EDICIÓN ESPECIAL

REGISTRO OFICIAL®
ÓRGANO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

GOBIERNO DE
MANABÍ
Desarrollo y Equidad

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO PROVINCIAL DE MANABÍ

ORDENANZA No. CPRM-DSEG-2026-001-ORD

DEL SISTEMA VIAL PROVINCIAL

Año I - Nº 1106 - 182 páginas
Quito, miércoles 25 de febrero de 2026

CPRM-DSEG-2026-001-ORD

ORDENANZA DEL SISTEMA VIAL PROVINCIAL DE MANABÍ

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La infraestructura vial constituye un componente esencial del desarrollo territorial, al articular la movilidad de personas, bienes y servicios, promover la cohesión social, fortalecer la competitividad productiva y garantizar el ejercicio efectivo de los derechos económicos y sociales de la población. En la provincia de Manabí, cuyo territorio es aproximadamente 97% suelo rural, la vialidad provincial no solo cumple una función de conectividad física, sino que constituye el principal soporte de integración territorial entre parroquias, comunidades y áreas productivas que abastecen a los centros urbanos cantonales. Por ello, la infraestructura vial de competencia provincial se convierte en un determinante estructural del desarrollo de todos los cantones de Manabí, pues sobre ella descansa la movilidad rural–urbana, el acceso a servicios y la dinamización de las economías locales.

Conforme al artículo 263, numeral 2 de la Constitución de la República, el Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Manabí ejerce la competencia exclusiva de planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas. Esta atribución, desarrollada en el artículo 42, literal b) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), se articula con los principios de planificación democrática, participación ciudadana, coordinación interinstitucional y equidad territorial que orientan la gestión pública.

La extensión, complejidad geográfica y diversidad productiva de Manabí evidencian la necesidad de un instrumento normativo y técnico que permita organizar, jerarquizar y conservar la red vial provincial bajo criterios de eficiencia, sostenibilidad y seguridad vial. La presente Ordenanza considera el Sistema Vial Provincial (SVP) como un mecanismo de gobernanza, ordenamiento territorial e integración funcional que fortalece la cohesión entre cantones y garantiza que los beneficios del desarrollo vial se distribuyan equitativamente en el territorio.

El 97% de suelo rural que caracteriza a Manabí representa no solo un desafío de conectividad, sino una oportunidad estratégica: al contar con un Sistema Vial Provincial moderno, jerarquizado y técnicamente fundamentado, se potencia el acceso de todos los cantones a sus zonas agroproductivas, pesqueras, turísticas y comunitarias, permitiendo la consolidación de circuitos económicos locales y la reducción de brechas históricas entre zonas urbanas y rurales. De esta manera, cada cantón de la provincia, independientemente de su tamaño, población o recursos propios, recibe un beneficio directo mediante infraestructura vial de mejor calidad, servicios complementarios, seguridad vial y mecanismos de planificación coordinada que fortalecen su competitividad y su capacidad de atraer inversión pública y privada.

Desde un enfoque doctrinal, la infraestructura vial es reconocida como un instrumento de equidad territorial y justicia distributiva, en la medida en que reduce las desigualdades entre zonas urbanas y rurales, facilita el acceso a servicios esenciales y mejora la

integración económica y social.[1] Su existencia y adecuado mantenimiento, facilita además la provisión de otros servicios de infraestructura esenciales como la electricidad, agua y saneamiento.[2]

La presente Ordenanza también se encuentra alineada con los compromisos internacionales asumidos por el Ecuador en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, especialmente con el ODS 9 (infraestructuras resilientes y sostenibles), ODS 11 (ciudades y comunidades sostenibles) y ODS 13 (acción por el clima), así como con las recomendaciones de ONU-Hábitat sobre gobernanza territorial y planificación integrada. La consolidación del SVP permitirá que los cantones dispongan de una red vial resiliente, segura y adaptada a los desafíos climáticos y geográficos de la provincia.

En la práctica, la ausencia de una normativa específica que organice y regule integralmente el sistema vial provincial ha limitado la gestión técnica y financiera del mantenimiento, la priorización de inversiones y la coordinación efectiva con los gobiernos cantonales y parroquiales. La creación del SVP corrige esta falencia, constituyéndose en un instrumento que fortalece la planificación interinstitucional, ordena los procesos de intervención vial, estructura criterios de jerