alineación Estratégica

La Alineación Estratégica integra los contenidos de infraestructura vial del PDOT Provincial de Manabí con los lineamientos y objetivos del Sistema Vial Provincial. El PDOT establece las directrices de conectividad territorial, movilidad segura y articulación entre zonas urbanas,

rurales y productivas, definiendo la red vial estructurante como un elemento clave para impulsar el desarrollo económico y la cohesión territorial.

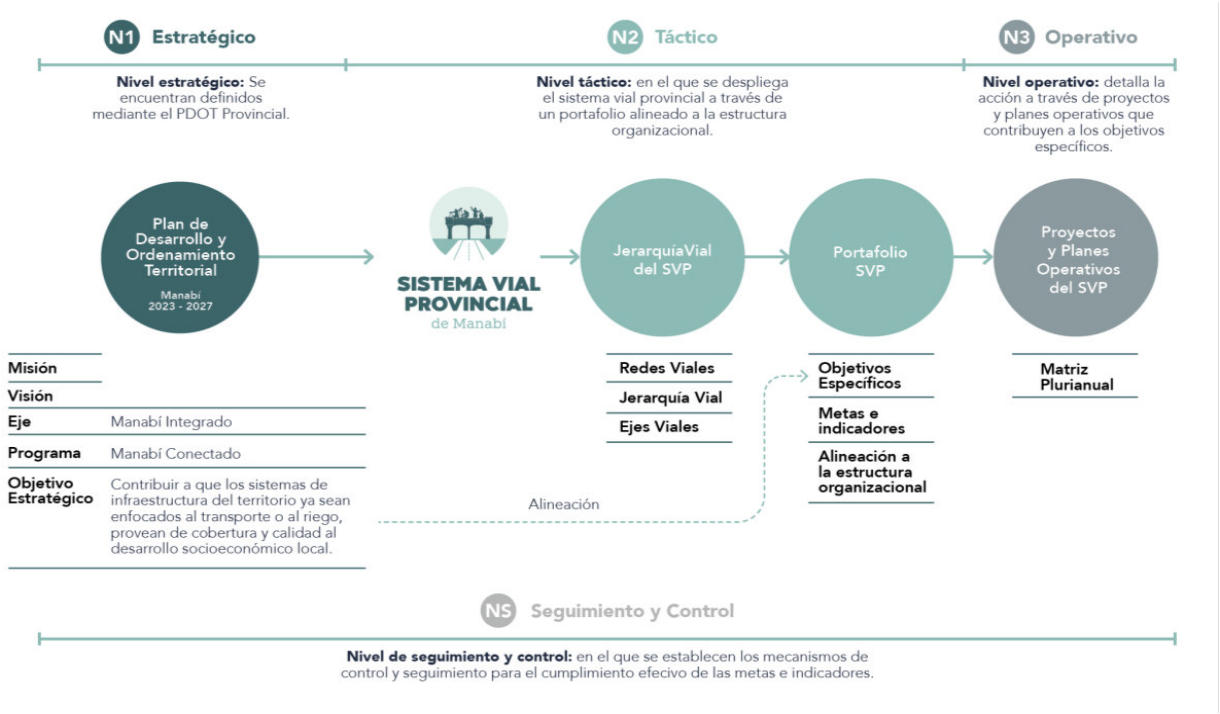


Figura 5: Alineación Estratégica al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Manabí.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Alineación al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial

A continuación se presentan los contenidos de nivel estratégico establecidos en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) de Manabí.

Visión prospectiva al 2030

Al año 2030, Manabí será un territorio inteligente, incluyente, innovador, integrado territorialmente y con fuerte identidad cultural, con cantones y parroquias que prosperan de manera sostenible y resiliente.

Misión de Manabí al 2030

Conducir a Manabí hacia un desarrollo sostenible, resiliente e inclusivo, aprovechando la innovación y la diversificación económica, mientras se preserva y valora su identidad cultural.

Implementar estrategias efectivas de adaptación y mitigación frente al cambio climático, fortaleciendo la infraestructura y la cohesión social para garantizar un futuro próspero y equitativo para todos sus habitantes.

Objetivos de Desarrollo

Garantizar que los sistemas de infraestructura del territorio ya sean enfocados al transporte o al riego, provean de cobertura y calidad el desarrollo socioeconómico local.

Visión 2040: Manabí, Territorio Resiliente e Innovador

Al año 2040, Manabí será un territorio resiliente, innovador e inclusivo, con un desarrollo sostenible que equilibra el crecimiento económico, la protección ambiental y la equidad social.

Misión 2040 para el Plan de Desarrollo de Manabí

Conducir a Manabí hacia un desarrollo sostenible e inclusivo, potenciando la innovación, la resiliencia y la cohesión social, mediante la diversificación económica, el desarrollo de herramientas digitales de cooperación conjunta, la valorización de su identidad cultural, y la implementación de estrategias efectivas e infraestructura de adaptación y mitigación frente al cambio climático.

Objetivos de misión 2040

Mejorar la Infraestructura y la Conectividad:

- Modernizar y mantener la infraestructura de transporte y telecomunicaciones para asegurar la integración territorial.
- Impulsar ante el gobierno nacional la modernización de la matriz logística, energética y comunicacional.
- Desarrollar infraestructuras resilientes y sostenibles que soporten las condiciones climáticas cambiantes.

Eje Manabí Integrado

A partir de los desafíos identificados en la priorización de problemas y potencialidades, es necesario establecer objetivos de gestión, políticas, metas e indicadores que nos guíen hacia la construcción del territorio deseado. Estas acciones deben estar en sintonía con las necesidades y aspiraciones locales, promoviendo un desarrollo sostenible y coherente.

El eje Manabí integrado se presenta como una iniciativa clave dentro de esta visión estratégica, priorizando su accionar en el desarrollo de infraestructura física, conectividad vial, desarrollo de puentes y el estudio de diseños y proyectos para el desarrollo territorial. Este sistema integra componentes institucionales y territoriales para abordar las necesidades locales desde una perspectiva de equidad y desarrollo.

Programa "Manabí Conectado"

Para que el Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Manabí (GADPM) alcance niveles eficientes de administración y operación, es esencial consolidar la gestión en el territorio con la colaboración de diversos actores territoriales. Solo así se podrá avanzar hacia un Manabí estratégico, promoviendo una nueva visión que potencie el desarrollo regional. "Manabí Conectado" no solo busca mejorar la infraestructura existente, sino también fomentar la conectividad y el desarrollo integral del territorio, asegurando un futuro próspero y equitativo para todos sus habitantes.

Objetivo Estratégico

- 3. Contribuir a que los **sistemas de infraestructura del territorio** ya sean **enfocados al transporte** o al riego, provean de cobertura y calidad al desarrollo socioeconómico local.

Tabla 2: Metas e indicadores del Objetivo Estratégico del Eje Manabí Integrado
Fuente: PDOT de Manabí 2023-2027, GPM, 2024

No.	Objetivo Estratégico	Indicador	Unidad	Línea Base 2023	Responsables del cumplimiento	Responsable de la medición

1	Intervenir anualmente la RVP en al menos 11.700,00 km.	Longitud de vías intervenidas. (FM_PDOT_MI_10)	Kilómetros (km)	10.003,16 km	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública o la que haga sus veces.	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública o la que haga sus veces.
Los 11.700,00 Km de longitud de vías declarados en la Meta del Objetivo estratégico – A es el resultado de la suma de las longitudes de vías en Km de las Metas de los programas - B es decir 1.000,00 Km + 700,00 Km + 10.000,00 Km.						

Políticas transversales

- **Políticas 3.** Mejorar la accesibilidad y conectividad, en vistas de su integración social, comercial y productiva.
- **Políticas 4.** Fortalecer la sostenibilidad del mantenimiento de la infraestructura vial por medio de un sistema de recaudación provincial.
- **Políticas 5.** Aplicación de derechos de uso de vía y responsabilidad de los vecinos en limpieza de espaldones.

Objetivos Específicos

- 3.1. Garantizar que la RVP y la RVE se integren en calidad y cobertura a los sistemas multimodales de transporte, potenciando los sistemas productivos y económicos de la provincia con los territorios vecinos.
- 3.2. Dotar de ejes de integración vial articulados a las redes existentes para conectar los asentamientos humanos y los sistemas productivos de la zona Norte, Centro y Sur.
- 3.3. Incentivar la capacidad de operación y funcionamiento del aeropuerto Eloy Alfaro y el Puerto Marítimo de Manta, en vistas de una mayor movilidad de cargas y de pasajeros nacionales e internacionales.
- 3.4. Fomentar la transformación y modernización de los sistemas de transporte públicos y privados, hacia tecnologías eco amigables.

- 3.5. Gestionar la disponibilidad, regulación y certificaciones de nuevas fuentes de materiales de construcción, que puedan aumentar la cobertura de los mismos en el territorio.

Objetivos del Programa

- Mejorar la accesibilidad vial interviniendo en la materialidad de la estructura y la capa de rodadura, favoreciendo la movilidad, el desarrollo humano y la economía local.
- Mejorar la accesibilidad vial interviniendo en el estado de la estructura y la capa de rodadura, favoreciendo la movilidad, el desarrollo humano y la economía local.
- Mejorar la conectividad vial interviniendo en la construcción de puentes, favoreciendo la movilidad, el desarrollo humano y la economía local.
- Ampliar la conectividad de Este a Oeste y la RVE (E-15 y E-38), mediante la articulación vial de las zonas Norte, Centro y Sur, favoreciendo la movilidad, el desarrollo humano y la economía local.
- Ampliar la cobertura y servicio del transporte público provincial, de manera articulada entre la gestión pública y privada.
- Incentivar la circulación peatonal y en bicicleta en las zonas urbanas y rurales, de cara a fortalecer el turismo seguro e inclusivo, así como una movilidad menos contaminante y adaptada a los perfiles socioeconómicos de la población.

Tabla 3: Metas e indicadores del Programa Manabí Conectado.
Fuente: Fuente: PDOT de Manabí 2023-2027, GPM, 2024

No.	Objetivo Estratégico	Indicador	Unidad	Línea Base 2023	Responsables del cumplimiento	Responsable de la medición
1	Conservar el estado de la red vial provincial con estructura en la menos 1.000,00	Longitud de vías con estructura conservadas en su estado. (FM_PDOT_MI_11)	Kilómetros (Km)	1.653,62 km	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública o la que haga sus veces.	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública o la que haga sus veces.

	km. anuales hasta el 2027.					
2*	Mejorar la materialidad de la Red Vial Provincial en al menos 700 km anuales hasta el 2027.	Longitud de vías mejoradas en su materialidad. (FM_PDOT_MI_12)	Kilómetros (Km)	152,91 Km	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública o la que haga sus veces.	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública o la que haga sus veces.
3	Conservar el estado de la red vial provincial en suelo natural sin estructura (caminos veraneros) en al menos 10.000,00 km. anuales hasta el 2027.	Longitud de vías en suelo natural sin estructura (caminos veraneros) conservadas en su estado (FM_PDOT_MI_13)	Kilómetros (Km)	8.196,63 km	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública o la que haga sus veces.	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública o la que haga sus veces.
4	Mejorar anualmente la accesibilidad mediante la intervención de al menos 40 puentes y obras de arte mayor anuales hasta el 2027.	Número de puentes y obras de arte mayor intervenidos. (FM_PDOT_MI_14)	Número	23	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública o la que haga sus veces.	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública o la que haga sus veces.
5	Construir 118,20 km de vías con pavimento flexible por medio de la ejecución del	Longitud de vías construidas en el programa PROVIAMA. (FM_PDOT_MI_15)	Kilómetro	0	Unidad de Gerenciamiento de Programas o la que haga sus veces.	Unidad de Gerenciamiento de Programas o la que haga sus veces.

	programa PROVIAMA hasta el 2027.					
6	Hasta el 2027 el GADPM ha renovado o incrementado su equipo caminero en al menos 15 unidades.	Número de equipos camineros renovados o incrementados. (FM_PDOT_MI_16)	Número		Dirección Administrativa, o la que haga sus veces.	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública o la que haga sus veces.
*Se incluyen los 500,00 Km de Mejoramiento de la materialidad de la Red Vial Provincial en esta meta.						

Matriz de alineación al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Manabí

La **Matriz de Alineación al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Manabí (PDOT)** establece la correspondencia entre los objetivos estratégicos del **Sistema Vial Provincial (SVP)** y las directrices del desarrollo territorial provincial definidas en el PDOT y su programa **Manabí Conectado**. Esta alineación garantiza que las acciones, proyectos e intervenciones del SVP contribuyan directamente al fortalecimiento de la conectividad territorial, a la integración entre zonas urbanas, rurales y productivas, y al cumplimiento de las metas provinciales de movilidad, accesibilidad y desarrollo sostenible.

Tabla 4: Matriz de alineación del PDOT Provincial al Sistema Vial Provincial de Manabí.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Objetivos específicos programa "Manabí Conectado"	Políticas del programa "Manabí Conectado"	Objetivos del Sistema Vial Provincial
3.1.Garantizar que la RVP y la RVE se integren en calidad y cobertura a los sistemas multimodales de transporte, potenciando los sistemas productivos y económicos de la provincia con los territorios vecinos.	**Política 3.** Mejorar la accesibilidad y conectividad, en vistas de su integración social, comercial y productiva. **Política 4.** Fortalecer la sostenibilidad del mantenimiento de la infraestructura vial por medio de un sistema de recaudación provincial.	**Fortalecer la conectividad e integración territorial mediante una nueva estructura Vial Provincial**

3.2. Dotar de ejes de integración vial articulados a las redes existentes para conectar los asentamientos humanos y los sistemas productivos de la zona Norte, Centro y Sur.	**Política 5.** Aplicación de derechos de uso de vía y responsabilidad de los vecinos en limpieza de espaldones.	
3.1.Garantizar que la RVP y la RVE se integren en calidad y cobertura a los sistemas multimodales de transporte, potenciando los sistemas productivos y económicos de la provincia con los territorios vecinos.	**Política 4.** Fortalecer la sostenibilidad del mantenimiento de la infraestructura vial por medio de un sistema de recaudación provincial. **Política 5.** Aplicación de derechos de uso de vía y responsabilidad de los vecinos en limpieza de espaldones.	**Fortalecer la base técnica e institucional para la gestión vial**
3.1.Garantizar que la RVP y la RVE se integren en calidad y cobertura a los sistemas multimodales de transporte, potenciando los sistemas productivos y económicos de la provincia con los territorios vecinos.	**Política 3.** Mejorar la accesibilidad y conectividad, en vistas de su integración social, comercial y productiva.	**Promover la articulación y cooperación interinstitucional en materia de información territorial y vial**

1.5 Estructura de la propuesta del Sistema Vial Provincial

La propuesta del **Sistema Vial Provincial de Manabí** se estructura en tres componentes fundamentales que permiten comprender, organizar y gestionar de manera integral la infraestructura de movilidad del territorio. Estos componentes —**Gobernanza**, **Sistema Vial Provincial** e **Implementación**— articulan los aspectos institucionales, técnicos y operativos necesarios para garantizar un modelo vial coherente, eficiente y alineado con la visión provincial al 2040.



Figura 6: Estructura de la Propuesta del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

En conjunto, estos tres componentes conforman una propuesta integral que permite planificar, gestionar y ejecutar de manera eficiente la infraestructura vial de Manabí, fortaleciendo la movilidad segura, la conectividad territorial y el desarrollo provincial.

Gobernanza

2. Gobernanza

La **Gobernanza del Sistema Vial Provincial** constituye el marco institucional que regula la toma de decisiones, la gestión técnica y la articulación entre los actores que intervienen en el desarrollo vial de Manabí.

Se fundamenta en los principios de transparencia, corresponsabilidad y sostenibilidad, promoviendo la participación activa de los distintos niveles de gobierno y de los actores sociales y productivos.

A través de este enfoque, la gobernanza garantiza que la infraestructura vial no solo responda a criterios técnicos, sino también a objetivos de cohesión territorial, desarrollo económico y bienestar ciudadano. Este capítulo orienta la gestión hacia un modelo colaborativo, donde las decisiones se sustentan en información técnica validada, acuerdos interinstitucionales y procesos de participación ciudadana, asegurando la continuidad y eficiencia de la gestión pública en el tiempo.

2.1 Políticas del Sistema Vial Provincial

Las **Políticas del Sistema Vial Provincial** establecen las directrices estratégicas que guían la organización y funcionamiento del sistema vial como instrumento técnico, territorial e institucional. Su finalidad es ordenar la gestión pública en torno a un sistema vial provincial moderno, integrado y resiliente, que garantice conectividad efectiva entre las zonas urbanas, rurales y productivas de la provincia.

Además, orientan la consolidación de una **Infraestructura de Datos Espaciales Provincial (IDE-P)** que unifique la información vial y territorial, fortaleciendo la toma de decisiones basadas en evidencia. De esta manera, las políticas del SVP constituyen el marco operativo que articula la planificación, ejecución y seguimiento de la infraestructura vial con la visión de desarrollo sostenible de Manabí hacia el 2040.

Tabla 5: Políticas del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Políticas del Sistema Vial Provincial		
Gobernanza Territorial Integrada	Promover la coordinación interinstitucional entre los niveles de gobierno, asegurando que las decisiones sobre inversión vial se basen en información técnica, territorial y financiera compartida.	Consolidar una **Infraestructura de Datos Espaciales Provincial (IDE-P)** que integre la información vial, territorial, ambiental y productiva.
		Garantizar la interoperabilidad con el **Sistema Nacional de Información (SNI)** y los sistemas SIG de los GAD cantonales.
Gestión Institucional y Transparencia	Fortalecer las capacidades internas de la Prefectura mediante la modernización organizacional, la digitalización de procesos y la gestión basada en resultados.	Implementar un **modelo de priorización vial** transparente y público.
		Establecer mecanismos de control ciudadano y rendición de cuentas anual sobre la ejecución vial provincial.
Coordinación Multinivel y Participación	Fomentar espacios permanentes de articulación entre la Prefectura, los GAD cantonales y las juntas parroquiales, mediante un **Mesa Técnica Provincial de Infraestructura Vial**, con funciones consultivas y de planificación conjunta.	**Mesa Técnica Provincial de Infraestructura Vial:** instancia permanente de coordinación entre el MIT, el GAD Provincial y los GAD locales para priorizar inversiones y articular intervenciones conjuntas.
		Mesas Territoriales de Vialidad: espacios técnicos zonales para planificar participativamente el mantenimiento e inversión vial.
		Convenios de cooperación interinstitucional: acuerdos legales que formalizan la ejecución conjunta de proyectos, estudios y programas viales entre niveles de gobierno.
Sostenibilidad y Resiliencia	Incorporar criterios de sostenibilidad ambiental y resiliencia climática en el diseño, construcción y mantenimiento de la red vial provincial, priorizando materiales sostenibles, control de erosión y medidas de mitigación del riesgo.	**Gestión Ambiental y Territorial:** aplicar evaluaciones ambientales estratégicas, minimizar impactos en ecosistemas y usar materiales locales sostenibles.
		Resiliencia y Gestión del Riesgo: diseñar infraestructuras resilientes, coordinar medidas preventivas con la SNGR y MAATE, y monitorear la red vial con sistemas SIG.
		Eficiencia Energética y Movilidad Sostenible: promover movilidad segura y sostenible con iluminación vial eficiente y seguridad vial.

2.2 Lineamientos del Sistema Vial Provincial

Los **Lineamientos del Sistema Vial Provincial** definen el conjunto de enfoques y estrategias que orientan la acción pública en materia de conectividad y movilidad. Estas políticas buscan fortalecer la capacidad institucional del GAD Provincial y garantizar la sostenibilidad técnica y financiera del sistema.

Asimismo, promueven la articulación entre el sector público, privado y comunitario para el financiamiento y ejecución de proyectos estratégicos. Desde un enfoque de equidad territorial, los lineamientos aseguran que las inversiones prioricen las zonas con mayores brechas de accesibilidad, fortaleciendo la inclusión social y la competitividad provincial.

Tabla 6: Lineamientos del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Lineamientos del Sistema Vial Provincial	
Planificación y Coordinación Vial	Alinear la planificación vial provincial con el **PDOT Provincial (vigente)**, los **Planes de Uso y Gestión del Suelo (PUGS)** cantonales y el **Plan Nacional de Movilidad e Infraestructura Vial**, evitando duplicidades y promoviendo una planificación multinivel.
Financiamiento y Mantenimiento Sostenible	Promover fuentes de financiamiento diversificadas —públicas, privadas y mixtas— para el mantenimiento y la modernización de la red vial, incluyendo esquemas de peajes, tasas de mantenimiento y alianzas público-privadas.
Ambiente, Riesgos y Cambio Climático	Incorporar criterios ambientales, de gestión de riesgos y adaptación al cambio climático en el diseño, priorización y ejecución de proyectos viales, garantizando que la infraestructura provincial minimice impactos ambientales, reduzca la exposición a amenazas y salvaguarde la seguridad y continuidad operativa para sus usuarios.
Innovación y Tecnología	Incorporar tecnologías SIG, drones, sensores y plataformas digitales para el monitoreo de la red vial, el control de obras y la generación de indicadores de desempeño.
Participación y Transparencia	Involucrar a la ciudadanía, gremios productivos y academia en los procesos de planificación y evaluación de los proyectos viales, fortaleciendo la rendición de cuentas y el control social.
Equidad Territorial	Asegurar que la inversión vial contribuya a reducir brechas de accesibilidad, priorizando zonas rurales, agrícolas y turísticas con baja conectividad, y fomentando la inclusión territorial.

2.3 Articulación con Niveles de Gobierno

La **Articulación con Niveles de Gobierno** representa el eje de coordinación institucional que garantiza la coherencia entre las competencias nacionales, provinciales, cantonales y parroquiales en el ámbito vial. Este apartado establece la manera en que el **Gobierno Nacional**, a través del Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT), la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y otros organismos competentes, interactúa con el **GAD Provincial de Manabí** y los gobiernos locales en la planificación, ejecución y mantenimiento de la red vial.

Se promueve así una gestión compartida basada en la complementariedad de funciones, la articulación normativa y la cooperación técnica. A nivel territorial, la articulación permite integrar las redes estatales, provinciales y cantonales dentro de un sistema unificado, optimizando recursos y asegurando continuidad en los corredores de movilidad. Este enfoque colaborativo fortalece la institucionalidad, evita duplicidades y consolida una gobernanza vial eficiente y descentralizada.

Tabla 7: Niveles de Gobierno del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Niveles de Gobierno del Sistema Vial Provincial	
Gobierno Nacional	**Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT):** coordinación de la Red Vial Estatal y definición de estándares técnicos.
	Agencia Nacional de Tránsito (ANT): regulación de la seguridad vial y señalización.
	Ministerio de Ambiente y Energía (MAE): control ambiental de proyectos viales.
	Secretaría Nacional de Gestión de Riesgos: integración de criterios de gestión del riesgo en la infraestructura vial.
	CNEL y coordinación para alumbrado público.
	ECU 911: Sistemas de emergencia en las redes viales de la provincia.
Gobierno Provincial de Manabí	Planificar, ejecutar y mantener la **Red Vial Provincial (RVP)**, asegurando su integración con la red estatal y cantonal.
	Consolidar la **Infraestructura de Datos Espaciales Provincial (IDE-P)** y liderar la gestión de la información vial.
	Establecer convenios con universidades, gremios y organismos internacionales para fortalecer la capacidad técnica institucional.

Gobiernos Municipales y Metropolitanos	Actualizar y mantener los **Planes de Uso y Gestión del Suelo (PUGS) y la Red Vial Cantonal (RVC).**
	Coordinar la gestión de los **tramos de corredores de competencia municipal (TCCM)** y su integración funcional con la red vial provincial.
	Participar en los mecanismos de planificación y priorización del SVP a través del **Consejo Provincial de Infraestructura Vial.**
Gobiernos Parroquiales Rurales	Identificar y priorizar caminos vecinales, senderos y vías comunitarias de integración rural.
	Promover la cogestión comunitaria del mantenimiento vial, articulando recursos humanos y maquinaria local.

Mecanismos de Coordinación Interinstitucional

Los **Mecanismos de Coordinación Interinstitucional** constituyen las herramientas operativas mediante las cuales se materializa la gobernanza vial y se facilita la interacción entre los distintos niveles de gobierno. A través del **Mesa Técnica Provincial de Infraestructura Vial**, las **Mesas Territoriales de Vialidad** y los **convenios de cooperación interinstitucional**, se promueve la planificación conjunta, la priorización técnica de proyectos y el seguimiento colaborativo de las intervenciones. Estos mecanismos permiten integrar las perspectivas locales y regionales, garantizando que las decisiones sean participativas y respondan a las necesidades reales del territorio. Además, fomentan la interoperabilidad de información técnica mediante la IDE-P, fortaleciendo la transparencia y la rendición de cuentas. En conjunto, los mecanismos de coordinación consolidan un modelo de gestión vial cooperativo, dinámico y adaptativo, que convierte al Sistema Vial Provincial en una plataforma de desarrollo y cohesión territorial sostenible.

Tabla 8: Mecanismos de coordinación interinstitucional del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Mecanismo	Descripción	Actores
Mesa Técnica Provincial de Infraestructura Vial	Instancia técnica-política de coordinación, conformada1 por delegados del MIT, GAD provincial, GAD cantonales y parroquiales.	Gobierno Nacional Gobierno Provincial de Manabí Gobiernos Municipales y Metropolitanos

Mesas Territoriales Viales	Espacios participativos de planificación, priorización y seguimiento ciudadano en cada zona de la provincia.	Gobierno Provincial de Manabí Coordinadores Políticos Territoriales Coordinadores Zonales de Vialidad Gobiernos Municipales y Metropolitanos Gobierno Parroquiales Rurales
Mesa de Planificación Provincial	Espacio de articulación interinstitucional liderado por la Dirección de Planificación para el Desarrollo del GAD Provincial de Manabí, conformado por los directores de planificación de los 22 GADs Municipales.	Gobierno Provincial de Manabí Gobiernos Municipales y Metropolitanos
Mesa Técnica de Datos Espaciales	Encargado de la interoperabilidad de la información cartográfica entre instituciones.	Gobierno Nacional Gobierno Provincial de Manabí Gobiernos Municipales y Metropolitanos Gobierno Parroquiales Rurales



Sistema Vial

3. Sistema Vial Provincial

El **Sistema Vial Provincial** es el marco técnico que organiza, clasifica y gestiona la infraestructura de movilidad en Manabí, articulando los distintos niveles de accesibilidad territorial. Integra cartografía, redes viales, categorías funcionales y criterios de diseño para asegurar una planificación coherente, una operación eficiente y un desarrollo vial alineado con la visión provincial al 2040.

El sistema se sustenta en una **cartografía actualizada**, que permite identificar la configuración espacial de la red y sus características físicas. A partir de esta base se definen las **redes viales y sus categorías**, determinando la función de cada vía dentro del sistema, desde corredores provinciales hasta vías rurales y tramos urbanos estratégicos. La **Jerarquía Vial Provincial** ordena la red según su importancia funcional y rol territorial, alineando infraestructura, flujos de movilidad y prioridades de inversión.

Este ordenamiento se complementa con **secciones viales tipo**, **ejes viales estructurantes** y **directrices para el diseño de proyectos viales**, que estandarizan las intervenciones en corredores, vías rurales e intersecciones bajo criterios de movilidad segura, sostenibilidad e integración territorial. Como soporte, la **Infraestructura de Datos Espaciales Provincial (IDE-P)** consolida la información vial y territorial, facilitando la toma de decisiones y la interoperabilidad institucional. Finalmente, el **Portafolio Vial Provincial** organiza las intervenciones estratégicas y operativas para el corto, mediano y largo plazo, alineando la inversión con la jerarquía vial y la estructura territorial.

Los componentes del Sistema Vial Provincial son:

- Base Cartográfica
- Redes Viales
- Categorías de las Redes Viales
- Jerarquía Vial Provincial
- Secciones Viales
- Ejes Viales

- Lineamientos de Diseño de Proyectos Infraestructura Vial
- Infraestructura de Datos Espaciales Provincial - IDE – P
- Portafolio

3.1 Base Cartográfica

La base cartográfica utilizada para la formulación del Sistema Vial Provincial se estructuró a partir de cuatro fuentes oficiales de información:

- Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP): **cartografía oficial de la Red Vial Estatal 2024, que constituye el marco de referencia nacional.**
- CONGOPE: **información técnica generada en el estudio de vialidad provincial 2019, empleada como insumo principal para la caracterización de la Red Vial Provincial.**
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC): **cartografía vial obtenida en el marco del Censo de Población 2022, utilizada como base de la Red Vial Cantonal.**
- Planes de Uso y Gestión del Suelo (PUGS) de los 22 cantones de Manabí: **insumo oficial que define la delimitación del suelo urbano (Art. 18 LOOTUGS) y del suelo rural de expansión urbana (Art. 19.3 LOOTUGS), conforme a lo aprobado y vigente en cada jurisdicción cantonal.**

Una vez recopiladas estas cuatro fuentes, se procedió a su **unificación en una base cartográfica del sistema vial provincial.** Este proceso implicó la homologación de atributos, la eliminación de duplicidades, la corrección de inconsistencias geométricas y la integración de las tres jerarquías viales (estatal, provincial y cantonal) en un solo sistema estructurado.

Con el fin de asegurar las fuentes y **confiabilidad de la información**, la base resultante fue sometida a un proceso de **verificación y actualización** mediante la interpretación de **ortofotografías del año 2025**. Este paso permitió identificar cambios recientes en el territorio, incorporar nuevas infraestructuras viales y ajustar el trazado de aquellas vías que habían sufrido modificaciones o ampliaciones.

Finalmente, la base cartográfica consolidada fue **articulada, revisada y validada en conjunto con las diferentes unidades técnicas del Gobierno Provincial de Manabí.** El resultado de este proceso es una **base cartográfica vial oficial con fecha de referencia 2025,** que constituye el

punto de partida para la **estructuración del Sistema Vial Provincial** en el marco de la **Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre (LOSNIVTT).**



Mapa 1: Base cartográfica consolidada del Sistema Vial Provincial
Elaborado por: MTOP - 2025, CONGOPE - 2019, INEC - 2019, PUGS de Manabi - 2025 y + Equipo de formulación SVP - 2025
Código de mapa: SVP-001

Planes de Uso y Gestión del Suelo de Manabí

De acuerdo con la **Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS)**, las competencias en materia territorial se distribuyen entre los diferentes niveles de gobierno. El **artículo 11.2** establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Provinciales deben integrar en sus planes el componente de ordenamiento territorial de los cantones que conforman su jurisdicción, en función del modelo económico productivo, de infraestructura y de conectividad de la provincia. A su vez, el **artículo 11.3** determina que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Metropolitanos son responsables de clasificar la totalidad del suelo cantonal o distrital en urbano y rural, así como de definir su uso y gestión.

El **artículo 27** dispone que cada gobierno municipal o metropolitano debe contar con un **Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS)**, el cual debe incorporar tanto el componente estructurante como el componente urbanístico. Según lo dispuesto en el **artículo 30**, el componente estructurante tiene una vigencia de doce años, mientras que el **artículo 17** precisa las clases de suelo, incluyendo el suelo urbano y el suelo rural de expansión urbana, este último considerado una subclasificación del suelo rural.

En consecuencia, los **PUGS de los 22 cantones de Manabí** constituyen los instrumentos técnicos y normativos para identificar las delimitaciones del suelo, tal como lo establece la LOOTUGS. Esta información es indispensable para la aplicación de lo dispuesto en el **artículo 8 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre (LOSNIVTT)**, que define la **Red Vial Cantonal** como el conjunto de vías ubicadas dentro de las zonas urbanas y de expansión urbana. A continuación, se presenta la matriz de equivalencia entre ambas leyes orgánicas.

Tabla 9: Matriz de equivalencia entre LOSNIVTT y LOOTUGS.

LOSNIVTT		LOOTUGS	
Art. 8	Zonas Urbanas	Art. 18	Suelo Urbano
Art. 8	Zonas de Expansión Urbana	Art. 19.3	Suelo Rural de Expansión Urbana

Una vez alineadas las disposiciones de ambas leyes, se procede a aplicar lo establecido en la **Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS)** para la definición del **suelo urbano** y del **suelo rural de expansión urbana**, de la siguiente manera:

Clasificación del Suelo

- **Suelo urbano:** Según el artículo 18 de la LOOTUGS, el suelo urbano se caracteriza por estar ocupado por asentamientos humanos concentrados que disponen, total o parcialmente, de infraestructura básica y servicios públicos. Es un sistema continuo e interconectado de espacios públicos y privados y puede incluir núcleos urbanos situados en suelo rural.
- **Suelo rural:** El artículo 19 de la LOOTUGS establece que el suelo rural se destina principalmente a actividades agro-productivas, extractivas o forestales. Además, abarca terrenos que, debido a sus características biofísicas o geográficas especiales, deben ser protegidos o reservados para futuros desarrollos urbanos.

Subclasificación del Suelo Rural

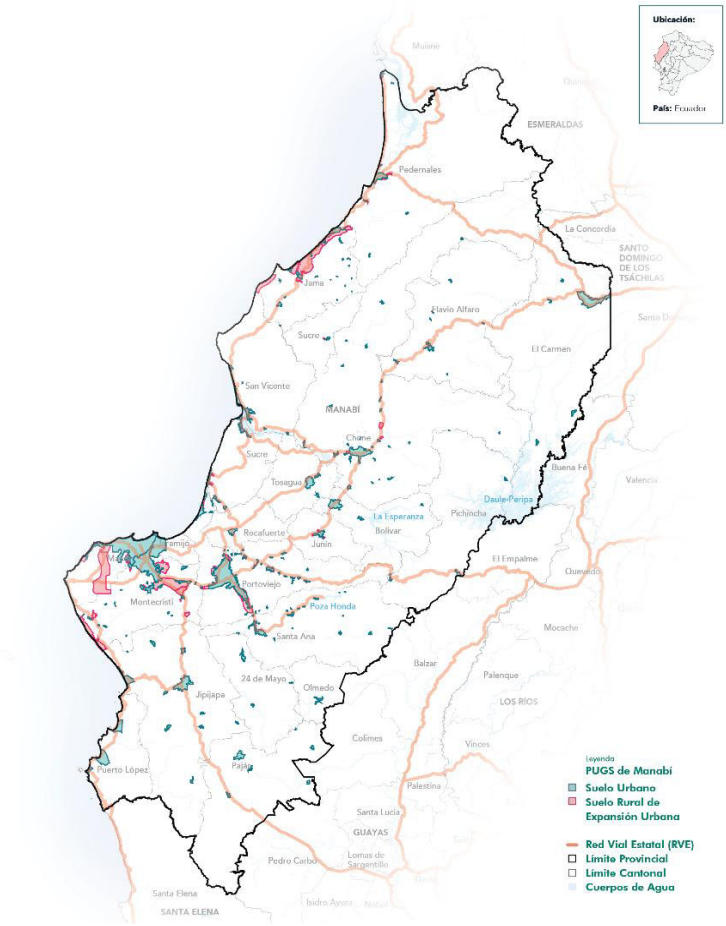
- **Suelo rural de expansión urbana:** El artículo 19.3 de la LOOTUGS define este suelo para ser habilitado para uso urbano según el plan de uso y gestión del suelo, debiendo ser contiguo al suelo urbano existente. La selección se basa en proyecciones de crecimiento y la viabilidad de servicios públicos, considerando también políticas de protección del suelo rural.

Los **resultados de la recopilación de los Planes de Uso y Gestión del Suelo (PUGS)** de los 22 cantones de la provincia de Manabí, solicitados mediante el **Oficio No. GADPM-PREM-2024-147-OFC**, emitido el **27 de noviembre de 2024**, se presentan a continuación. Cabe indicar que, conforme a lo establecido en el **artículo 30 de la LOOTUGS**, estos planes tienen una **vigencia de doce años**, y que la **primera fecha límite para su aprobación** fue fijada en el año **2021**.

Tabla 10: Suelo Urbano y Suelo Rural de Expasión Urbana de los cantones de Manabí.
Fuente: PUGS de Manabí – 2025

Cantón	Suelo Urbano (Kilómetros Cuadrados)	Suelo Rural de Expansión Urbana	Total (Kilómetros Cuadrados)

		(Kilómetros Cuadrados)	
24 de Mayo	2.63		2.63
Bolívar	8.90		8.90
Chone	20.23		20.23
El Carmen	21.42		21.42
Flavio Alfaro	3.75		3.75
Jama	9.60	51.25	60.85
Jaramijo	21.63		21.63
Jipijapa	25.93		25.93
Junin	3.19	0.72	3.91
Manta	65.86	48.88	114.74
Montecristi	50.04	56.39	106.43
Olmedo	1.46		1.46
Paján	7.39		7.39
Pedernales	9.00	1.85	10.85
Pichincha	2.88		2.88
Portoviejo	62.83	14.78	77.61
Puerto Lopez	17.63		17.63
Rocafuerte	2.84		2.84
San Vicente	10.44		10.44
Santa Ana	8.68		8.68
Sucre	8.35	0.98	9.33
Tosagua	7.82		7.82
Grand Total	372.49	174.85	547.35



Mapa 2: Suelo Urbano y Suelo Rural de Expansión Urbana de los cantones de Manabí.
Fuente: PUGS de Manabí – 2025.
Código de mapa: SVP-002

3.2 Redes Viales

A nivel nacional, persiste una **problemática en la definición de competencias de los Gobiernos Autónomos Provinciales en materia vial**, debido a que distintos cuerpos normativos —leyes, códigos orgánicos y reglamentos— presentan definiciones no siempre consistentes entre sí. Esta situación puede generar ambigüedades al momento de **territorializar acciones y asignar responsabilidades** entre los distintos niveles de gobierno.

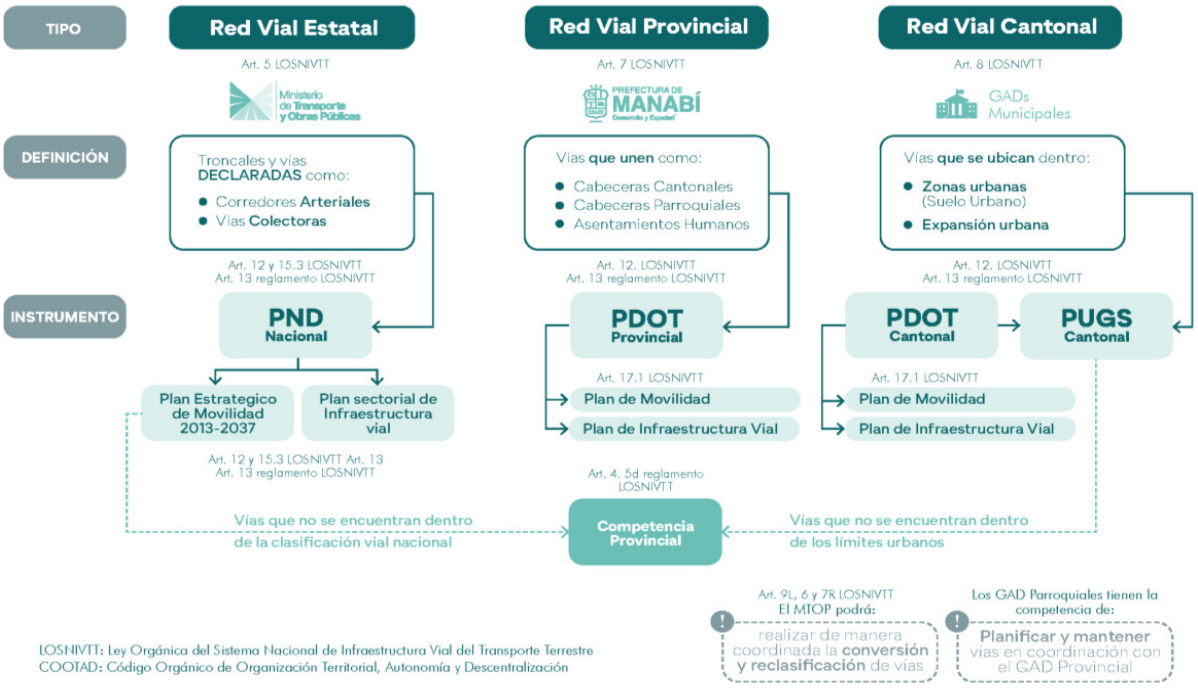


Figura 7: Redes Viales según lo determinado en la LOSNIVTT y LOOTUGS.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

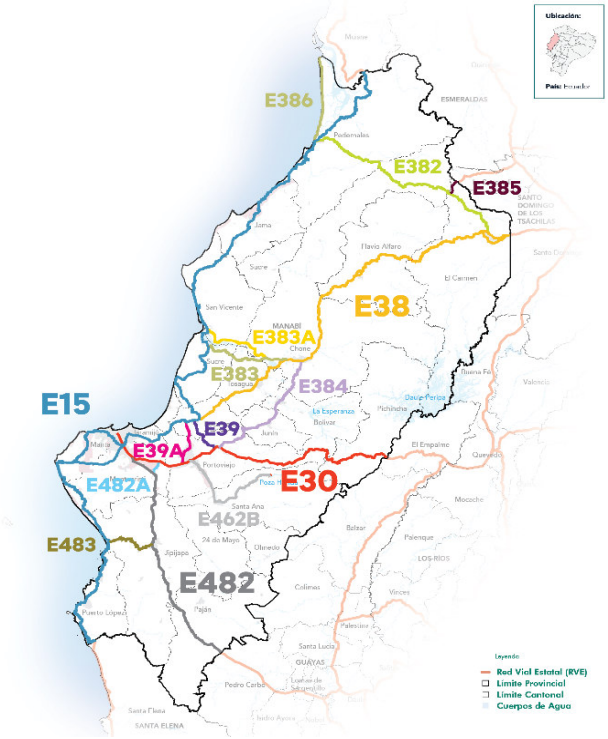
Con el objetivo de superar estas inconsistencias y establecer una base clara para la formulación del **Sistema Vial Provincial de Manabí**, el presente estudio adopta como referencia principal lo dispuesto en la **Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre (LOSNIVTT)**. Dicha ley define explícitamente tres niveles de red vial:

1. RVE - Red Vial Estatal: De acuerdo con el Art. 5 de la LOSNIVTT, comprende las **troncales y las vías declaradas como corredores arteriales y/o colectores**, cuya delimitación y clasificación oficial corresponden al **Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP).** Para el presente estudio se utilizó la información cartográfica oficial disponible al año 2024.

Para efectos del análisis y la coherencia territorial del Sistema Vial Provincial, la RVE se incorpora **exclusivamente como referencia de planificación**, sin que ello implique atribuciones de gestión, intervención o administración por parte del Gobierno Provincial.

Tabla 11: Red Vial Estatal.
Fuente: Ministerio de Infraestructura y Transporte, 2024.

Jerarquía MIT	Código	Nombre	Longitud en kilómetros
Arterial	E15	Vía del Pacífico / Troncal del Pacífico	417.72
	E30	Transversal Central	133.06
Colectora	E38	Vía Colectora Santo Domingo-Rocafuerte	192.84
	E382	Vía Colectora T del Carmen-Pedernales	90.78
	E383	Vía Colectora Y de San Antonio-Bahía de Caráquez	36.95
	E383A	Vía Colectora Y de San Antonio-San Vicente	30.63
	E384	Vía Colectora Chone-Pimpiguasí	56.92
	E385	Vía Colectora Concordia – Puerto Nuevo	5.92
	E386	Vía Colectora Pedernales – Cojímies	34.56
	E39	Vía Colectora Rocafuerte-El Rodeo	15.90
	E39A	Vía Colectora Portoviejo – “T” de Buenos Aires	18.07
	E462B	Vía Colectora Portoviejo – Santa Ana – Poza Honda	48.52
	E482	Vía Colectora Montecristi-Nobol	97.42
	E482A	Guayabal-La Pila	5.42
	E483	Jipijapa-Puerto Cayo	25.56
Total			1210.28



Mapa 3: Red Vial Estatal.
Elaborado por: Ministerio de Infraestructura y Transporte, 2024
Código de mapa: SVP-003

- **2. RVP - Red Vial Provincial:** Según el Art. 7 de la LOSNIVTT, la red vial provincial comprende las vías que conectan cabeceras cantonales, cabeceras parroquiales y asentamientos humanos. En la práctica, esta definición a menudo se confunde con los límites político-administrativos establecidos por el Consejo Nacional de Límites Internos (CONALI), que identifican cabeceras cantonales y parroquias rurales; sin embargo, dichos límites no determinan el ámbito de competencia de los gobiernos provinciales.

  Por otro lado, la delimitación del suelo urbano y rural corresponde a los municipios, que, a partir de la aprobación de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS, 2016), han definido estos límites mediante sus respectivos Planes de Uso y Gestión del Suelo (PUGS).

  En este contexto, para definir adecuadamente la red vial provincial, resulta fundamental tener claramente identificadas la red vial estatal y la red vial cantonal, dado que la red provincial

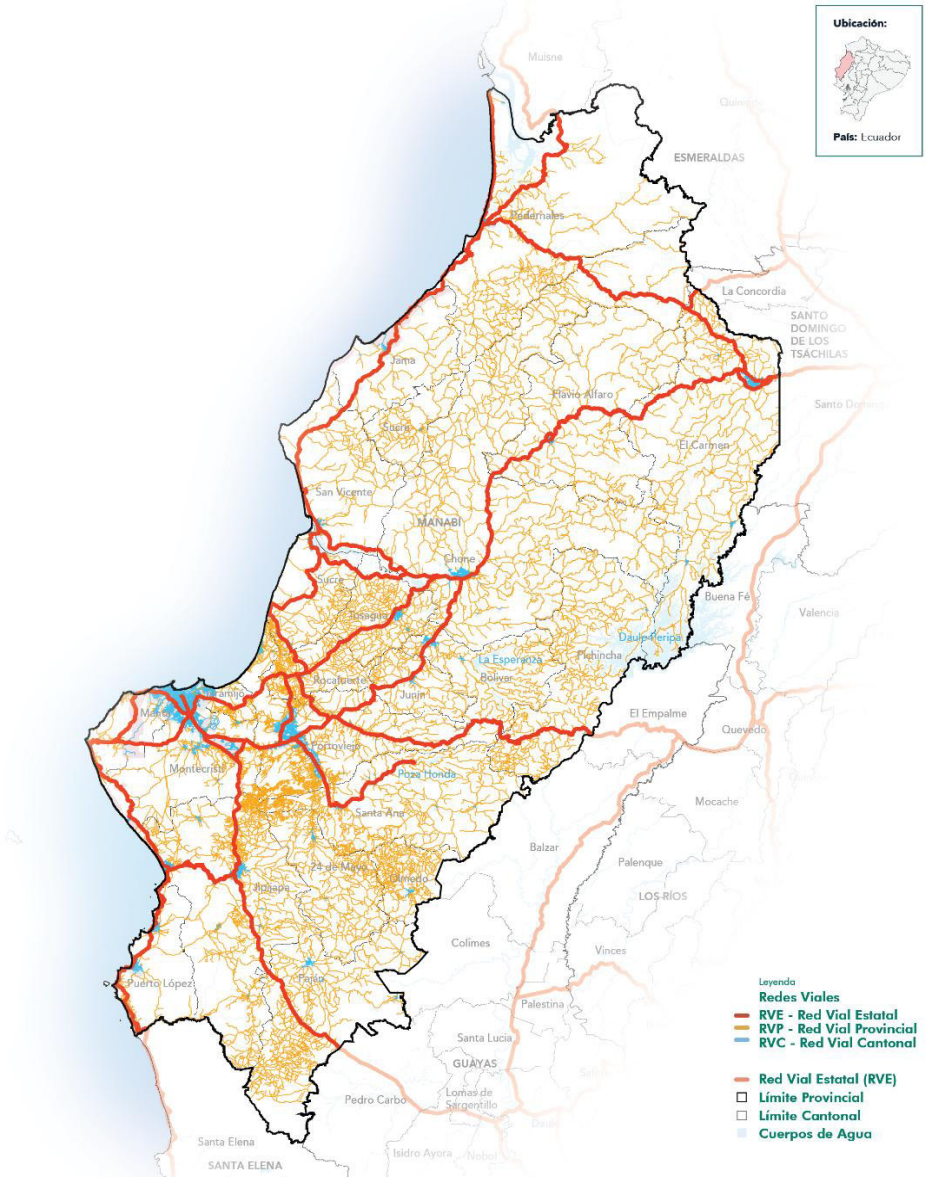
constituye, en gran medida, una competencia residual; es decir, abarca aquellas vías que no forman parte de la red estatal ni de la cantonal.

- **3. RVC - Red Vial Cantonal:** Conforme al Art. 8 de la LOSNIVTT, comprende las **vías ubicadas dentro de las zonas urbanas y de expansión urbana.** Para efectos de este estudio, la delimitación de la Red Vial Cantonal se realizó a partir de la recopilación de los **PUGS de los 22 cantones de la provincia de Manabí,** que constituyen el instrumento oficial y vigente para definir el **suelo urbano** (Art. 18 LOOTUGS) y el **suelo rural de expansión urbana** (Art. 19.3 LOOTUGS) en cada jurisdicción municipal.

  Para efectos del análisis y la coherencia territorial del Sistema Vial Provincial, la **Red Vial Cantonal (RVC)** se incorpora **exclusivamente como referencia de planificación**, con el fin de asegurar la adecuada articulación funcional entre las infraestructuras viales de los distintos niveles de gobierno.

Tabla 12: Redes Viales de la Provincial de Manabí
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Abreviación	Red Vial	Longitud en km
RVE	Red Vial Estatal	1,210.28 km
RVP	Red Vial Provincial	17,266.42 km
RVC	Red Vial Cantonal	4,874.86 km
Total		**23,351.56 km**



Mapa 4: Redes Viales del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025
Código de mapa: SVP-004

3.3 Categorías de Redes Viales

Una vez definidas las tres redes viales —Red Vial Estatal (RVE), Red Vial Provincial (RVP) y Red Vial Cantonal (RVC)— según su competencia y función, se establecieron categorías para cada red vial que permiten organizar la conectividad vial y el desarrollo territorial de manera coherente y eficiente.

Estas categorías facilitan la identificación del papel específico de cada vía dentro de su respectiva red vial, su alcance geográfico y su contribución a la movilidad de personas y productos generados en la provincia.

Asimismo, permiten asignar responsabilidades claras de gestión, operación y mantenimiento entre los distintos niveles de gobierno, optimizando recursos y asegurando la integración de la red.

Las categorías establecidas para cada red vial son las siguientes:

- **1. RVE - Red Vial Estatal**

  1.1 RVE-CE- Corredores Estatales: Vías de competencia nacional que integran la red vial nacional del Ecuador, conectando regiones, provincias y centros urbanos de importancia estratégica. Su diseño y mantenimiento buscan garantizar la movilidad interprovincial, el transporte de carga y pasajeros a larga distancia, y la articulación con infraestructuras estratégicas del Ecuador.

- **2. RVP - Red Vial Provincial**

  2.1 RVP – CP - Corredores Provinciales: Los corredores provinciales son vías de competencia de los gobiernos provinciales, diseñadas para mejorar la conectividad entre cabeceras cantonales, cabeceras parroquiales y asentamientos humanos, integrando la provincia con la red vial estatal y contribuyendo a la generación de una estructura vial más eficiente.

2.2. RVP - TCSU - Tramos de corredores en suelo urbano: Corresponden a tramos de la Red Vial Cantonal urbana ubicados dentro del suelo urbano y suelo urbano y suelo rural de expansión urbana, cuya función esencial es asegurar la continuidad operativa y la jerarquía funcional de los corredores provinciales que se integran al tejido urbano y a los principales núcleos de asentamiento poblacional.

2.3 RVP – VR - Vías Rurales: Vías ubicadas en el suelo rural provincial que conectan comunidades rurales, asentamientos dispersos y zonas productivas, facilitando la accesibilidad local y el desarrollo rural.

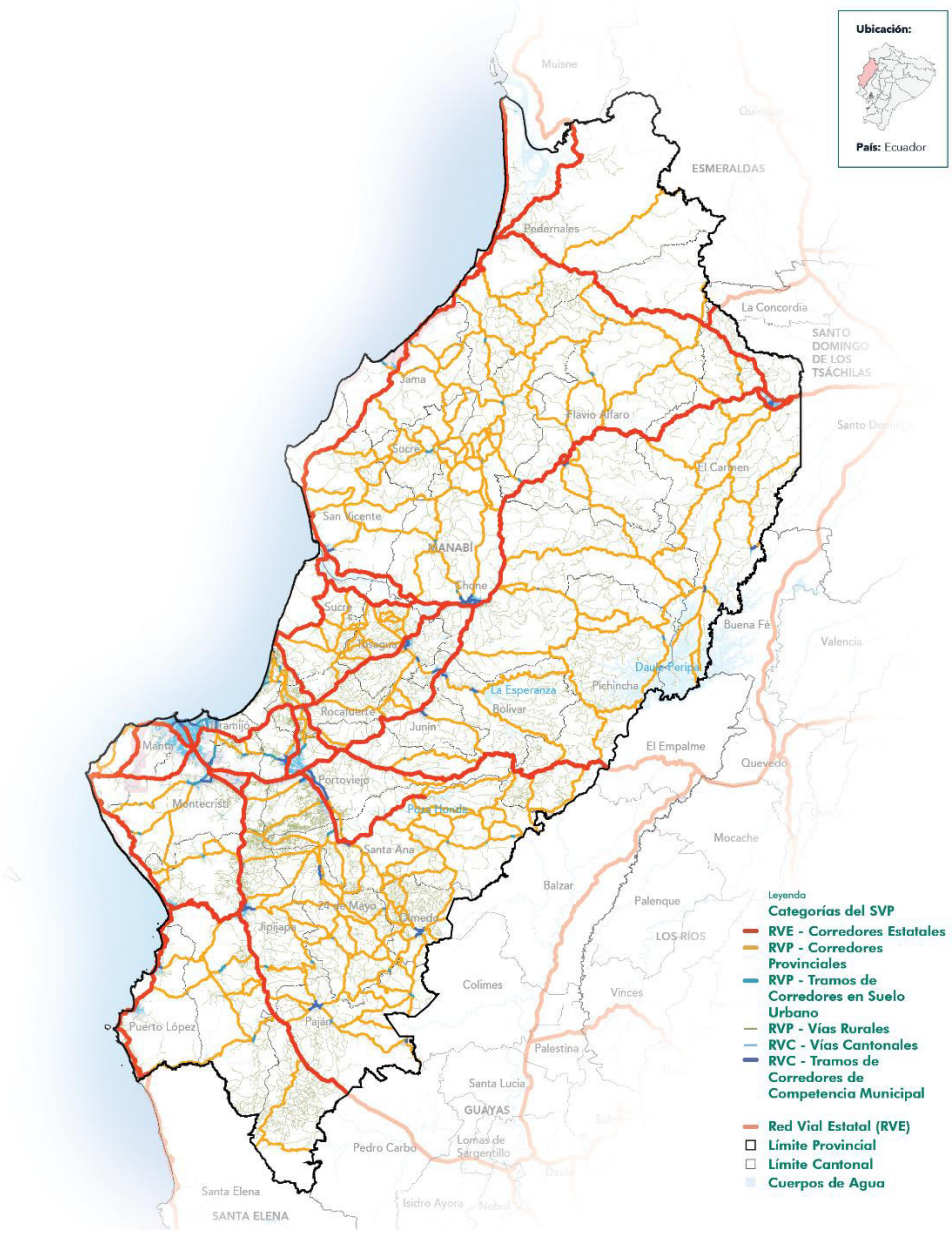
- **3. RVC - Red Vial Cantonal**

3.1 RVC – TCCM - Tramos de corredores de competencia municipal: Son segmentos de corredores estatales y provinciales cuya gestión corresponde a los gobiernos municipales, pero que son esenciales para garantizar la funcionalidad integral de los corredores.

3.2 RVC – VC - Vías Cantonales: Vías de competencia municipal que aseguran la movilidad interna dentro del cantón, conectando barrios, parroquias, centros educativos, de salud y otras infraestructuras locales. Estas vías constituyen la base de la movilidad cotidiana de la población y el desarrollo urbano y rural del cantón.

Tabla 13: Categorías de las Redes Viales de la Provincial de Manabí
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Red Vial	Abreviación	Categoría	Longitud en km
Red Vial Estatal	RVE-CE	Corredores Estatales	1,210.28 km
Red Vial Provincial	RVP-CP	Corredores Provinciales	3,211.63 km
	RVP-TCSU	Tramo de Corredores en Suelo Urbano	118.99 km
	RVP-VR	Vías Rurales	13,935.80 km
Red Vial Cantonal	RVC-TCCM	Tramo de Corredores de Competencia Municipal	120.55 km
	RVC-VC	Vías Cantonales	4,754.32
Total			**23,351.57 km**



Mapa 5: Categorías de las Redes Viales del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025
Código de mapa: SVP-005

3.4 Jerarquía Vial Provincial

Se definió una **jerarquía vial específica para cada categoría de vías**, con el propósito de **caracterizar su funcionalidad** y garantizar la **reducción de brechas de accesibilidad** que enfrentan tanto los asentamientos humanos como las zonas productivas del territorio.

Asimismo, esta propuesta de jerarquización constituye un **instrumento de planificación y gestión**, ya que orienta los procesos de **priorización, inversión y ejecución de proyectos viales**, permitiendo asignar recursos de manera más eficiente y en coherencia con las necesidades de conectividad y desarrollo provincial.

Metodología para establecer la Jerarquía Vial

La **jerarquía vial** fue definida a partir de una **metodología técnico–espacial** que combina criterios demográficos, territoriales y de conectividad. El proceso inició con el análisis de los **asentamientos humanos de la provincia**, considerando tanto su dimensión poblacional como su rol dentro de la estructura territorial. Posteriormente, se evaluó su relación funcional con las **diferentes redes viales existentes** (estatal, provincial y cantonal), identificando los niveles de accesibilidad que cada asentamiento mantiene con el resto del territorio.

Este enfoque permitió establecer **diferentes jerarquías viales** que reflejan la importancia relativa de cada corredor dentro del sistema. La clasificación no solo reconoce la **funcionalidad de las vías** —en términos de su alcance geográfico, tipo de flujos y conectividad—, sino que también responde a la necesidad de **reducir brechas de accesibilidad**, particularmente en los asentamientos rurales y en las zonas productivas que requieren un mejor acceso a mercados, servicios y centros urbanos.

En este sentido, la jerarquía vial propuesta se convierte en un **instrumento estratégico de planificación e inversión**, ya que orienta la toma de decisiones sobre **priorización de proyectos, asignación de recursos y programación de intervenciones** en la red vial. De este modo, se busca no solo mejorar la movilidad de la población, sino también fortalecer la **integración territorial**, la **competitividad productiva** y la **equidad en el acceso a oportunidades** en toda la provincia.

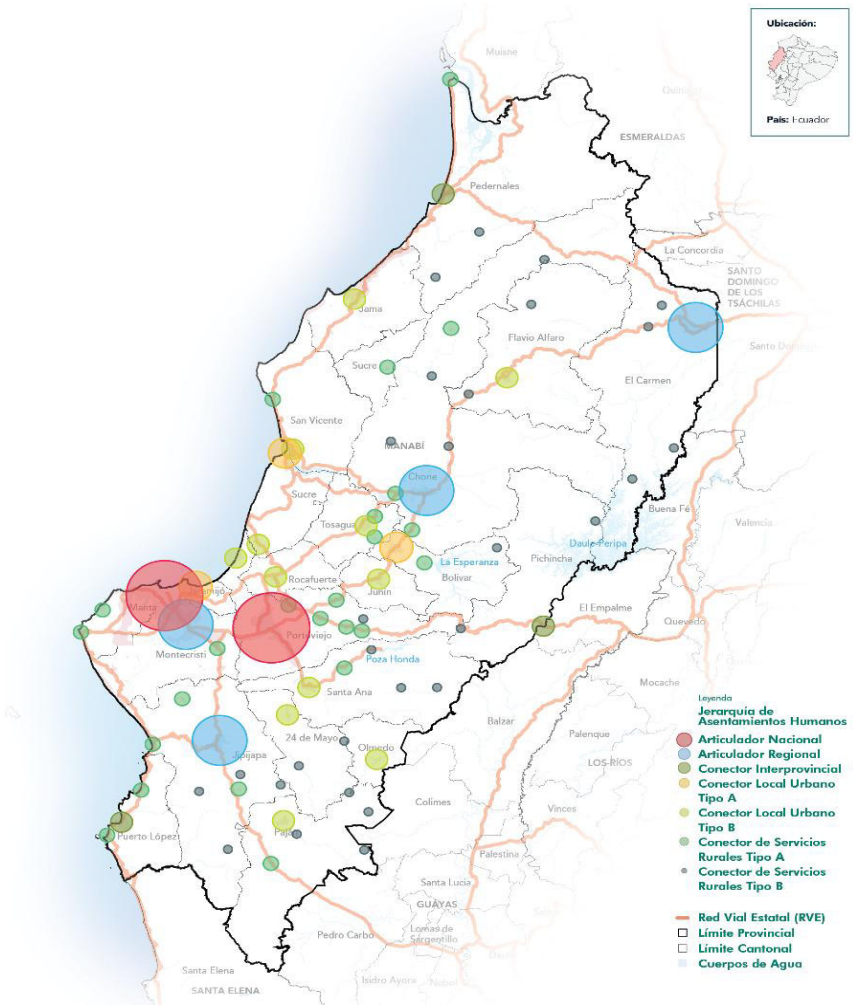
Jerarquía de Asentamientos Humanos

La jerarquía de asentamientos humanos de la provincia de Manabí se encuentra definida en el marco de las Operaciones Territoriales Estratégicas (OTE) de la Agenda 2030 de Manabí, formulada por ONU–Hábitat en 2022 e incorporada en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) 2023–2027 de la provincia.

El análisis de esta jerarquía permite **identificar y clasificar las vías que articulan los distintos tipos de asentamientos humanos**, con el objetivo de asegurar que la población cuente con una adecuada **cobertura y accesibilidad a las redes viales**. De esta manera, se garantiza que los habitantes puedan desplazarse de forma eficiente hacia los diferentes destinos del territorio provincial, fortaleciendo la integración entre áreas urbanas, rurales y productivas.

La jerarquía de asentamientos humanos de Manabí se estructura de la siguiente manera:

- **Articulador Nacional:** Núcleos poblacionales mayores a 200.000 habitantes.
- **Articulador Regional:** Población menor a 100.000 habitantes y superior a 50.000 habitantes.
- **Conector Interprovincial:** Cabeceras cantonales ubicados en el límite interprovincial y sobre la red vial estatal.
- **Conector Local Urbano A:** Población inferior a 50.000 habitantes y superior a 15.000 habitantes.
- **Conector Local Urbano B:** Población superior a 5.000 habitantes y menores a 14.999 habitante. Si un asentamiento tiene jerarquía de cantón también se incluye en esta categoría, aunque no cumpla el criterio poblacional.
- **Conector de servicio rural A:** Población superior a 1.000 habitantes y menores a 4.999 habitantes. Núcleos poblacionales menores que sirven de sustento básico local para sus comunidades y poblaciones dispersas
- **Conector de servicio rural B:** Población inferior a 1.000 habitantes. Corresponden a centralidades rurales con tejidos urbanos poco regulares y de baja compacidad.



Mapa 6: Jerarquía de Asentamientos Humanos.
Elaborado por: ONU-Hábitat, 2022 y GPM,2024
Código de mapa: SVP-006

Análisis poblacional

La mayor cantidad de población, en los cantones de la provincia, está concentrada en las ciudades de Portoviejo, Manta y Chone, en ese orden respectivamente.

Así mismo, se ven diferencias importantes en la distribución de la población de los cantones de la provincia; ya que, por ejemplo, 9 de los 22 cantones de Manabí no cuentan ni con el 10% de la población de la capital provincial, la ciudad de Portoviejo. Esto último nos permite inferir

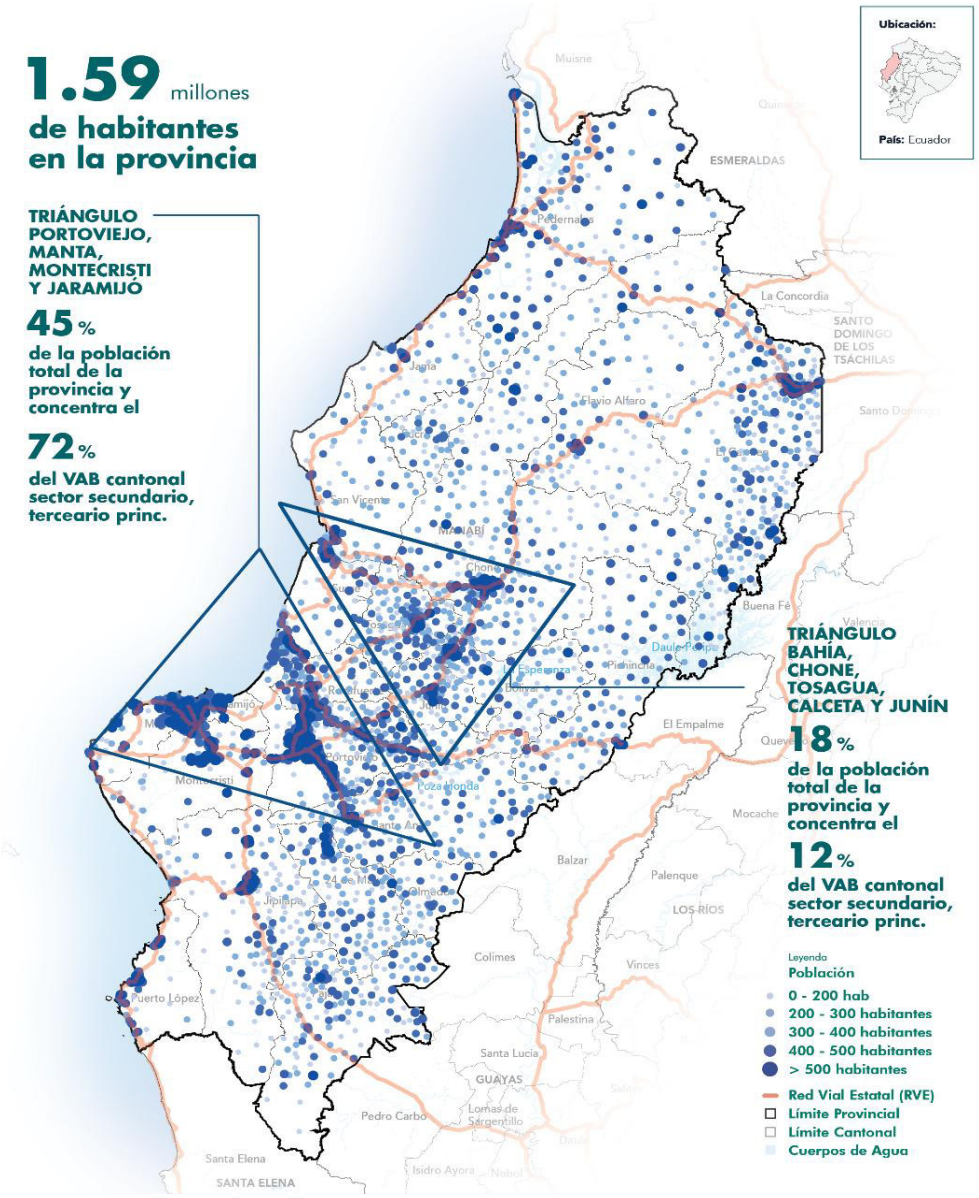
una importante dispersión en la composición administrativa de la provincia, con cantones de muy pequeñas proporciones en términos territoriales y de población.

Tabla 14: Distribución de la población en los cantones de la provincia de Manabí.
Fuente: INEC, 2023

No.	Cantón	Población
1	Portoviejo	322, 925
2	Manta	271, 145
3	Chone	128,166
4	El Carmen	120,936
5	Montecristi	99, 937
6	Jipijapa	78, 117
7	Pedernales	70, 408
8	Sucre	62, 841
9	Santa Ana	51, 462
10	Tosagua	42, 853
11	Rocafuerte	42, 688
12	Paján	41,879
13	Bolívar	41,827
14	24 de Mayo	31, 473
15	Pichincha	30, 380
16	Jaramijó	29, 759
17	Flavio Alfaro	26, 415
18	Puerto López	25, 630
19	San Vicente	24, 997
20	Junín	22, 324
21	Jama	16, 588
22	Olmedo	10, 090
	Total	1, 592, 840

Así mismo, como puede verse en el siguiente mapa, la distribución territorial de la población no es uniforme en todo el territorio provincial. En el mapa se puede distinguir que hacia la zona central de la provincia está concentrada la mayor cantidad de la población, diferenciada

en tres zonas en las que se agrupan: por una parte, los cantones de Chone, Tosagua, Bolívar y Junín; otra zona de concentración de la población agrupa a los cantones de Rocafuerte y Portoviejo; y, finalmente la conurbación entre los cantones de Manta, Montecristi y Jaramijó.



Mapa 7: Distribución de la población en la provincia de Manabí.
Fuente: INEC, 2023
Código de mapa: SVP-007

Para finalizar el análisis poblacional, un aspecto relevante es la densidad poblacional, donde se pude verificar en la Tabla que se muestra a continuación que los tres cantones con mayor

densidad poblacional en sus áreas urbanas son Rocafuerte, Manta y Portoviejo (42, 39 y 39 hab/has., respectivamente).

Así mismo, puede verse un desequilibrio importante en cuanto a la densidad poblacional de las áreas urbanas, pues son 12 cantones de la provincia en los que su densidad no es ni el 50% de la densidad poblacional de Rocafuerte, que es el cantón de la provincia con mayor densidad poblacional de entre los 22 cantones.

Tabla 15: Densidad poblacional de los cantones de la provincia.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP - 2025

Cantón	Área urbana (has.)	Población urbana	Densidad
Rocafuerte	283,95	11848	42
Manta	6591,09	258697	39
Portoviejo	6287,84	244129	39
Pedernales	899,98	27068	30
Chone	2023,71	54629	27
Sucre	835,75	22209	27
24 de Mayo	263,36	6607	25
El Carmen	2142,14	52366	24
Junín	319,33	7332	23
Flavio Alfaro	375,11	8312	22
Bolívar	1046,32	20011	19
Olmedo	146,41	2684	18
Jipijapa	2594,7	45382	17
Pichincha	287,73	4406	15
Montecristi	5008,15	71066	14
Santa Ana	868,48	11918	14
Tosagua	782,68	11317	14
Jaramijó	2164,86	28397	13
San Vicente	1044,84	10404	10
Paján	739,37	7686	10
Puerto López	1764,12	12598	7
Jama	960,21	5259	5
TOTAL	**19711,83**	**457977**	**23**

Jerarquía de las Redes Viales

Con el propósito de estructurar un sistema vial coherente y funcional, se establecieron niveles jerárquicos para cada categoría de la red vial, considerando criterios de funcionalidad, conectividad, accesibilidad e inteligibilidad. La jerarquización no se limita únicamente a clasificar los corredores existentes, sino que constituye un instrumento de planificación territorial, al definir con claridad el papel de cada vía dentro del sistema de movilidad de la provincia.

La metodología aplicada permitió diferenciar el alcance y la importancia relativa de cada corredor, identificando aquellos que cumplen un rol estratégico en la conexión interprovincial y cantonal, así como las vías que aseguran el acceso de la población rural y de las zonas productivas hacia los mercados, servicios y centros urbanos. De esta manera, la jerarquía vial constituye la base para **priorizar inversiones, orientar intervenciones y garantizar un uso eficiente de los recursos públicos**.

Adicionalmente, la jerarquía establecida para las redes viales permite **diseñar y proponer rutas alternas**, fundamentales para diversificar los flujos de movilidad y **reducir la dependencia de corredores únicos**, lo que incrementa la resiliencia del sistema frente a contingencias. Con ello se busca garantizar una conectividad más equilibrada, mejorando la accesibilidad en las **zonas dispersas y agroproductivas**, que históricamente han presentado limitaciones de integración territorial.

En términos prácticos, la jerarquización vial se convierte en una herramienta que no solo facilita la **planificación de infraestructura**, sino que también contribuye a fortalecer la **movilidad de personas y bienes**, impulsar la **competitividad económica** y promover una **mayor equidad territorial**.

Las jerarquías viales definidas para cada red se presentan a continuación:

- **1. RVE - Red Vial Estatal**

1.1 RVE-CE- Corredores Estatales

1.1.1 RVE-CE - Corredores Interprovinciales: Son vías de carácter nacional que conectan la provincia de Manabí con las provincias circunvecinas, garantizando la integración territorial

1.1.2 RVE-CE - Corredores Intercantonales: Son vías de carácter nacional que atraviesan o conectan directamente dos o más cantones dentro de la provincia, cumpliendo una función estratégica de articulación territorial entre centros urbanos de relevancia provincial y regional.

- **2. RVP - Red Vial Provincial**

2.1 RVP – CP - Corredores Provinciales

2.1.1 RVP - CP – NVL1 - Corredores Estratégicos: Son los corredores provinciales de mayor jerarquía, cuya función principal es articularse con la Red Vial Estatal para conformar los ejes estructurantes de movilidad de la provincia. Estos corredores atraviesan el territorio de norte a sur y de este a oeste, constituyéndose en la base de la conectividad territorial.

2.1.2 RVP - CP – NVL2 - Corredores Complementarios: Son corredores provinciales que complementan a la Red Vial Estatal y a los corredores estratégicos. Su trazado permite generar rutas alternas a los corredores principales, diversificando las opciones de movilidad, descongestionando los ejes de mayor carga y fortaleciendo la conexión interprovincial.

2.1.3 RVP - CP – NVL3 - Corredores de Articulación: Son corredores provinciales que mejoran la conectividad transversal entre los corredores provinciales estratégicos y complementarios, facilitando el acceso desde los asentamientos humanos rurales hacia la red vial de mayor jerarquía.

2.1.4 RVP - CP – NVL4 - Corredores Comunitarios: Son corredores provinciales de carácter local, orientados a garantizar la conectividad de asentamientos humanos dispersos y zonas agroproductivas con los corredores de mayor jerarquía (estratégicos,

complementarios y de articulación), reduciendo las brechas de accesibilidad en el territorio.

2.2 RVP – TCSU - Tramos de corredores en suelo urbano

2.2.1 RVP - TCSU - Tramos de corredores en suelo urbano: Corresponden a segmentos de la Red Vial Cantonal urbana que se localizan dentro del límite del suelo urbano y suelo rural de expansión urbana, y cuya función principal es mantener la continuidad y jerarquía funcional de los corredores provinciales que ingresan a los asentamientos humanos.

2.3 RVP – VR - Vías Rurales:

2.3.1 RVP – VR – Vías Rurales: Son vías locales ubicadas en suelo rural que conectan comunidades, recintos y zonas productivas con los corredores estatales y provinciales.

- **3. RVC - Red Vial Cantonal**

3.1 RVC – TCCM - Tramos de corredores de competencia municipal

3.1.1 RVC - TCCM - Tramos de corredores de competencia municipal: Son tramos de corredores estatales o provinciales que atraviesan áreas urbanas y cuya gestión corresponde al Gobierno Municipal. Su función es garantizar la continuidad de los corredores provinciales dentro del suelo urbano y de expansión urbana.

3.2 RVC – VC - Vías Cantonales:

3.2.1 RVC – VC – Vías Cantonales: Son vías de **competencia municipal** ubicadas tanto en suelo urbano como rural del cantón.

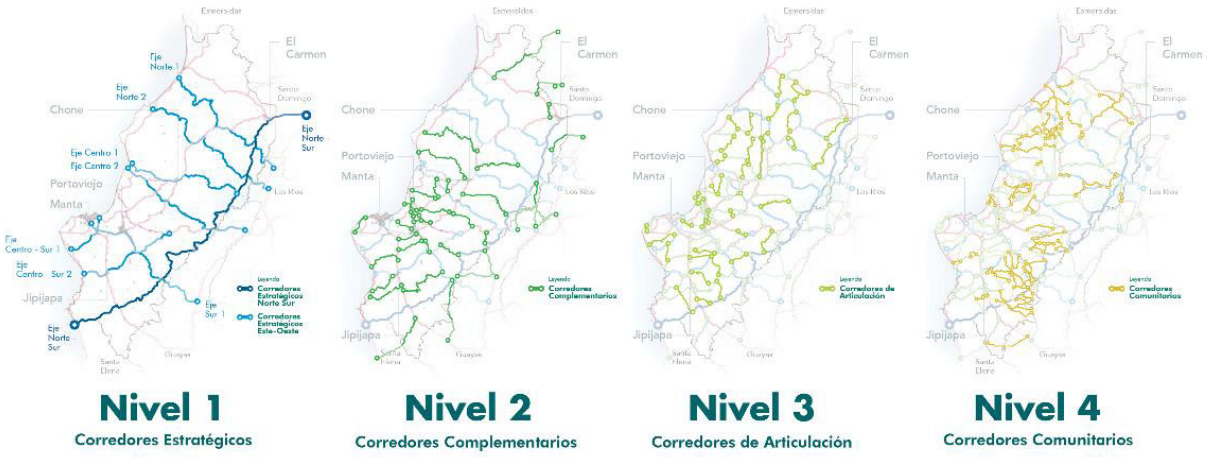
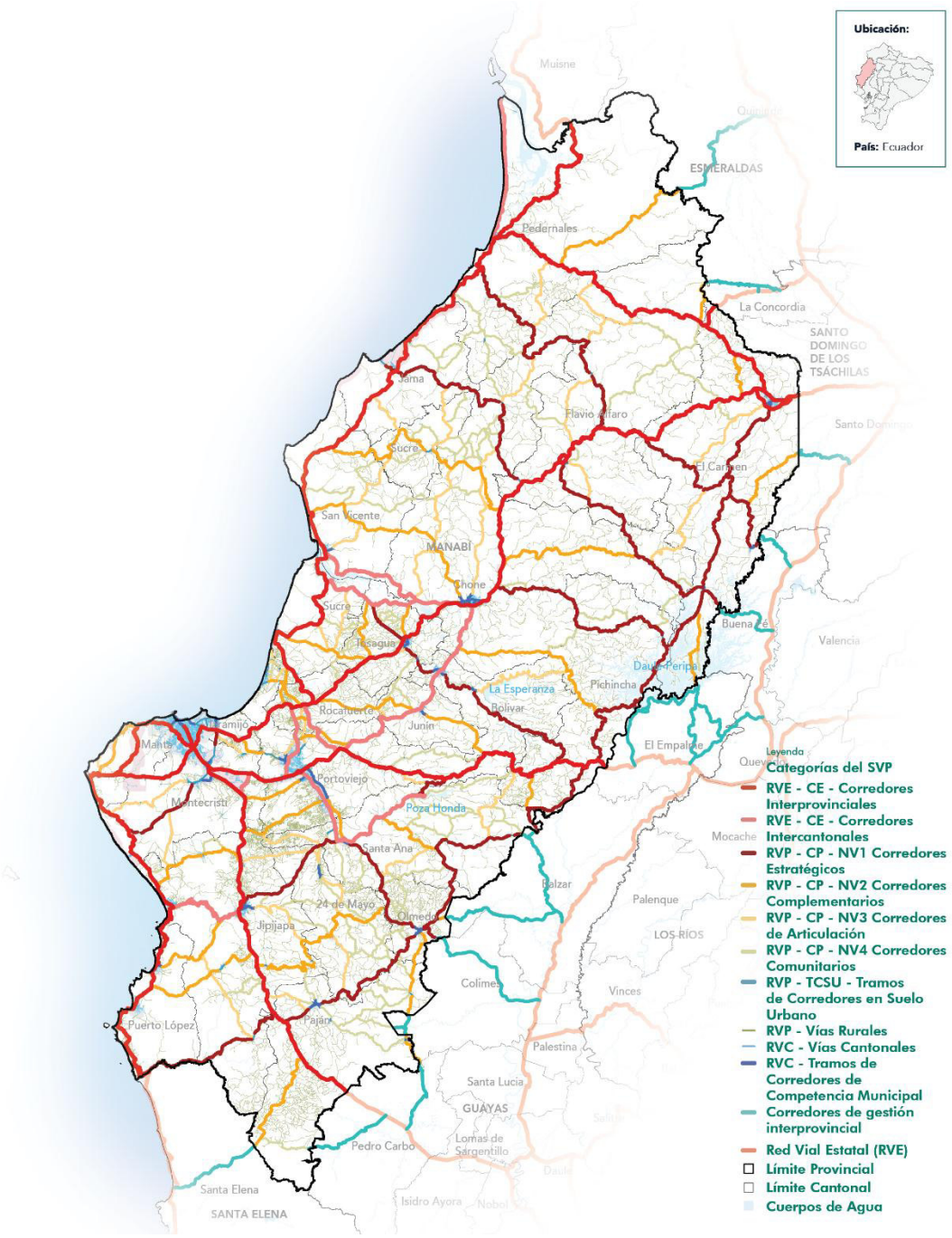


Figura 8: Niveles de los Corredores Provinciales del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Tabla 16: Jerarquía Vial Provincial de Manabí
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Red Vial	Categoría	Abreviación	Jerarquía	Longitud en km
Red Vial Estatal	Corredores Estatales	RVE-CE-NVL1	Corredores Interprovinciales	937.63 km
		RVE-CE-NVL2	Corredores Intercantonales	272.64 km
Red Vial Provincial	Corredores Provinciales	RVP-CP-NVL1-CEST	Corredores Estratégicos	785.49 km
		RVP-CP-NVL2-CCOMP	Corredores Complementarios	766.62 km
		RVP-CP-NVL3-CART	Corredores de Articulación	631.87 km
		RVP-CP-NVL4-CCOMU	Corredores Comunitarios	1027.65 km
	Tramos de corredores en suelo urbano	RVP-TCSU	Tramo de Corredores en Suelo Urbano	118.99 km
	Vías Rurales	RVP-VR	Vías Rurales	13,935.80 km
Red Vial Cantonal	Tramo de Corredores de Competencia Municipal	RVC-TCCM	Tramo de Corredores de Competencia Municipal	120.55 km
	Vias Cantonales	RVC-VC	Vias Cantonales	4,754.32 km

Total	**23,351.57 km**



Mapa 8: Jerarquía Vial del Sistema Vial Provincial
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Código de mapa: SVP-008

Cobertura de accesibilidad vehicular

La aplicación de radios diferenciados para cada jerarquía del **Sistema Vial Provincial** responde a la necesidad de modelar de forma realista la **cobertura de accesibilidad vehicular** en un territorio predominantemente rural y disperso como el de Manabí. Estos valores se definieron en función de tres criterios principales:

1. **Tiempo de acceso razonable en vehículo** (5–10 minutos).
2. **Velocidades medias en vías rurales y provinciales** (40–60 km/h).
3. **Alcance territorial esperado de cada nivel jerárquico**, según su rol dentro de la red vial.

Bajo estas consideraciones, se adoptaron los siguientes radios:

- **Corredores Estratégicos – 5 km:** Representan los ejes de mayor jerarquía en la red provincial, con la función de conectar cabeceras cantonales y articular la provincia con la Red Vial Estatal. El radio de 5 km refleja su amplio alcance territorial, equivalente a un tiempo de acceso aproximado de 7–10 minutos. Esto es consistente con metodologías internacionales (Banco Mundial, CAF, ONU–Hábitat), que consideran entre 5 y 10 km como cobertura razonable para corredores de nivel principal en áreas rurales.
- **Corredores Complementarios – 3 km:** Su función es reforzar a los estratégicos, generando rutas alternas y conectando centros poblados de menor jerarquía. Se les asigna un radio de 3 km, que representa un tiempo de acceso de 5–6 minutos en vehículo, suficiente para garantizar cobertura sin sobrestimar su área de influencia. Este valor intermedio refleja su rol de soporte y conexión secundaria.
- **Corredores de Articulación – 2 km:** Conectan parroquias, comunidades y asentamientos rurales con los corredores estratégicos y complementarios. Su influencia es más localizada, por lo que el radio se fija en 2 km (3–4 minutos de viaje), lo cual permite representar la cercanía necesaria para vincular territorios de menor densidad con la red vial provincial principal.

- **Corredores Comunitarios – 1 km:** Son las vías de escala más local, destinadas a garantizar accesibilidad a recintos, comunidades dispersas y zonas productivas hacia corredores de mayor jerarquía. Su radio de 1 km (1–2 minutos de viaje) se justifica en su carácter de conectividad inmediata, reflejando la proximidad que requieren para que los pobladores y productores puedan integrarse efectivamente al sistema vial provincial.

La diferenciación de radios permite **alinear la cobertura de accesibilidad con la función de cada jerarquía vial**. Así, los corredores estratégicos muestran un alcance amplio y estructurante, mientras que los comunitarios reflejan una influencia estrictamente local. Este enfoque evita sobrestimaciones, respeta la lógica territorial y aporta mayor precisión al análisis de cobertura y accesibilidad en la provincia.

Tabla 17: Radios aplicado para dimensionar la cobertura de Accesibilidad Vehicular
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Red Vial	Categoría	Abreviación	Jerarquía	Radio
Red Vial Provincial	Corredores Provinciales	RVP-CP-NVL1-CEST	Corredores Estratégicos	5 km
		RVP-CP-NVL2-CCOMP	Corredores Complementarios	3 km
		RVP-CP-NVL3-CART	Corredores de Articulación	2 km
		RVP-CP-NVL4-CCOMU	Corredores Comunitarios	1 km

Densidad de población servida por kilómetro de vía

En los **estudios de movilidad rural y regional** promovidos por organismos internacionales como el **Banco Mundial, la CAF, la CEPAL y ONU–Hábitat**, se destaca la necesidad de **relacionar la infraestructura vial con la población efectivamente beneficiada**. Este enfoque constituye la base para tres objetivos fundamentales de la planificación territorial: **medir brechas de equidad**, **justificar inversiones públicas** y **evaluar el impacto esperado en términos de desarrollo y cohesión social**.

La simple cuantificación de la **longitud de la red vial** no es suficiente para valorar su pertinencia ni su impacto, ya que no revela **a quién sirve ni cómo transforma las condiciones**

de accesibilidad. Por ello, resulta necesario aplicar indicadores que integren la dimensión física de la infraestructura con la **demanda social que atiende**.

Uno de estos indicadores es la **densidad de población servida por kilómetro de vía**, que consiste en dividir la población beneficiada de un eje vial entre su longitud. De esta manera se mide la **eficiencia social de la infraestructura**, expresando cuántos habitantes, en promedio, se ven favorecidos por cada kilómetro de vía construido o en operación.

Este enfoque también reconoce que **no todos los ejes viales cumplen la misma función** dentro del sistema. Al analizar la densidad poblacional servida, se pueden distinguir dos escenarios complementarios:

- **Corredores con densidad alta**, donde un número significativo de habitantes se concentra en tramos relativamente cortos, lo que refleja un fuerte impacto social inmediato.
- **Corredores con densidad baja**, que atienden a poblaciones dispersas en extensiones mayores y cuya relevancia radica en la **integración territorial y productiva** más que en la concentración demográfica.

En consecuencia, este indicador aporta una visión clara de la **lógica de accesibilidad social en función de la jerarquía vial**, permitiendo priorizar intervenciones, equilibrar la atención a zonas densas y dispersas, y fundamentar la toma de decisiones en términos de equidad y eficiencia territorial.

Tabla 18: Indicador de Densidad de población servida por kilómetro de vía
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Definición
La Densidad de población servida por kilómetro de vía es un indicador que mide la relación entre el número de habitantes vinculados a un eje vial y la longitud de dicho eje en kilómetros. Representa la cantidad de población que, en promedio, se beneficia o tiene acceso a cada kilómetro de infraestructura vial.
Formula
DPSV= P / L Donde:

• **DPSV =** Densidad de población servida por kilómetro de vía (hab/km). • **P =** Población total servida por el eje vial. • **L =** Longitud del eje vial (en km).
Metodología de cálculo
Delimitación de los corredores viales: se identifican los corredores del Sistema Vial Provincial y se cuantifica su longitud en kilómetros, según la jerarquía vial definida. **Determinación de la población servida:** se superponen los buffers de influencia de cada eje sobre la cartografía poblacional (asentamientos humanos o polígonos censales) para estimar la población con acceso directo a dichos corredores. **Cálculo del indicador:** se divide la población servida de cada eje entre la longitud del mismo. **Interpretación comparativa:** se contrastan los resultados entre diferentes ejes para identificar cuáles concentran mayor población por km de vía y, por tanto, presentan una mayor densidad de servicio poblacional.
Alcance e interpretación
Valores altos: indican que un corredor atiende a una gran cantidad de habitantes por km de vía, lo que sugiere su importancia estratégica para la movilidad poblacional. **Valores bajos:** reflejan corredores que atienden a población más dispersa, lo cual no necesariamente implica menor relevancia, ya que pueden ser esenciales para la integración territorial y productiva.

3.5 Secciones Viales

Las secciones viales representan, a nivel esquemático, la dimensión total del derecho de vía, definida en función de la jerarquía vial establecida en el Sistema Vial Provincial. Las dimensiones asignadas a cada sección se sustentan en los criterios técnicos establecidos en la Norma Ecuatoriana Vial NEVI 12 – MTOP, Volumen N2, Libro A, así como en la Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial de Transporte Terrestre y su reglamento.

Estas especificaciones permiten establecer parámetros uniformes de diseño, orientados a garantizar la funcionalidad, la seguridad vial, la capacidad operativa, la accesibilidad y la posibilidad de futuras ampliaciones en los corredores viales del territorio provincial.

Derecho de vía

El derecho de vía es la faja de terreno permanente, obligatoria y de carácter público, definida por el GAD Provincial de Manabí que se mide desde **el eje de la vía hacia cada uno de sus costados**, su dimensión se ha establecido en función a la jerarquía vial del Sistema Vial Provincial.

Ancho de Vía

El ancho de vía corresponde a la **dimensión transversal total, medida de borde a borde**, e incluye el derecho de vía. Esta dimensión integra todos los elementos que conforman la sección transversal vial, tales como calzada, bermas, cunetas, separadores centrales y las áreas complementarias destinadas al funcionamiento y seguridad de la infraestructura vial. El ancho vial está conformado por los siguientes elementos:

- **Carril de circulación:** Es el área destinada exclusivamente al tránsito vehicular.
- **Bermas / Espaldones:** Zonas laterales de seguridad para: Estacionamiento de emergencia, maniobras operativas, protección de la estructura del pavimento, aumento de la visibilidad y recuperación del control vehicular.
- **Cunetas:** Elementos de drenaje superficial longitudinal ubicados en los bordes exteriores de la vía. Su función es evacuar aguas pluviales para evitar saturación del pavimento y erosión de taludes.
- **Separadores centrales (berma interior / parterre):** Franjas destinadas a separar sentidos opuestos de circulación, mejorar la seguridad vial y permitir la ubicación de señalización, iluminación o arborización controlada.
- **Franjas adicionales:** Franjas de vía destinadas a la implantación de los elementos constitutivos de la vía incluida la señalización horizontal y vertical y todos los implementos y equipamientos necesarios para la seguridad vial integral. El ancho varía según categoría de la vía.

- **Derecho de vía:** Faja de terreno permanente, obligatoria y de carácter público.

3.5.1 Secciones Viales por Jerarquía

Se establecen las siguientes secciones viales por jerarquía, en las cuales se definen las dimensiones del derecho de vía correspondientes a cada jerarquía establecida en el sistema vial provincial.

Tabla 19: Secciones Viales por Jerarquía Vial del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Jerarquía Vial	Derecho de Vía
RVP-VR - Vías Rurales	**7.00 m**
RVP-CP-NVL4-CCOMU - Corredores Comunitarios	**10.00 m**
RVP-CP-NVL3-CART - Corredores de Articulación	**15.00 m**
RVP-CP-NVL2-CCOMP - Corredores Complementarios	**20.00 m**
RVP-CP-NVL1-CEST - Corredores Estratégicos	**25.00 m**

- **RVP-VR - Vías Rurales**

  Derecho de vía: 7.00 metros.

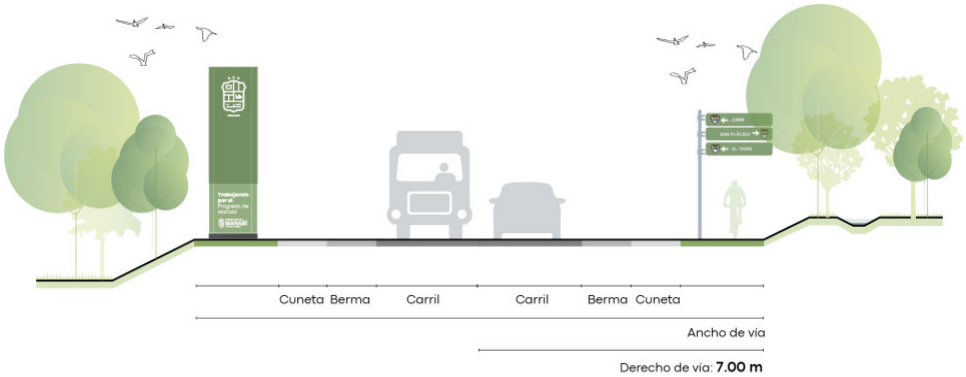


Figura 9: Esquema de Sección Vial de las Vías Rurales del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

- **RVP-CP-NVL4-CCOMU - Corredores Comunitarios**

  Derecho de vía: 10.00 metros.

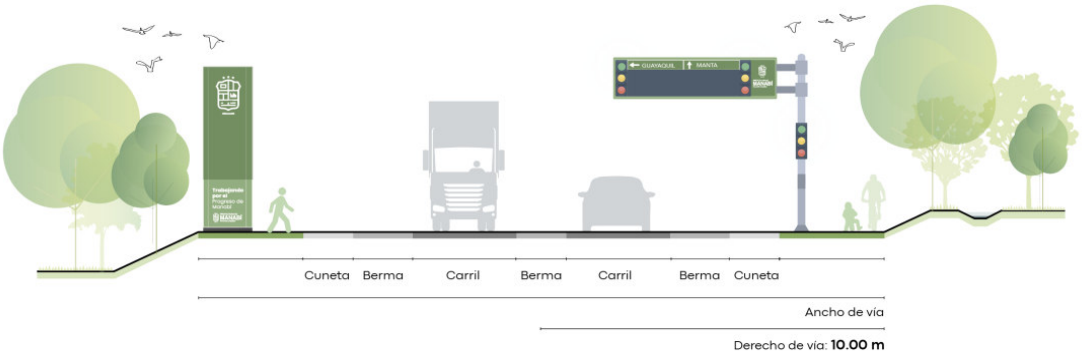


Figura 10 Esquema de Sección Vial de los Corredores Comunitarios del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

- **RVP-CP-NVL3-CART - Corredores de Articulación**

  Derecho de vía: 15 metros.

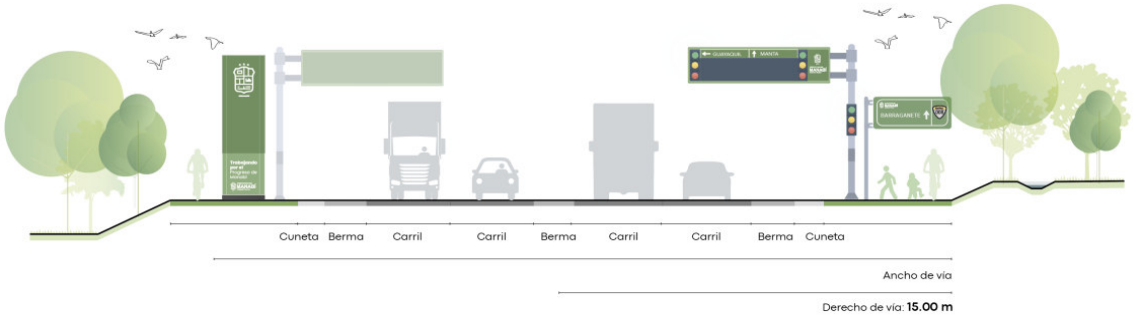


Figura 11: Esquema de Sección Vial de los Corredores de Articulación del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

- **RVP-CP-NVL2-CCOMP - Corredores Complementarios**

  Derecho de vía: 20.00 metros.

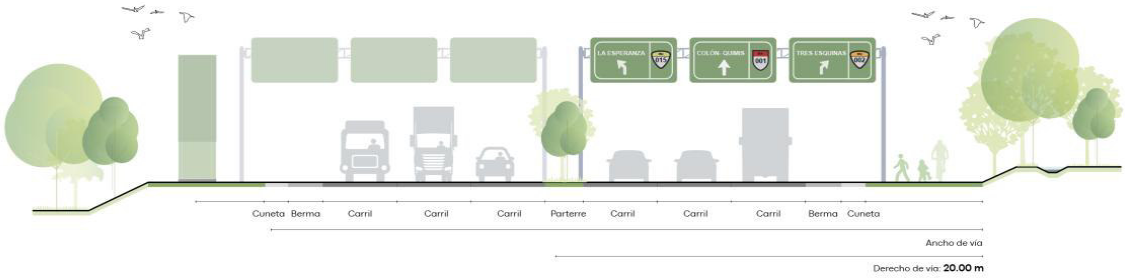


Figura 12: Esquema de Sección Vial de los Corredores Complementarios del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

- **RVP-CP-NVL1-CEST - Corredores Estratégicos**

  Derecho de vía: 25.00 metros.

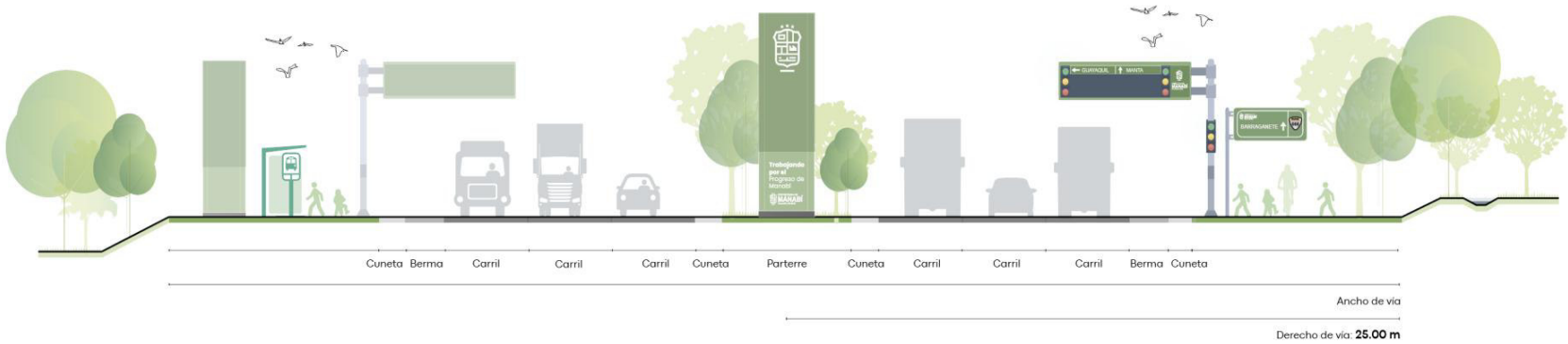


Figura 13: Esquema de Sección Vial de los Corredores Estratégicos del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

3.6 Ejes Viales

Los Ejes Viales forman parte del Modelo Territorial Deseado establecido en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) 2023–2027 de la provincia de Manabí. Su finalidad es consolidar el territorio mediante una nueva estructura de conectividad vial provincial, articulando corredores en los sentidos este–oeste y norte–sur. De esta manera, se busca integrar de forma funcional el campo, la ciudad y el mar, al tiempo que se fortalece la vinculación de la provincia con el resto del Ecuador.

En el **PDOT 2023–2027** se definieron cuatro ejes principales: el **Eje Norte**, el **Eje Centro**, el **Eje Centro–Sur** y el **Eje Sur**, los cuales en conjunto consolidan la **conectividad transversal este–oeste**. A estos se suma el **Eje Norte-Sur**, que se configura como un corredor de **integración longitudinal norte–sur**, complementando la estructura vial principal del territorio. Cabe señalar que la propuesta actual desarrolla cada uno de estos ejes de manera específica, pasando de un planteamiento conceptual a la **formulación de proyectos estratégicos de infraestructura vial**, orientados a fortalecer la integración territorial y a mejorar la movilidad provincial.

La propuesta de Ejes Viales se formula en coherencia con la jerarquía vial establecida en el Sistema Vial Provincial, lo que asegura la articulación entre la planificación territorial, la gestión de la movilidad y las decisiones de inversión en infraestructura. Este enfoque contribuye a fortalecer la integración interna de la provincia, al mismo tiempo que refuerza su conexión con la Red Vial Estatal, generando un sistema de movilidad más eficiente, equitativo y competitivo.

Jerarquías Viales que conforman los Ejes

Los **Ejes Viales** se estructuran a partir de la integración de diferentes niveles de la red vial, conforme a la **jerarquización establecida en el Sistema Vial Provincial**. Esta integración permite consolidar corredores de distinta competencia institucional (estatal, provincial y cantonal), garantizando la continuidad de los flujos de movilidad y la articulación territorial.

Las **jerarquías viales que conforman los ejes** son las siguientes:

- **1. RVE - Red Vial Estatal**

  1.1 RVE-CE- Corredores Estatales

  1.1.1 RVE-CE - Corredores Interprovinciales

  1.1.2 RVE-CE - Corredores Intercantonales

- **2. RVP - Red Vial Provincial**

  2.1 RVP – CP - Corredores Provinciales

  2.1.1 RVP - CP – NVL1 - Corredores Estratégicos

  2.2 RVP – TCSU - Tramos de corredores en suelo urbano

- **3. RVC - Red Vial Cantonal**

  3.2 RVC – TCCM - Tramos de corredores de competencia municipal

Ejes Viales del Sistema Vial Provincial

A continuación, se presenta la descripción ampliada de cada Eje Vial, en la que se detalla su trazado territorial, la función que desempeña dentro de la estructura de movilidad provincial y su aporte a la conectividad regional y nacional.

Cada eje se caracteriza no solo por su recorrido físico y los cantones que atraviesa, sino también por el papel estratégico que cumple en la integración territorial de Manabí. En este sentido, se analizan aspectos como:

- **la articulación con la Red Vial Estatal**, que asegura la conexión interprovincial e interregional;
- **la relación con la Red Vial Provincial y Cantonal**, que facilita la accesibilidad local y la integración de los asentamientos humanos;

- **y la contribución a la movilidad productiva,** al mejorar el acceso desde las zonas agropecuarias e industriales hacia los mercados, puertos y centros urbanos de mayor jerarquía.

De esta manera, la descripción de los ejes permite comprender cómo cada corredor se convierte en un componente clave para fortalecer la cohesión interna de la provincia, reducir brechas de accesibilidad y potenciar la competitividad territorial.

Tabla 20: Ejes del Sistema Vial Provincial de Manabí
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Eje		Nombre	Longitud (km)	Población (hab)	Población Servida (hab/km)
Eje 1	Norte 1	Paraíso de la 14, La Bramadora, Novillo, Coaque, Pedernales	155.9	34,025	218.24
Eje 2	Norte 2	Puerto Gualipe, Santa María, Flavio Alfaro, Zapallo, Convento, Jama	150.8	45,458	301.44
Eje 3	Centro 1	La Bramadora, Chone, San Antonio, San Vicente	115.1	125,172	1087.50
Eje 4	Centro 2	Pichincha, Quiroga, Calceta, Angel Pedro Gile, Tosagua, Bahía de Caráquez	94.8	100,842	1063.73
Eje 5	Centro – Sur 1	Colisa, Montecristi, Los Bajos de Montecristi, Pile	37.4	94,793	2534.57
Eje 6	Centro – Sur 2	Puerto Cayo, Jipijapa, Santa Ana, Ayacucho, Honorato Vasquez, San Sebastián, Pichincha	96.1	98,396	1023.89
Eje 7	Sur 1	Portoviejo, Santa Ana, Olmedo	62.1	263,684	4246.11
Eje 8	Norte - Sur	Ayampe, Pedro Pablo Gomez, Paján, Olmedo, La Unión, San Pablo, Pichincha, Puerto Chorrillo, Barraganete, Santa María, El Carmen	319.3	149,795	469.13



Mapa 9: Ejes del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025
Código de mapa: SVP-009

3.7 Lineamientos de Diseño de Proyectos de Infraestructura Vial

El diseño de proyectos viales en la provincia de Manabí se estructura a partir de los lineamientos establecidos en el **Sistema Vial Provincial (SVP)**, con el propósito de garantizar infraestructura segura, eficiente y acorde a la jerarquía funcional de la red. Este documento establece las directrices técnicas que orientan la formulación de proyectos en corredores provinciales y vías rurales, incorporando criterios de movilidad segura, sostenibilidad ambiental, identidad territorial, espacios públicos y tecnologías de apoyo a la gestión vial.

Asimismo, se integran los lineamientos para el **diseño de intersecciones viales**, reconociendo su papel como nodos críticos que influyen directamente en la seguridad, la capacidad operativa y la continuidad funcional de los corredores. Las intersecciones, al concentrar múltiples flujos, requieren soluciones geométricas, operativas y tecnológicas que reduzcan conflictos y aseguren desplazamientos seguros para todos los usuarios.

En conjunto, las directrices de este capítulo proporcionan el marco técnico para desarrollar proyectos viales coherentes con la visión provincial de conectividad, movilidad sostenible y desarrollo territorial, asegurando estándares homogéneos y una ejecución eficiente de las inversiones viales en Manabí así como la consideración de los estipulado en el art.17 del reglamento a la ley orgánica de infraestructura vial y transporte terrestre.

3.7.1 Directrices para el diseño de proyectos viales

El diseño de proyectos viales en la provincia de Manabí debe responder a criterios técnicos integrales que garanticen infraestructura segura, funcional, sostenible y coherente con la jerarquía establecida en el **Sistema Vial Provincial (SVP)**. Las presentes directrices orientan la formulación de proyectos en corredores provinciales y vías rurales, asegurando que cada intervención contribuya a mejorar la movilidad, fortalecer la conectividad territorial y promover el desarrollo socioeconómico del territorio.

Estas directrices proporcionan lineamientos sobre movilidad segura, accesibilidad, integración urbana y rural, sostenibilidad ambiental, identidad territorial y aplicación de tecnologías para

la gestión vial. Su finalidad es establecer parámetros comunes que permitan la estandarización del diseño, optimizar la inversión pública y asegurar que los proyectos respondan a las necesidades del entorno geográfico, social y productivo. De esta manera, los diseños viales se convierten en instrumentos estratégicos para consolidar una infraestructura resiliente, eficiente y alineada a la visión provincial de desarrollo al 2040.



Figura 14: Directrices para el diseño de proyectos viales.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

- **Movilidad Segura**: Se refiere al diseño y operación de la infraestructura vial bajo criterios que reduzcan significativamente el riesgo de siniestros de tránsito, priorizando la protección de peatones, ciclistas, motociclistas y usuarios vulnerables. Este enfoque incorpora elementos como gestión de velocidades, diseño geométrico seguro, señalización adecuada, iluminación vial, control de accesos y medidas de calmado de tráfico, asegurando corredores provinciales y cantonales que minimicen la exposición al riesgo y garanticen desplazamientos seguros en todo el territorio.

- **Wayfinding:** Comprende el conjunto de elementos de orientación, señalética y comunicación visual que facilitan la comprensión del territorio y la navegación eficiente a través de la red

vial. Incluye señalización vertical y horizontal, hitos de referencia, mapas, nomenclatura vial y dispositivos de información al usuario, diseñados para mejorar la legibilidad de los corredores viales y apoyar la movilidad de residentes, visitantes y operadores logísticos. Su adecuada implementación contribuye a la seguridad vial, la disminución de tiempos de viaje y la accesibilidad a destinos clave.

- **Espacios Públicos:** Los Espacios Públicos vinculados a la infraestructura vial corresponden a áreas de uso colectivo integradas al diseño de los corredores, como paraderos, zonas de descanso, bahías de transporte, áreas verdes lineales y ciclovías. Su incorporación busca mejorar la calidad urbana y rural del entorno vial, promover la movilidad activa y generar espacios seguros, accesibles y funcionales. El diseño de estos espacios debe considerar accesibilidad universal, seguridad, confort ambiental y articulación con los usos de suelo circundantes. Además se consideran los **componentes funcionales y operativos, areas y facilidades de servicios complementarios estipulados en la** Ley y reglamento de infraestructura vial y transporte terrestre.

- **Identidad Cultural:** Implica integrar elementos que reflejen la historia, cultura y valores del territorio, mediante el diseño de infraestructura que respete la arquitectura local, los paisajes culturales, las tradiciones y los referentes simbólicos del cantón o parroquia. Esto puede expresarse en materiales, señalética culturalmente pertinente, paisajismo y elementos de identidad visual. Incorporar este enfoque fortalece el sentido de pertenencia, promueve turismo y consolida una imagen vial coherente con la identidad provincial.

- **Sostenibilidad Ambiental:** Aplica principios de gestión ambiental al diseño y ejecución de proyectos viales, priorizando la conservación de ecosistemas, la reducción de impactos y la adaptación al cambio climático. Esto implica evaluar alternativas de trazado, utilizar materiales sostenibles, implementar sistemas de drenaje eficiente, manejar adecuadamente residuos de obra y proteger áreas sensibles. Además, integra criterios de resiliencia frente a amenazas naturales, asegurando que la infraestructura vial sea duradera, ecoeficiente y compatible con el entorno natural.

- **Tecnología y Videovigilancia:** Comprende la implementación de sistemas inteligentes de monitoreo, cámaras de seguridad, sensores de flujo vehicular, luminarias inteligentes y plataformas de gestión vial. Estas herramientas permiten fortalecer la seguridad ciudadana, mejorar la gestión del tráfico, monitorear condiciones viales en tiempo real y apoyar procesos de mantenimiento. Su incorporación es clave para avanzar hacia corredores viales más seguros, eficientes y tecnológicamente integrados.

3.7.2 Directrices para el Diseño de Intersecciones Viales

Las **Intersecciones Viales** son puntos estratégicos de la red de movilidad donde confluyen diferentes flujos de circulación, por lo que su diseño resulta determinante para la seguridad, eficiencia y continuidad funcional del **Sistema Vial Provincial (SVP)**. Su tratamiento debe responder a la jerarquía vial, a la demanda de tránsito y a las condiciones del entorno urbano o rural, priorizando configuraciones que reduzcan conflictos, gestionen adecuadamente las velocidades y protejan a los usuarios vulnerables.

El diseño de intersecciones incorpora elementos como geometrías adecuadas, canalizaciones, redondeles, semaforización, cruces peatonales seguros, señalización y drenaje, garantizando operación eficiente y movilidad segura.

Estas intervenciones deben integrar criterios de sostenibilidad, accesibilidad universal y tecnologías de monitoreo que apoyen la gestión del tráfico y la seguridad vial. También se consideran los accesos a los diferentes asentamientos humanos dispersos como mecanismo de identificación de las comunidades rurales en los corredores provinciales. En conjunto, las intersecciones constituyen nodos clave para mejorar la conectividad provincial, optimizar los tiempos de viaje y fortalecer la movilidad en los corredores viales de Manabí.

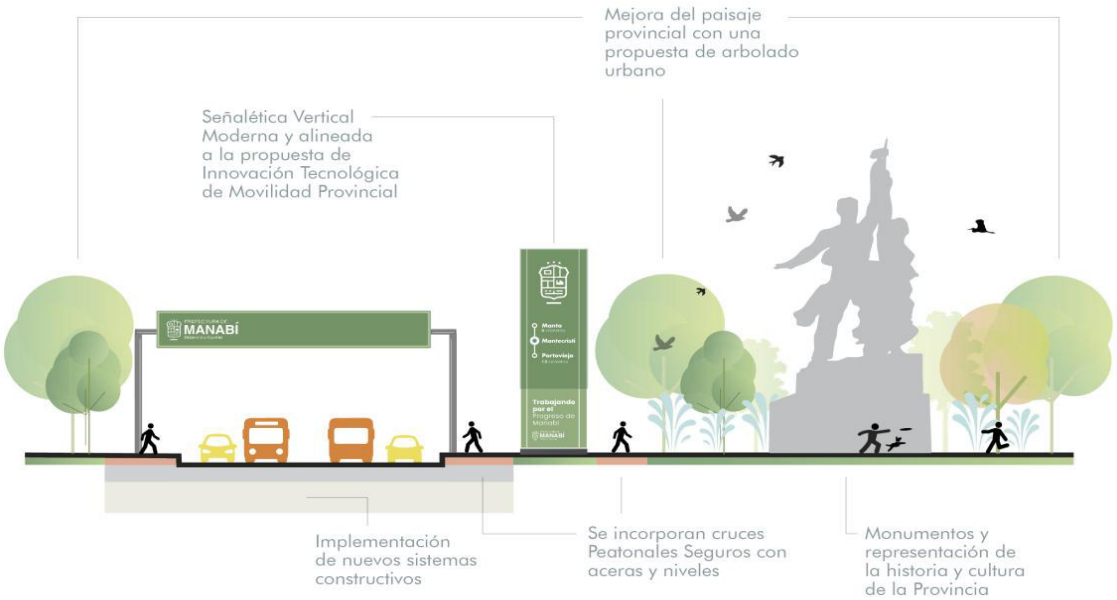


Figura 15: Modelo de Intersecciones Viales del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025



Figura 16: Ejemplo de implementación del Modelo de Intersecciones Viales del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025



Figura 17: Ejemplo de implementación de los lineamientos de diseño de infraestructura vial del Modelo de Intersecciones Viales del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

3.8 Infraestructura de Datos Espaciales Provincial - IDE – P

Una Infraestructura de Datos Espaciales Provincial (IDE-P) es una **plataforma institucional de integración y gestión de información geoespacial** que consolida, organiza y pone a disposición datos territoriales producidos por los diferentes Gobiernos Autónomos Descentralizados (municipales y parroquiales), el Gobierno Provincial y las entidades nacionales con competencia en el territorio. También se convierte en una herramienta estratégica para garantizar la **planificación, gestión y toma de decisiones basada en evidencia**.

La IDE-P se concibe como un sistema articulador que reúne:

- **Bases cartográficas oficiales** (vías, uso de suelo, ecosistemas, riesgos, equipamientos, catastro, etc.).
- **Normas y estándares de interoperabilidad**, que garantizan que la información pueda ser compartida y utilizada entre instituciones.
- **Tecnologías y plataformas digitales** para la consulta, descarga y análisis de datos geoespaciales.
- **Protocolos institucionales** para la actualización, validación y uso eficiente de la información.
- **Planificación espacial basada en datos y análisis prospectivo:** incorpora el uso de información geográfica para diagnosticar el territorio, modelar escenarios de accesibilidad y crecimiento, y construir modelos prospectivos que orienten la toma de decisiones estratégicas. Este componente transforma a la IDE en una herramienta activa de gestión territorial, al permitir pasar de la simple visualización de datos a la generación de conocimiento aplicado para la planificación provincial.

La creación de una **Infraestructura de Datos Espaciales Provincial** no es únicamente un avance tecnológico, sino una **condición institucional necesaria** para gestionar un territorio complejo y diverso como Manabí. Representa la forma más eficiente, transparente y

sostenible de administrar datos geoespaciales, garantizando que las decisiones provinciales se fundamenten en **información estandarizada, actualizada y de libre acceso**.

Lineamientos para la creación de la IDE-P

Una **IDE Provincial** no es solo una plataforma tecnológica, sino un **ecosistema institucional** compuesto por **organización institucional, datos, procesos, tecnología y personas**. Es por esta razón que hemos elaborado los siguientes puntos que se tienen que considerar para la creación de la unidad.

Tabla 21: Lineamientos para la creación de la IDE-P.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Componentes	Producto
Organizacional	**Unidad o área responsable de la IDE:** Se requiere crear una instancia dentro de la Prefectura encargada de coordinar, administrar y dar sostenibilidad a la IDE.
	Estructura Organizacional: Equipo con roles y actividades claramente definidos para para gestionar los datos, así como la definición de quién es responsable de su actualización, y cómo se comparten con municipios, ministerios y ciudadanía.
Datos Oficiales	**Acuerdos interinstitucionales:** La Prefectura debe articularse con GADs cantonales, parroquiales y entidades nacionales (MTOP, INEC, MAATE, etc.), porque muchos de los datos provienen de ellos.
	Inventario inicial de datos: Catastro vial, uso de suelo, límites político-administrativos, hidrografía, ecosistemas, riesgos, equipamientos, etc.
	Estandarización: Definir formatos, proyecciones cartográficas y metadatos, para garantizar interoperabilidad.
	Mecanismos de actualización: Procesos claros para que los datos se mantengan vigentes y no queden obsoletos.
Institucional	**Procedimientos de Gestión de la Información Espacial:** Producción, validación, publicación, mantenimiento y archivo.
	Procedimientos Planificación Espacial: Quién actualiza qué información, con qué frecuencia y bajo qué validación técnica.
Tecnología	**Infraestructura de servidores o nube:** para alojar la información geoespacial.
	Visor geográfico y servicios web (WMS/WFS): que permitan consulta y descarga en línea.

	Catálogo de metadatos: para identificar la fuente, fecha, precisión y uso de cada dataset.
Talento Humano	**Equipo técnico especializado:** GIS, cartografía, bases de datos, informática y análisis territorial.
	Capacitación permanente: en estándares de interinstitucionales, nuevas tecnologías geoespaciales y gestión de datos abiertos.
	Cultura organizacional basada en datos: que promueva el uso de información georreferenciada en todas las áreas de la Prefectura.
Financiero	**Financiamiento de la organización:** presupuesto anual para la operación y actualización de la IDE.
	Financiamiento de la tecnología: Softwares e infraestructura para el almacenamiento y la gestión de datos.

3.8.1 Geodatabase del Sistema Vial Provincial

Es el repositorio digital estructurado de información geoespacial que concentra, organiza y gestiona todos los datos cartográficos y alfanuméricos relacionados con las redes viales de Manabí.

La geodatabase es el **núcleo técnico del Sistema Vial Provincial**, ya que transforma la cartografía vial en una **base de datos dinámica y estandarizada**, indispensable para la planificación territorial, la gestión institucional y la toma de decisiones basadas en evidencia.

La geodatabase permite:

- **Consolidar en un único sistema** la información dispersa de distintos niveles de gobierno.
- **Actualizar y versionar** la cartografía vial de manera sistemática.
- Servir como insumo para el **análisis espacial**: accesibilidad, cobertura poblacional, conectividad y priorización de proyectos.
- **Alimentar la Infraestructura de Datos Espaciales Provincial (IDE-P)**, garantizando interoperabilidad con otras bases territoriales (uso de suelo, riesgos, catastro, etc.).

A continuación, se presenta Tabla 22 y Tabla 23 con las capas a nivel institucional e interinstitucional que conforman la geodatabase del sistema vial provincial **con el detalle de sus atributos y responsables a cargo de su administración y actualización.**

Tabla 22: Cartografía Institucional de la Geodatabase del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Capa	Descripción	Atributo	Responsable
Sistema Vial Provincial	Capa vectorial de líneas que contiene las redes viales de la provincia de Manabí con la información alfanumérica para la gestión vial.	**SVP_RED** Redes Viales	Dirección encargada de la administración de la IDE Provincial o quien haga de sus veces.
		SVP_CATEGO Categoría de las Redes Viales	Dirección encargada de la administración de la IDE Provincial o quien haga de sus veces.
		SVP_JERARQ Jerarquía Vial Provincial	Dirección encargada de la administración de la IDE Provincial o quien haga de sus veces.
		SVP_EJES Ejes Viales Estratégicos de la provincia	Dirección encargada de la administración de la IDE Provincial o quien haga de sus veces.
		SVP_CODIGO Codificación de corredores estatales y provinciales	Dirección encargada de la administración de la IDE Provincial o quien haga de sus veces.
		SVP_NOMBRE Nombre de la vía	Dirección encargada de la administración de la IDE Provincial o quien haga de sus veces.
		SVP_TRAMO Nombre del tramo	Dirección encargada de la administración de la IDE Provincial o quien haga de sus veces.
		SVP_LONGIT Longitud en kilómetros	Dirección encargada de la administración de la IDE Provincial o quien haga de sus veces.
		SVP_ESTUDI Si cuenta o no con estudios de un proyecto de infraestructura vial	Dirección de Estudios y Proyectos o quien haga de sus veces.
		SVP_ESTADO Si cuenta o no con capa de rodadura	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública o quien haga de sus veces.
		SVP_MATERI Materialidad de la vía	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública o quien haga de sus veces.

		SVP_FINANC Si cuenta con financiamiento	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública o quien haga de sus veces.
		SVP_OBRA Estado de la obra de construcción de la infraestructura	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública o quien haga de sus veces.
Sistema Vial Provincial (Corredores de gestión interprovincial)	Capa vectorial de líneas que contiene las redes viales interprovinciales de la provincia de Manabí con la información alfanumérica para la gestión vial.	**SVP_RED** Redes Viales	Dirección encargada de la administración de la IDE Provincial o quien haga de sus veces.
		SVP_CATEGO Categoría de las Redes Viales	Dirección encargada de la administración de la IDE Provincial o quien haga de sus veces.
		SVP_JERARQ Jerarquía Vial Provincial	Dirección encargada de la administración de la IDE Provincial o quien haga de sus veces.
		SVP_EJES Ejes Viales Estratégicos de la provincia	Dirección encargada de la administración de la IDE Provincial o quien haga de sus veces.
		SVP_CODIGO Codificación de corredores estatales y provinciales	Dirección encargada de la administración de la IDE Provincial o quien haga de sus veces.
		SVP_NOMBRE Nombre de la vía	Dirección encargada de la administración de la IDE Provincial o quien haga de sus veces.
		SVP_TRAMO Nombre del tramo	Dirección encargada de la administración de la IDE Provincial o quien haga de sus veces.
		SVP_LONGIT Longitud en kilómetros	Dirección encargada de la administración de la IDE Provincial o quien haga de sus veces.
		SVP_ESTUDI Si cuenta o no con estudios de un proyecto de infraestructura vial	Dirección de Estudios y Proyectos o quien haga de sus veces.
		SVP_ESTADO Si cuenta o no con capa de rodadura	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública o quien haga de sus veces.
		SVP_MATERI Materialidad de la vía	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública o quien haga de sus veces.

		SVP_FINANC Si cuenta con financiamiento	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública o quien haga de sus veces.
		SVP_OBRA Estado de la obra de construcción de la infraestructura	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública o quien haga de sus veces.
Puentes	Capa vectorial de puntos que contiene las infraestructuras de puentes de la provincia de Manabí con la información alfanumérica para la gestión y mantenimiento de los mismo.	**Atributos definidos por la unidad encargada de su administración**	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública o quien haga de sus veces.
Estudios y Proyectos	Capa vectorial de lineas que contiene la información correspondiente a los estudios de proyectos viales de la provincia de Manabí con la información alfanumérica para la gestión e implementación.	**Atributos definidos por la unidad encargada de su administración**	Dirección de Estudios y Proyectos o quien haga de sus veces.
Planes de Uso y Gestión del Suelo	Capa vectorial de polígonos que contiene la información correspondiente a los Planes de Uso y Gestión del Suelo de los cantones de Manabí con la información	**CANTÓN** Nombre de cantón	Dirección de Planificación para el Desarrollo o quien haga de sus veces.
		PARROQUIA Nombre de la parroquia rural del cantón	Dirección de Planificación para el Desarrollo o quien haga de sus veces.
		NOMBRE Nombre del asentamiento humano en suelo urbano o expansión urbana	Dirección de Planificación para el Desarrollo o quien haga de sus veces.

	alfanumérica para su gestión e implementación.	**CLASIFICACIÓN DEL SUELO** Suelo Urbano o Suelo Rural	Dirección de Planificación para el Desarrollo o quien haga de sus veces.
		SUBCLASIFICACIÓN DEL SUELO Suelo Rural de Expansión Urbana	Dirección de Planificación para el Desarrollo o quien haga de sus veces.
		AREA Área en kilómetros cuadrados	Dirección de Planificación para el Desarrollo o quien haga de sus veces.
Asentamientos Humanos	Capa vectorial de puntos que contiene la información correspondiente a los asentamientos humanos Manabí con la información alfanumérica para su gestión e implementación.	**CANTÓN** Nombre de cantón	Dirección de Planificación para el Desarrollo o quien haga de sus veces.
		PARROQUIA Nombre de la parroquia rural del cantón	Dirección de Planificación para el Desarrollo o quien haga de sus veces.
		NOMBRE Nombre del asentamiento humano	Dirección de Planificación para el Desarrollo o quien haga de sus veces.
		JERARQUÍA Jerarquía funcional de los asentamientos humanos	Dirección de Planificación para el Desarrollo o quien haga de sus veces.
		HABITANTES Número de habitantes en función a la jerarquía	Dirección de Planificación para el Desarrollo o quien haga de sus veces.

Tabla 23: Cartografía Interinstitucional de la Geodatabase del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Capa	Descripción	Fuente
Límites Provinciales	Capa vectorial de polígonos que contiene los límites provinciales de Manabí y la otras provincias del Ecuador.	Secretaria Técnica del Comité Nacional de Límites Internos o quien haga de sus veces.
Límites Cantonales	Capa vectorial de polígonos que contiene los límites cantonales de Manabí y los demás cantones del Ecuador.	Secretaria Técnica del Comité Nacional de Límites Internos o quien haga de sus veces.

Límites Parroquiales	Capa vectorial de polígonos que contiene los límites parroquiales de Manabí y las demás parroquias y cabeceras cantonales del Ecuador.	Secretaria Técnica del Comité Nacional de Límites Internos o quien haga de sus veces.
Red Vial Estatal	Capa vectorial de líneas que contiene la red vial estatal del Ecuador.	Ministerio de Infraestructura y Transporte o quien haga de sus veces.
Planificación Vial Muncipal	Capa vectorial de líneas que contiene la planificación vial de los GAD Municipales de Manabí.	Gobiernos autónomos descentralizados municipales o metropolitanos
Ríos	Capa vectorial de polígonos de ríos del Ecuador	Instituto Geográfico Militar o quien haga de sus veces.
Topografía	Modelo del Terreno o capa vectorial de líneas con las curvas de nivel correspondiente a la topografía del Ecuador	Instituto Geográfico Militar o quien haga de sus veces.
Población	Capa vectorial de polígonos que contiene los resultados del censo poblacional y vivienda del Ecuador.	Instituto Nacional de Estadísticas y Censos o quien haga de sus veces.
Infraestructura de Educación	Capa vectorial de puntos que contiene la ubicación de la red de centros educativos del Ecuador.	Ministerio de Educación, Deporte y Cultura o quien haga de sus veces.
Infraestructura de Salud	Capa vectorial de puntos que contiene la ubicación de la red hospitalaria del Ecuador.	Ministerio de Salud Pública o quien haga de sus veces.
Infraestructura de Seguridad	Capa vectorial de puntos que contiene la ubicación de la red de equipamientos de seguridad del Ecuador.	Ministerio de Gobierno o quien haga de sus veces.

3.8.2 Creación de geodatabases en la IDE Provincial

Las geodatabases constituyen una herramienta fundamental para la gestión de los planes estratégicos que aportan al desarrollo territorial de la provincia. Su finalidad trasciende la simple organización de datos, convirtiéndose en plataformas integrales que permiten planificar, ejecutar y monitorear proyectos estratégicos de manera coordinada y basada en evidencia.



Figura 18: Infraestructura de Datos Especiales IDE-P y sus geodatabase.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

En este sentido, así como se ha estructurado la **Geodatabase del Sistema Vial Provincial**, resulta necesario proyectar la creación de otras geodatabases sectoriales alineadas con las competencias del Gobierno Provincial. Entre ellas se destacan:

- **Sistemas de Riego y Drenaje**: canales, reservorios, estaciones de bombeo, coberturas de riego y usuarios beneficiarios.
- **Sistemas de Protección Ecológica**: áreas protegidas provinciales, ecosistemas frágiles, corredores biológicos y zonas de restauración.
- **Gestión de Riesgos y Cambio Climático**: amenazas naturales (inundaciones, deslizamientos, sismos), vulnerabilidad de asentamientos e infraestructura crítica expuesta.
- **Sistemas Productivos:** La geodatabase integra y organiza información geoespacial sobre la oferta gastronómica, atractivos turísticos, servicios complementarios y cadenas de valor asociadas, permitiendo analizar su localización, conectividad, potencial de integración territorial y relación con la infraestructura vial, para fortalecer la planificación, promoción y gestión de los sistemas productivos de la provincia.
- **Equipamientos de Competencia Provincial**: infraestructuras públicas tales como terminales, centros de acopio y mercados provinciales.

Para la creación de nuevas geodatabases en el marco de la **IDE Provincial (IDE-P)** deberá guiarse por los siguientes principios:

- **Planificación Estratégica**: cada geodatabase debe responder a un plan estratégico aprobado institucionalmente, que asegure que la base de datos no sea un repositorio aislado, sino un instrumento para la ejecución de proyectos de alto impacto territorial.

- **Replicabilidad Metodológica**: la estructura adoptada para el Sistema Vial Provincial constituye el modelo de referencia que deberá adaptarse a cada nueva geodatabase, garantizando coherencia y uniformidad técnica.

- **Interoperabilidad Institucional**: las geodatabases deben integrarse plenamente en la IDE-P, adoptando estándares de datos, metadatos y servicios que permitan su uso por distintas dependencias provinciales, municipales y nacionales.

- **Actualización y Sostenibilidad**: cada dirección será responsable de la actualización periódica de la información, asegurando la vigencia y utilidad de los datos para la planificación.

- **Transparencia y Acceso**: los datos geoespaciales consolidados deben ser de acceso abierto para los distintos niveles de gobierno y ciudadanía, promoviendo una gestión territorial participativa y transparente.

  La creación de geodatabases dentro de la IDE Provincial se configura como un instrumento estratégico que no solo organiza y consolida la información territorial dispersa, sino que también la convierte en un insumo técnico para la planificación y gestión pública.

  Al facilitar decisiones basadas en evidencia, promover proyectos de inversión alineados con las prioridades provinciales y fortalecer la capacidad institucional mediante estándares claros y procesos transparentes, las geodatabases se consolidan como pilares fundamentales para impulsar un desarrollo territorial sostenible, eficiente y articulado en Manabí.

3.9 Portafolio

El **Portafolio** presenta la estructuración técnica de los proyectos que conforman la hoja de ruta para la ejecución del Sistema Vial Provincial, misma que contiene los **corredores provinciales**, **intersecciones viales estratégicas**, **planes operativos**, y las **acciones estratégicas necesarias para viabilizar su implementación**.

Este portafolio consolida las intervenciones prioritarias de infraestructura vial, ordenándolas según su función territorial, nivel de impacto, requerimientos técnicos y secuencia de ejecución, con el fin de orientar de manera clara la inversión, programación y gestión de obras que materializarán la nueva estructura vial provincial.

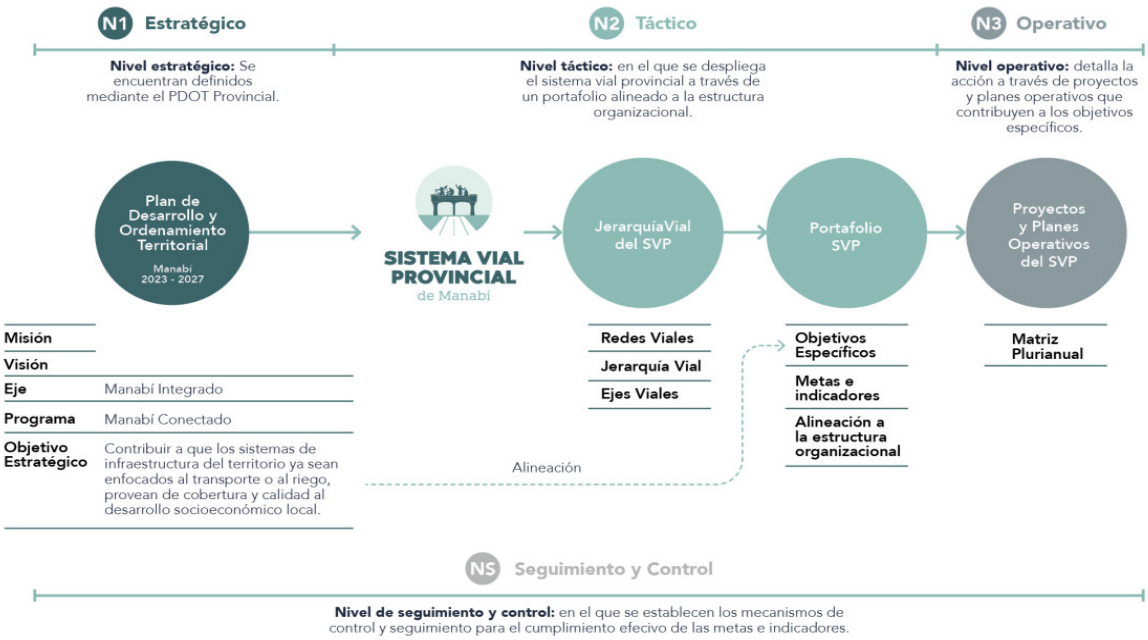


Figura 19: Alineación del Portafolio del Sistema Vial Provincial al PDOT Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

3.9.1 Corredores Provinciales

A continuación, se presentan los proyectos de infraestructura vial que conforman los Corredores Provinciales, organizados según la jerarquía vial definida en el Sistema Vial Provincial y orientados a estructurar la conectividad territorial.

Tabla 24: Corredores Provinciales del Portafolio del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Código	Nombre	Longitud en Kilómetros
RVP-CP-NVL1-CEST-001	Vía Estatal E38 (Vía a Novillo), Novillo, Escuela 24 de Julio (Chibunga), Barbudal, Tres Esquinas, Santa Teresa, Corredor Coaque, Via Estatal E15 (Coaque)	83.54
RVP-CP-NVL1-CEST-002	Via Estatal E38 (La Crespa), Escuela Marcos Antonio Zambrano Santos, Río de Oro	25.70
RVP-CP-NVL1-CEST-003	La Bramadora, Paraíso de la 14 (Manga del Cura), Los Ángeles (Los Ríos)	22.75
RVP-CP-NVL1-CEST-004	Puente Río de Oro, Las Canchas	8.76
RVP-CP-NVL1-CEST-005	Via Estatal E-38 (Av. Carlos Alberto Aray), Flavio Alfaro, Escuela José Peralta, El Descanso de los Romeros, Cañales, San Pedro de Oro, Escuela Simón Bolívar, Las Palmas, El Mate	60.81
RVP-CP-NVL1-CEST-006	Vía Estatal E15 (Av. del Matal), Playa El Matal	5.19
RVP-CP-NVL1-CEST-007	Vía Estatal E38 (Vía Zapallo – Convento), Zapallo, La Piedras, Escuela Dr. Camilo Ponce Enrique, Convento, Vía Muchiquito, UEP. Veinte De Marzo, Colorado, Via Estatal E15 (Jama)	60.74
RVP-CP-NVL1-CEST-008	Santa María (Vía a Santa María), Puerto Gualipe, Vía Estatal E25 (El Descanso)	5.35
RVP-CP-NVL1-CEST-009	Santa María - Puerto El Mate	5.65
RVP-CP-NVL1-CEST-010	Puerto Barraganete, Barraganete, Mata de Cacao, Vía 3 puntas, Vía Loma de Río Grande, UE Milenio Carlos María Castro, UE El Pueblito, Vía Estatal E38 (Vía a Pueblito)	62.53
RVP-CP-NVL1-CEST-011	Vía Estatal 38 (Redondel de Tosagua), Vía a Bahía, Mutre, La Atravesada, Escuela Félix Alvarado Basurto, Vía Estatal 383 (La Y)	12.15
RVP-CP-NVL1-CEST-012	Vía Estatal 384 (Av. 10 de Agosto – Calceta), Vía Tosagua Calceta, Angel Pedro Giler (La Estancilla), Tosagua, calle 24 de Mayo, calle 9 de Octubre, Vía Estatal 38 (Redondel de Tosagua)	15.34

RVP-CP-NVL1-CEST-013	Vía Estatal E30 (Vía Quiroga- Pichincha), El Desvío, Unidad Educativa Arturo Mendoza, Escuela de Cuello Balsa, Puente Quiroga – Pichincha, Quiroga, Vía Estatal 384 (Av. 10 de Agosto – Calceta)	51.53
RVP-CP-NVL1-CEST-014	Vía Estatal E462B (Vía a Guarumo), Escuela EB Padre Juan de Velasco, Vía Estatal E30 (El Cruce)	11.45
RVP-CP-NVL1-CEST-015	Vía Estatal E482 (Redondel de Jipijapa),Av. Alejo Lascano,Av. de los Choferes,San Miguel de Chade, Naranjal, El Chial, Escuela 5 de Junio, Vía a Galilea, Vía Estatal E462B (Vía a Bonce-Santa Ana)	33.97
RVP-CP-NVL1-CEST-016	Olmedo (Calle Ulpiano Paez), Colimes, Vía Estatal E48 (Vía a Colimes)	6.56
RVP-CP-NVL1-CEST-017	Vía Estatal E462B (Calle Angel Rafael Álava), Vía Santa Ana – Olmedo	34.36
RVP-CP-NVL1-CEST-018	Vía Estatal E482 (Vía a Paján), Las Anonas, Av. 9 de Octubre (Paján), Vía Paján – Matapalo, El Encuentro, Agua Fría, Sixto Duran Ballen, Las Mercedes, Dos Bocas, Calle San Andrés (Olmedo).	50.40
RVP-CP-NVL1-CEST-019	Olmedo (Vía Santa Ana – Olmedo), Escuela Santa Rosa, Estero Chico, Estero de Noche Estero de Caballo, La Alegría, La Unión, San Pablo, San Juán de las Cucarachas, Balzar	52.80
RVP-CP-NVL1-CEST-020	Vía Estatal E30 (Solanillo), Escuela Peralta, El Batán, Zapallo del Tigre, Tachuela, San Juán de las Cucarachas	29.82
RVP-CP-NVL1-CEST-021	Puerto Conguillo, La Balsa, Colegio Jean Pierre Velez Saltos, Via Estatal E30 (Ruta Las Damas)	34.70
RVP-CP-NVL1-CEST-022	Puerto El Humo - Puerto Chorillo	15.24
RVP-CP-NVL1-CEST-023	Santa María, Luis María Pinto, Pescadillo, Puerto El Humo	18.07
RVP-CP-NVL1-CEST-024	La Bramadora, La Alegría, Unidad Educativa Ciudad de Rocafuerte, El Retén, Santa María	27.06
RVP-CP-NVL1-CEST-025	Vía Estatal 382 (El Carmen), Vía La Bramadora, Porvenir, Unidad Educativa Eloy Alfaro Delgado, La Cancha, La Bramadora	33.35
RVP-CP-NVL1-CEST-026	Vía Estatal E482 (La Esperanza), Unidad Educativa Antonio José de Sucre, Pedro Pablo Gómez, Casas Viejas, Mata Palo, Guale, Vía Estatal E482 (La Rinconada)	46.39
RVP-CP-NVL1-CEST-027	Vía Estatal E15 (Vía Montecristi - Jaramijó), Vía Montecristi Colisa, Vía Estatal E30 (Vía Montecristi Jaramijó)	9.19
RVP-CP-NVL1-CEST-028	Los Bajos de Montecristi (Calle Anibal San Andres), Río Caña, Unión y Patria, Vía Estatal E15 (Vía Los Bajos)	22.57
RVP-CP-NVL1-CEST-028	Vía Estatal 484 (Vía Montecristi – Los Bajos), Los Bajos de Montecristi, Bajo Grande, Vía Las Vegas, Camarón de Arriba, Camarón de abajo,Las Pampas, Vía Estatal 484 (A la altura de los Cruces)	3.82

RVP-CP-NVL2-CCOMP-001	Vía Estatal E38 (Sesme), La Y de Eloy Alfaro, San Isidro, San Miguel de Pinquigua, Vía Estatal E15 (Vía a San Francisco)	72.17
RVP-CP-NVL2-CCOMP-002	Vía Estatal E383 (Chone – Vía Boyaca), El Badeal, Los Bravos Chicos, Boyaca, Unida Educativa Miguel Centeno, Vía Estatal E15 (Vía San Isidro)	67.03
RVP-CP-NVL2-CCOMP-003	Vía Estatal E38 (Garrapata), El Ceibo, Y Puerto el Mate / Cañales	43.76
RVP-CP-NVL2-CCOMP-004	Vía Estatal E38 (El Junco), La Laguna, San Ramón, Vía Estatal E15 (Ingreso a las Las Yucas/La Laguna)	21.88
RVP-CP-NVL2-CCOMP-005	Vía Estatal E38 (Canuto), La Boca de Chorrera, Boca de Plata, La Palmita, Y Represa Daule Peripa/Las Damas	51.36
RVP-CP-NVL2-CCOMP-006	Vía Estatal E15 (Vías a Las Jaguas - Rocafuerte), El Cerrito, El Frutillo, Vía el Higuerón Charapotó, Puerto Cañitas, Vía Estatal E15 (Charatotó – Calle Anibal San Andrés)	12.70
RVP-CP-NVL2-CCOMP-007	Vía Estatal E15 (Vía Portoviejo Crucita - Cerecito), La Sequita, Crucita	11.24
RVP-CP-NVL2-CCOMP-008	Vía Estatal E384 (Junín – Pechichal), Los Casados, La Ciénaga, San Roque, Danzarin, Vía Estatal E38 (Rocafuerte - Vía a Danzarín)	27.35
RVP-CP-NVL2-CCOMP-009	Vía Estatal E384 (Junín – Av. Velasco Ibarra), Las Piedras, Andarieles, Escuela N° 39 Juan Salinas, La Florida, Las Dos Bocas, Roncón, Vía Estatal E30 (Las Delicias)	23.55
RVP-CP-NVL2-CCOMP-010	Vía Estatal E30 (Azucena Alta), Boca de Caña, 4 caminos, Puente estero Navarrete (Vía Posadica – Tachuela)	9.36
RVP-CP-NVL2-CCOMP-011	Vía Estatal E462B (Vía La Unión), La Laguna, San Antonio, Tablada de Peminche, EL Habra, La Alegria	19.35
RVP-CP-NVL2-CCOMP-012	Vía Estatal E482 (Puente Quimis), Colón – Quimis, Vía Estatal E462B (Portoviejo/Colón – Calle 16 de Octubre)	22.29
RVP-CP-NVL2-CCOMP-013	Vía Estatal E482 (Sancan – Vía a Membrillal), Membrillal, Manantiales, Cantagallo, Vía Estatal E15 (La Boca de Cayo)	29.59
RVP-CP-NVL2-CCOMP-014	Vía Estatal E482 (Vía a Julcuy), El Guarango, Julcuy, Las Peñas, Agua Blanca, Vía Estatal E15 (Río Buenavista)	32.83
RVP-CP-NVL2-CCOMP-015	Vía Estatal E482 (Av. Pan y Agua), El Anegado, Comuna Sucre, La Sobeida, El Carmen, La Unión, Noboa, Vía Noboa-Matapalo, UE Eugenio Espejo, Bellavista, Vía Santa Ana - Olmedo	66.86
RVP-CP-NVL2-CCOMP-016	Olmedo (Vía Santa Ana), Lascano, Muyuyo	24.53
RVP-CP-NVL2-CCOMP-017	Guale (Vía Guale - Lascano), Valle de la Virgen, Las Cañitas, Vía Guale Lascano, Vía Estatal E482 (Pedro Carbo – Calle 2 de Agosto)	8.72

RVP-CP-NVL2-CCOMP-018	Vía Estatal E482 (Cascol), La Victoria, Las Pajitas, El Tigre, Las Maravillas, Bellavista, Loma Alta, Barcelona, Sinchal, Manglaralto, Vía Estatal E15 (Valdivia)	30.89
RVP-CP-NVL2-CCOMP-019	San Roque (Olmedo), Vía Estatal E48 (Balzar)	2.52
RVP-CP-NVL2-CCOMP-020	Vía Estatal E382 (Guaquilito), Loma de Buey, El Naranjo, Chemere, Vía Estatal E20 (Quininde)	44.37
RVP-CP-NVL2-CCOMP-021	Vía Estatal E15 (Vía a Santa Marianita), Calle Principal – Santa Marianita, Pacocha, Vía Estatal E15 (Vía a Liguiqui)	18.37
RVP-CP-NVL2-CCOMP-022	Vía Estatal E38 (El Carmen / Tierra Libre), Cuatro Hermanos, San Pedro de Suma, Vía Estatal E382 (Luz de Campo de Agua Sucia)	14.08
RVP-CP-NVL2-CCOMP-023	Vía Estatal E38 (Tosagua – Vía al Tambo), El Tambo, El Juncal, Vía Estatal E383 (Larrea)	10.00
RVP-CP-NVL2-CCOMP-024	Vía Estatal E38 (Ingreso a El Viento), El Viento, Unidad Educativa Rosa Emerita de Macay, Cerro Verde, Escuela Jacinto Santos Verduga, Vía Estatal E38 (San Pablo)	17.16
RVP-CP-NVL2-CCOMP-025	Vía Estatal E39 (Las Chacras), Tomatal adentro, Los Ebanitos, Barranco Blanco, Vía Estatal E384 (Arriaga)	8.40
RVP-CP-NVL2-CCOMP-026	Joaz – Jipijapa, Las Chacras, Recinto Barbal, Machalilla, Vía Estatal E39 (Calle 7 - Machalilla)	27.79
RVP-CP-NVL2-CCOMP-027	Damacio, Las Guayjas, Estero Damacio, Santa Teresa, Puerto El Mono	20.17
RVP-CP-NVL2-CCOMP-028	La Y, La Florida, Escuela fiscomisional La Florida, La Valencia, Puerto Limón, E25 (Luz de América – Santo Domingo)	20.77
RVP-CP-NVL2-CCOMP-029	Vía a San Juan del Búa	12.42
RVP-CP-NVL2-CCOMP-030	Vía Estatal E39A (Portoviejo – Paso Lateral – Picoazá), Vía a las Canteras, Vía Estatal E15 (Ingreso a vía a las canteras)	14.39
RVP-CP-NVL2-CCOMP-031	Vía Estatal E462B (Vía Portoviejo – Poza Honda), El Níspero, La Mocora, Nuevo Portoviejo, El Fátima, Vía Estatal E30 (Portoviejo – Calle Coronel Sabando)	21.90
RVP-CP-NVL2-CCOMP-032	Via Estatal E39A, Tierras Amarillas, puente Puerto Loor, (entrada al club 2 de Septiembre), La Caraca, Via Estatal E39	3.88
RVP-CP-NVL2-CCOMP-033	Vía Estatal E39A (Ingreso al Milagro de Riochico), Zapote, Vía Estatal E39 (Pechiche)	5.46
RVP-CP-NVL2-CCOMP-034	Vía Estatal E462B (Av. de Abril-Portoviejo), Hospital de Especialidades de Portoviejo, Vía Medardo Cevallos (Floron), Vía Estatal E482 (La Pila)	16.71
RVP-CP-NVL3-CART-001	Vía Estatal E382 (Vía a Atahualpa), Mariano, Tropezon	22.76

RVP-CP-NVL3-CART-002	Hojas Blancas Chibunga, Chibunga, Vía Estatal 382 (Ingreso a Chibunga – Boca de Mono)	19.75
RVP-CP-NVL3-CART-003	Vía Estatal 382 (Ingreso a Barro Colorado), Barro Colorado - Chibunga	15.62
RVP-CP-NVL3-CART-004	Ingreso a Playa Liguiqui	4.84
RVP-CP-NVL3-CART-005	Pedro Pablo Gomez, Piñas de Julcuy, Las Peñas	20.63
RVP-CP-NVL3-CART-006	Zapote Las Guayjas, Chisparo, Escuela La Esperanza, San Ramón de Tigrillo, Centro MIES Exploradores del Futuro, La Raíz, El Venado, El Mayal, Vía Estatal E38 (Paso Lateral El Carmen)	29.63
RVP-CP-NVL3-CART-007	Vía Estatal E3840 (El Descanso), La Cieneguita, Y hacia la Ciénaga	3.41
RVP-CP-NVL3-CART-008	San Pedro de Oro, San Pedro de Limón, Los Naranjos, Alejandrino Velasco, Puente Río de Oro	33.63
RVP-CP-NVL3-CART-009	Vía Estatal E38 (Flavio Alfaro / Calle K), Descando de los Romeros, Aguas Coloradas	14.65
RVP-CP-NVL3-CART-010	Via Estatal E38 (La Cumbre), La Morena, Trinidad, La Codicia, Novillo	22.41
RVP-CP-NVL3-CART-011	Convento, Aguas Frias, Hacienda Concepción	16.13
RVP-CP-NVL3-CART-012	La Y de Eloy Alfaro, Eloy Alfaro, La Piedras (Vía Zapallo Convento)	7.38
RVP-CP-NVL3-CART-013	San Isidro (Vía a Muchique), La Aurora, Puente del Rio Grande San Isidro, Jejenal, El Zapote, San Roque, La Mocora, El Venado	21.58
RVP-CP-NVL3-CART-014	Vía Bigua, Naranjal, Vía Estatal E15 (Boca de Bigua)	12.78
RVP-CP-NVL3-CART-015	Guayuso (Vía a San Isidro), La Margarita, Chita, La Bascula	20.43
RVP-CP-NVL3-CART-016	Boyaca - Cucuy - La Y de Cucuy	25.21
RVP-CP-NVL3-CART-017	Vía Estatal E383 (Chone - Vía a Colorado), San Lorenzo de Chone, Escuela Federico Bravo, Rancho Viejo, Colorado, Chamizas, Hospital Balzar, Balzar 3, Vía a San Isidro (Ingreso a Balzar 3)	34.52
RVP-CP-NVL3-CART-018	Vía Estatal E383A (La Margarita), Los Guasmos, Paja de la Virgen, Buenos Aires	18.46
RVP-CP-NVL3-CART-019	Vía Estatal E15 (San Vicente – Vía San Isidro), El Tillal, Briseño	13.72
RVP-CP-NVL3-CART-020	La Laguna, Las Coronas, Vía Estatal E15 (Ingreso a las Coronas)	7.48
RVP-CP-NVL3-CART-021	Ingreso a Los Pechices, Cooperativa Los Caras, Vía Estatal E383 (Ingreso a la Cooperativa Los Caras)	17.26
RVP-CP-NVL3-CART-022	Vía Estatal E482 (Jipijapa), Vía a Noboa, San José	24.20
RVP-CP-NVL3-CART-023	Vía Estatal 38 (Y de ingreso a Pitahaya), Pitahaya, La Virgen, Tosagua	2.52
RVP-CP-NVL3-CART-024	Quiroga, Represa La Esperanza, Membrillo	37.42
RVP-CP-NVL3-CART-025	Vía Estatal E482 (Recinto Juan Montalvo), El Pijío, San Miguel, Paján (Zapotal)	13.09

RVP-CP-NVL3-CART-026	Vía Estatal E30 (San Sebastián), Naranjito, Piedra Fina, Las Guayjas, Santa Bárbara	26.94
RVP-CP-NVL3-CART-027	Vía Estatal E30 (Entrada a Cerro Gabino), Guarumo	8.27
RVP-CP-NVL3-CART-028	Las Peñas - Las Chacras	6.97
RVP-CP-NVL3-CART-029	Vía Estatal E15 (Interseccion La Jiguas, Av. 6 de Diciembre - Rocafuerte), Puente Puerto Loor	2.96
RVP-CP-NVL3-CART-030	Montecristi – Colisa, Pozos de la Sabana, La Sequita de Montecristi, Vía a las Canteras	9.95
RVP-CP-NVL3-CART-031	Vía Estatal 484 (Vía Montecristi – Los Bajos), Los Bajos de Montecristi, Bajo Grande, Vía Las Vegas, Camarón de Arriba, Camarón de abajo,Las Pampas, Vía Estatal 484 (A la altura de los Cruces)	27.23
RVP-CP-NVL3-CART-032	Manantiales, Río Bravo, Vía Los Bajos	14.01
RVP-CP-NVL3-CART-033	Vía Estatal E482 (Vía Sancan – Santa Ana - Sucre), Estero Naranjal, Cañitas, Cuatro Caminos	18.07
RVP-CP-NVL3-CART-034	Cuatro Caminos, Sucre (Calle Comercio), Vía Sucre - Noboa, Monserrate, Los Palmares	21.45
RVP-CP-NVL3-CART-035	Vía Sancan – Santa Ana – Sucre, Barranco Colorado, Aguas Amargas	3.69
RVP-CP-NVL3-CART-036	Vía Santa Ana – Olmedo (Entreda a la Mocora), La Raicería, El Junco (Entrada al Junco)	16.48
RVP-CP-NVL3-CART-037	Noboa (Vía Noboa – Matapalo), El Rosario, El Encuentro	15.14
RVP-CP-NVL3-CART-038	La Sequita de Crucita - Charapoto	4.67
RVP-CP-NVL3-CART-039	Vía Los Arenales, Av. 25 de Diciembre, Las Gilces, La Boca	9.04
RVP-CP-NVL3-CART-040	Milagro de Picoaza, Av. Miraflores, Higueron, Mejía	6.76
RVP-CP-NVL3-CART-041	San Cayetano, El Corozo, Dispensario Medico del IESS Milagro de Riochico	5.08
RVP-CP-NVL3-CART-042	Pepitales, Cerrito de la Asunción, Quebrada Grande, Camino Nuevo, Aguas Amargas	17.41
RVP-CP-NVL3-CART-043	El Milagro de Riochico, El Guayabo, El Pasaje, Valdez	4.53
RVP-CP-NVL4-CCOMU-001	N/A	13.87
RVP-CP-NVL4-CCOMU-002	N/A	183
RVP-CP-NVL4-CCOMU-003	N/A	15.51
RVP-CP-NVL4-CCOMU-004	N/A	26.13
RVP-CP-NVL4-CCOMU-005	N/A	17.90

RVP-CP-NVL4-CCOMU-006	N/A	9.78
RVP-CP-NVL4-CCOMU-007	N/A	6.60
RVP-CP-NVL4-CCOMU-008	N/A	20.44
RVP-CP-NVL4-CCOMU-009	N/A	17.66
RVP-CP-NVL4-CCOMU-010	N/A	17.32
RVP-CP-NVL4-CCOMU-011	N/A	14.66
RVP-CP-NVL4-CCOMU-012	N/A	24.84
RVP-CP-NVL4-CCOMU-013	N/A	10.90
RVP-CP-NVL4-CCOMU-014	N/A	2.48
RVP-CP-NVL4-CCOMU-015	N/A	11.83
RVP-CP-NVL4-CCOMU-016	N/A	12.83
RVP-CP-NVL4-CCOMU-017	N/A	6.02
RVP-CP-NVL4-CCOMU-018	N/A	18.71
RVP-CP-NVL4-CCOMU-019	N/A	4.98
RVP-CP-NVL4-CCOMU-020	N/A	3.80
RVP-CP-NVL4-CCOMU-021	N/A	5.76
RVP-CP-NVL4-CCOMU-022	N/A	4.19
RVP-CP-NVL4-CCOMU-023	N/A	9.78
RVP-CP-NVL4-CCOMU-024	N/A	4.99
RVP-CP-NVL4-CCOMU-025	N/A	6.02
RVP-CP-NVL4-CCOMU-026	N/A	9.51
RVP-CP-NVL4-CCOMU-027	N/A	23.37
RVP-CP-NVL4-CCOMU-028	N/A	11.75

RVP-CP-NVL4-CCOMU-029	N/A	19.42
RVP-CP-NVL4-CCOMU-030	N/A	8.97
RVP-CP-NVL4-CCOMU-031	N/A	19.49
RVP-CP-NVL4-CCOMU-032	N/A	8.42
RVP-CP-NVL4-CCOMU-033	N/A	6.89
RVP-CP-NVL4-CCOMU-034	N/A	6.21
RVP-CP-NVL4-CCOMU-035	N/A	5.21
RVP-CP-NVL4-CCOMU-036	N/A	1345
RVP-CP-NVL4-CCOMU-037	N/A	9.34
RVP-CP-NVL4-CCOMU-038	N/A	5.04
RVP-CP-NVL4-CCOMU-039	N/A	2.07
RVP-CP-NVL4-CCOMU-040	N/A	11.23
RVP-CP-NVL4-CCOMU-041	N/A	7.28
RVP-CP-NVL4-CCOMU-042	N/A	1.50
RVP-CP-NVL4-CCOMU-043	N/A	5.78
RVP-CP-NVL4-CCOMU-044	N/A	4.54
RVP-CP-NVL4-CCOMU-045	N/A	4.70
RVP-CP-NVL4-CCOMU-046	N/A	5.80
RVP-CP-NVL4-CCOMU-047	N/A	7.90
RVP-CP-NVL4-CCOMU-048	N/A	1448
RVP-CP-NVL4-CCOMU-049	N/A	8.20
RVP-CP-NVL4-CCOMU-050	N/A	2.01
RVP-CP-NVL4-CCOMU-051	N/A	4.44

RVP-CP-NVL4-CCOMU-052	N/A	28.13
RVP-CP-NVL4-CCOMU-053	N/A	28.80
RVP-CP-NVL4-CCOMU-054	N/A	14.35
RVP-CP-NVL4-CCOMU-055	N/A	16.69
RVP-CP-NVL4-CCOMU-056	N/A	14.46
RVP-CP-NVL4-CCOMU-057	N/A	10.81
RVP-CP-NVL4-CCOMU-058	N/A	10.67
RVP-CP-NVL4-CCOMU-059	N/A	6.09
RVP-CP-NVL4-CCOMU-060	N/A	17.37
RVP-CP-NVL4-CCOMU-061	N/A	4.89
RVP-CP-NVL4-CCOMU-062	N/A	14.44
RVP-CP-NVL4-CCOMU-063	N/A	8.32
RVP-CP-NVL4-CCOMU-064	N/A	2.10
RVP-CP-NVL4-CCOMU-065	N/A	2.13
RVP-CP-NVL4-CCOMU-066	N/A	8.27
RVP-CP-NVL4-CCOMU-067	N/A	2.98
RVP-CP-NVL4-CCOMU-068	N/A	1.42
RVP-CP-NVL4-CCOMU-069	N/A	10.89
RVP-CP-NVL4-CCOMU-070	N/A	4.89
RVP-CP-NVL4-CCOMU-071	N/A	1528
RVP-CP-NVL4-CCOMU-072	N/A	11.04
RVP-CP-NVL4-CCOMU-073	N/A	8.50
RVP-CP-NVL4-CCOMU-074	N/A	15.16

RVP-CP-NVL4-CCOMU-075	N/A	12.14
RVP-CP-NVL4-CCOMU-076	N/A	8.75
RVP-CP-NVL4-CCOMU-077	N/A	17.08
RVP-CP-NVL4-CCOMU-078	N/A	4.37
RVP-CP-NVL4-CCOMU-079	N/A	13.30
RVP-CP-NVL4-CCOMU-080	N/A	6.16
RVP-CP-NVL4-CCOMU-081	N/A	10.27
RVP-CP-NVL4-CCOMU-082	N/A	4.25
RVP-CP-NVL4-CCOMU-083	N/A	28.55
RVP-CP-NVL4-CCOMU-084	N/A	23.04
RVP-CP-NVL4-CCOMU-085	N/A	10.40
RVP-CP-NVL4-CCOMU-086	N/A	9.17
RVP-CP-NVL4-CCOMU-087	N/A	13.79
RVP-CP-NVL4-CCOMU-088	N/A	15.09
RVP-CP-NVL4-CCOMU-089	N/A	12.46
RVP-CP-NVL4-CCOMU-090	N/A	7.87
RVP-CP-NVL4-CCOMU-091	N/A	1.28
RVP-CP-NVL4-CCOMU-092	N/A	8.96
RVP-CP-NVL4-CCOMU-093	N/A	4.81
RVP-CP-NVL4-CCOMU-094	N/A	0.71
RVP-CP-NVL4-CCOMU-095	N/A	3.98
RVP-CP-NVL4-CCOMU-096	N/A	7.65
RVP-CP-NVL4-CCOMU-097	N/A	11.78

RVP-CP-NVL4-CCOMU-098	N/A	6.65
RVP-CP-NVL4-CCOMU-099	N/A	2.46
RVP-CP-NVL4-CCOMU-100	N/A	2.92
RVP-CP-NVL4-CCOMU-101	N/A	4.41
RVP-CP-NVL4-CCOMU-102	N/A	1.42
RVP-CP-NVL4-CCOMU-103	N/A	1.96
N/A: No asignado		



Mapa 10: Corredores Provinciales del Sistema Vial Provincial

Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025
Código de mapa: SVP-010

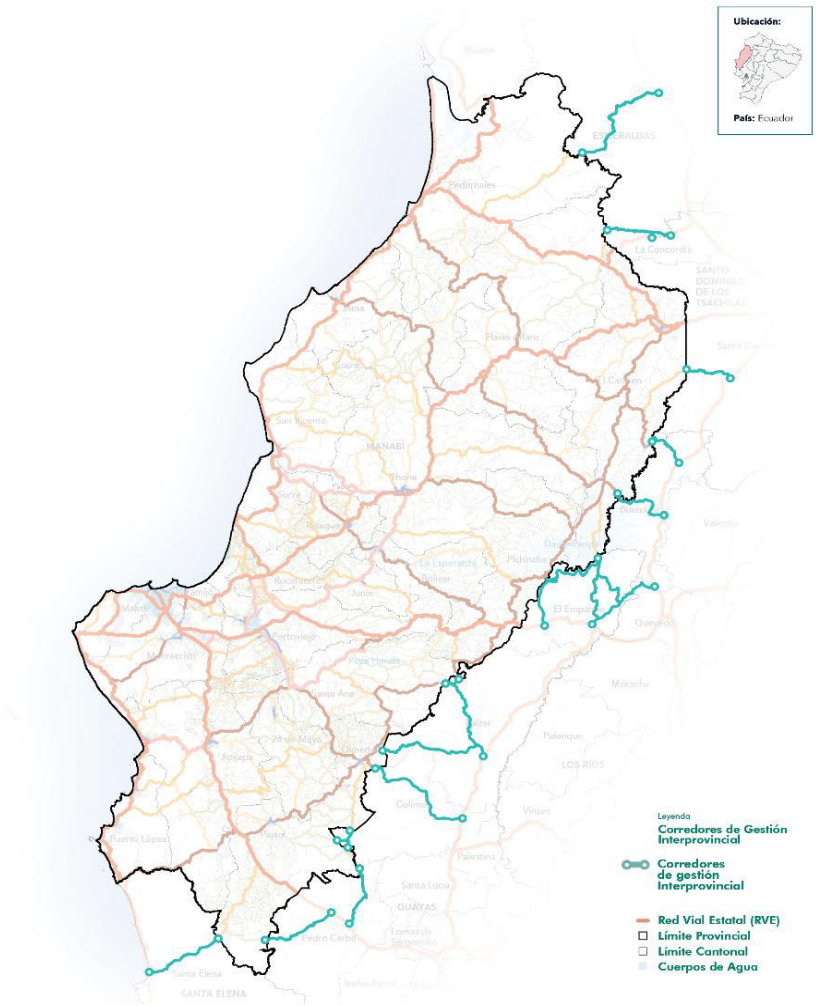
3.9.2 Corredores de Gestión Interprovincial

Los **Corredores de Gestión Interprovincial** son las conexiones viales estratégicas que permiten la articulación de la red provincial de Manabí con las provincias de Guayas, Santa Elena, Los Ríos, Santo Domingo de los Tsáchilas y Esmeraldas. Estos corredores conforman enlaces prioritarios cuya planificación, coordinación y administración requieren acciones conjuntas entre los diferentes niveles de gobierno y entidades sectoriales, con el objetivo de asegurar la continuidad operativa de la infraestructura, mejorar la accesibilidad interprovincial y fortalecer la integración territorial y productiva de la región.

Tabla 25: Corredores de Gestión Interprovincial del Portafolio del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Gestión entre Prefecturas	Código	Nombre	Longitud (kilómetros)
Manabí -Santa Elena	MAN-SE-001	Límite Provincial Valdivia	45.90
Manabí -Guayas	MAN-GYS-001	Límite Provincial - Represa Daule-Peripa	40.28
	MAN-GYS-002	Límite Provincial - San Pedro (Guayas)	46.60
	MAN-GYS-003	Limite Provincial - Valle de la Virgen - Pedro Carbo	38.25
	MAN-GYS-004	Azucena - Posadica - Limite Provincial	4.73
	MAN-GYS-005	Limite Provincial - Balzar	60.99
	MAN-GYS-006	Limite Provincial - Colimes	70.34
	MAN-GYS-007	Limite Provincial - Guale	13.65
	MAN-GYS-008	Fatima - Limite Provincial	45.14
	MAN-GYS-009	Las Cucarachas - Limite Provincial - Balzar	54.62
Manabí -Guayas-Los Ríos	MAN-GYS-LR-001	San Pedro (Guayas) - Buena Fe (Los Rios)	13.78
Manabí - Los Ríos	MAN-LR-001	Límite Provincial - Los Ángeles (Los Rios)	33.96
	MAN-LR-002	Límite Provincial - Recinto Nueva Zulema	20.78
Manabí - Santo Domingo de los Tsáchilas	MAN-SDT-001	Límite Provincial - Puerto Limón (Santo Domingo)	32.84

Manabí - Esmeraldas - Santo Domingo	MAN-ESM-SDT-001	Limite Provincial - Las Villegas (Santo Domingo)	24.48
Manabí -Esmeraldas	MAN-ESM-001	Límite Provincial - Quininde (Esmeraldas)	76.10
Total			622.46



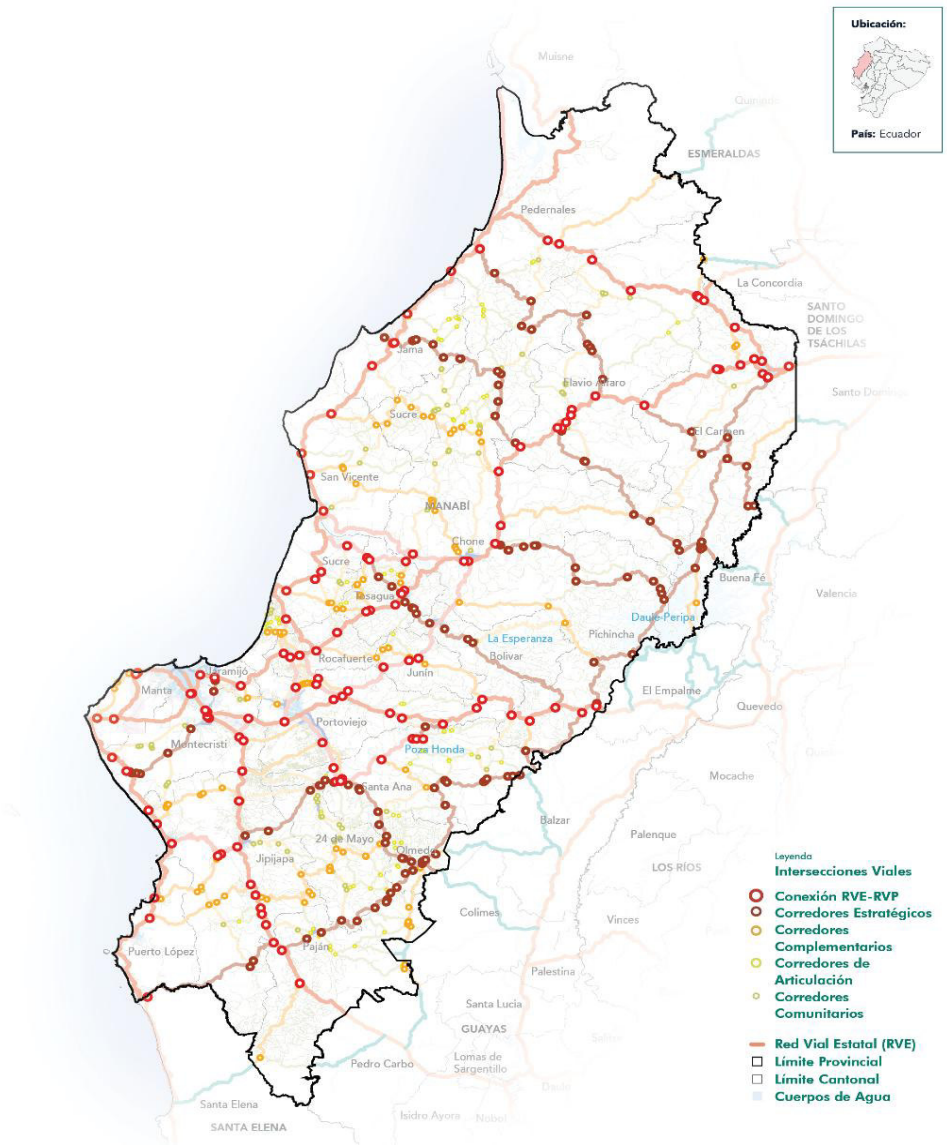
Mapa 11: Corredores de Gestión Interprovincial del Sistema Vial Provincial
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025
Código de mapa: SVP-011

3.9.3 Intersecciones Viales

A continuación, se presentan los proyectos de intersecciones viales que forman parte del Sistema Vial Provincial, orientados a mejorar la seguridad, eficiencia operativa y continuidad de los corredores provinciales en los nodos críticos de la red.

Tabla 26: Intersecciones Viales del Portafolio del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Jerarquía Vial		Código	Número de intersecciones
Conexión RVE-RVP	Conexión RVE-RVP	INT-RVE-RVP-001 - 126	126
RVP-CP-NVL1-CEST	Corredores Estratégicos	INT-RVP-CP-NVL1-CEST-001 - 110	110
RVP-CP-NVL2-CCOMP	Corredores Complementarios	INT-RVP-CP-NVL2-CCOMP-001-107	107
RVP-CP-NVL3-CART	Corredores de Articulación	INT-RVP-CP-NVL3-CART-001 - 088	88
RVP-CP-NVL4-CCOMU	Corredores Comunitarios	INT-RVP-CP-NVL4-CCOMU-001 - 131	131
Total			**562**



Mapa 12: Intersecciones Viales del Portafolio del Sistema Vial Provincial
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025
Código de mapa: SVP-012

3.9.4 Planes y Proyectos

A continuación, se presentan los principales planes y proyectos que conforman la hoja de implementación técnica e institucional del Sistema Vial Provincial, integrando las intervenciones de infraestructura vial, los instrumentos operativos y las acciones de gestión necesarias para consolidar la nueva estructura vial provincial y asegurar su ejecución sostenida en el territorio.

Tabla 27: Planes y Proyectos del Portafolio del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Objetivo Específico	Tipo	Nombre
Fortalecer la conectividad e integración territorial mediante una nueva estructura Vial Provincial	PRY	Corredores Provinciales del Sistema Vial Provincial
	PRY	Corredores de Gestión Interprovincial
	PRY	Intersecciones Viales del Sistema Vial Provincial
	PRY	Levantamiento de la información en territorio de la Materialidad de los Corredores Provinciales
	PLN	Plan Operativo de Estudios y Proyectos del Sistema Vial Provincial
	PLN	Plan Operativo de Construcción y Mantenimiento de Corredores Provinciales
	PLN	Plan Operativo de Construcción y Mantenimiento de Vías Rurales
	PRY	Delegaciones y Concesiones Viales
	PLN	Nomenclatura Vial del Sistema Vial Provincial
Potenciar la base técnica, institucional y tecnológica para la gestión integral del Sistema Vial Provincial	PRY	Fortalecimiento organizacional para la implementación del sistema vial provincial
	PRY	Plataforma Tecnológica de la IDE-P
Promover la articulación y cooperación interinstitucional en materia de información territorial y vial	AE	Gestión Interinstitucional de la información cartográfica
PRY – Proyecto Estratégico PLN – Plan Operativo AE – Acción Estratégica		

3.9.5 Matriz Plurianual

A continuación, se presenta la Matriz Plurianual, que organiza las estrategias, metas e indicadores del Sistema Vial Provincial en fases de corto, mediano y largo plazo, permitiendo secuenciar las acciones necesarias para su implementación progresiva y asegurar el cumplimiento de los objetivos técnicos e institucionales del sistema.

Tabla 28: Matriz Plurianual del Portafolio del Sistema Vial Provincia.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Objetivo Específico	Tipo	Nombre	Estrategias operativas	Meta	Proyectar 2026	Proyectar 2027	Conectar 2027-2031	Integrar 2031-2040
Fortalecer la conectividad e integración territorial mediante una nueva estructura Vial Provincial.	PRY	Corredores Provinciales del Sistema Vial Provincial	Formulación de estudios proyectos de infraestructura vial	Al 2040 gestionar la construcción o mantenimiento de 3,330 kilómetros de los corredores viales provinciales				
			Gestión del Financiamiento de Proyectos Viales					
			Construcción de Corredores Provinciales					
	PRY	Corredores de Gestión Interprovincial	Gestión Interinstitucional para la formulación de corredores que conecten la provincia de Manabí a las provincias de Guayas, Santa Elena, Los Ríos, Santo Domingo de los Tsáchilas y Esmeraldas	Al 2040 gestionar la construcción o mantenimiento de 622 kilómetros de los corredores viales de gestión interprovincial				
			Formulación de estudios proyectos de Intersecciones Viales					
			Gestión del Financiamiento de Intersecciones Viales					
			Construcción de Intersecciones Viales					
	PRY	Intersecciones Viales del Sistema Vial Provincial	Formulación de estudios proyectos de Intersecciones Viales	Al 2040 gestionar la construcción o mantenimiento de 200 Intersecciones Viales				
			Gestión del Financiamiento de Intersecciones Viales					
			Construcción de Intersecciones Viales					

Objetivo Específico	Tipo	Nombre	Estrategias operativas	Meta	Proyectar 2026	Proyectar 2027	Conectar 2027-2031	Integrar 2031-2040
	PRY	Levantamiento de la información en territorio de la Materialidad de los Corredores Provinciales	Levantamiento de la información en territorio a través de los coordinadores zonales o GADs Parroquiales sobre la materialidad de las vías	Al 2026 actualizar la información correspondiente a la materialidad y estado de la Red Vial Provincial				
	PLN	Plan Operativo de Estudios y Proyectos del Sistema Vial Provincial	Actualización o creación del Plan Operativo de Estudios y Proyectos del Sistema Vial Provincial	Al 2026 actualizar o crear el Plan Operativo de Estudios y Proyectos del Sistema Vial Provincial				
	PLN	Plan Operativo de Construcción y Mantenimiento de Corredores Provinciales	Actualización o creación del Plan Operativo de Construcción y Mantenimiento de Corredores Provinciales	Al 2026 actualizar o crear el Plan Operativo de Construcción y Mantenimiento de Corredores Provinciales				
	PLN	Plan Operativo de Construcción y Mantenimiento de Vías Rurales	Actualización o creación del Plan Operativo de Construcción y Mantenimiento de Vías Rurales	Al 2026 actualizar o crear el Plan Operativo de Construcción y Mantenimiento de Vías Rurales				
	PRY	Delgaciones y Concesiones Viales	Gestión Interinstitucional para la delegación de vías de la red vial estatal	Al 2027 gestionar las delegaciones y concesiones viales de las redes viales del Sistema Vial Provincial				
			Estudios de Prefactibilidad y Factibilidad para la ubicación de estaciones de peajes					

Objetivo Específico	Tipo	Nombre	Estrategias operativas	Meta	Proyectar 2026	Proyectar 2027	Conectar 2027-2031	Integrar 2031-2040
	PLN	Nomenclatura Vial del Sistema Vial Provincial	Formulación del Plan de Nomenclatura del Sistema Vial Provincial	Al 2027 gestionar la formulación del Plan de Nomenclatura del Sistema Vial Provincial				
			Diseño y aprobación de la señalética	Al 2040 gestionar la construcción o manetenimiento de los proyectos del Plan de Nomenclatura del Sistema Vial Provincial				
			Formulación de estudios proyectos de para la implementación de la nomenclatura vial					
			Gestión del Financiamiento del Proyecto					
			Implementación de señalética en territorio					
Potenciar la base técnica, institucional y tecnológica para la gestión integral del Sistema Vial Provincial.	PRY	Fortalecimiento organizacional para la implementación del sistema vial provincial	Elaboración de propuesta de actualización del Estatuto Organizacional de Gestión por Procesos	Al 2026 gestionar el fortalecimiento organizacional para la implementación del sistema vial provincial				
			Analisis Técnico, de Talento Humano y Financiero de la propuesta de actualización del Estatuto					
			Resolución de Aprobación					
			Actualización de Manual de Puestos					
			Creación/actualización de Procedimiento de Gestión de la Planificación del Desarrollo Territorial	Al 2027 crear el Procedimiento de Gestión de la Planificación del Desarrollo Territorial				
			Creación de Procedimiento de Gestión de IDE Provincial	Al 2027 crear el Procedimiento de Gestión de IDE Provincial				

Objetivo Específico	Tipo	Nombre	Estrategias operativas	Meta	Proyectar 2026	Proyectar 2027	Conectar 2027-2031	Integrar 2031-2040
			Gestionar las capacitaciones al personal técnico sobre el Sistema Vial Provincial	Al 2026 gestionar las capacitaciones técnicas al personal sobre el Sistema Vial Provincial				
	PRY	Plataforma Tecnológica de la IDE-P	Análisis de la infraestructura tecnológica existente y propuesta de fortalecimiento de ser el caso.	Al 2027 gestionar la creación de la Plataforma Tecnológica de la IDE-P				
			Elaboración de Plataforma o adquisición de licencias					
Promover la articulación y cooperación interinstitucional en materia de información territorial y vial.	AE	Gestión Interinstitucional de la información cartográfica	Convenio de Información cartográfica con MIT - Ministerio de Infraestructura y Transporte	Al 2026 gestionar los convenios de cooperación interinstitucional de información cartográfica				
			Convenio de Información cartográfica con IGM - Instituto Geográfico Militar					
			Convenio de Información cartográfica con CONALI - Secretaria Técnica del Comité Nacional de Límites Internos					
			Convenio de Información cartográfica con INEC - Instituto Nacional de Estadísticas y Censos					
			Convenio de Información cartográfica con MEDC - Ministerio de Educación, Deporte y Cultura					
			Convenio de Información cartográfica con MSP - Ministerio de Salud Pública					

Objetivo Específico	Tipo	Nombre	Estrategias operativas	Meta	Proyectar 2026	Proyectar 2027	Conectar 2027-2031	Integrar 2031-2040
			Convenio de Información cartográfica con los 22 GADs Municipales de Manabí					



Insitucionalización



4. Institucionalización

La **Institucionalización** establece los mecanismos, instrumentos operativos necesarios para garantizar la implementación efectiva y sostenida del **Sistema Vial Provincial de Manabí**. Este componente transforma la estructura técnica y de planificación del SVP en procedimientos claros para la gestión pública, asegurando que las intervenciones viales se ejecuten bajo criterios de eficiencia, transparencia, coherencia institucional y sostenibilidad operativa.

La **institucionalización** se fundamenta en un conjunto de herramientas clave, entre ellas el **modelo de priorización de obras viales**, que organiza la selección de proyectos estratégicos y operativos en función de la jerarquía vial definida; la **gestión de la Infraestructura de Datos Espaciales Provincial (IDE-P)**, que garantiza la disponibilidad, actualización y estandarización de la información territorial; y los **instrumentos para la gestión vial**, que establecen lineamientos, procedimientos técnicos y reglas claras para la planificación, diseño y operación de la red vial a escala provincial.

En conjunto, proporciona los pilares operativos y normativos que permiten poner en marcha el Sistema Vial Provincial y asegurar su sostenibilidad en el tiempo.

4.1 Modelo de Priorización de Obras Viales

Para la priorización de obras viales de la provincia de Manabí se elaborará clasificando por tipo de proyectos de infraestructura vial con base a la jerarquía vial y categorías de la red vial provincial establecida en el sistema vial provincial conformada por las siguientes categorías:

- **2. RVP - Red Vial Provincial**

  2.1 RVP – CP - Corredores Provinciales

  2.2 RVP - TCSU - Tramos de corredores en suelo urbano

  2.3 RVP – VR - Vías Rurales

- **3. RVC - Red Vial Cantonal**

  3.2 RVC – TCCM - Tramos de corredores de competencia municipal

Para esto se clasificaron los proyectos de infraestructura vial. La clasificación de proyectos del Sistema Vial Provincial permite diferenciar el alcance, escala, impacto territorial y nivel de intervención requerido en cada tipo de vía. Esta categorización técnica facilita orientar la planificación, priorización y asignación de recursos de acuerdo con la función estructural de cada red vial.

- **Proyectos Estratégicos:** Corresponden a intervenciones viales de alto impacto territorial que se desarrollan sobre los **Corredores Provinciales (RVP–CP)** y sobre los **tramos de corredores en suelo urbano** (**RVP–TCSU**). Su finalidad es fortalecer la conectividad estructurante del territorio, garantizar la continuidad funcional de los corredores interurbanos e intercantonales y asegurar la integración eficiente entre la red provincial y los centros urbanos.

- **Proyectos Operativos:** Estos proyectos se orientan a mejorar ejes viales críticos, optimizar tiempos de viaje, potenciar el transporte de carga y pasajeros, y sostener actividades económicas estratégicas. Por su naturaleza, poseen escala provincial o supramunicipal,

demandan estándares técnicos más altos y contribuyen directamente a la competitividad, cohesión territorial y resiliencia del sistema vial.

Tabla 29: Tipo de proyectos de infraestructura vial del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Tipo de Proyecto	Red Vial	Categoría
Proyectos Estratégicos Viales	2. RVP - Red Vial Provincial	2.1 RVP – CP - Corredores Provinciales
		2.2 RVP - TCSU - Tramos de corredores en suelo urbano
Proyectos Operativos de Infraestructura Vial	2. RVP - Red Vial Provincial	2.2 RVP – VR - Vías Rurales

4.1.1 Priorización de Proyectos Estratégicos Viales

La **Priorización de Proyectos Estratégicos Viales** constituye un proceso técnico–institucional orientado a identificar, ordenar y seleccionar las intervenciones de mayor impacto dentro del Sistema Vial Provincial. Este proceso se basa exclusivamente en los proyectos que forman parte de la estructura jerárquica del **Sistema Vial Provincial de Manabí (SVP)**, específicamente aquellos ubicados en los **Corredores Provinciales (RVP–CP)** de la Red Vial Provincial y en los **tramos de corredores provinciales (RVP–TCSU)** que ingresan a los centros urbanos o se articulan con la Red Vial Cantonal.

Tabla 30: Proyectos Estratégicos Viales del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Tipo de Proyecto	Red Vial	Categoría
Proyectos Estratégicos Viales	2. RVP - Red Vial Provincial	2.1 RVP – CP - Corredores Provinciales
		2.2 RVP - TCSU - Tramos de corredores en suelo urbano

Estos corredores representan los ejes estructurantes de conectividad territorial, concentrando el flujo interurbano, la movilidad logística y la integración funcional entre cantones, parroquias y zonas productivas. Por ello, únicamente los proyectos localizados en estas categorías son considerados **estratégicos**, al incidir directamente en la competitividad provincial, los tiempos de viaje, la seguridad vial y la cohesión territorial.

La priorización se desarrolla mediante criterios técnicos asociados a:

- Jerarquía vial y función territorial.
- Demanda de movilidad y flujos logísticos.
- Conectividad entre centros urbanos y productivos.
- Condición física de la infraestructura.
- Riesgo climático y vulnerabilidad territorial.
- Impacto económico y social esperado.
- Viabilidad financiera y capacidad de ejecución.

La instancia oficial responsable de conducir este proceso es el **Comité de Proyectos Estratégicos Viales**, órgano técnico-institucional que evalúa, pondera y valida las propuestas de intervención. El Comité garantiza que la priorización sea coherente con la visión provincial, la jerarquía vial, los instrumentos de planificación territorial y los objetivos del desarrollo provincial al 2040.

Comité de Proyectos Estratégicos

Es una instancia técnico-institucional encargada de dirigir, evaluar y priorizar las intervenciones viales de mayor jerarquía e impacto territorial dentro del Sistema Vial Provincial. Su función principal es asegurar que los proyectos estratégicos —localizados en los Corredores Provinciales (RVP–CP) y en los tramos de corredores en suelo urbano (RVC–TCSU)— se planifiquen, ejecuten y gestionen de manera articulada, coherente y alineada con la visión provincial de conectividad y desarrollo al 2040.

El **Comité** está conformado por las principales áreas directivas y técnicas del Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial, garantizando una visión integral en la planificación, priorización y gestión de los proyectos viales de mayor jerarquía. La composición del Comité responde a la necesidad de articular criterios técnicos, financieros, ambientales y territoriales, asegurando que las intervenciones estratégicas sean consistentes con los instrumentos de planificación y con la visión de desarrollo provincial al 2040.

Tabla 31: Comité de Proyectos Estratégicos Viales del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: GPM – 2025

Mecanismo	Miembros del Comité

Comité de Proyectos Estratégicos Viales	Prefecto
	Dirección de Planificación para el Desarrollo
	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública
	Dirección de Estudios y Proyectos
	Unidades de Gerenciamiento de Proyectos (PROVIAMA)
	Dirección Financiera
	Dirección de Cooperación Internacional
	Dirección de Riesgos y Ambiente

A través de este mecanismo, la Provincia de Manabí asegura que los recursos se orienten hacia las intervenciones que verdaderamente fortalecen la estructura vial, reducen brechas de accesibilidad y consolidan una movilidad eficiente, resiliente y sostenible.

4.1.2 Proyectos Operativos de Infraestructura Vial

Los **Proyectos Operativos de Infraestructura Vial** comprenden intervenciones localizadas en las **Vías Rurales (RVP–VR)** del Sistema Vial Provincial, orientadas a mejorar la accesibilidad básica y la transitabilidad de las comunidades rurales. Estos proyectos incluyen acciones de mejoramiento, mantenimiento y habilitación de tramos que conectan recintos, zonas productivas y parroquias con los corredores provinciales de mayor jerarquía.

Tabla 32: Proyectos Operativos de Infraestructura Vial del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Tipo de Proyecto	Red Vial	Categoría
Proyectos Operativos de Infraestructura Vial	2. RVP - Red Vial Provincial	2.3 RVP – VR - Vías Rurales

La **priorización** de estos proyectos se realiza exclusivamente sobre la red de vías rurales definida en el SVP y se lleva a cabo mediante las **Mesas Territoriales Viales**, instancia participativa y operativa encargada de identificar y ordenar las necesidades viales rurales por territorio.

Este mecanismo garantiza que la priorización responda a condiciones reales de accesibilidad, demanda social y pertinencia territorial, optimizando la asignación de recursos hacia las intervenciones rurales de mayor impacto.

Mesas Territoriales Viales

Las **Mesas Territoriales Viales** son instancias técnicas y participativas de coordinación local encargadas de identificar, evaluar y priorizar las necesidades viales rurales dentro del territorio provincial. Funcionan como espacios de articulación entre el Gobierno Provincial y los actores locales, permitiendo consolidar información territorial y definir intervenciones operativas con base en criterios de accesibilidad, condición vial y demanda comunitaria.

Tabla 33: Mesas Territoriales Viales del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: GPM – 2025

Mecanismo	Miembros del Comité
Mesas Territoriales Viales	Representantes de los Gobiernos Municipales
	Representantes de los Gobiernos Parroquiales Rurales
	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública
	Coordinadores Zonales de Vialidad
	Coordinadores Políticos Territoriales

4.1.3 Presupuesto Participativo de Obras Viales

El **Presupuesto Participativo de Obras Viales** es el mecanismo institucional mediante el cual la ciudadanía y los actores territoriales contribuyen a la identificación, selección y validación de las intervenciones viales que serán financiadas anualmente por el GAD Provincial de Manabí. Este proceso se articula de manera directa con la estructura y los criterios del **Sistema Vial Provincial (SVP)**, garantizando que las decisiones de inversión respondan simultáneamente a la **jerarquía vial provincial** y a las **necesidades reales de los territorios**.

La **Dirección de Planificación para el Desarrollo** lidera y coordina este proceso, gestionando los espacios participativos, consolidando las propuestas y verificando su coherencia con los

instrumentos de planificación provincial. El presupuesto participativo se ejecuta bajo las siguientes directrices técnicas:

Alcance del proceso

El mecanismo se aplica exclusivamente a los proyectos contemplados dentro del Sistema Vial Provincial, diferenciando dos tipos de intervención:

- **Proyectos Estratégicos:** ubicados en los **Corredores Provinciales** y en los **tramos urbanos estratégicos** de la Red Vial Cantonal; su priorización estará a cargo del **Comité de Proyectos Estratégicos Viales**.

- **Proyectos Operativos:** correspondientes a las **Vías Rurales**, cuya priorización se sustentará en los resultados de las **Mesas Territoriales Viales**.

Esta diferenciación garantiza que la participación ciudadana opere dentro de un marco técnico que respeta la jerarquía vial y evita decisiones desconectadas de la estructura provincial de movilidad.

Integración con los mecanismos de priorización del SVP

El Presupuesto Participativo se vincula directamente con los mecanismos institucionales ya establecidos:

- **Para Proyectos Estratégicos:** Las propuestas que involucren corredores provinciales serán remitidas al **Comité de Proyectos Estratégicos Viales**, el cual evaluará su factibilidad técnica, pertinencia y prioridad de ejecución conforme a los criterios del SVP.

- **Para Proyectos Operativos:** Las prioridades resultarán de las **Mesas Territoriales Viales**, que recogen la demanda comunitaria y la traducen en criterios de accesibilidad, transitabilidad, condición de la vía y relevancia territorial.

Consolidación y aprobación institucional

La Dirección de Planificación integrará las propuestas priorizadas a escala territorial y sectorial, aplicando criterios técnicos como:

- alineación con la jerarquía vial definida en el SVP,
- impacto territorial y social,
- demanda ciudadana y productiva,
- accesibilidad a servicios y zonas económicas,
- viabilidad técnica, operativa y presupuestaria.

Una vez consolidado el documento de priorización, este será presentado a la **Prefectura** para su aprobación formal e incorporación en el **Plan Operativo Anual (POA)** y el **Plan Anual de Inversiones (PAI)**, asegurando su ejecución dentro del ciclo anual de planificación y gestión pública.

Mesa de Planificación Provincial

La **Mesa Técnica Provincial de Planificación** es el espacio de articulación interinstitucional liderado por la Dirección de Planificación para el Desarrollo del GAD Provincial de Manabí, conformado por los directores de planificación de los 22 GADs Municipales. Su propósito es coordinar lineamientos, homologar metodologías, consolidar información territorial y establecer criterios técnicos comunes para la planificación provincial y municipal. A través de sesiones periódicas, la Mesa facilita el análisis conjunto de proyectos estratégicos, la interoperabilidad de información geoespacial, la verificación de competencias y la alineación de los instrumentos de planificación territorial, fortaleciendo la gobernanza, coherencia y eficiencia del desarrollo provincial.

Tabla 34: Mesa de planificación provincial.
Elaborado por: GPM – 2025

Mecanismo	Miembros de la mesa técnica
Mesa de Planificación Provincial	Dirección de Planificación para el Desarrollo
	Representantes de los Gobiernos Municipales (Cuando se requiera)

	Representantes Ciudadanos en el consejo de planificación provincial
	Delegado de la Secretaría de Planificación Nacional (Manabí)
	Delegado del consejo consultivo de las Universidades
	Delegado del CONOGAPARE
	Delegado de la AME

4.1.4 Plan Operativo Anual (POA)

El **Plan Operativo Anual (POA)** se elaborará tomando como base las prioridades definidas por el **Sistema Vial Provincial (SVP)**, garantizando que la programación anual de obras responda a la jerarquía vial y a las necesidades territoriales validadas.

El POA se construye a partir de tres insumos principales:

- los Proyectos Estratégicos, priorizados por el Comité de Proyectos Estratégicos Viales;
- los Proyectos Operativos, priorizados mediante las Mesas Territoriales Viales;
- y los resultados del Presupuesto Participativo de Obras Viales, que incorpora demandas ciudadanas dentro del marco técnico del SVP.

La **Dirección de Planificación para el Desarrollo** consolidará estas prioridades, verificando su alineación con la estructura vial, su factibilidad técnica y la disponibilidad presupuestaria definida por la Dirección Financiera. Para su ordenamiento se considerarán criterios como impacto territorial, conectividad, demanda social, condición vial, riesgo climático y capacidad operativa. El portafolio resultante será presentado a la **Prefecto (a) de Manabí** para su aprobación e incorporación en el **Plan Anual de Inversiones (PAI)** y en el presupuesto institucional, estructurando la programación oficial de intervenciones viales para el ejercicio fiscal correspondiente.

4.2 Gestión de la Planificación Vial

La **Gestión de la Planificación Vial** es el proceso mediante el cual la Prefectura administra, actualiza y organiza la estructura vial provincial. Su objetivo es asegurar que la red vial, sus categorías y jerarquías se mantengan técnicamente coherentes y alineadas a la planificación territorial.

Responsabilidad Institucional

La **Subdirección de Planificación Territorial**, o la unidad que cumpla esta función, es responsable de la **administración técnica del Sistema Vial Provincial (SVP)**. Sus principales atribuciones incluyen:

- Mantener actualizada la información de la **Red Vial Provincial**.
- Administrar las **categorías y jerarquías viales**.
- Gestionar los **ejes viales estructurantes**.
- Coordinar la incorporación de cambios y nuevos trazados.

Esta unidad garantiza que la estructura vial funcione como un sistema ordenado, consistente y adaptable a la dinámica territorial.

Administración del Sistema Vial Provincial

La gestión del SVP se desarrolla mediante procesos simples y estandarizados:

- **Actualización de la Red Vial:** Consiste en incorporar información sobre trazados, características y estado de las vías, manteniendo un registro unificado como base para la planificación y priorización de intervenciones.
- **Gestión de Categorías y Jerarquías:** La Subdirección aplica y actualiza las categorías funcionales y las jerarquías viales, asegurando que respondan al rol territorial de cada vía y a las necesidades de movilidad provincial.

- **Gestión de Ejes Viales:** Se mantienen y actualizan los ejes viales estratégicos que estructuran la movilidad provincial, incorporando ajustes de trazado o nuevas conexiones según la evolución del territorio.

Ajustes y Cambios en el Sistema Vial

Los ajustes al sistema vial se realizan mediante procedimientos técnicos que aseguran orden y trazabilidad:

- **Ajustes por requerimientos:** solicitudes de instituciones, juntas parroquiales o ciudadanía, evaluadas técnicamente.
- **Cambios de jerarquía:** actualizaciones basadas en demanda, conectividad o proyectos estratégicos.
- **Modificaciones de trazado:** correcciones, ampliaciones o variantes necesarias para mejorar la conectividad o responder a nuevos desarrollos.

Todos estos cambios deben ser registrados y actualizados en la **Infraestructura de Datos Espaciales Provincial (IDE-P)**.

Coordinación Interinstitucional para la gestion del SPV

La Subdirección articula la gestión vial con:

- GAD cantonales
- Juntas parroquiales
- Ministerio de Transporte e Infraestructura (MIT)
- Unidades técnicas provinciales

Esto asegura que la planificación vial sea coherente, evite duplicidades y mantenga la integración territorial necesaria para el desarrollo provincial.

4.3 Gestión de la IDE Provincial

La **Infraestructura de Datos Espaciales Provincial (IDE-P)** constituye el soporte tecnológico y territorial que permite centralizar, administrar y compartir la información del Sistema Vial Provincial. Su gestión se organiza en dos ámbitos complementarios: **la gestión de la plataforma tecnológica** y **la gestión de la información territorial**.

4.3.1 Gestión de la plataforma tecnológica

La **Dirección de Tecnologías de la Información** es responsable del desarrollo, operación y mantenimiento de la plataforma IDE-P. Su función principal es asegurar que el sistema cuente con una infraestructura estable, segura y accesible para los equipos técnicos y autoridades.

Sus atribuciones incluyen:

- Implementar y mantener la **plataforma digital** donde se visualiza, consulta y descarga la información del Sistema Vial Provincial.
- Administrar la **arquitectura tecnológica**, bases de datos, servidores, seguridad informática y los servicios de publicación cartográfica.
- Gestionar los **perfiles de acceso**, roles de usuario y permisos para funcionarios con atribuciones de administración y actualización de datos.
- Garantizar la **interoperabilidad** con otras plataformas institucionales y con sistemas nacionales de información geográfica.
- Establecer protocolos de **respaldo, mantenimiento y continuidad operativa**.

Esta configuración tecnológica permite que la información vial sea accesible, confiable y compatible con los procesos de planificación, priorización de obras y coordinación interinstitucional.

4.3.2 Gestión de la información del SVP

La **Subdirección de Planificación Territorial** es responsable de la **gestión técnica de la información contenida en la IDE-P**, específicamente los datos relacionados con el Sistema Vial Provincial.

Sus funciones incluyen:

- Coordinar la **actualización permanente** de los datos de la red vial, jerarquías, categorías, ejes viales y proyectos priorizados.
- Integrar la información generada por las diferentes áreas técnicas del GADPM, asegurando coherencia entre cartografía, fichas técnicas y registros institucionales.
- Validar y estandarizar la información ingresada por unidades operativas, direcciones sectoriales y equipos de campo.
- Mantener un **modelo de datos unificado** para el sistema vial provincial, asegurando compatibilidad entre distintas fuentes y formatos.
- **Registrar y documentar cambios, modificaciones y actualizaciones del sistema vial en coordinación con la Dirección de Tecnología.**

Esta gestión garantiza que la información del SVP sea precisa, actualizada y esté alineada con los procesos de planificación territorial, priorización de inversiones y toma de decisiones.

Información Interinstitucional

La información interinstitucional constituye uno de los componentes centrales para garantizar el funcionamiento adecuado del **Sistema Vial Provincial (SVP)**. Su propósito es asegurar que todas las entidades con competencias en planificación territorial y gestión vial compartan datos actualizados, consistentes y verificables, permitiendo que la Prefectura ejerza su rol de rectoría y administración sobre la red vial provincial.

La **Subdirección de Planificación Territorial**, o la unidad que cumpla esta función, es la instancia responsable de **coordinar, articular y operar el intercambio de información territorial** vinculado al SVP. Esta coordinación asegura que los datos provenientes de los GAD municipales, GAD parroquiales y demás entidades públicas mantengan coherencia técnica y se integren correctamente en la **Plataforma del Sistema Vial Provincial**.

Sus funciones principales son:

- **Coordinar el flujo de información** entre la Prefectura y los GAD cantonales y parroquiales, especialmente aquella relacionada con PDOT, PUGS, divisiones político-administrativas, suelo rural y caminos vecinales.
- **Consolidar y validar la información vial** proveniente de diferentes unidades técnicas internas del GPM y de otras instituciones públicas.
- **Establecer lineamientos y protocolos** para la entrega, revisión y actualización de datos geoespaciales relacionados con la red vial.
- **Garantizar la interoperabilidad** entre la información del SVP y los instrumentos de planificación municipal y parroquial.
- **Asegurar la trazabilidad** de la información que ingresa a la plataforma, registrando qué entidad provee los datos y bajo qué criterio técnico.

Funcionamiento del Intercambio de Información

El intercambio de información se realiza bajo una lógica de doble vía:

- **Informativa hacia los GAD y ciudadanía**, y
- **Administrativa hacia la Prefectura**, que es la que, valida, consolida y actualiza.

Información desde los GAD Municipales

Los GAD Municipales aportan información relacionada con:

- PDOT

- PUGS
- Divisiones político-administrativas
- Suelo rural
- Catastros y registros de vías públicas

Esta información sirve para **validar la condición pública de una vía**, definir competencias de intervención y evitar duplicidad en la gestión vial.

Información desde los GAD Parroquiales

Los GAD Parroquiales aportan información sobre:

- Caminos vecinales
- Infraestructura comunitaria
- Articulaciones locales de movilidad

Estos datos permiten caracterizar la red vial complementaria y rural, asegurando su integración a la red provincial.

Información hacia la Ciudadanía

La plataforma del SVP actúa como un **sistema informativo**, permitiendo que la ciudadanía consulte:

- La condición pública o privada de una vía
- La jerarquía vial y su estado
- Competencia institucional de intervención

Esto evita dudas y agiliza trámites relacionados con escrituras, subdivisiones, permisos o afectaciones.

Validación Institucional de la Información Vial

La Subdirección de Planificación Territorial coordina el proceso para:

- **Demostrar la condición de camino público**, ya sea por catastro municipal o por documento público registrado.

- **Validar la red vial provincial**, asegurando que cualquier vía incorporada o modificada cuente con sustento técnico y jurídico.

Este proceso evita conflictos de competencia y garantiza que la Prefectura intervenga únicamente en vías públicas registradas.

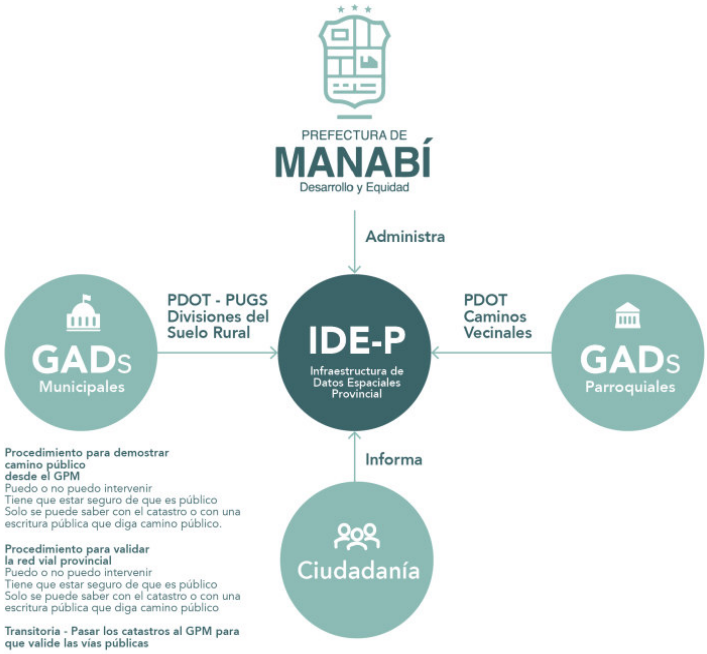


Figura 20: Gestión Interinstitucional de la información del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Comité Técnico de Datos Espaciales

El **Comité Técnico de Datos Espaciales** es la instancia responsable de garantizar la calidad, coherencia e interoperabilidad de toda la información geográfica integrada en la Infraestructura de Datos Espaciales Provincial (IDE-P). Está conformado por representantes técnicos de las áreas que generan o utilizan datos espaciales en los diferentes niveles de gobierno. Su propósito es asegurar que la información oficial utilizada para la planificación,

toma de decisiones y gestión vial sea precisa, consistente y alineada con los instrumentos territoriales provinciales.

Tabla 35: Comité de Proyectos Estratégicos Viales del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: GPM – 2025

Mecanismo	Miembros del Comité
Comité Técnico de Datos Espaciales	Representantes del Gobierno Central el cual se convoca en función a la información espacial requerida.
	Representantes de los Gobiernos Municipales (Cuando se requiera)
	Representantes de los Gobiernos Parroquiales Rurales (Cuando se requiera)
	Dirección de Planificación para el Desarrollo
	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública

4.4 Instrumentos para la gestión vial

La gestión eficiente, sostenible y articulada de la red vial provincial requiere del uso de instrumentos jurídicos y administrativos que permitan coordinar esfuerzos entre los distintos niveles de gobierno, optimizar recursos y garantizar que la infraestructura vial cumpla con los niveles de servicio establecidos por la planificación territorial. En el contexto del Sistema Vial Provincial, estos instrumentos constituyen herramientas estratégicas que facilitan la operación, mantenimiento, financiamiento y administración de la red vial, asegurando coherencia entre la rectoría provincial, las competencias cantonales y las responsabilidades del Estado en materia de infraestructura.

Los instrumentos que se presentan a continuación permiten al Gobierno Provincial de Manabí formalizar relaciones de cooperación, delegar funciones operativas, incorporar infraestructura mediante mecanismos legales, vincular actores comunitarios o privados, y asegurar la sostenibilidad técnica y financiera de las intervenciones. Su utilización se fundamenta en el marco jurídico nacional vigente, así como en los principios de concurrencia, coordinación y subsidiariedad establecidos para la gestión del territorio. A continuación, se describen los principales instrumentos disponibles para su aplicación.

4.4.1 Convenios de cooperación interinstitucional

Los convenios de cooperación interinstitucional son instrumentos jurídico-administrativos mediante los cuales dos o más entidades públicas coordinan acciones, esfuerzos, asistencia técnica, recursos o capacidades, para cumplir fines de interés público y mejorar la eficiencia estatal, sin transferir la competencia, salvo los casos permitidos expresamente por la ley.

Según García de Enterría y Fernández (2013), *"la cooperación interadministrativa es indispensable para la gestión eficiente del interés público"*. En el caso de la planificación y gestión de la vialidad provincial, esto significa que, a través de convenios y acuerdos de colaboración, el GADPM podrá coordinar la ejecución y mantenimiento de proyectos viales, evitar solapamientos y asegurar la coherencia del SVP. La articulación coordinada de esta competencia concurrente entre los diferentes niveles de gobierno se vuelve necesaria, tanto

que la normativa nacional contempla diversos tipos de convenios, como los que se exponen a continuación:

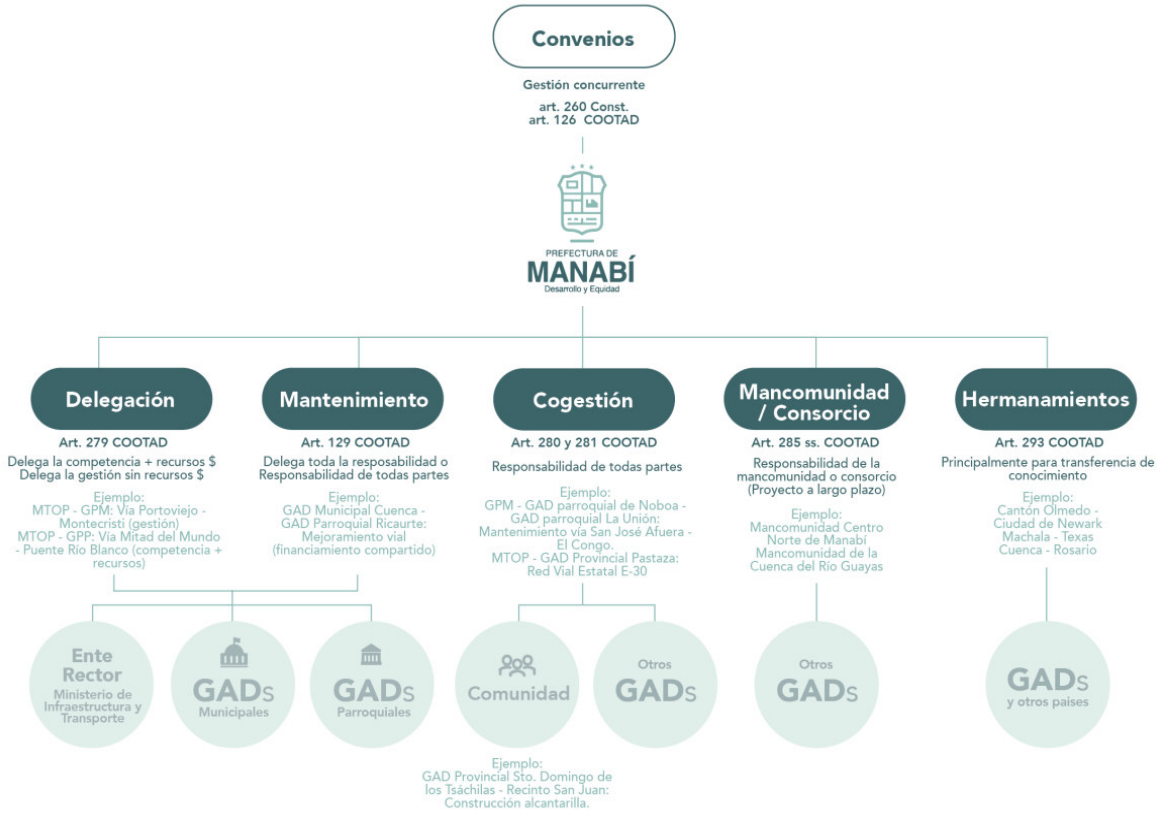


Figura 21: Convenios para la gestión vial del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Delegación

Los convenios de delegación son instrumentos jurídicos mediante los cuales el GADPM puede transferir, total o parcialmente, el ejercicio operativo de la competencia vial (gestión, administración, ejecución) a otro nivel de gobierno, sin perder la titularidad de la competencia y bajo supervisión del delegante. Así también, mediante la delegación el GADPM podría asumir la administración de vías de competencia del gobierno nacional, como lo fue en su momento la vía Portoviejo - Manta.

Este tipo de cooperación interadministrativa se caracteriza por:

- Transferir el ejercicio de la competencia a un GAD de inferior jerarquía.

- Conservar la titularidad de la competencia por parte del delegante.
- Realizar la dirección, control y supervisión permanente por parte del delegante.
- Realizar rendición de cuentas por parte del delegatario.

La delegación puede abarcar la gestión completa de una vía o partes específicas como el mantenimiento, rehabilitación, señalización, control de pesos y dimensiones, operación de estaciones de peaje y control, administración de infraestructura complementaria, entre otras.

Como sostienen García de Enterría y Fernández (2013), la delegación presupone una relación de jerarquía entre delegante y delegado, por lo que no puede operar entre entidades del mismo nivel. Solo aplica de manera vertical, desde el gobierno central y el ente rector de infraestructura vial, hacia los demás gobiernos autónomos de menor jerarquía. En el caso del gobierno provincial, la delegación procederá hacia los gobiernos municipales y parroquiales.

Mantenimiento

Los convenios de mantenimiento vial son instrumentos jurídicos mediante los cuales dos o más entidades públicas acuerdan realizar de manera conjunta, coordinada o delegada las actividades necesarias para preservar, conservar, rehabilitar o mejorar la infraestructura vial, sin que esto implique transferencia de la titularidad de la competencia.

Los convenios de mantenimiento pueden ser de diversos tipos:

- **Convenio de mantenimiento cooperado: Todas las entidades aportan recursos (maquinaria, materiales, personal).**

  Ejemplo:

  Ente Rector + GADPM + GAD Municipal, para mantenimiento de una vía determinada.

- **Convenio de mantenimiento delegado: La entidad titular delega el ejercicio del mantenimiento a otra entidad.**

  Ejemplo:

El Ente Rector delega al GADPM el mantenimiento de un tramo estatal.

- **Convenio de mantenimiento financiado: Una entidad aporta recursos económicos y otra ejecuta.**

  Ejemplo:

  GADPM financia y GAD Municipal ejecuta.

- **Convenio de mantenimiento de emergencia: Para desastres naturales, crisis climáticas o derrumbes.**

  Incluye: apertura de vías, limpieza de escombros, obras de protección, drenajes de emergencia.

Cogestión

A través de los convenios de cogestión vial dos o más gobiernos autónomos acuerdan gestionar conjuntamente la competencia, servicio, infraestructura o proyecto, compartiendo responsabilidades, recursos, decisiones y ejecución, sin que exista transferencia de titularidad de la competencia y sin que una entidad actúe en nombre de la otra (como ocurriría en la delegación).

Sus principales características se resumen en las siguientes:

- **Titularidad compartida del proceso (no de la competencia):** La competencia sigue siendo de cada entidad en su propio ámbito, pero el proceso de gestión se ejecuta en conjunto.
- **Toma de decisiones conjunta:** No existe subordinación; las decisiones se acuerdan entre las partes.
- **Reparto funcional:** Cada institución asume tareas concretas dentro del mismo proyecto o infraestructura.
- **Aportes definidos:** Que pueden incluir maquinaria; materiales; personal; financiamiento; estudios técnicos; información territorial.

- **No existe relación jerárquica:** Es una relación horizontal, incluso cuando participan niveles distintos de gobierno.

De acuerdo con el COOTAD, la cogestión también se puede dar entre el gobierno provincial y la comunidad beneficiaria de la obra pública, reconociéndose como contraparte valorada el trabajo y los aportes comunitarios. Esta figura también goza de privilegios tributarios como la exención del pago de la contribución especial por mejoras y del incremento del impuesto predial por un tiempo acordado con la comunidad.

Macomunidad / Consorcio

Una mancomunidad/consorcio es una entidad pública asociativa, conformada voluntariamente por dos o más Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) del mismo nivel o de niveles distintos, con el fin de gestionar de manera conjunta competencias, obras, servicios públicos o proyectos de interés común en sus territorios, sin perder su autonomía institucional.

La mancomunidad permite gestionar problemas territoriales que superan las fronteras de un GAD, sin necesidad de delegación ni transferencia de competencia, sino a través de un nuevo ente común, creado para operar de forma más eficiente.

Entre sus características principales se pueden mencionar las siguientes:

- Son entidades de derecho público con personalidad jurídica, y podrán constituir empresas públicas.
- Es voluntaria: Solo se crea por acuerdo entre los GAD que deciden asociarse.
- El convenio deberá contener por lo menos la denominación de la mancomunidad, identificación de los GAD que la integran, su objeto o finalidad específica, el plazo de la misma y los recursos que aporte cada miembro y que constituirán su patrimonio.
- Tiene una finalidad común: Los GAD se asocian para gestionar juntos obras de infraestructura o vialidad, entre muchas otras.

- Los GAD no pierden su competencia, pero la ejecución del proyecto es asumida por la mancomunidad.
- Está sujeta a control público y a los principios del COOTAD.

De acuerdo con lo determinado en el COOTAD (arts. 285 ss.), cuando el mancomunamiento se realice entre dos o más gobiernos autónomos descentralizados del mismo nivel de gobierno que no fueran contiguos o entre gobiernos autónomos descentralizados de distintos niveles se denominarán consorcios y su conformación se dará bajo las mismas reglas de la mancomunidad.

Hermanamientos

Los hermanamientos son acuerdos de cooperación internacional descentralizada mediante los cuales dos gobiernos autónomos, generalmente de distintos países, establecen una relación formal, voluntaria y permanente de colaboración, orientada al intercambio de experiencias, asistencia técnica, desarrollo institucional, promoción cultural, económica, turística, social o académica.

A nivel provincial, es una figura que crea un vínculo oficial de amistad y cooperación con otras provincias o territorios que comparten intereses comunes.

La importancia de los hermanamientos radica en la posibilidad para el GADPM de alcanzar:

- El intercambio de buenas prácticas en áreas como la gestión vial, movilidad sostenible, etc.
- Fortalecimiento institucional mediante capacitación técnica, seminarios, pasantías, intercambio de profesionales.
- Proyectos culturales y educativos: festivales, intercambios estudiantiles, proyectos de patrimonio.
- Cooperación económica: promoción de inversiones, ferias internacionales, cadenas productivas.

En la siguiente Tabla se expone un análisis comparativo entre los diferentes instrumentos de cooperación interinstitucional contemplados en la legislación ecuatoriana y permitidos para la gestión del Sistema Vial Provincial, de acuerdo con la necesidad y objetivos del mismo.

Tabla 36: Convenios de Cooperación Interinstitucional.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Instrumento	Naturaleza jurídica	Relación entre actores	Finalidad principal
Delegación Mantenimiento	Transferencia de la gestión completa o parcial	Vertical (de mayor a menor nivel)	Que otra entidad ejecute la gestión vial
	Convenio o acuerdo técnico-operativo	Horizontal o vertical	Conservación, rehabilitación y obras menores
Cogestión	Convenio de gestión conjunta	Horizontal (entre GAD)	Compartir responsabilidades y gestión
Mancomunidad	Entidad asociativa con personalidad jurídica	Horizontal (Asociación entre GAD del mismo nivel y contiguos)	Gestión conjunta de servicios u obras
Consorcio	Entidad asociativa con personalidad jurídica	Vertical y/o horizontal (Asociación entre GAD de distintos niveles o del mismo nivel no contiguos)	Gestión conjunta de servicios u obras
Hermanamientos	Cooperación internacional	Horizontal o vertical (Entre gobiernos autónomos o territorios)	Intercambio técnico e institucional

4.4.2 Delegación de Gestión

El marco jurídico nacional permite a los diferentes niveles de gobierno que ostentan la competencia vial, la delegación de la gestión de la misma a otros entes no institucionales. Es decir, tratándose del Gobierno Provincial de Manabí, la titularidad de la competencia vial permanece en el GADPM, pero la ejecución operativa puede ser delegada a la empresa privada, a empresas de economía mixta o a la economía popular y solidaria.

Son objeto de delegación, entre otras, la ejecución y administración operativa de:

- Mantenimiento,
- rehabilitación,
- construcción,
- administración de peajes,
- señalización,
- seguridad vial,
- estaciones de pesaje,
- operación de corredores logísticos.

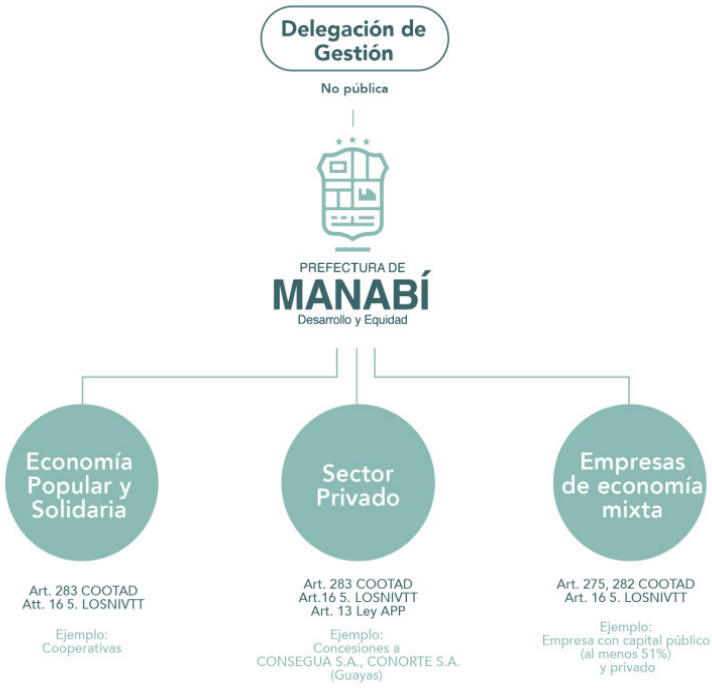


Figura 22: Delegación de gestión vial del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Empresas de Economía Mixta

La Ley Orgánica de Empresas Públicas define a las empresas de economía mixta como personas jurídicas de derecho público cuyo capital está integrado por aportes estatales y privados, manteniendo el Estado la participación mayoritaria. Conservan su naturaleza pública, tienen autonomía administrativa y financiera, y pueden gestionar servicios y obras públicas —incluida la infraestructura vial— con intervención conjunta del sector público y privado, según lo estipulado en el artículo 275 del COOTAD.

La LOSNIVTT concede esta atribución al GADPM en su artículo 17.5 que establece: “Delegar a las empresas de economía mixta en las cuales el Estado tenga mayoría accionaria, la facultad para la prestación del servicio público de vialidad, que puede comprender el diseño, la construcción, la operación o el mantenimiento de la infraestructura vial (…)”

Las empresas de economía mixta constituyen un mecanismo eficiente para la gestión vial, al combinar la rectoría pública con la capacidad técnica y operativa del sector privado, garantizando el control público sobre las decisiones estratégicas, manteniendo a la vez la flexibilidad propia de una estructura empresarial.

Su naturaleza híbrida facilita el acceso a inversión, maquinaria, tecnología y talento especializado, mejorando la eficiencia en la ejecución de obras y servicios. Posibilita además el establecimiento de modelos de gestión basados en niveles de servicio, optimización de costos y sostenibilidad financiera —por ejemplo, mediante la operación de servicios complementarios como estaciones de pesaje o peajes—, fortaleciendo así la capacidad institucional del Gobierno Provincial. Al mismo tiempo, estas entidades se encuentran sujetas al control de la Contraloría General del Estado, lo que asegura transparencia, responsabilidad y cumplimiento de los objetivos públicos del Sistema Vial Provincial.

Sector Privado

La delegación de la gestión vial al sector privado constituye un mecanismo jurídicamente habilitado por el ordenamiento jurídico ecuatoriano para garantizar la sostenibilidad, eficiencia y continuidad de la infraestructura vial en sus distintos niveles. La Constitución de la República (art. 316) y la LOSNIVTT (art. 17.5) autorizan, de manera excepcional, la participación privada en la gestión de servicios públicos y en la ejecución de obra pública, siempre bajo rectoría estatal y manteniendo la propiedad pública de la infraestructura.

En el ámbito sectorial, la LOSNIVTT también reconoce que la gestión operativa de la red vial provincial puede ser asumida por terceros, mediante mecanismos contractuales o de delegación, sin que ello implique transferencia de competencia ni de dominio. El COOTAD complementa este esquema al facultar a los GAD provinciales a administrar, mantener y desarrollar la infraestructura vial de su circunscripción, pudiendo apoyarse en entidades

privadas cuando resulte técnica o financieramente conveniente, siempre que se cumplan los requisitos establecidos en el mencionado Código (art. 283).

El instrumento jurídico más especializado para la participación privada es la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público–Privadas y la Inversión Extranjera (Ley APP), que define el contrato de gestión delegada (art. 13) entre una entidad pública (GADPM) y una persona jurídica privada para diseñar, construir, rehabilitar, operar o mantener infraestructura pública y proyectos vinculados con la vialidad. Mientras que el Reglamento para Asociaciones Público–Privadas (Decreto Ejecutivo 788, RO Suplemento 341, 2023) asegura que la participación privada se realice bajo criterios de eficiencia económica, sostenibilidad y transparencia.

La delegación de la gestión vial al sector privado constituye uno de los instrumentos más robustos y eficientes para garantizar la inversión, operación continua y sostenibilidad de la infraestructura vial, especialmente en proyectos que demandan altos montos de financiamiento, tecnología especializada o esquemas avanzados de mantenimiento. Es conveniente para tramos estratégicos de la red vial provincial que requieren intervención integral, continuidad operativa, estándares estrictos de seguridad vial o inversiones que superan la capacidad financiera del GADPM.

Este mecanismo también permite alcanzar sostenibilidad financiera, ya que puede incorporar esquemas de remuneración como peajes, tarifas, pagos por disponibilidad o unidades de pago vinculadas al desempeño, conforme a lo establecido en la Ley APP. Además, facilita la incorporación de prácticas innovadoras y métodos modernos de conservación vial.

Finalmente, la delegación al sector privado mantiene siempre el carácter público de la infraestructura. La vía continúa siendo de dominio provincial, y el GADPM conserva la potestad de sancionar incumplimientos, supervisar técnicamente la operación, ajustar obligaciones contractuales y, al término del contrato, recibir la infraestructura en condiciones adecuadas mediante los mecanismos de reversión previstos en la Ley. De esta forma, la participación privada se convierte en un complemento estratégico para asegurar el funcionamiento eficiente y sostenible del Sistema Vial Provincial.

Economía Popular y Solidaria

La participación de organizaciones de la Economía Popular y Solidaria (EPS) en la gestión de infraestructura vial es una modalidad plenamente amparada por el ordenamiento jurídico ecuatoriano, orientada a promover la inclusión productiva, fortalecer el empleo local y garantizar el mantenimiento rutinario y periódico de caminos rurales y vecinales con eficiencia y sentido comunitario. La Constitución (art. 283) reconoce a la EPS como uno de los pilares del sistema económico nacional y promueve su intervención en actividades relacionadas con obra pública, servicios comunitarios y proyectos territoriales.

En el plano legal, la Ley Orgánica de la Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario (LOEPS) faculta a las organizaciones comunitarias, asociaciones, cooperativas y unidades productivas a celebrar convenios y contratos con entidades públicas para la ejecución de obras y servicios de desarrollo local (art. 132.10). A su vez, la LOSNIVTT (art. 17.5) y el COOTAD (art. 283) establecen la posibilidad de manera excepcional de gestionar vías provinciales, es decir el diseño, la construcción, la operación o el mantenimiento de la infraestructura vial provincial, a entidades de la economía popular y solidaria siempre que se preserve la rectoría pública y se mantenga la titularidad del GADPM sobre la infraestructura.

Esta modalidad resulta especialmente adecuada para el mantenimiento rutinario de vías rurales, desbroce, limpieza de cunetas, obras menores, conservación preventiva, gestión de senderos y apertura de pasos comunitarios, actividades en las cuales la EPS posee ventajas operativas por conocimiento territorial y disponibilidad de mano de obra local. La delegación se formaliza mediante convenios interinstitucionales o contratos de prestación de servicios que deben establecer niveles de servicio, cronogramas, mecanismos de supervisión y cláusulas de control, de conformidad con el Código Orgánico Administrativo y los principios de eficiencia, coordinación y calidad del servicio público.

Si bien la Ley APP está diseñada principalmente para proyectos de mediana y gran escala, su marco conceptual permite complementar la participación privada tradicional con esquemas de gestión comunitaria en fases específicas del mantenimiento o de operación de baja

complejidad, siempre que los proyectos APP lo contemplen como componente de sostenibilidad social o territorial.

En conjunto, el marco jurídico nacional reconoce la participación de la EPS como un mecanismo estratégico para fortalecer la gestión vial en zonas rurales, ampliar la cobertura del mantenimiento, dinamizar economías locales y promover la corresponsabilidad territorial, asegurando siempre la supervisión técnica del GADPM.

La delegación a la Economía Popular y Solidaria permite fortalecer la gestión de vías rurales y vecinales mediante trabajo comunitario organizado, bajo control y rectoría pública, promoviendo sostenibilidad social y territorial en la conservación de la infraestructura vial.

En la siguiente Tabla se expone un resumen de los tres diferentes tipos de delegación de la gestión vial a entes no institucionales, contemplados en la legislación nacional y específicamente en materia vial, con sus ventajas y limitaciones. Cada una de estas alternativas se podrá aplicar de conformidad con las necesidades del Sistema Vial Provincial y la capacidad técnica y financiera del GADPM.

Tabla 37: Formas de Delegación de la Gestión Vial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Tipo de delegación	Naturaleza jurídica	Quién recibe la delegación	Qué puede delegarse	Ventajas	Limitaciones
Empresas de economía mixta Sector privado (Concesiones / APP)	Persona jurídica de derecho público con capital estatal y privado	Empresas donde el Estado tiene mayoría accionaria	Diseño, construcción, operación, mantenimiento, gestión vial	Control estatal + capacidad privada; gestión especializada	Requiere creación formal, estructura administrativa, inversión mixta
	Contrato administrativo de delegación o concesión	Empresas privadas nacionales o extranjeras	Construcción, rehabilitación, mantenimiento, operación, peajes	Alta capacidad técnica, financiamiento privado, continuidad operativa	Procesos complejos; alta supervisión; análisis financiero previo
Economía Popular y Solidaria (EPS)	Convenio o contrato de delegación	Asociaciones, cooperativas,	Mantenimiento rutinario, limpieza,	Bajo costo, empleo local,	Limitada capacidad técnica; requiere

		organizaciones comunitarias	desbroce, obras menores	conocimiento territorial	supervisión constante

4.5 Conversión de Vías

La conversión de vías es el procedimiento mediante el cual una vía pública cambia su categoría, función, tipo de circulación, jerarquía vial o características geométricas y operativas, razones por las cuales debe ser reclasificada.

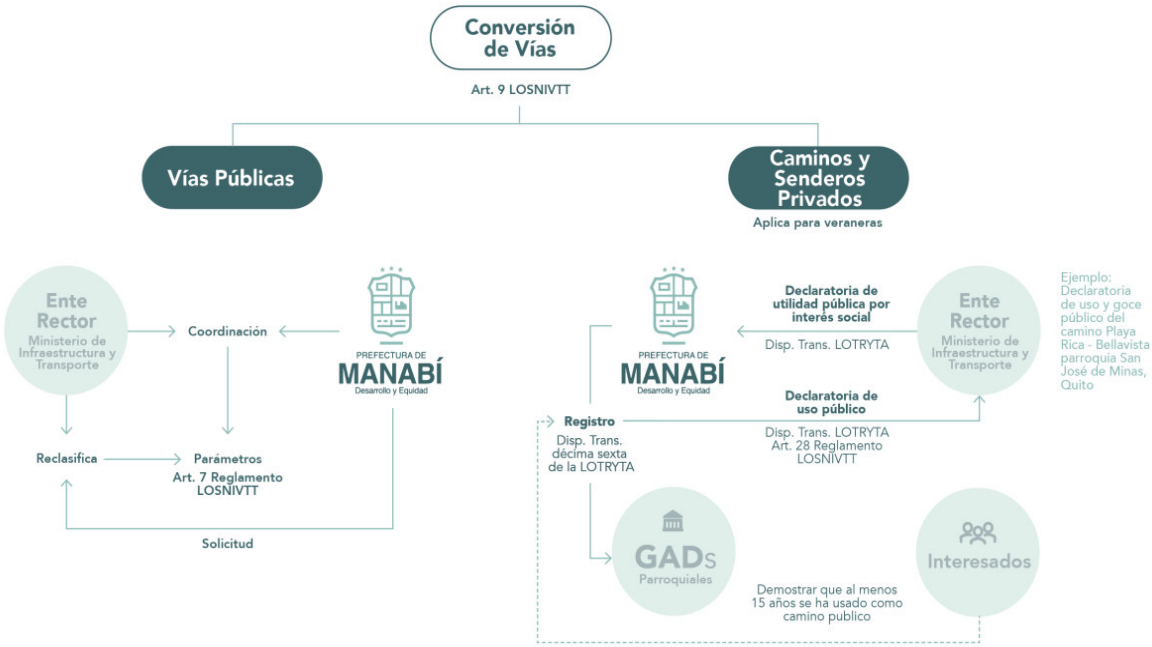


Figura 23: Conversión de Vías del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Vías Públicas

De acuerdo con el Reglamento a la LOSNIVTT, las vías públicas serán reclasificadas por el ministerio rector de acuerdo a sus nuevas condiciones, características o interés general, en coordinación con la entidad responsable de la competencia según su jurisdicción, siguiendo ciertos parámetros consignados en el artículo 7 de dicho reglamento como la geometría, longitud de la vía y el TPDA. Esta reclasificación podría ser de diferentes tipos:

- Vía vecinal → vía cantonal
- Vía cantonal → vía provincial

- Vía provincial → vía estatal
- O viceversa

El GADPM tendrá la facultad de solicitar la reclasificación de una vía al Ministerio rector, teniendo como herramienta la Mesa Técnica Provincial de Infraestructura Vial como organismo de coordinación interinstitucional, y los procedimientos administrativos necesarios para estos fines.

Caminos y Senderos Privados

La conversión de caminos y senderos privados es el proceso jurídico y administrativo mediante el cual un camino de dominio privado pasa a integrar, en el caso de Manabí, la Red Vial Provincial, sea por cesión voluntaria o expropiación, siempre que estos sean necesarios para unir poblaciones, promover el desarrollo económico local o por consideraciones funcionales dentro de la red vial nacional, de conformidad con la Constitución, el COOTAD, la LOOTUGS, la LOSNIVTT, el Código Civil y los instrumentos de planificación territorial.

Para que se configure el cambio de categoría, primero se realizará la declaratoria de camino público a cargo del GADPM, siempre que la vía objeto de la solicitud esté dentro de su jurisdicción y competencia, y se cumplan los requisitos que menciona el artículo 28 del Reglamento a la LOSNIVTT, entre estos, que se pueda demostrar que el camino ha sido utilizado por más de quince años, para lo cual deberá levantarse el correspondiente procedimiento administrativo.

Es importante destacar que la Ley Orgánica de Tierras Rurales y Territorios Ancestrales, promulgada en el año 2016, destaca en su disposición transitoria décima sexta lo siguiente:

“DECIMA SEXTA.- En el plazo de trescientos sesenta y cinco días contados a partir de la promulgación de esta Ley, los Gobiernos Autónomos Descentralizados provinciales y parroquiales rurales, dentro de su jurisdicción realizarán el registro de todos los caminos o senderos en predios rurales privados, utilizados de hecho como servidumbres de tránsito y que por costumbre su uso sea mayor de quince años así como de aquellos que unan poblaciones con carreteras, caminos o vías y promuevan el desarrollo económico local.”

Esto con el objeto de remitir el levantamiento planimétrico y la georreferenciación de los caminos y senderos al ministerio competente para que los mismos sean declarados de uso público mediante acuerdo ministerial, a fin de que el GADPM los declare de utilidad pública por motivo de interés social. Sin embargo, de acuerdo con la LOSNIVTT (promulgada en el año 2017) y su reglamento, el ente competente para la declaratoria de camino público es la autoridad responsable de acuerdo con la jurisdicción en la que se encuentre el camino, y por tanto también la responsable de la declaratoria de utilidad pública de interés social.

Sin embargo, se relieva la importancia de desarrollar y mantener un registro cartográfico y documentado de los caminos privados que en la actualidad tengan las características necesarias para ser declarados como caminos públicos por parte del GADPM. Insumos que coadyuvarán a la planificación y gestión efectiva del SVP.

Mesa Técnica Provincial de Infraestructura Vial

La **Mesa Técnica Provincial de Infraestructura Vial** es la instancia técnica–política de coordinación responsable de articular las decisiones, lineamientos y acciones relacionadas con la planificación, gestión y desarrollo de la infraestructura vial en la provincia.

Su función principal es consolidar un espacio permanente de análisis técnico y concertación interinstitucional que permita armonizar criterios, priorizar intervenciones y garantizar la coherencia entre la Red Vial Estatal, Provincial y Cantonal. La Mesa actúa como plataforma de intercambio de información, validación de propuestas y seguimiento de proyectos estratégicos, permitiendo coordinar políticas viales, resolver conflictos de competencia, la aplicación del reglamento de concesiones y concesiones, así como promover la integración operacional de los sistemas de movilidad.

Tabla 38: Mesa Técnica Provincial de Infraestructura Vial del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Mecanismo	Miembros del Comité
Mesa Técnica Provincial de Infraestructura Vial	Representante del Ministerio de Infraestructura y Transporte
	Representantes de los Gobiernos Municipales (Cuando se requiera)

	Representantes de los Gobiernos Parroquiales Rurales (Cuando se requiera)
	Prefecto de Manabí
	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública
	Dirección de Estudios y Proyectos
	Unidades de Gerenciamiento de Proyectos (PROVIAMA)
	Dirección Financiera
	Dirección de Cooperación Internacional

Capítulo II

Modelo de Gestión

5. Gestión del Sistema Vial Provincial

El Modelo de Gestión del Sistema Vial Provincial constituye el marco integral que organiza la forma en que la provincia dirige, planifica, administra y supervisa el desarrollo de su infraestructura vial. Su propósito es asegurar un funcionamiento coordinado y coherente del sistema, articulando los niveles estratégicos, técnicos y operativos mediante seis componentes esenciales: la gobernanza, la planificación, la gestión, la ejecución, la operación y la regulación y control. Este modelo permite orientar las intervenciones viales con una visión territorial, fortalecer la eficiencia institucional y garantizar que las acciones emprendidas

contribuyan al desarrollo sostenible y a la conectividad provincial.

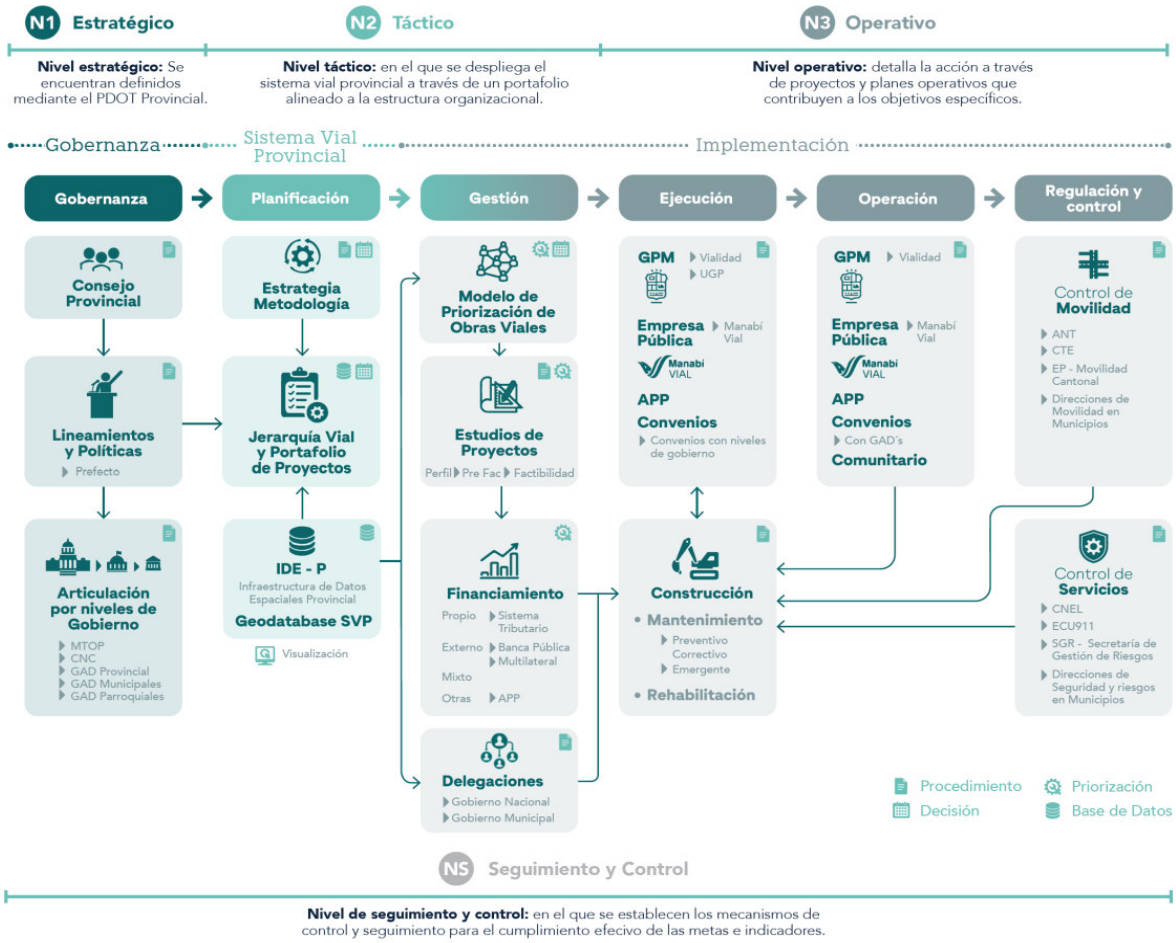


Figura 24: Modelo de Gestión del Sistema Vial Provincial de Manabí.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Etapas de la administración del Sistema Vial Provincial

En esta fase se definen las etapas de planificación, gestión y ejecución del Sistema Vial Provincial, así como los procesos de monitoreo, control y evaluación que garantizan su continuidad operativa. Estas etapas permiten ordenar de manera secuencial las acciones necesarias para el desarrollo vial, asegurando que todas las intervenciones se encuentren alineadas con la estructura organizativa y los procesos establecidos en el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos del GAD Provincial. De esta manera, se garantiza una

administración coherente, coordinada y orientada al logro de los objetivos estratégicos del sistema vial territorial.

1. **Gobernanza:** Corresponde al marco estratégico que define **la conducción política, la coordinación institucional y la toma de decisiones** del sistema vial provincial. Incluye la definición de responsabilidades, los mecanismos de articulación entre niveles de gobierno y la orientación general para el desarrollo vial del territorio.

    - **Concejo Provincial**
    - **Lineamientos y Políticas**
    - **Articulación con niveles de gobierno**

2. **Planificación:** Es el componente que establece **la visión técnica del sistema**, organiza la red vial según su jerarquía, estructura el portafolio de proyectos y determina las prioridades de inversión.

    Alinea las intervenciones viales con la planificación territorial, los instrumentos provinciales y los objetivos de desarrollo.

    - **Estrategia Metodológica**
    - **Jerarquía Vial**
    - **IDE-P – Infraestructura de datos espaciales provincial**

3. **Gestión:** Comprende los procesos para **movilizar recursos, formular proyectos y consolidar la información necesaria** para el desarrollo del sistema vial. Incluye la preparación de estudios, la coordinación interna, la administración de información técnica y los mecanismos de priorización y financiamiento.

    - **Modelo de Priorización de Obras Viales**
    - **Estudios de Proyectos:** Elaboración de los estudios definitivos de los corredores provinciales a nivel de perfil, prefactibilidad y factibilidad.

Tabla 39: Estudios de infraestructura vial en función de la jerarquía del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Red Vial	Categoría	Jerarquía Vial	Estudio Requerido
	Corredores Provinciales	RVP-CP-NVL1-CEST Corredores Estratégicos	Perfil
			Prefactibilidad
			Factibilidad
		RVP-CP-NVL2-CCOMP Corredores Complementarios	Perfil
			Prefactibilidad
			Factibilidad
		RVP-CP-NVL3-CART Corredores de Articulación	Perfil
			Prefactibilidad
			Factibilidad
		RVP-CP-NVL4-CCOMU Corredores Comunitarios	Perfil
			Prefactibilidad
			Factibilidad
	Tramos de corredores en suelo urbano	RVP-TCSU Tramo de Corredores en Suelo Urbano	Perfil
			Prefactibilidad
			Factibilidad

- **Financiamiento:** Para el financiamiento se podrán aplicar las siguientes líneas de financiamiento.

Tabla 40: Líneas de Financiamiento identificadas para el Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Tipo	Fuente
Recursos Propios	Sistema Tributario y recaudación del GADPM
Financiamiento Externo	Banca Pública
	Multilaterales
Mixto	Recursos de fuente interna y externa
Otras	Alianzas Público Privadas

- **Delegaciones:** Las delegaciones viales podrán realizarse mediante el acuerdo de los siguientes actores como lo son el Ministerio de Infraestructura y Transporte, Gobierno Provincial de Manabí y Gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos.

4. **Ejecución:** Agrupa las acciones destinadas a **materializar las intervenciones viales**, desde obras nuevas hasta mantenimiento y rehabilitación.

   Este componente asegura que los proyectos priorizados se transformen en soluciones concretas con criterios de calidad, eficiencia y sostenibilidad.

Tabla 41: Ejecución de proyectos viales del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Organismo	Ejecutor
Gobierno Provincial de Manabí	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública
	Unidad de Gerenciamiento de Proyectos
Empresa Pública	Manabí Vial
Alianzas Público Privadas	APP
Convenios	Convenios con niveles de gobierno

5. **Operación:** Se refiere al funcionamiento cotidiano del sistema vial, garantizando **la continuidad, accesibilidad y seguridad de la red**.

   Incluye actividades de seguimiento, monitoreo de la infraestructura, atención a incidencias y gestión de la funcionalidad de las vías.

Tabla 42: Operación de proyectos viales del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Organismo	Ejecutor
Gobierno Provincial de Manabí	Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública
Empresa Pública	Manabí Vial

Alianzas Público Privadas	APP
Convenios	Convenios con GADs Municipales
Comunitario	Organización comunitaria

6. **Regulación y Control:** Establece los mecanismos para **velar por el cumplimiento de normas, procedimientos y estándares** que rigen el sistema vial. Abarca el control del uso de la vía, la aplicación de la normativa técnica y la evaluación permanente del desempeño del sistema.

Tabla 43: Regulación y control de proyectos viales del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Ámbito	Ejecutor
Control de Movilidad	ANT – Agencia Nacional de Tránsito
	CTE – Comisión de Tránsito del Ecuador
	Empresa Pública Cantonal de Movilidad /
	Direcciones de movilidad en GADs
Control de Servicios	CNEL – Corporación Nacional de Electricidad
	ECU-911
	SNGR – Secretaría Nacional de Gestión de Riesgos
	Direcciones de seguridad y riesgos en GADs

Gobernabilidad por niveles

Se establece una estructura de gobernabilidad por niveles para dirigir el sistema vial provincial.

- **Nivel estratégico (N1):** Este nivel está liderado por el Prefecto y por la instancia responsable de la planificación provincial, en coordinación directa con la Dirección Financiera y las unidades encargadas de la articulación interinstitucional. Su función es orientar las decisiones estratégicas del Sistema Vial Provincial (SVP), definiendo prioridades, políticas y lineamientos para el desarrollo vial en concordancia con el PDOT Provincial y la visión de desarrollo territorial.

  En cuanto al financiamiento interno, la instancia de planificación provincial y la Dirección Financiera estructuran el presupuesto estratégico, el plan plurianual de inversiones y los recursos anuales asignados para vialidad, asegurando coherencia con las necesidades territoriales y con los procesos de participación ciudadana establecidos en el marco provincial.

  Para el financiamiento externo, la provincia gestiona cooperación técnica y financiera —reembolsable y no reembolsable— a través de sus unidades de articulación interinstitucional, considerando la capacidad de endeudamiento del GAD Provincial y priorizando estrategias de sostenibilidad para impulsar la ejecución de los proyectos viales estratégicos.

  Todos los requerimientos presupuestarios y de financiamiento del SVP se integran en el POA, el Plan Plurianual de Inversiones y el presupuesto provincial, sujetos a aprobación del Consejo Provincial y a los mecanismos de participación ciudadana.

- **Nivel táctico (N2):** Está conformado por las direcciones técnicas provinciales, las empresas públicas, unidades operativas y entidades adscritas responsables del desarrollo vial. Su función es gestionar el portafolio táctico del Sistema Vial Provincial, que incluye corredores provinciales, intersecciones estratégicas, programas de mantenimiento, rehabilitación y los planes operativos.

- **Nivel operativo (N3):** En este nivel se establecen lineamientos técnicos, responsabilidades operativas y mecanismos de coordinación para asegurar que los programas y proyectos contribuyan a los objetivos estratégicos definidos en el nivel N1.

  Corresponde a las unidades ejecutoras específicas, como equipos técnicos de GPM Vialidad, empresas públicas provinciales o unidades contratistas, encargadas de implementar los proyectos, obras y actividades establecidas en el POA. Su responsabilidad es cumplir los objetivos operativos del SVP, asegurando que los cronogramas, presupuestos, parámetros de calidad, metas e indicadores se ejecuten conforme a los estándares técnicos y a los procedimientos institucionales vigentes.

- **Nivel de seguimiento y control (NS):** Este nivel se encarga del monitoreo integral del Sistema Vial Provincial, supervisando la ejecución del portafolio táctico y operativo, así como la evaluación del avance físico, financiero y de resultados.
  Las unidades encargadas del seguimiento consolidan información, verifican el cumplimiento de metas y generan reportes periódicos que alimentan los sistemas de control institucional y la rendición de cuentas provincial.
  Los resultados del seguimiento permiten actualizar los indicadores del SVP, retroalimentar los procesos de planificación y garantizar el cumplimiento de los objetivos y las obligaciones legales de evaluación y participación ciudadana.

- El Modelo de Gestión del Sistema Vial Provincial organiza la manera en que la provincia planifica, desarrolla, administra y controla su red vial. Se estructura en seis componentes que actúan de forma articulada para garantizar un sistema vial coherente, eficiente, seguro y sostenible.

5.1 Administración de Riesgos del Plan

La gestión de riesgos es un componente para la implementación efectiva del **Sistema Vial Provincial (SVP)**. Este enfoque sistemático y proactivo permite identificar, evaluar y mitigar los riesgos que pueden afectar la planificación, administración y ejecución de la infraestructura vial provincial. Los riesgos pueden originarse en factores territoriales, operativos, financieros, tecnológicos, sociales o institucionales asociados a la gestión vial. Una administración eficaz de estos riesgos garantiza que el SVP se implemente de manera eficiente, con continuidad operativa y en concordancia con los objetivos estratégicos del desarrollo territorial de Manabí.

5.1.1 Metodología para la Gestión del Riesgo del Sistema Vial Provincial

La gestión de riesgos del SVP se basa en un enfoque estructurado compuesto por las siguientes etapas:

1. **Identificación de riesgos:** Identificar riesgos que puedan afectar la planificación, actualización, administración y operación del Sistema Vial Provincial. Esto incluye riesgos asociados a vías rurales, conectividad provincial, deterioro acelerado de infraestructura, cambios institucionales, financiamiento, conflictos de competencia, entre otros.

2. **Evaluación de riesgos:** Analizar la probabilidad e impacto de cada riesgo sobre la continuidad del SVP, asignando una calificación según su severidad para priorizar su tratamiento.

3. **Priorización de riesgos:** Clasificar y priorizar riesgos críticos que puedan afectar la red vial estructurante, la gestión interinstitucional o la operación de la IDE-P Provincial.

4. **Desarrollo de estrategias de mitigación:** Diseñar acciones específicas para reducir probabilidades y efectos. Esto puede incluir ajustes en jerarquías viales, actualización normativa, fortalecimiento de la IDE-P, planes de mantenimiento vial, acuerdos interinstitucionales o mejoras en procedimientos administrativos.

5. **Implementación de acciones de mitigación:** Ejecutar las acciones definidas, asignando recursos y responsabilidades dentro de las unidades técnicas de la Prefectura.

6. **Monitoreo y control de riesgos:** Dar seguimiento continuo a los riesgos y evaluar la efectividad de las acciones implementadas mediante indicadores, reportes técnicos y revisiones periódicas.

7. **Comunicación y reporte:** Mantener informadas a las unidades técnicas, direcciones sectoriales y autoridades sobre el estado de los riesgos del SVP mediante informes periódicos.

8. **Revisión y mejora continua:** Actualizar el sistema de gestión de riesgos incorporando lecciones aprendidas, nueva información territorial y cambios institucionales.

5.1.2 Estrategias de Reducción de Riesgos para el SVP

La identificación, evaluación y mitigación temprana de los riesgos permite garantizar la continuidad del Sistema Vial Provincial, anticipar escenarios adversos y asegurar el cumplimiento de los objetivos estratégicos de movilidad y conectividad territorial. La matriz de riesgos para el SVP deberá incluir riesgos tales como:

- Deterioro de la infraestructura vial provincial.
- Subfinanciamiento y retrasos en asignaciones del Estado.
- Conflictos sobre competencias viales con GAD municipales.
- Limitaciones de acceso a información actualizada para la gestión vial.
- Falencias en la operación de la IDE-P.
- Riesgos sociales asociados a obras viales o acceso a predios.
- Riesgos tecnológicos relacionados con ciberseguridad, sistemas GIS o pérdida de datos.
- Cambios normativos o institucionales que afecten la administración vial.

Estas estrategias permiten mantener capacidad de respuesta ante eventos críticos que pudieran comprometer la continuidad operativa del SVP.

Tabla 44: Estrategias de Reducción de Riesgos del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Descripción del riesgo	Tipo de riesgo	Probabilidad	Impacto	Calificación	Acciones de respuesta al riesgo
Riesgos territoriales					

Inundaciones por lluvias intensas.	Territorial	Alta	Alto	Crítico	Implementar sistemas de alerta temprana; construir infraestructura resiliente; promover prácticas de uso del suelo sostenibles.
Cambio climático que afecte la producción agrícola.	Territorial	Media	Alto	Crítico	Realizar campañas de reforestación; promover prácticas agrícolas sostenibles; desarrollar infraestructura de riego eficiente.
Riesgos operativos					
Interrupciones en la cadena de suministro.	Operativo	Media	Medio	Moderado	Diversificar proveedores; fortalecer la cadena de suministro; implementar planes de contingencia.
Falla en la infraestructura de transporte.	Operativo	Baja	Alto	Alto	Mejorar la infraestructura de transporte; realizar mantenimientos periódicos; establecer rutas alternativas.
Riesgos financieros					
Falta de financiamiento.	Financiero	Alta	Alto	Crítico	Establecer un fondo de contingencia; buscar fuentes de financiamiento alternativo; realizar análisis financieros periódicos.
Desviaciones presupuestarias	Financiero	Media	Medio	Moderado	Implementar controles presupuestarios estrictos; realizar auditorías financieras; ajustar el presupuesto según sea necesario.
Riesgos por cambio de alcance					
Cambios en los objetivos del plan	Cambio de Alcance	Media	Alto	Alto	Definir claramente los objetivos y alcance del plan; implementar un proceso formal de gestión de cambios; mantener una comunicación constante.
Riesgos por no asignación de presupuesto del Estado					

Retrasos en la transferencia de fondos estatales	No Transferencia de recursos por Modelo de Equidad Territorial (MET)	Alta	Alto	Crítico	Desarrollar planes de contingencia financiera; mantener una relación estrecha con las autoridades estatales; buscar financiamiento complementario.
Riesgos por Emergencias Decretadas por el Gobierno Nacional					
Emergencias sanitarias (e.g., pandemia)	Emergencia Nacional	Media	Alto	Alto	Establecer un equipo de respuesta rápida a emergencias; desarrollar planes de emergencia específicos; asegurar la flexibilidad en los proyectos.
Riesgos Sociales					
Conflictos comunitarios	Social	Media	Medio	Moderado	Involucrar a la comunidad en la planificación y ejecución; establecer canales de comunicación efectivos; implementar programas de mediación.
Riesgos Tecnológicos					
Ciberataques	Tecnológico	Alta	Medio	Alto	Fortalecer la ciberseguridad; realizar auditorías tecnológicas periódicas; capacitar al personal en el uso seguro de tecnologías.
Fallas en los sistemas tecnológicos	Tecnológico	Media	Alto	Alto	Realizar mantenimientos y actualizaciones periódicas; establecer planes de contingencia tecnológica; capacitar al personal en la gestión de sistemas.

5.1.3 Responsables de la gestión de riesgos del SVP

La gestión de riesgos del Sistema Vial Provincial se organiza en tres niveles:

- **Nivel Estratégico:** El Prefecto (a) y la Dirección de Planificación para el Desarrollo, en colaboración con la Dirección Financiera y la dirección de vialidad e infraestructura pública, son responsables de definir políticas, asignar recursos y desarrollar estrategias de mitigación.
- **Nivel Táctico:** Las direcciones técnicas de se encargan de implementar y coordinar las políticas y estrategias establecidas, adaptando los planes operativos según sea necesario.
- **Nivel Operativo:** Las subdirecciones del GADPM y las unidades administrativas de las empresas públicas ejecutan las acciones específicas de mitigación, supervisan su efectividad y gestionan las operaciones diarias para asegurar la continuidad y el éxito del plan.

5.2 Gestión del Financiamiento

De acuerdo con el artículo 163 del COOTAD sobre recursos propios y participación en las rentas del Estado, los gobiernos autónomos descentralizados deben generar sus propios recursos financieros y, como parte del Estado, participar en sus rentas bajo los principios de subsidiariedad, solidaridad y equidad interterritorial. Asimismo, el artículo 171 establece los tipos de recursos financieros disponibles para los GAD, entre ellos ingresos propios, transferencias del Estado, participación en rentas de recursos naturales y recursos provenientes de financiamiento. Estos principios y mecanismos constituyen la base para la **gestión financiera del Sistema Vial Provincial (SVP)**.

El objetivo de la gestión financiera del SVP es **asegurar la sostenibilidad económica** para la planificación, operación, mantenimiento y ejecución de la red vial provincial, a través de la diversificación de fuentes de financiamiento, el uso eficiente de los recursos y el fortalecimiento de capacidades institucionales.

5.2.1 Estrategias de Financiamiento para el SVP

Las políticas de financiamiento del SVP deben orientarse a garantizar un **modelo sostenible de inversión vial**, basado en la generación de ingresos propios, una gestión eficiente del gasto y la búsqueda activa de financiamiento externo para proyectos estratégicos.

Tabla 45: Estrategias de financiamiento del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Estrategia	Acción
Diversificación de Fuentes de Ingresos	Incorporar mecanismos de financiamiento vinculados a la gestión vial, como tasas por servicios, contribuciones de mejoras y convenios interinstitucionales.
	Optimizar la recaudación y control de ingresos propios.
Eficiencia en el Gasto Público	Priorizar inversiones en corredores estratégicos y proyectos que generen mayor impacto territorial.

	Optimizar el uso de maquinaria, equipos y recursos operativos asignados al mantenimiento vial.
Gestión Responsable de la Deuda	Evaluar periódicamente la capacidad de endeudamiento del GAD Provincial.
	Negociar líneas de crédito para proyectos estratégicos de largo plazo, especialmente en infraestructura vial.
Transparencia y Rendición de Cuentas	Implementar mecanismos de seguimiento financiero del SVP.
	Publicar reportes periódicos para autoridades y ciudadanía, alineados con la normativa de participación ciudadana.

5.2.2 Fuentes de Financiamiento para el SVP

Se establecen cuatro categorías de financiamiento que conforman la base económica del Sistema Vial Provincial:

- Fuentes Internas
- Fuentes Externas
- Captación de Recursos no reembolsables
- Alianzas Público Privadas

En conjunto, estas fuentes conforman una estructura financiera integral que asegura la sostenibilidad a largo plazo del Sistema Vial Provincial y fortalece la capacidad del Gobierno Provincial para impulsar la movilidad, productividad y cohesión territorial de Manabí.

Fuentes Internas

- **Ingresos Propios del GAD Provincial:** Estos ingresos apoyan la autonomía financiera y permiten sostener la operación del SVP sin depender exclusivamente de transferencias del Estado. Incluyen:

- **Contribuciones por mejoras viales:** Aplicables cuando la ejecución de obras provinciales genera beneficio directo.

- **Tasas por servicios viales y uso de infraestructura:** Ejemplo: tasas por uso de la red vial provincial, estaciones de pesaje, servidumbres viales, entre otros.
- **Multas y sanciones relacionadas con la red vial provincial:** Por incumplimientos en normativas viales, afectaciones a infraestructura, etc.

Transferencias del Presupuesto General del Estado

Recursos asignados al GAD Provincial para inversión y mantenimiento vial mediante:

- Asignaciones obligatorias del Modelo de Equidad Territorial (MET).
- Transferencias por proyectos aprobados con el Gobierno Central.
- Fondos para atención de emergencias en infraestructura vial.

Financiamiento Bancario

- **Préstamos de bancos nacionales** para proyectos viales estratégicos.

Fuentes Externas

El financiamiento externo es clave para ejecutar proyectos viales de alto impacto —como corredores, puentes estratégicos o sistemas de gestión vial digital— que requieren mayores montos de inversión. Incluye:

- Préstamos de organismos multilaterales y bilaterales.
- Asistencia técnica especializada.
- Donaciones y cooperación internacional no reembolsable.

A continuación, se presenta el listado de organismos relevantes para el financiamiento del SVP.

Tabla 46: Estrategias de financiamiento externo del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

Organismo	Tipo	Ámbito	Tipo de Financiamiento	Áreas de Financiamiento

Banco Mundial (BM)	Multilateral	Global	Préstamos, donaciones.	Infraestructura, salud, educación, agua, tecnología
Banco Interamericano de Desarrollo (BID)	Multilateral	América Latina y el Caribe	Préstamos, asistencia técnica	Infraestructura, desarrollo urbano, medio ambiente, tecnología
Banco de Desarrollo de América Latina (CAF)	Multilateral	América Latina	Préstamos, cooperación técnica	Infraestructura, energía, transporte, medio ambiente
Banco Europeo de Inversiones (BEI)	Multilateral	Europa y más allá	Préstamos, cooperación técnica	Infraestructura, Energía Renovable, Medio Ambiente
Fondo Monetario Internacional (FMI)	Multilateral	Global	Préstamos	Estabilidad macroeconómica, reformas estructurales
Fondo Verde para el Clima (GCF)	Multilateral	Global	Préstamos, cooperación técnica	Mitigación del Cambio Climático, Adaptación
Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA)	Bilateral	Japón	Préstamos, donaciones	Infraestructura, salud, educación, agua
Agencia Canadiense de Desarrollo Internacional (ACDI)	Multilateral	Global	Donaciones, asistencia técnica	Educación, Salud, Derechos Humanos
Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID)	Bilateral	España	Donaciones, asistencia técnica	Educación, salud, agua, desarrollo rural
Agencia Alemana de Cooperación Internacional (GIZ)	Bilateral	Alemania	Donaciones, asistencia técnica	Energía, medio ambiente, desarrollo sostenible
Agencia de Cooperación Internacional de Corea (KOICA)	Bilateral	Global	Donaciones, asistencia técnica	Educación, Salud, Desarrollo Rural
Agencia de Cooperación Internacional de China (CIDCA)	Bilateral	Global	Donaciones, asistencia técnica	Infraestructura, Energía, Tecnología

Agencia Francesa de Desarrollo (AFD)	Bilateral	Global	Préstamos, donaciones	Infraestructura, Medio Ambiente, Desarrollo Sostenible

Captura de Recursos No Reembolsables

Los recursos no reembolsables representan una oportunidad para financiar:

- Estudios de preinversión vial
- Sistemas de información geográfica (IDE-P)
- Planes de movilidad rural
- Proyectos piloto en corredores provinciales
- Innovación tecnológica para gestión vial

Estos provienen de agencias de cooperación, fondos climáticos (GCF), fundaciones internacionales y programas sectoriales.

Alianzas Público–Privadas para el Desarrollo Vial

Las alianzas público–privadas (APP) permiten complementar recursos del sector privado para desarrollar obras estratégicas, como:

- Puentes y viaductos
- Corredores logísticos
- Estaciones de pesaje
- Infraestructura de mantenimiento vial

Estas alianzas fortalecen la eficiencia, productividad y sostenibilidad del financiamiento del SVP.

La gestión del financiamiento del Sistema Vial Provincial requiere una estrategia integral que combine recursos internos, financiamiento externo, cooperación internacional y alianzas público–privadas. Este modelo permite garantizar la sostenibilidad de la red vial, su expansión estratégica y la priorización de inversiones que impulsan el desarrollo territorial de Manabí hacia el 2040.

5.3 Esquema de seguimiento, control y evaluación

Para la gestión eficiente, eficaz y efectiva de la ejecución del Sistema Vial Provincial se establece un esquema de seguimiento, control y evaluación, estructurado en tres niveles de gestión: Nivel Operativo (N3), Nivel Táctico (N2) y Nivel Estratégico (N1), así como la rendición de cuentas. Se considera que el control, seguimiento y evaluación se realiza desde el nivel operativo hacia el nivel estratégico, considerando que cada una de las acciones que se ejecutan y recursos que se invierten, deben aportar a la consecución de los objetivos y alcanzar la visión de desarrollo.

5.3.1 Seguimiento y control

El **nivel operativo (N3)** se enfoca en la ejecución diaria y el cumplimiento de los planes operativos y proyectos estratégicos. En este nivel se mide la eficiencia mediante cuatro componentes:

1. Tiempo: gestionado mediante un cronograma detallado que incluye hitos, entregables y actividades específicas, lo cual permite un seguimiento del avance y asegura que los plazos se cumplan.

2. Resultado: se establecen objetivos, metas e indicadores operativos claros para facilitar la medición de resultados y la identificación de desviaciones para tomar medidas correctivas a tiempo.

3. Presupuesto: valores económicos asignados a cada proyecto o plan operativo según el POA. Para garantizar que los recursos se utilicen de manera óptima y se eviten desperdicios se debe monitorear el gasto.

4. Procedimiento: cada acción municipal se sustenta en el cumplimiento de procesos y lineamientos establecidos, la asignación de roles y responsabilidades, la respuesta a incidencias y la determinación de hallazgos y oportunidades de mejora. Esto asegura que las operaciones se realicen de manera ordenada y conforme a los estándares establecidos.

Productos esperados:

- Informes periódicos de cumplimiento de planes operativos y proyectos estratégicos, que permiten monitorear el progreso y realizar ajustes necesarios.
- Informe de ejecución presupuestaria, que asegura la transparencia en el uso de los recursos.
- Informe de evaluación de procesos, destacando no conformidades y observaciones para mejorar continuamente las operaciones.

En el **nivel táctico (N2)** se centra en la implementación de la estrategia a través de la ejecución del portafolio. En este nivel se centra en lograr la eficacia y se lo evalúa mediante:

1. Portafolio: las direcciones técnicas del GADPM y las empresas públicas son responsables de la implementación y seguimiento de los objetivos del SVP. Esto asegura una alineación entre las operaciones diarias y la misión organizacional.

2. Objetivos del SVP: se desglosan en metas e indicadores concretos que permiten medir el avance de manera precisa y oportuna.

3. Metas e indicadores: se definen resultados esperados en términos cuantitativos y cualitativos, facilitando la evaluación del desempeño.

Productos esperados:

- Informe trimestral de gestión, que proporciona una visión del avance y evidenciar la necesidad de acciones de mejor.

En el **Nivel Estratégico (N1),** la gestión del Sistema Vial Provincial se realizará conforme a los mecanismos y procedimientos de control de gestión establecidos para el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) Provincial, liderado por la Dirección de Planificación para el Desarrollo. Esto implica aplicar los instrumentos institucionales de seguimiento, evaluación y reporte utilizados para el PDOT, asegurando coherencia metodológica, trazabilidad de las decisiones estratégicas y articulación con la visión de desarrollo territorial provincial.

Arq. Félix Francisco Jaime Vaca, MSc

Ab. Vanessa Guillem Briones, Mgtr.

Arq. Sofía Sornoza Alarcón, MSc.

Arq. Fernando Bedoya Barros, MPUR.

Equipo de formulación SVP – 2025

Apéndice I

Diagnóstico

1. Diagnóstico Estratégico

La metodología empleada para el diagnóstico general del sistema vial provincial se estructuró a partir de dos enfoques complementarios: el normativo y el técnico, permitiendo así una visión integral y fundamentada de la situación vial de la provincia.

El diagnóstico normativo analizó el marco legal que orienta la planificación y gestión de la infraestructura vial y permitió identificar los principios, competencias, obligaciones y oportunidades existentes en los distintos niveles de gobierno, sirviendo como base para orientar técnicamente la planificación vial provincial.

Desde lo técnico, el diagnóstico se sustentó en el análisis de la información vial del GAD Provincial, considerando los siguientes aspectos:

- Revisión de la información existente: Se evaluaron los datos disponibles sobre el sistema vial, su contenido técnico y nivel de actualización.
- Validación de fuentes: Se verificó la procedencia y confiabilidad de las fuentes utilizadas, priorizando aquellas generadas por instituciones oficiales y técnicas.
- Aplicabilidad de la información: Se identificaron las limitaciones y oportunidades de uso de la información existente en función de su utilidad para la planificación vial.

Este proceso técnico se desarrolló en estrecha coordinación con las diferentes direcciones del GAD Provincial de Manabí, asegurando una participación transversal durante esta fase del Diagnóstico.

Complementariamente, se llevó a cabo un análisis territorial integral para identificar los factores geográficos, sociales, económicos y ambientales que influyen en la configuración y funcionalidad del sistema vial. Este diagnóstico territorial permitió contextualizar la situación de la red vial dentro del desarrollo provincial y establecer prioridades para la propuesta.

Por último, es importante indicar que la recolección de información tuvo dos formas: en primer lugar, se hizo requerimeinto formal a las dependencias involucradas del GPM, a través de correo electrónico y memorandos; y, en segundo lugar, se accedió a los diversos geoportales institucionales para obtener informaicón geográfica de escala nacional, en los ámbitos de las competencias de los entes rectores nacionales (agricultura, delimitacióna dmisnitrativa, etc.)

La información recolectada fue procesada a través de análisis estad´siticos y espaciales, para la elabroación de conclusiones que se incluyen en este documento.

1.1 Análisis normativo

Los sistemas viales en el ámbito internacional

Un sistema vial rural eficiente es un pilar fundamental para garantizar el desarrollo socioeconómico, el acceso equitativo a servicios básicos y la integración de comunidades históricamente marginadas. Las vías de la provincia no solo facilitan el transporte de bienes y servicios, sino que también fomentan la atracción turística, el desarrollo económico, la cohesión social, el acceso a la educación, atención médica, y otros derechos garantizados en la Constitución de la República.

Desde una perspectiva jurídica, contar con un sistema vial adecuado en las zonas rurales es una manifestación de los derechos al desarrollo y la movilidad, que han sido reconocidos en documentos internacionales y en un sinnúmero de legislaciones nacionales. La ausencia o deficiencia de infraestructura vial puede ser interpretada como una forma de exclusión social, ya que limita las oportunidades económicas y el acceso a los derechos fundamentales de los habitantes rurales.

A continuación, mencionamos los instrumentos internacionales más relevantes, relativos a la infraestructura vial y la movilidad sostenible en la ruralidad:

Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), 1992

Aunque no se trata directamente de la infraestructura vial, los acuerdos bajo este marco, como el Acuerdo de París (2015), instan a los países a:

- Diseñar infraestructuras de transporte resilientes al cambio climático, incluyendo las carreteras rurales, que son vulnerables a fenómenos extremos.
- Promover sistemas de transporte sostenible como parte de sus Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional (NDCs).

Declaración de Yokohama sobre Desarrollo Rural y Seguridad Alimentaria, 1993

En el marco del desarrollo rural, esta declaración promovió la necesidad de invertir en infraestructura vial rural para mejorar el acceso de los pequeños agricultores a los mercados, servicios y tecnología; y, la creación de redes de transporte como un catalizador del desarrollo económico rural.

Convención de las Naciones Unidas de Lucha contra la Desertificación, 1994

Este tratado ratificado por el Ecuador en 1995, vincula el desarrollo rural y la infraestructura vial con la sostenibilidad ambiental:

- Subraya la necesidad de diseñar sistemas viales que contribuyan a la resiliencia de las comunidades rurales ante los efectos de la desertificación y la sequía.
- Fomenta proyectos de infraestructura integradas que respeten los ecosistemas locales.

Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, 2006

En el artículo 9, esta convención subraya la importancia de garantizar la accesibilidad a las infraestructuras, incluidos los sistemas viales, especialmente en áreas rurales, para promover la inclusión de las personas con discapacidad.

Declaración de Addis Abeba sobre Financiamiento para el Desarrollo, 2015

Adoptada durante la Tercera Conferencia Internacional sobre Financiación para el Desarrollo, esta declaración resalta:

- La importancia de canalizar inversiones hacia infraestructuras clave como carreteras rurales, para garantizar el desarrollo inclusivo y sostenible.
- El papel de las asociaciones público-privadas en la expansión de los sistemas viales en comunidades rurales.

Agenda 2030 de las Naciones Unidas, 2015

En el ámbito internacional, uno de los instrumentos más importantes es la Agenda 2030 de las Naciones Unidas y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), entre los cuales destacan los siguientes:

ODS 1: Fin de la Pobreza: La infraestructura vial y la movilidad rural facilitan el acceso a servicios básicos y mercados, lo cual es crucial para reducir la pobreza en comunidades rurales y marginadas.

ODS 2: Hambre Cero: Mejorar las infraestructuras viales permite un acceso más eficiente a los mercados agrícolas, facilitando el transporte de productos y mejorando los medios de vida de las comunidades rurales.

ODS 3: Salud y Bienestar: Una infraestructura vial óptima mejora el acceso a servicios de salud, especialmente en áreas rurales, permitiendo traslados más rápidos en casos de emergencia.

ODS 8: Trabajo Decente y Crecimiento Económico: Las inversiones en infraestructura vial promueven el crecimiento económico inclusivo al mejorar la conectividad y apoyar el desarrollo de mercados locales y regionales.

ODS 9: Industria, Innovación e Infraestructura: Plantea la necesidad de desarrollar infraestructuras de calidad, confiables, sostenibles y resilientes, incluidas las rurales, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano.

ODS 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles: Resalta la importancia de mejorar el acceso a sistemas de transporte seguros y sostenibles, con especial atención a las necesidades de las comunidades rurales.

ODS 13: Acción por el Clima: Las infraestructuras viales sostenibles pueden contribuir a reducir las emisiones de carbono mediante diseños más eficientes y la promoción del transporte público o no motorizado.

ODS 15: Vida de Ecosistemas Terrestres: Impulsa prácticas que eviten la degradación ambiental durante el desarrollo de infraestructuras, incluyendo las viales.

Alianza Global por la Movilidad Sostenible (SuM4All), 2019

Este es un marco colaborativo respaldado por el Banco Mundial y otras instituciones internacionales, cuyo objetivo es:

- Mejorar el acceso universal al transporte, especialmente en regiones rurales.

- Promover infraestructuras que sean sostenibles, resilientes y adaptadas a las necesidades de las comunidades más vulnerables.

Declaración de Estocolmo sobre la Seguridad Vial, 2020

Esta declaración, adoptada durante la Tercera Conferencia Ministerial Global sobre Seguridad Vial, de la que fue parte el Estado Ecuatoriano, subraya la importancia de mejorar las infraestructuras viales como un medio para alcanzar la seguridad vial universal. Destaca:

- La creación de sistemas de transporte sostenibles, inclusivos y seguros, especialmente en regiones rurales y en desarrollo.
- La necesidad de promover inversiones internacionales para mejorar las vías rurales y su mantenimiento.

Plan Mundial de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030, 2021

Es una estrategia desarrollada por las Naciones Unidas con el objetivo de reducir significativamente las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito para 2030. Este plan forma parte de los esfuerzos globales enmarcados en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), particularmente en el ODS 3.6, que busca reducir a la mitad las muertes y lesiones por accidentes de tránsito.

Entre sus objetivos principales resalta la promoción de la sostenibilidad vial, el fortalecimiento de los sistemas de transporte, y la protección de usuarios vulnerables.

Este plan tiene una conexión directa con la infraestructura vial rural, ya que las zonas rurales suelen ser las más afectadas por deficiencias en seguridad vial y acceso adecuado. El mismo subraya la importancia de abordar las necesidades de estas áreas como parte integral de una estrategia global para mejorar la seguridad vial.

A raíz del Plan Mundial de Acción por la Seguridad Vial, se emite en el Ecuador la Estrategia Nacional de Movilidad Segura ES-SEGURA 2022-2030, financiada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), con la participación del Consorcio de Gobiernos Autónomos Provinciales del Ecuador (CONGOPE), entre otros actores.

El documento "Estrategia Nacional de Movilidad Segura Ecuador 2021- 2030" explica la infraestructura vial rural y la movilidad a través de una estrategia integral para mejorar la seguridad y sostenibilidad del transporte. Su enfoque clave es reducir las muertes y lesiones por accidentes de tránsito, especialmente en zonas rurales donde la infraestructura es crítica. Se propone mejorar la seguridad vial en áreas rurales, priorizando vías más seguras mediante programas de planificación y diseño de infraestructura que cumplan con estándares internacionales. Esto incluye evaluaciones de infraestructura y la adopción de tecnologías para garantizar su calidad.

Marco jurídico nacional

Bajo la normativa ecuatoriana, la movilidad sostenible y la infraestructura vial rural son competencias fundamentales de los gobiernos provinciales, reguladas principalmente por la Constitución de la República, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), y la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre (LOSNIVTT); a esto se suma normativa nacional que de manera indirecta influye en la planificación vial de la provincia. A continuación, se analiza este marco legal:

Constitución de la República del Ecuador, 2008

La Constitución de la República reconoce y garantiza una serie de derechos de las personas que se encuentran determinados en su artículo 66. La planificación y ejecución de la vialidad provincial repercute de manera directa en varios de ellos como, por ejemplo:

- El derecho a una vida digna, que asegure la salud, alimentación y nutrición, agua potable, vivienda, saneamiento ambiental, educación, trabajo, empleo, entre otros.
- El derecho a transitar libremente por el territorio nacional.
- El derecho a desarrollar actividades económicas, en forma individual o colectiva, conforme a los principios de solidaridad, responsabilidad social y ambiental.

- El derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza.

La misma Carta Fundamental determina, además, que la vialidad es un servicio público cuya provisión es responsabilidad del Estado, así lo declara el artículo 314 que garantiza que esta provisión responda a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. En concordancia con lo antes mencionado, el artículo 277 establece como un deber general del Estado para alcanzar el buen vivir, el crear y mantener infraestructura y proveer servicios públicos.

A partir de estos postulados constitucionales, se instituye el régimen de competencias de los gobiernos autónomos descentralizados, estableciendo en el artículo 263 aquellas exclusivas de los gobiernos provinciales. Específicamente es objeto de este estudio la de “planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas”, aunque es una herramienta importante para la consecución de otras competencias como la planificación, construcción, operación y mantenimiento de sistemas de riego; la gestión ambiental; el fomento a la actividad agropecuaria y el resto de actividades productivas. De este mandato se despliega el resto de normativa nacional destinada a regular el sistema vial provincial.

Otros principios constitucionales relacionados se expresan en los artículos 14, 71 y ss. y 395 sobre los derechos de la naturaleza y el reconocimiento de principios ambientales como la garantía del modelo de desarrollo sustentable; la aplicación de las políticas de gestión ambiental de manera transversal, mismas que serán de obligatorio cumplimiento por parte del

Estado en todos sus niveles, incluido el provincial, y por todas las personas naturales o jurídicas en el territorio nacional.

Asimismo, la vialidad rural constituye un factor relevante en la soberanía alimentaria, considerada un objetivo estratégico y una obligación del Estado para garantizar que las

personas, comunidades, pueblos y nacionalidades alcancen la autosuficiencia de alimentos sanos y culturalmente apropiados de forma permanente (artículo 281).

Por su parte, el artículo 390 relativo a la gestión del riesgo de desastres, dispone que los riesgos se gestionarán bajo el principio de descentralización subsidiaria, que implicará la responsabilidad directa de las instituciones dentro de su ámbito geográfico, y solo cuando sus capacidades para la gestión sean insuficientes, las instancias de mayor ámbito territorial y mayor capacidad técnica y financiera brindarán el apoyo necesario con respeto a su autoridad en el territorio y sin relevarlos de su responsabilidad. Por lo tanto, la planificación, ejecución y mantenimiento de las vías de la provincia, debe considerar los criterios de gestión del riesgo como un factor determinante dentro de su sistema.

Finalmente, de acuerdo con el artículo 95 de la Carta Fundamental, la participación de la ciudadanía en todos los asuntos de interés público es un derecho que se ejercerá a través de los mecanismos de la democracia representativa, directa y comunitaria. Como complemento, el artículo 100 recalca la obligación de crear instancias de participación integradas por autoridades electas, representantes del régimen dependiente y representantes de la sociedad del ámbito territorial de cada nivel de gobierno, que funcionarán regidas por principios democráticos. Incluso se mencionan las instancias en las que la participación debe ejercerse como, por ejemplo:

- Para elaborar planes y políticas locales y sectoriales entre los gobiernos y la ciudadanía.
- Para fortalecer la democracia con mecanismos permanentes de transparencia, rendición de cuentas y control social.
- Para promover la formación ciudadana e impulsar procesos de comunicación.

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), 2010

En virtud del mandato constitucional y, además de planificar el desarrollo y el ordenamiento territorial, el artículo 42 b) y el artículo 129 del COOTAD definen la competencia vial rural de los gobiernos provinciales en tres acciones: planificar, construir y mantener. Complementariamente el artículo 41 establece funciones como la implementación de

políticas públicas provinciales para promover el desarrollo sustentable y garantizar el buen vivir; diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión; elaborar y ejecutar el plan provincial de desarrollo y de ordenamiento territorial y las políticas públicas; prestar los servicios públicos, entre estos la vialidad y la gestión ambiental; y, fomentar las actividades productivas y agropecuarias provinciales. Todas las funciones antes descritas están relacionadas directa o indirectamente a la competencia de vialidad de la provincia.

Respecto a su facultad tributaria, de acuerdo con el artículo 181, los gobiernos autónomos descentralizados provinciales podrán crear, modificar o suprimir mediante normas provinciales, tasas y contribuciones especiales de mejoras generales o específicas por los servicios que son de su responsabilidad y por las obras que se ejecuten dentro del ámbito de sus competencias y circunscripción territorial.

Podrán también establecer una contribución especial por mejoramiento vial, sobre la base del valor de la matriculación vehicular, cuyos recursos deberán ser invertidos en la competencia de vialidad de su respectiva circunscripción territorial (artículo 184).

Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre (LOSNIVTT) y su Reglamento, 2017

Esta 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, determinando las competencias de cada nivel de gobierno, bajo la rectoría del ministerio del ramo.

Luego de la Constitución y del COOTAD, esta norma es la más importante en la planificación y gestión de la competencia del gobierno autónomo descentralizado provincial respecto del sistema vial. Al ser promulgada en el año 2017, deja sin afecto gran parte de la Resolución No. 0009-CNC-2014 del Consejo Nacional de Competencias.

Dentro de su contenido, el artículo 7 define como red vial provincial a cargo de los gobiernos autónomos descentralizados provinciales, al “conjunto de vías que, dentro de la

circunscripción territorial de la provincia, no formen parte del inventario de la red vial estatal, regional o cantonal urbana (…)". Mientras que el artículo 17 define los siguientes deberes y atribuciones de los gobiernos provinciales:

1. Elaborar e implementar el Plan Sectorial de Infraestructura del Transporte Terrestre Provincial y el Plan Estratégico de Movilidad Provincial, el mismo que será un insumo de su PDOT.
2. Administrar la red vial provincial realizando las acciones de planificación, diseño, construcción, rehabilitación, señalización, conservación, mantenimiento, operación y financiamiento, considerando el mínimo impacto ambiental.
3. Incorporar al sistema nacional vial, la información que incluya a toda la red vial provincial en coordinación con el ministerio rector.
4. Declarar de utilidad pública con fines de expropiación y ocupación inmediata los inmuebles que se requieran para el desarrollo de la infraestructura del sistema vial provincial.
5. Delegar a las empresas de economía mixta la facultad para la prestación del servicio público de vialidad.
6. Establecer y recaudar la Contribución Especial de Mejoras por la inversión realizada.
7. Fijar, cobrar o autorizar el cobro de tasas y tarifas viales.
8. Administrar el uso y retiro de vallas en las vías de su competencia, que pudieran generar contaminación visual o ambiental.
9. Determinar en su normativa local los pesos, dimensiones y demás características de los vehículos.
10. Fijar los procedimientos operativos para la gestión de las estaciones de pesaje y el ejercicio del control sobre los vehículos.
11. Ejercer la acción coactiva en el ámbito de su competencia.
12. Otras.

Como complemento, el artículo 4.5.d del Reglamento de esta ley define a la red vial provincial como el conjunto de vías que, dentro de la circunscripción territorial de la provincia, cumplen con alguna de las siguientes características, siempre que no se encuentren en zona urbana o formen parte de la red vial estatal:

- 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 con la red vial estatal.

Otras disposiciones legales

- **Gestión Ambiental**

Además de las establecidas en el COOTAD, el Código Orgánico del Ambiente otorga a los gobiernos provinciales ciertas facultades en materia ambiental, entre las que se encuentra, según el artículo 26.11., “incorporar criterios de cambio climático en los planes de desarrollo y ordenamiento territorial y demás instrumentos de planificación provincial”. Entre estos instrumentos de planificación mencionados se encuentra el Plan Sectorial de Infraestructura del Transporte Terrestre Provincial y el Plan Estratégico de Movilidad Provincial.

Asimismo, se insiste en el artículo 252, que los criterios de mitigación y adaptación al cambio climático deberán incorporarse obligatoriamente en los procesos de planificación, planes, programas, proyectos específicos y estrategias del gobierno provincial, incluidos el PDOT, el Plan Sectorial de Infraestructura del Transporte Terrestre Provincial y el Plan Estratégico de Movilidad Provincial.

- **Gestión del riesgo**

La gestión del riesgo de desastres influye directamente en la planificación de un sistema vial al integrar medidas preventivas, de mitigación y de respuesta frente a amenazas naturales y antrópicas. Esta incidencia se desglosa en ciertos aspectos clave como los siguientes:

- Se puede identificar amenazas como deslizamientos, inundaciones o incendios forestales en las zonas donde se planifican las carreteras. Esto permite evitar la construcción en áreas de alto riesgo o aplicar medidas de mitigación si no hay otro tipo de alternativas.

- Se puede establecer parámetros técnicos para el diseño de infraestructuras viales más resistentes, como puentes con mayor capacidad hidráulica, taludes reforzados y sistemas de drenaje mejorados, asegurando la continuidad del servicio durante y después de un evento adverso.

- Se puede promover la armonización del desarrollo vial con la protección ambiental, asegurando que las carreteras no alteren o disminuyan ecosistemas sensibles.

En este sentido, la nueva Ley Orgánica para la Gestión Integral del Riesgo de Desastres aprobada en enero de 2024, en su artículo 9 dispone que, sobre la comprensión, conocimiento, previsión y monitoreo del riesgo, los gobiernos provinciales deberán, entre otras tantas acciones, “incluir el análisis de riesgos en los planes y proyectos de desarrollo locales.”

- **Planificación productiva y soberanía alimentaria**

La planificación productiva rural orienta la infraestructura vial hacia las necesidades de producción, transporte y comercialización de bienes agrícolas, pecuarios y forestales. Así también, la protección de la soberanía alimentaria es preponderante en la planificación de un sistema vial provincial al garantizar que esta infraestructura facilite la producción, distribución y acceso a alimentos locales, fortaleciendo así la seguridad alimentaria y la economía de las comunidades rurales.

Un sistema vial diseñado y ejecutado de manera óptima, permite la conexión entre las áreas rurales de producción agrícola y los centros de consumo urbano. Esto asegura que los

pequeños y medianos productores puedan transportar sus productos de manera eficiente, reduciendo las pérdidas postcosecha y fortaleciendo la comercialización de alimentos.

Conexiones viales adecuadas también disminuyen el costo del transporte, beneficiando tanto a productores como a consumidores, permitiendo que los productos agrícolas locales sean más competitivos frente a los alimentos importados, promoviendo la autosuficiencia alimentaria y la sostenibilidad económica de las comunidades rurales.

Un sistema vial correctamente enfocado, fomenta los mercados locales, permitiendo que los alimentos lleguen frescos y a precios justos, reduciendo la dependencia de cadenas de suministro externas.

Incluso, ante eventos adversos como desastres naturales o eventos climáticos extremos, un sistema vial bien planificado garantiza el acceso continuo a las zonas agrícolas, asegurando el suministro constante de alimentos y evitando la escasez.

La infraestructura vial conecta las comunidades rurales con servicios básicos como educación, salud y mercados, fomentando el desarrollo integral y la permanencia de las poblaciones rurales en sus territorios, lo cual es clave para mantener la producción agrícola local.

Entonces, la incorporación del criterio de la soberanía alimentaria se vuelve necesaria en la planificación vial de la provincia a través del fundamento jurídico contenido en la Ley Orgánica del Régimen de la Soberanía Alimentaria, en cuyo artículo 21 se dispone que los gobiernos autónomos descentralizados proveerán de la infraestructura necesaria para el intercambio y comercialización directa entre pequeños productores y consumidores, en beneficio de ambos, como una nueva relación de economía social y solidaria.

Asimismo, la ley Orgánica de Tierras Rurales y Territorios Ancestrales, dispone que la planificación productiva debe enmarcarse en las estrategias de desarrollo rural a cargo de los gobiernos autónomos descentralizados provinciales (artículo 44).

Planes, políticas y estrategias nacionales

- **Plan Nacional de Desarrollo (PND)**

El Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador 2024-2025, en el eje llamado “Infraestructura, Energía y Medio Ambiente”, ha dispuesto en su objetivo 8 el impulso a la conectividad como fuente de desarrollo y crecimiento económico y sostenible, del cual nacen ciertas políticas y estrategias que, para efectos de este estudio, se destacan a continuación:

- Política 8.2: Optimizar las infraestructuras construidas, capacidades instaladas y de gestión del transporte multimodal, para una movilización nacional e internacional de personas, bienes y mercancías de manera sostenible, oportuna y segura.

Entre sus estrategias se encuentran:

1. Promover procesos permanentes de formación y control, bajo una cultura de movilidad segura para reducir la siniestralidad a nivel nacional.
2. Promover un modelo de gestión sostenible que permita mantener el buen estado de la infraestructura y la calidad de los servicios de transporte multimodal.

El PND vigente prioriza el mantenimiento y construcción vial para conectar de manera más eficiente las distintas regiones del país, reduciendo las brechas entre áreas urbanas y rurales. Propone la rehabilitación de carreteras estratégicas y la implementación de estándares sostenibles para la infraestructura vial, incluyendo sistemas de drenaje y pavimentos más resistentes.

En cuanto a la movilidad y conectividad, se enfoca en mejorar la movilidad urbana y rural mediante proyectos de transporte multimodal. Esto incluye la integración de carreteras con sistemas de transporte público, particularmente en zonas de alta densidad poblacional. Se considera la implementación de soluciones tecnológicas para la gestión del tráfico y el transporte, como sistemas inteligentes de transporte.

La reducción de brechas territoriales es importante. Las inversiones en infraestructura vial deberán potenciar la conectividad entre la sierra, costa, amazonia y región insular, considerando sus necesidades específicas. Se destaca también la importancia de la

conectividad vial para facilitar el acceso a servicios básicos como educación, salud y comercio, fomentando la igualdad de oportunidades.

El rol del GAD provincial de Manabí es fundamental para conseguir los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo, que deben estar vinculados de manera obligatoria a su PDOT y demás instrumentos de planificación provincial. Este PND enfatiza la necesidad de articular esfuerzos entre el gobierno central y los GAD para optimizar los recursos disponibles, fomentando la coordinación multinivel.

Inclusive, el PND vigente se refiere al fortalecimiento de capacidades técnicas y administrativas de los GAD para la gestión de proyectos de infraestructura vial. Esto incluye capacitación y acceso a tecnología para planificar y ejecutar proyectos más eficientemente.

Se incluye un enfoque en prácticas sostenibles. Los GAD deben adoptar políticas para minimizar el impacto ambiental de las obras de infraestructura vial; esto involucra la conservación de ecosistemas cercanos y la reducción de emisiones relacionadas con la obra vial.

La conectividad portuaria y aeroportuaria es una prioridad estratégica, se mencionan proyectos que integran la infraestructura vial con puertos y aeropuertos para potenciar el comercio exterior y las actividades económicas regionales.

En cuanto a la movilidad sostenible, se priorizan proyectos que reduzcan las emisiones de carbono, como el fomento del transporte eléctrico y las ciclovías.

- **Plan Sectorial – Sector Transporte 2021-2025 (PST)**

El Plan Sectorial de Transporte 2021-2025 es un documento estratégico desarrollado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP), en alineación con el entonces Plan Nacional de Desarrollo "Creación de Oportunidades" 2021-2025 y la actual Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible. Este plan establece las prioridades, objetivos, metas e indicadores del sector transporte para el período 2022-2025, con el fin de mejorar la infraestructura, la calidad del servicio y la sostenibilidad del transporte en el país.

El PST describe el rol del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa y la alineación del plan con la Constitución y normativas nacionales e internacionales. Es el MTOP la institución que lidera la ejecución de políticas públicas de transporte con enfoque territorial y sustentable.

El documento incluye un análisis detallado de la situación actual del transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial, y se identifican problemáticas como la infraestructura deficiente, altos índices de siniestralidad y la necesidad de modernización tecnológica.

En cuanto a la propuesta y modelo de gestión, se exponen los siguientes ejes fundamentales:

- Eje 1: Modelos de Gestión Eficiente: Optimización de recursos y procesos administrativos.
- Eje 2: Infraestructura de Calidad: Inversiones en la red vial, aeropuertos y puertos.
- Eje 3: Gestión de Servicios de Transporte: Mejoras en la operatividad y seguridad del transporte público y privado.
- Ejes transversales: Gestión ambiental y transparencia.

El PST detalla además la planificación de proyectos específicos, incluyendo infraestructura vial, modernización aeroportuaria y gestión portuaria, presentando un presupuesto referencial y la distribución de responsabilidades por entidad.

En su enfoque territorial, considera las particularidades de cada región del país para garantizar una cobertura equitativa del transporte y la conectividad. Y para el seguimiento y evaluación se establece indicadores y metas anuales para monitorear el avance y asegurar la rendición de cuentas.

En general, el plan busca fortalecer la infraestructura y los servicios de transporte de manera eficiente, segura y sostenible, contribuyendo al desarrollo económico y social del país.

- **Plan Estratégico de Movilidad (PEM)**

El Plan Estratégico de Movilidad es un documento de planificación nacional de obligatoria elaboración y cumplimiento de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15.3 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre. El Plan vigente para el periodo 2013-2037 (que podría sufrir de ciertas desactualizaciones por haberse emitido antes de la expedición de la mencionada ley), tiene como objetivo principal el desarrollo integral del sistema de transporte en el país, con un enfoque multimodal que incluye redes viales, fluviales, portuarias y aéreas.

El documento establece la Red Vial Estatal (RVE) para garantizar la conectividad territorial general. Esto incluye cubrir tanto áreas urbanas como rurales, priorizando aquellas carreteras que conectan nodos estratégicos como puertos, aeropuertos y zonas productivas rurales.

También se propone una jerarquización de carreteras que incluye vías de alta capacidad, vías de mediana capacidad y carreteras convencionales básicas, con atención especial a la integración territorial de zonas rurales alejadas.

Los GAD provinciales también deben formular sus propios planes estratégicos de movilidad conforme lo dispone el artículo 17.1. de la ley antes mencionada; tienen un papel clave en la planificación y ejecución de carreteras de la Red Vial Provincial, la que debe complementarse con la RVE.

- **Estrategia Nacional de Movilidad Segura 2022-2030 (ES- SEGURA)**

En virtud del Plan Mundial de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030, estrategia desarrollada por las Naciones Unidas que forma parte de los esfuerzos globales enmarcados en el ODS 3.6, que busca reducir las muertes y traumas causados por accidentes de tránsito, se ha creado a nivel nacional la Estrategia Nacional de Movilidad Segura Ecuador 2022- 2030 (ES-SEGURA), financiada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en cuya elaboración participó, entre otros actores, el Consejo Nacional de Gobiernos Provinciales del Ecuador (CONGOPE). La misma establece un marco estratégico enfocado en reducir la mortalidad y lesiones graves derivadas de siniestros de tránsito, promoviendo la seguridad, sostenibilidad e inclusión en la movilidad del país.

Su objetivo general es reducir al menos un 50% las víctimas de siniestros viales para 2030, tomando 2019 como referencia. Mientras que sus principios rectores son los siguientes:

- Visión Cero: Todas las muertes por siniestros son prevenibles y, por lo tanto, inaceptables.
- Sistema Seguro: Adaptar infraestructuras y vehículos a las vulnerabilidades humanas.
- Movilidad Inclusiva y Sostenible: Priorizar la seguridad de usuarios vulnerables (peatones, ciclistas, transporte público) y considerar aspectos de equidad e inclusión.

Asimismo, se establecen sus ejes estratégicos y líneas de acción:

1. Gestión de la movilidad segura: Incluye la coordinación entre niveles de gobierno y recopilación de datos efectivos.
2. Infraestructura más segura: Diseño y construcción de carreteras bajo principios de seguridad vial, especialmente en áreas rurales.
3. Uso más seguro: Educación vial y normativas para garantizar un comportamiento responsable de los usuarios.

Los beneficios esperados se traducen en salvaguardar más de 10,000 vidas entre 2022 y 2030.

En este sentido, los GAD provinciales son responsables de implementar políticas alineadas con la ES-SEGURA, adaptando las acciones a las necesidades territoriales, tales como:

- Supervisar la construcción y mantenimiento de carreteras, asegurando su adecuación a los estándares de seguridad definidos en la estrategia.
- Participar en alianzas con el gobierno central, sector privado y organizaciones internacionales para fortalecer la seguridad vial en las áreas rurales.
- Promoción de infraestructura inclusiva que priorice la seguridad de usuarios vulnerables.

- Construcción de vías que minimicen riesgos en comunidades rurales, con énfasis en diseño seguro y sostenible.
- Auditorías y evaluaciones para garantizar que las carreteras sean seguras y accesibles.
- Apoyo técnico y financiero para desarrollar capacidades en la planificación y ejecución de proyectos de infraestructura vial rural.
- Acceso a recursos de organismos multilaterales para financiar proyectos clave en áreas rurales.

Marco Jurídico Provincial

- **Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT)**

El Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la provincia de Manabí 2023-2027, fue aprobado por ordenanza sancionada el 31 de julio de 2024.

El documento detalla exhaustivamente temas relacionados con la movilidad y la vialidad, abordando diagnósticos actuales, propuestas de mejora y estrategias de sostenibilidad. Se destacan las acciones para fortalecer la red vial rural, fomentar la conectividad multimodal y garantizar que los proyectos de infraestructura estén alineados con los objetivos climáticos y sociales de largo plazo. A continuación, se mencionan las cuestiones más importantes de sus componentes, relacionados con la planificación vial provincial:

a. Diagnóstico

Primero, se realiza el diagnóstico de la infraestructura vial. Según el Plan, en su página 159, la Red Vial Provincial (RVP) tiene una extensión aproximada de 57.227,00 km, conformada por vías rurales y vías urbanas, del cual se ha identificado un total de 11.128,67 km, de acuerdo con un inventario vial generado desde la Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública, pero que no se adjunta al documento oficial del Plan. Esta referencia resulta un tanto confusa puesto que, de acuerdo con el artículo 7 de la LOSNIVTT, la RVP solo está conformada por las

vías rurales que no formen parte de la RVE, ni de aquellas cantonales urbanas; por lo tanto, la única cifra que se considerará para este estudio será la de los 11.128,67 km, que más adelante, en el diagnóstico técnico, se confirmará.

Se evalúa el estado de la capa de rodadura de los puentes existentes, del sistema de transporte multimodal, transporte terrestre y puertos. Se destacan además las deficiencias en el mantenimiento de vías rurales, la necesidad de mejorar la conectividad entre cantones y parroquias, y la falta de infraestructura adecuada para soportar el tráfico en zonas de alta carga vehicular en la red vial provincial.

La RVP se representa a través de mapas, así como los puentes de la provincia, los conectores internacionales, puertos y aeropuertos.

b. Propuesta:

La visión prospectiva 2030, 2035 y 2040 del PDOT provincial plantea los objetivos de largo plazo para la movilidad provincial, con énfasis en sostenibilidad, tecnología e integración territorial; además del desarrollo de sistemas multimodales que reduzcan la dependencia del transporte motorizado y fomenten la movilidad eficiente.

La misión de Manabí al 2030 tiene entre sus objetivos de desarrollo:

- Impulsar el desarrollo territorial de Manabí de manera sostenible y equitativa desde la consolidación de los vínculos urbanos rurales.
- Garantizar que los sistemas de infraestructura del territorio ya sean enfocados al transporte o al riego, provean de cobertura y calidad al desarrollo socioeconómico local.
- Los objetivos de misión de Manabí al 2035 más relevantes para este diagnóstico son los siguientes:
- Cierre de brechas y construcción de una sociedad más justa e inclusiva.
- Agricultura inteligente para una producción sostenible y resiliente.

- Adaptación al cambio climático a través de tecnologías limpias. Para la misión de Manabí al 2040, se presentan entre sus objetivos:
- Modernizar y mantener la infraestructura de transporte y telecomunicaciones para asegurar la integración territorial.
- Desarrollar infraestructuras resilientes y sostenibles que soporten las condiciones climáticas cambiantes.
- Fortalecer las capacidades institucionales para una gobernanza efectiva y transparente.

En la propuesta, el eje "Manabí Integrado" busca mejorar la infraestructura existente, además de fomentar la conectividad y el desarrollo integral del territorio, asegurando un futuro próspero y equitativo para todos sus habitantes. Se presenta la siguiente información relevante:

- **Objetivo estratégico:** Contribuir a que los sistemas de infraestructura del territorio ya sean enfocados al transporte o al riego, provean de cobertura y calidad al desarrollo socioeconómico local.
- **Políticas transversales:** Se relievan las siguientes:
  - Mejorar la accesibilidad y conectividad, en vistas de su integración social, comercial y productiva.
  - Fortalecer la sostenibilidad del mantenimiento de la infraestructura vial por medio de un sistema de recaudación provincial.
  - Aplicación de derechos de uso de vía y responsabilidad de los vecinos en limpieza de espaldones.
- **Objetivos específicos:**
  - Garantizar que la RVP y la RVE se integren en calidad y cobertura a los sistemas multimodales de transporte, potenciando los sistemas productivos y económicos de la provincia con los territorios vecinos.

- Dotar de ejes de integración vial articulados a las redes existentes para conectar los asentamientos humanos y los sistemas productivos de la zona Norte, Centro y Sur.
- Incentivar la capacidad de operación y funcionamiento del aeropuerto Eloy Alfaro y el Puerto Marítimo de Manta, en vistas de una mayor movilidad de cargas y de pasajeros nacionales e internacionales.
- Fomentar la transformación y modernización de los sistemas de transporte públicos y privados, hacia tecnologías eco amigables.
- Gestionar la disponibilidad, regulación y certificaciones de nuevas fuentes de materiales de construcción, que puedan aumentar la cobertura de los mismos en el territorio.

De este eje se desprende el programa "Manabí Conectado" con las siguientes características:

Programa: Programa de intervención para el mantenimiento y mejoramiento de la Red Vial Provincial en Manabí - "Manabí Conectado".

Objetivos: Se mencionan los siguientes:

- Mejorar la accesibilidad vial interviniendo en la materialidad de la estructura y la capa de rodadura, favoreciendo la movilidad, el desarrollo humano y la economía local.
- Mejorar la accesibilidad vial interviniendo en el estado de la estructura y la capa de rodadura, favoreciendo la movilidad, el desarrollo humano y la economía local.
- Mejorar la conectividad vial interviniendo en la construcción de puentes, favoreciendo la movilidad, el desarrollo humano y la economía local.
- Ampliar la conectividad de Este a Oeste y la RVE (E-15 y E-38), mediante la articulación vial de las zonas Norte, Centro y Sur, favoreciendo la movilidad, el desarrollo humano y la economía local.
- Ampliar la cobertura y servicio del transporte público provincial, de manera articulada entre la gestión pública y privada.

- Incentivar la circulación peatonal y en bicicleta en las zonas urbanas y rurales, de cara a fortalecer el turismo seguro e inclusivo, así como una movilidad menos contaminante y adaptada a los perfiles socioeconómicos de la población.

En cuanto a su articulación con instrumentos nacionales e internacionales, tanto el Eje como el Programa antes mencionados se encuentran alineados al ODS 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación; y, al ODS 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenible. Asimismo, se vincula al Plan Nacional de Desarrollo, objetivo 8: Impulsar la conectividad como fuente de desarrollo y crecimiento económico y sostenible.

c. Modelo de Gestión:

En el Modelo de Gestión del PDOT provincial, la inserción estratégica territorial tiene como objetivo principal coordinar y optimizar la intervención de los diferentes niveles de gobierno y otros actores en el territorio para garantizar un desarrollo integral y sostenible. Respecto de las propuestas relacionadas con la RVP y movilidad sostenible, esta articulación se define de la siguiente forma:

Tabla 47: Articulación Interinstitucional del PDOT Provincial relacionado con la infraestructura vial y movilidad sostenible
Elaborado por: Equipo de formulación SVP - 2025

Iniciativa	Objetivo de la articulación	Mecanismo de articulación
Conservación y mejoramiento del estado y la materialidad de la superficie de rodadura y su estructura de pavimento	Mejorar la conectividad y accesibilidad, así como planificar el desarrollo vial de forma integral, mediante la articulación con instituciones nacionales competentes en la planificación, estudios, construcción e inventariado de vías, con el fin de conservar y mejorar el estado y la materialidad de la superficie de rodadura y su estructura de pavimento.	Coordinar con el MTOP y CONGOPE, para inventariar, planificar, asignar y definir competencias y en caso necesario delegar vías.
Potenciar la conectividad con la construcción de puentes que unan tramos viales desconectados	Potenciar la conectividad mediante la construcción de puentes que unan tramos viales desconectados, con el objetivo de mejorar la accesibilidad y	Coordinar con el MTOP y CONGOPE, para inventariar, planificar, asignar y definir competencias y en caso necesario delegar vías.

	planificar el desarrollo vial de forma integral. Para lograrlo, se articula con instituciones nacionales competentes en la planificación, estudios, construcción e inventariado de las vías.	
Potenciar la conectividad construyendo los tramos viales Provinciales que unan los 4 ejes estratégicos de conectividad transversal provincial	Articular con instituciones nacionales competentes en planificación, estudios, construcción e inventariado vial, a fin de mejorar la conectividad y accesibilidad, y desarrollar una planificación integral de la red vial que potencie los 4 ejes estratégicos de conectividad transversal provincial.	Coordinar con el MTOP y CONGOPE, para inventariar, planificar, asignar y definir competencias y en caso necesario delegar vías.
Mesas de planificación	Promover una planificación articulada entre los diferentes niveles de gobierno de la provincia para ser más eficientes y eficaces en conseguir los objetivos de desarrollo sostenible de Manabí.	Implementar una ordenanza que establezca el marco de cooperación interinstitucional entre los GAD cantonales y el GAD provincial siendo representados por sus direcciones de planificación para el desarrollo o las que hagan sus funciones.
OT-01 Espacio Metro Rural "Eloy Alfaro"	Modernizar infraestructuras, fomentar el desarrollo sostenible y mejorar la calidad de vida de las comunidades. Se busca adquirir e instalar equipamientos modernos para el aeropuerto y sus áreas adyacentes, facilitando una operación eficiente y segura.	Se desarrollará en colaboración con los gobiernos autónomos descentralizados (GAD), Ministerio de Educación, Ministerio de Salud, Cooperación Internacional y la participación activa de los residentes de los barrios, involucrando a líderes comunitarios y autoridades locales en la identificación de prioridades y la toma de decisiones.
OT-04 Territorios del Sur	Construir infraestructuras de apoyo como estaciones de autobuses, terminales de carga, de descanso para conductores, paradas de transporte público y puntos de información turística. Estas mejoras buscan elevar la calidad y seguridad del servicio de transporte en la región.	Fortalecer las capacidades técnicas y empresariales de agricultores y ganaderos mediante asistencia técnica, acceso a créditos y capacitación en gestión empresarial y comercialización.

A pesar de lo antes señalado, el PDOT de la provincia de Manabí no contempla como insumo del eje "Manabí Integrado", ni del programa "Manabí Conectado", los lineamientos del Plan Sectorial de Infraestructura del Transporte Terrestre Provincial, ni del Plan Estratégico de Movilidad Provincial, que de acuerdo con el artículo 17.1. de la LOSNIVTT, constituyen un deber y una atribución del GADPM. Tampoco se muestra, al menos de manera expresa, haber utilizado las propuestas formuladas en las dos consultorías viales encontradas: el Plan de Desarrollo Vial Integral de la Provincia de Manabí (2019); y, el Plan Maestro de Vialidad y Estrategias de Movilidad (2020).

Plan de Gobierno 2023-2027

El Plan de Gobierno del Señor Prefecto, el cual es de obligatorio cumplimiento, contiene dentro de sus objetivos el impulsar la conectividad interna y externa del territorio, fortaleciendo al desarrollo social y la producción. De aquí que se establezcan las siguientes metas:

a) Intervenir anualmente al menos 700 km. en vías nuevas.

b) Intervenir anualmente al menos 1000 km. en mejoramiento del estado de la RVP.

c) Intervenir anualmente al menos 500 km. en mejoramiento de la materialidad de la RVP.

d) Intervenir anualmente al menos 10000 km. en apertura de caminos vecinales.

e) Intervenir anualmente al menos 40 puentes.

Ordenanzas provinciales

- **Ordenanza Sustitutiva a la Ordenanza que Establece el Cobro de las Tarifas del Peaje que se Recaudan en la Estación del Cerro Guayabal, por el Servicio de Vialidad que Presta la Empresa Pública de Infraestructura y Vialidad de Manabí (Manabí Vial EP) del Gobierno Provincial de Manabí**

Esta ordenanza, sancionada el 24 de abril de 2023, actualiza la normativa para el cobro del peaje en la estación del Cerro Guayabal, con el objetivo de financiar la realización de los trabajos de mantenimiento, mejoramiento, rehabilitación, operación, administración, servicios y pago de obras ejecutadas en la vía de circulación a fin de conservar su buen estado.

Establece el cobro de una tarifa basada en la categoría del vehículo, que va desde USD 0.50 para vehículos livianos hasta USD 3.00 para pesados de 6 ejes.

Determina además exoneraciones a ambulancias, bomberos, policía, fuerzas armadas y otros vehículos autorizados; y, el descuento del 50% para habitantes cercanos y transportistas de pasajeros que cumplan con ciertos requisitos, de acuerdo con lo prescrito en la normativa nacional. Se sanciona la evasión y se dispone la implementación de medidas para evitar fraudes en la recaudación.

El uso de los fondos recaudados se destina exclusivamente al mantenimiento y mejora de la infraestructura vial y servicios adicionales como asistencia en emergencias.

El cambio más importante respecto de la anterior ordenanza, es la derogatoria de la exoneración para vehículos que circulen en la ruta Portoviejo – Jipijapa con el fin de incrementar la recaudación.

Esta ordenanza busca mejorar la sostenibilidad de una parte de la infraestructura vial de Manabí, específicamente la vía Portoviejo - Jipijapa - Montecristi - Manta, asegurando una recaudación equitativa y suficiente para mantener estas carreteras en buen estado.

- **Ordenanza Sustitutiva a la Ordenanza que Establece la Contribución Especial por Mejoramiento Vial Rural Sobre la Base del Valor de Matriculación Vehicular en la Provincia de Manabí**

En virtud de lo consignado en el artículo 184 del COOTAD, se establece la contribución especial por mejoramiento vial rural, que en la anterior ordenanza se calculaba sobre la base del cilindraje de los vehículos, lo cual contravenía la mencionada disposición, que exige que se base en el valor de la matriculación.

Esta ordenanza sustitutiva, sancionada el 30 de noviembre de 2021, además de fundamentar el tributo en la matrícula vehicular, como lo ordena la norma supra, garantiza la sostenibilidad de los recursos destinados al mantenimiento de la red vial rural provincial.

Los valores recaudados se destinan exclusivamente al mantenimiento y mejoramiento de la red vial rural de Manabí.

- **Ordenanza para la Implementación del Sistema de Información Local del Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Manabí**

Esta norma entró en vigencia el 30 de junio de 2022, con reformas puntuales realizadas en el 2023 por la ordenanza que establece el cobro de las tarifas del peaje que se recaudan en la estación del Cerro Guayabal, por el servicio de vialidad.

La ordenanza responde a la necesidad del Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Manabí (GADPM) de contar con un Sistema de Información Local (SIL) que centralice datos estadísticos y geográficos para la planificación y gestión del territorio.

Su objetivo es regular la creación, implementación y fortalecimiento del SIL para mejorar la planificación del desarrollo, el ordenamiento territorial y la gestión de información en la provincia. Se busca garantizar un acceso democrático a la información, fomentar la transparencia y fortalecer la gobernanza de datos.

El sistema se organiza en cuatro componentes fundamentales:

- **Territorial:** Incluye información sobre vialidad, gestión ambiental, riego, fomento productivo, infraestructura, patrimonio cultural y vivienda social.
- **Atención Ciudadana:** Relacionado con la seguridad, protección de grupos prioritarios y cooperación internacional.
- **Administrativo-Financiero:** Gestión de contabilidad, presupuesto, tesorería y administración.
- **Institucional:** Evaluación del cumplimiento de metas y gestión institucional.

Para su implementación se establecen acciones estratégicas como:

- Desarrollar el modelo de gestión del sistema.
- Actualizar la información de manera continua.
- Capacitar al personal para el manejo del sistema.
- Garantizar la interoperabilidad con otras entidades gubernamentales.

- Fomentar la transparencia y el acceso a datos abiertos.

Para tales efectos se responsabiliza a la Unidad Administrativa de Planificación y Ordenamiento Territorial de la administración, actualización y control del SIL. También se dispone la conformación de una Red de Gestión de Información con gestores internos y externos y la creación del Comité de Gestión de Calidad de Servicio y Desarrollo Institucional para monitorear la correcta implementación del sistema.

De acuerdo con la reforma del 2023, la implementación completa del SIL deberá darse en 48 meses a partir de la publicación de la ordenanza en el Registro Oficial, es decir en el año 2026.

Aunque se desconoce el nivel de implementación de esta ordenanza, es importante indicar que el desarrollo del SIL es clave para la planificación y gestión de la infraestructura vial y la movilidad sostenible en Manabí por varias razones fundamentales:

a) El SIL podrá proporcionar información estadística y geográfica precisa sobre el estado de la infraestructura vial, el tráfico, las necesidades de mantenimiento y expansión.

b) Permitirá identificar puntos críticos con alta congestión, zonas con falta de acceso vial y áreas vulnerables a desastres naturales.

c) Facilitará la priorización de proyectos viales según necesidades reales y criterios técnicos, optimizando el uso de los recursos.

d) Permitirá una mejor integración de la infraestructura vial con los PDOT y PUGS municipales.

e) Ayudará a diseñar políticas para fomentar el uso de transporte público, ciclovías y zonas peatonales.

f) Contribuirá a mejorar la conectividad entre zonas rurales y urbanas, reduciendo tiempos de viaje y costos de transporte.

g) Proporcionará datos para evaluar la eficiencia del transporte público y optimizar rutas.

h) Facilitará la planificación de infraestructura con un enfoque en reducción de emisiones de CO_2 y menor impacto ambiental.

i) Permitirá diseñar estrategias para el uso de energías limpias en el transporte, como vehículos eléctricos o transporte no motorizado.

j) Mejorará la articulación entre el GADPM, los GAD municipales y parroquiales, entre otras entidades para un desarrollo vial más coordinado.

k) Favorecerá la integración con el Sistema Nacional de Información (SNI), garantizando acceso a datos de otros niveles de gobierno.

l) Permitirá que la ciudadanía acceda a información sobre el estado de la red vial y proyectos en ejecución.

m) Fomentará la rendición de cuentas y la participación en la planificación de la movilidad.

n) Facilitará la identificación de zonas de riesgo que permitirá tomar medidas para mejorar la seguridad en carreteras.

o) Contribuirá a la elaboración de planes de emergencia y evacuación en caso de desastres naturales.

En resumen, el SIL es una herramienta que coadyuvará a promover la gobernanza a todo nivel, y garantizará una planificación eficiente, equitativa y ambientalmente responsable, incluida la infraestructura vial.

- **Ordenanza para la Implementación del Sistema de Participación Ciudadana, Transparencia y Acceso a la Información Pública en la Provincia de Manabí para el Ejercicio de los Derechos.**

Esta ordenanza entró en vigencia el 30 de septiembre de 2024; la misma actualiza y reemplaza normativas anteriores sobre participación ciudadana, buscando mejorar la democracia participativa en la provincia.

Su objetivo general es crear e institucionalizar un Sistema Provincial de Participación Ciudadana y Control Social para articular y fortalecer mecanismos de diálogo, consulta, rendición de cuentas y control social en la gestión del GADPM.

Incluye también principios rectores como el de igualdad y equidad; interculturalidad y plurinacionalidad; transparencia, corresponsabilidad y justicia social; y, respeto a la diferencia, paridad de género y gratuidad en el acceso a la información.

Tal como lo manda la norma supra, la estructura del Sistema está conformada por la Asamblea Provincial del Sistema de Participación Ciudadana, y por el Consejo de Planificación Provincial. Además, se contemplan mecanismos de participación y control social como la silla vacía, la consulta previa, audiencias públicas, consejos consultivos y la aprobación del presupuesto participativo. No menos importante es la garantía del acceso a la información pública y la rendición de cuentas de manera periódica sobre la gestión institucional.

La participación ciudadana cobra relevancia en la planificación y gestión de la infraestructura vial y movilidad sostenible de la provincia por las siguientes causas:

- Permite que comunidades rurales, organizaciones sociales, transportistas y ciudadanía en general participen directamente en la identificación de necesidades viales, priorización de obras y diseño de proyectos de movilidad. Esto garantiza que las inversiones y proyectos viales reflejen demandas reales de la población en sintonía con los criterios técnicos y realidad geográfica.
- Presupuesto participativo enfocado en vialidad rural, asegurando que las comunidades rurales, muchas veces relegadas, tengan voz en la asignación de recursos para caminos vecinales, carreteras secundarias y sistemas de transporte alternativos.
- La ordenanza crea mecanismos de control ciudadano, como veedurías y observatorios, que vigilan la ejecución de proyectos viales, desde el diseño hasta la construcción, asegurando el uso eficiente y transparente de los recursos públicos, reduciendo riesgos de corrupción y promoviendo la calidad de las obras.

- Fomento de una movilidad sostenible. Se pueden impulsar soluciones sostenibles como rutas para transporte público eficiente, ciclovías, mejoras peatonales y sistemas de transporte comunitario.

- Se promueve una movilidad más inclusiva y ecológica, alineada con los principios de equidad, interculturalidad y justicia social.

- El Sistema Provincial de Participación Ciudadana obliga a que las decisiones sobre infraestructura vial sean coordinadas con los GAD cantonales y parroquiales, evitando duplicidades y asegurando la articulación territorial de las vías.

- Al incluir la participación comunitaria en la planificación, se puede incorporar conocimientos locales sobre riesgos naturales, asegurando que las obras viales sean más resilientes frente a eventos climáticos extremos, tan frecuentes en Manabí.

La ordenanza asegura que la infraestructura vial y la movilidad provincial se planifiquen de forma participativa, transparente, sostenible y adaptada a las necesidades reales de las comunidades, fortaleciendo la gobernabilidad y gobernanza del territorio.

- **Ordenanza para la Creación y Funcionamiento de la Mesa de Planificación Provincial y su Articulación Multinivel (MPPAM)**

Entró en vigencia el 27 de noviembre de 2024 y tiene por objetivo establecer un espacio formal de coordinación, articulación y concertación para la planificación territorial, donde participen los GAD provinciales, cantonales y parroquiales, el ejecutivo desconcentrado, la sociedad civil organizada, la academia y las organizaciones no gubernamentales; además de garantizar que las políticas, planes y proyectos se alineen entre los diferentes niveles de gobierno y actores sociales.

La Mesa se encuentra conformada de la siguiente manera:

- Prefecto de Manabí (o su delegado), quien preside.

- Dirección de Planificación Provincial.

- Representantes ciudadanos del Consejo de Planificación Provincial.

- Directores de planificación de los GAD cantonales.
- Delegados de Secretaría Nacional de Planificación, CONAGOPARE, AME y academia.
- Pueden sumarse representantes de organizaciones sociales, sector privado y ambientales.

Entre sus principales funciones se encuentran la de coordinar la planificación territorial; diseñar y actualizar el modelo de gestión provincial; asesorar a las autoridades provinciales; fomentar la participación ciudadana; fortalecer el Sistema de Información Local (SIL); garantizar la coherencia de políticas públicas; impulsar estrategias para el desarrollo sostenible; facilitar el intercambio de información clave.

La Mesa de Planificación también promueve la articulación vertical (con el Ejecutivo desconcentrado y GAD municipales y parroquiales), y horizontal (con otros GAD provinciales). Además, se articula con organizaciones sociales y comunitarias, creando un proceso dinámico de planificación colaborativa.

Esta ordenanza es de gran importancia estratégica ya que crea un espacio técnico-político clave para garantizar que las inversiones y proyectos en Manabí, incluidos los de infraestructura vial y movilidad, se planifiquen de manera coordinada y participativa, evitando duplicidad de esfuerzos y optimizando recursos. Pero, sobre todo, puede convertirse en la herramienta de gobernanza por excelencia.

- **Ordenanza para Promover a la Provincia de Manabí como Territorio de Desarrollo Sostenible, Alineado a la Agenda 2030, Fomentando la Innovación, la Transformación Digital y un Gobierno Abierto**

Desde un enfoque jurídico y técnico, esta ordenanza, que entró en vigencia el 29 de enero de 2024, se relaciona directamente con la infraestructura vial y la movilidad sostenible de la provincia de Manabí en varios aspectos clave:

Además de la estrecha relación con el ODS 17 respecto a revitalizar la alianza mundial para el desarrollo sostenible, hay varios que impactan directamente en la infraestructura vial y la movilidad sostenible, por ejemplo el ODS 9: Infraestructura resiliente, industrialización

inclusiva y sostenible; ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles, que promueven el acceso a sistemas de transporte seguro, accesible y sostenible; ODS 13: Acción por el clima, que incluye promover formas de movilidad menos contaminantes y adaptadas al cambio climático. La ordenanza obliga al Gobierno Provincial a incorporar estos objetivos en la planificación vial y en los programas de movilidad provincial.

Esta norma ordena que los PDOT de Manabí, sus cantones y parroquias se alineen con la Agenda 2030. Esto implica que la infraestructura vial debe considerar criterios de sostenibilidad ambiental; incorporar planes de movilidad sostenible, como ciclovías, transporte público ecológico y reducción de la huella de carbono en obras viales; evitar duplicidad y garantizar la conexión efectiva entre vías provinciales, cantonales y rurales, optimizando recursos.

La ordenanza promueve también la transformación digital y el impulso de soluciones tecnológicas para la gestión de infraestructura y movilidad. Ejemplos de aquello podrían incluir sistemas inteligentes de monitoreo vial, plataformas de datos abiertas sobre el estado de las vías, aplicaciones de gestión del tránsito, proyectos piloto de movilidad inteligente (uso de tecnologías para mejorar el tráfico y optimizar rutas de transporte público y de carga).

Por su parte, el Gobierno Abierto establece mecanismos para que la ciudadanía participe en la planificación de obras viales y de movilidad. La infraestructura vial dejaría de diseñarse solo desde lo técnico, e incluiría la priorización de necesidades y propuestas comunitarias, lo que fortalecería la identificación de puntos críticos, la definición de proyectos según realidades locales, el control social sobre la ejecución y calidad de las obras.

La ordenanza vincula el desarrollo vial al enfoque de sostenibilidad y resiliencia climática. En consecuencia, las carreteras y obras viales deberán considerar riesgos ambientales, especialmente en zonas vulnerables; incorporar materiales sostenibles y tecnologías de bajo impacto ambiental; promover el uso de energías limpias en la movilidad provincial.

La ordenanza instruye al Gobierno Provincial para gestionar la cooperación internacional y atraer inversiones privadas alineadas a los ODS, incluyendo el financiamiento para

infraestructura vial sostenible; proyectos de movilidad eléctrica o transporte público limpio; obras de infraestructura con criterios de accesibilidad universal.

Se denota que la infraestructura vial y la movilidad sostenible provincial ya no pueden concebirse como proyectos aislados, sino como parte de un ecosistema territorial alineado a los ODS, vinculado al cambio climático, a la transformación digital, a la transparencia y al bienestar de la población. Esta ordenanza da pie para convertir la planificación vial en un instrumento clave para garantizar un desarrollo provincial sostenible, resiliente, participativo e innovador.

Otros documentos

El PDOT provincial enumera dentro de los instrumentos complementarios del programa "Manabí Conectado"[1], algunos documentos de planificación, metodológicos y otros relativos a la participación ciudadana que contribuirían a la implementación del mencionado programa. Sin embargo, no se explica si ciertos instrumentos existían al momento de la aprobación del PDOT o se espera que existan. Tampoco se presenta una propuesta o cronograma de trabajo para la formulación, actualización o modificación de los mismos, según sea el caso. Estos documentos son los siguientes:

Actualización del plan vial

De la información proporcionada por el GADPM, constan dos planes diferentes, cuya recepción y aprobación mediante ordenanza se desconoce. Ambos planes se formularon en fechas anteriores a la aprobación de la última actualización del PDOT provincial del año 2024

[1] Prefectura de Manabí, Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Manabí 2023-2030. 3.3.2. Manabí Integrado, pág. 632.

y, en consecuencia, este diagnóstico corresponde a la actualización a la que se refiere su programa “Manabí Conectado”. El contenido de estos documentos se resume a continuación:

- **Plan de Desarrollo Vial Integral de la Provincia de Manabí**

  El Plan de Desarrollo Vial Integral de la Provincia de Manabí data del año 2019, en cuya formulación participó el Grupo TYPSA y el CONGOPE.

  Dentro del diagnóstico situacional, el documento destaca una alta dependencia de la vialidad provincial para la conectividad interna y el comercio exterior; el deterioro acelerado de gran parte de la red vial secundaria y terciaria, debido a presupuestos limitados para su conservación; zonas rurales y productivas con accesibilidad limitada, restringiendo el desarrollo agropecuario y turístico; puntos críticos recurrentes por inundaciones y falta de mantenimiento preventivo.

  Presenta como objetivo estratégico consolidar un sistema vial provincial moderno, seguro y sostenible que fortalezca la movilidad productiva y comunitaria, garantice la conectividad interterritorial y fomente el desarrollo inclusivo y sostenible de Manabí, para lo cual señala los siguientes ejes:

  - Mejoramiento y conservación permanente de la red vial provincial.
  - Priorización de corredores estratégicos para la competitividad territorial.
  - Incorporación de criterios ambientales y de resiliencia climática.
  - Articulación con la planificación territorial.
  - Uso eficiente de recursos públicos.

  También establece una categorización estratégica de la red vial en: corredores prioritarios estratégicos; corredores secundarios; resto de la red (caminos rurales esenciales para la movilidad comunitaria).

  Se propone un modelo de inversión y financiación conformado por un plan plurianual de inversiones, escalonado en el tiempo y con énfasis en maximizar el impacto económico y uso de herramientas técnico- económicas para estimar costos, beneficios y retornos de inversión;

y, promoción de alianzas estratégicas con el sector privado, cooperación internacional y recursos nacionales para apalancar financiamiento.

Mientras que los beneficios estratégicos esperados se resumen en:

a) Reducción de tiempos y costos logísticos para productores y exportadores.

b) Incremento de la accesibilidad rural y mejor conectividad con servicios esenciales (salud, educación, mercados).

c) Fortalecimiento de la resiliencia climática de la infraestructura vial.

d) Mejora de la competitividad territorial y atracción de inversiones.

e) Contribución efectiva al cumplimiento de los ODS vinculados a infraestructura, equidad territorial y sostenibilidad ambiental.

Se desconoce si el contenido de este plan fue institucionalizado, o si fue tomado como insumo en la actualización del PDOT vigente, aunque al menos, de manera expresa, no se encontró evidencia.

- **Plan Maestro de Vialidad y Estrategias de Movilidad**

El documento se desarrolla en virtud de una consultoría elaborada por “Inexte Consultores”, cuya Versión 2 de la propuesta se presentó con fecha 15 de abril de 2020.

El diagnóstico de este documento divide a la provincia en seis microrregiones: Nororiental; Costa Norte; Centro Norte; Metropolitana; Centro Sur; y, Sur. Para cada una de ellas y sus cantones, se analiza factores como la situación socioeconómica, distribución de la población (urbana y rural), estructura productiva, red vial existente (estatal, provincial, cantonal y rural), y los índices de accesibilidad y conectividad vial.

Igualmente se menciona ciertos hallazgos encontrados:

- Alta dependencia de la vialidad provincial para la economía local.
- Deterioro y falta de mantenimiento en la red vial rural y secundaria.

- Desigualdad territorial en conectividad.
- Infraestructura vial vulnerable a fenómenos climáticos.
- Desarticulación entre niveles de gobierno.

El informe diagnostica una infraestructura vial provincial fragmentada, desigual y vulnerable, que limita el desarrollo productivo y social de Manabí, y propone que se aborde estas brechas, garantizando:

a) Un enfoque territorial equilibrado;
b) Priorización de corredores estratégicos;
c) Mantenimiento preventivo y adaptativo;
d) Participación ciudadana en la planificación vial;
e) Integración con el ordenamiento territorial y la sostenibilidad ambiental.

La propuesta de Plan Maestro define las estrategias, programas, proyectos y acciones a ejecutar. Sus principales elementos legales vinculados se resumen en accesibilidad universal y equitativa como principio constitucional; garantía de conectividad productiva y social; protección de derechos colectivos de comunidades rurales y sectores productivos; participación ciudadana en la priorización de obras; y cumplimiento de estándares ambientales y de seguridad vial.

Se desconoce si el contenido de este plan fue institucionalizado, o si fue tomado como insumo en la actualización del PDOT vigente, aunque al menos, de manera expresa, no se encontró evidencia.

- **Actualización del catastro vial**

El catastro vial al que se ha tenido acceso es el que consta en el geovisor institucional, donde la información con la que se cuenta data del año 2019. Por lo tanto, entendiendo que la dinámica del territorio, y sus componentes, varía de forma constante es preciso inferir que este requiere una actualización.

- **Modelo de gestión de la red vial provincial**

Aunque los planes viales antes descritos contienen un modelo de gestión, se desconoce si alguna de estas propuestas se implementó en el tiempo. Por lo tanto, se desconoce su existencia.

- **Identificación de actores en territorio**

  La Ordenanza para la Implementación del Sistema de Participación Ciudadana, Transparencia y Acceso a la Información Pública, promulgada el 30 de septiembre de 2024, es una herramienta fundamental para la identificación de actores en el territorio, aunque se desconoce su nivel de implementación dada su reciente aprobación.

- **Veedurías ciudadanas**

  Las veedurías ciudadanas se encuentran regladas en la Ordenanza para la Implementación del Sistema de Participación Ciudadana, Transparencia y Acceso a la Información Pública, como un mecanismo de control social, siguiendo el mandato de la norma supra.

Conclusiones del análisis normativo y recomendaciones

Del análisis legal y normativo de la competencia de planificación, construcción y mantenimiento de la red vial provincial, se desprenden las siguientes conclusiones y recomendaciones:

1. La competencia vial provincial se configura en un mandato constitucional que deriva en dos normas principales, el COOTAD y la LOSNIVTT. De tal manera que los contenidos de la actualización de cualquier plan relacionado con la misma, o formulación de uno nuevo, debe obedecer, de manera primaria, a los lineamientos y regulaciones establecidos en estas leyes; así como debe guardar congruencia con las normas internacionales ratificadas por el Ecuador, como la Agenda 2030 y los ODS; a la vez que debe articularse de manera obligatoria con el PDOT provincial.

2. Existen derechos constitucionales que podrían verse afectados directa o indirectamente por la planificación o implementación de una infraestructura vial provincial deficiente, como por ejemplo el derecho a la educación, a la salud, al trabajo, al buen vivir, a la

soberanía alimentaria. Es relevante trabajar para lograr un sistema vial óptimo que garantice la consecución de los mismos, a través de la institucionalización de su modelo de gestión.

3. El marco normativo nacional exige que la planificación vial esté alineada a la sostenibilidad y la gestión de riesgos. Se recomienda considerar normas como el COA para incorporar criterios de cambio climático, mitigación y adaptación, y la Ley de Gestión Integral de Riesgos para integrar el análisis de amenazas naturales en el diseño de vías.

4. Una de las estrategias de financiamiento de la vialidad provincial tiene un sustento legal directo. El artículo 184 del COOTAD autoriza la creación de una contribución especial para mejoramiento vial basada en el valor de la matrícula vehicular. El peaje provincial y otras tasas viales deben alinearse al principio de servicio público y a la equidad tributaria.

5. El GAD Provincial debe garantizar participación ciudadana y transparencia en la gestión vial. Por lo cual la ordenanza del sistema de participación ciudadana vigente debe implementarse para poner en práctica mecanismos obligatorios como la silla vacía, audiencias públicas y veedurías ciudadanas.

6. Se recomienda la revisión, modificación de ser necesario, y la implementación prioritaria de la ordenanza que integra la Mesa de Planificación Provincial, y la ordenanza del SIL, la primera para fortalecer la gobernabilidad y gobernanza del nuevo sistema vial provincial, y la segunda, para garantizar la veracidad de la información, la transparencia en el acceso a la misma, y el funcionamiento eficiente de los procesos que se levanten a partir de la aprobación de un nuevo sistema vial provincial y de su correspondiente Plan Sectorial de Infraestructura del Transporte Terrestre Provincial.

7. El PDOT provincial enumera dentro de los instrumentos complementarios del programa “Manabí Conectado”, algunos documentos de planificación, metodológicos y otros relativos a la participación ciudadana que contribuirían a la implementación del mencionado programa. Sin embargo, no se explica si ciertos instrumentos existían al momento de la aprobación del PDOT o se espera que existan. Tampoco se presenta una propuesta o cronograma de trabajo para la formulación, actualización o modificación de

los mismos, según sea el caso. Estos documentos se encuentran enumerados en el apartado 2.3.4. y en la Tabla 2 de estas conclusiones.

8. Se recomienda, por lo tanto, la aprobación a través de ordenanza, e institucionalización a través de un modelo de gestión efectivo, de un nuevo sistema vial que contemple los planes de infraestructura del transporte terrestre y de movilidad provincial para su ejecución, conforme a derecho, garantizando así los derechos ciudadanos consagrados en la Constitución.

A continuación, se presenta la siguiente Tabla con el resumen de los hallazgos más importantes encontrados en el diagnóstico normativo:

Tabla 48: Matriz de hallazgos del PDOT y PUGS vigentes.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP - 2025

No.	Hallazgo	Observación	Complementarios PDOT
1	Planificación de la vialidad en el PDOT.	El PDOT provincial cumple de manera general con la planificación vial a través del eje “Manabí Integrado” y el programa “Manabí Conectado”. Sin embargo, no existe evidencia de haberse tomado como insumo el plan sectorial de infraestructura del transporte terrestre, ni el plan estratégico de movilidad, como lo dispone el artículo 17.1. de la LOSNIVTT.	
2	Existencia del Plan de Desarrollo Vial Integral de la Provincia de Manabí, elaborado por consultoría en el año 2019.	No se encontró evidencia de su aprobación formal ni de su implementación o institucionalización. Tampoco se puede determinar si este plan corresponde a alguno de los señalados en el art. 17.1. de la LOSNIVTT.	
3	Existencia del Plan Maestro de Vialidad y Estrategias de Movilidad, elaborado en el año 2020.	No se encontró evidencia de su aprobación formal ni de su implementación o institucionalización.	

		Tampoco se puede determinar si este plan corresponde a alguno de los señalados en el art. 17.1. de la LOSNIVTT.	
4	Inexistencia de Plan Sectorial de Infraestructura del Transporte Terrestre Provincial, y del Plan Estratégico de Movilidad Provincial.	No existe evidencia de su existencia a pesar de que desde el año 2017 su elaboración e implementación son obligatorios.	
5	Actualización del catastro vial.	De la información recolectada, aún existe un catastro vial desactualizado.	
6	Plan de mantenimiento preventivo y correctivo actualizado.	De la información recolectada, no se encontró plan de mantenimiento preventivo y correctivo actualizado.	
7	Modelo de gestión de la red vial provincial.	Aunque los planes viales de 2019 y 2020 (no institucionalizados) contienen un modelo de gestión, se desconoce si alguna de estas propuestas se implementó en el tiempo. Por lo tanto, se desconoce su existencia.	
8	Modelo de gestión de la red vial estatal a solicitar delegación al MTOP.	De la información recolectada, no hay evidencia de la existencia de modelo de gestión para solicitar delegación de vías.	
9	Identificación de actores en territorio.	La Ordenanza para la Implementación del Sistema de Participación Ciudadana, Transparencia y Acceso a la Información Pública, promulgada el 30 de septiembre de 2024, es una herramienta fundamental para la identificación de actores en el territorio, aunque se desconoce su nivel de implementación dada su reciente aprobación.	
10	Veedurías ciudadanas	Se encuentran regladas en la Ordenanza para la Implementación del Sistema de Participación Ciudadana, Transparencia y Acceso a la Información Pública, como un mecanismo de control social, siguiendo el mandato de la norma supra.	
11	Existencia de ordenanzas complementarias.	La ordenanza del SIL, la ordenanza de la Mesa de Panificación Provincial, y la ordenanza del sistema de participación ciudadana son fundamentales para la gestión del sistema vial provincial, por lo tanto, su implementación debe considerarse una prioridad.	

2. Descripción de competencias viales institucionales

La competencia vial en el Ecuador se estructura como una competencia compartida y articulada entre el Gobierno Central y los gobiernos autónomos descentralizados (GAD), de acuerdo con un modelo de distribución funcional previsto en la Constitución, desarrollado por el COOTAD y especificado por la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre.

Desde la Constitución, la vialidad se configura como un servicio público esencial cuya provisión corresponde al Estado bajo los principios de obligatoriedad, eficiencia, continuidad, calidad y accesibilidad. En virtud de este mandato (art. 314), el Estado ejerce la rectoría de la política pública vial, mientras que a cada nivel de gobierno se le asigna un ámbito específico de acción según su escala territorial y las características del sistema vial que administra.

El COOTAD concreta esta distribución mediante el siguiente esquema jerárquico:

- El Gobierno Central es responsable de la rectoría, planificación, normativa y ejecución del sistema vial nacional, conformado por las troncales del país.
- Los GAD provinciales administran el sistema vial de ámbito provincial, es decir, todas aquellas vías no estatales y no urbanas.
- Los GAD municipales gestionan la vialidad urbana, incluyendo las cabeceras parroquiales rurales.
- Los GAD parroquiales rurales se ocupan de la vialidad parroquial y vecinal, generalmente vinculada a caminos de uso comunitario, mediante esquemas de cogestión o convenios con los GAD provinciales.

La Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre profundiza esta estructura al definir el Sistema Nacional de Infraestructura Vial, clasificar las redes viales (estatal, regional, provincial y cantonal urbana) y establecer para cada nivel de

gobierno facultades de planificación, administración, mantenimiento, construcción, financiamiento, regulación y control dentro de su jurisdicción.

Esta Ley también introduce elementos clave para la gestión técnica de la infraestructura vial:

- La fijación de estándares nacionales de diseño, pesos y dimensiones vehiculares.
- La facultad de declarar utilidad pública y ocupación inmediata para proyectos viales.
- La obligación de mantener la infraestructura y señalización bajo criterios de seguridad vial.
- La creación y administración de tasas, tarifas y la contribución especial de mejoras (CEM).

En conjunto, la competencia vial se configura como un sistema multinivel, donde cada gobierno es responsable de un segmento específico de la red vial, pero todos deben actuar de forma coordinada. El Gobierno Central marca la rectoría técnica y política, mientras que los GAD garantizan la ejecución territorial escalonada, respondiendo a las particularidades de cada circunscripción. La eficiencia de este modelo requiere armonización normativa, planificación territorial integrada y mecanismos de cooperación interinstitucional.

En términos operativos, esta distribución permite que:

- Lo nacional garantice la conectividad estratégica entre provincias, puertos, aeropuertos y fronteras.
- Lo provincial asegure la integración rural y la articulación interna entre cantones.
- Lo cantonal mantenga la movilidad urbana y la funcionalidad del espacio construido.
- Lo parroquial atienda la conectividad rural y los accesos comunitarios.

Así, la competencia vial no solo define responsabilidades de construcción y mantenimiento, sino que constituye un instrumento de desarrollo territorial, cohesión social, integración económica y garantía de derechos, en la medida en que habilita la movilidad de personas, bienes y servicios, y articula el territorio en todos sus niveles.

En la siguiente tabla comparativa se muestran las competencias exclusivas en vialidad de cada uno de los niveles de gobierno, de acuerdo con la Constitución, el COOTAD y la LOSNIVTT:

Tabla 49: competencias exclusivas en vialidad de cada uno de los niveles de gobierno.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP - 2025

Nivel de Gobierno	Competencias según CRE	Competencias según COOTAD	Competencias según LOSNIVTT
Gobierno Central	Rectoría y provisión del servicio público de vialidad. Art. 314	Rectoría, normativa, planificación y ejecución del sistema vial conformado por las troncales nacionales y su señalización. Art. 129	Rectoría del sistema vial; administra la red vial estatal; fija estándares nacionales. Arts. 14 y 15
Gobierno Provincial	Planificar, construir y mantener la vialidad provincial que no incluya las zonas urbanas. Art. 263.2	Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas. Arts. 42.b) y 129	Administrar red vial provincial que no incluya zonas urbanas o de expansión urbana; declaratorias de utilidad pública; delegación; establecer CEM, tasas y tarifas; administrar uso de vallas; pesos y dimensiones; procedimientos operativos; acción coactiva; potestad sancionadora. Art. 17
Gobierno Cantonal	Planificar, construir y mantener la vialidad urbana. Art. 264.3	Planificar, construir y mantener la vialidad urbana. En el caso de las cabeceras de las parroquias rurales, se coordinará con gobiernos parroquiales rurales. Arts. 55.c) y 129	Administrar red vial urbana del cantón; declaratorias de utilidad pública; delegación; establecer CEM, tasas y tarifas; administrar uso de vallas; pesos y dimensiones; procedimientos operativos; acción coactiva; potestad sancionadora. Art. 17
Gobierno Parroquial	Planificar y mantener, en coordinación con los gobiernos provinciales, la vialidad parroquial rural. Art. 267.3	Planificar y mantener, en coordinación con el GAD provincial la vialidad parroquial y vecinal. Arts. 65.c) y 129	Ejecutar y mantener la vialidad parroquial y vecinal, previa coordinación y suscripción de convenios. Art. 18

2.1 Análisis técnico.

Evaluaciónde información entregada por el Gobierno Provincial de Manabí.

A través de la dirección de vialidad del Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Manabí se recibió como información base para la elaboración del Plan del Sistema Vial Provincial la que se muestra a continuación:

- Plan Maestro de Vialidad y Estrategias de Movilidad: El documento se desarrolla en virtud de una consultoría elaborada por "Inexte Consultores", cuya Versión 2 de la propuesta se presentó con fecha 15 de abril de 2020.
- Plan de Desarrollo Vial Integral de la Provincia de Manabí: El Plan de Desarrollo Vial Integral de la Provincia de Manabí data del año 2019, en cuya formulación participó el Grupo TYPSA y el CONGOPE.

Estas dos primeras fueron ya evaluadas en el apartado que corresponde al diagnóstico normativo que se presenta en este documento. Así mismo, por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Manabí se recibió la información que se indica a continuación:

- Shape file "Características Vías"
- Tabla de datos: VIALIDAD MATRIZ DE INTERVENCIONES

Respecto de estos dos últimos hay que indicar que la información que se encuentra en el archivo VIALIDAD MATRIZ DE INTERVENCIONES es imposible georreferenciar dentro del shapefile "Características Vías", por cuanto la estructura de la tabla de datos del primero no tiene ningún campo que permita hacer conocer las coordenadas geográficas de la ruta que cada una de las intervenciones sigue dentro del trazado vial provincial. Shape de ejes viales CONGOPE

Así mismo, el GAD Provincial de Manabí entregó un shape de ejes viales que fue proporcionado por el CONGOPE; sin embargo, la cantidad de kilómetros de vías de esta capa no coincide con la cantidad de kilómetros. de vías que existen en el shape “Características Vías”.

Consolidación de información vial actual del Gobierno Provincial de Manabí.

Dado que la longitud de los ejes viales varía entre las diferentes capas de información disponibles, se ha llevado a cabo un proceso de depuración y validación con el objetivo de obtener un dato único y consolidado que cuantifique con precisión la extensión total de los ejes viales en la provincia. Esta actividad se ha desarrollado mediante talleres realizados con los coordinadores de las distintas zonas provinciales.

Hasta el momento, la información recopilada indica un total de 11.297 kilómetros, aunque este dato aún se encuentra en proceso de validación.

Apéndice II

Catálogo de Mapas



Mgs. Jaqueline Vargas Camacho
DIRECTORA (E)

Quito:
Calle Mañosca 201 y Av. 10 de Agosto
Atención ciudadana
Telf.: 3941-800
Ext.: 3134

www.registroficial.gob.ec

IM/AM

El Pleno de la Corte Constitucional mediante Resolución Administrativa No. 010-AD-CC-2019, resolvió la gratuidad de la publicación virtual del Registro Oficial y sus productos, así como la eliminación de su publicación en sustrato papel, como un derecho de acceso gratuito de la información a la ciudadanía ecuatoriana.

"Al servicio del país desde el 1º de julio de 1895"

El Registro Oficial no se responsabiliza por los errores ortográficos, gramaticales, de fondo y/o de forma que contengan los documentos publicados, dichos documentos remitidos por las diferentes instituciones para su publicación, son transcritos fielmente a sus originales, los mismos que se encuentran archivados y son nuestro respaldo.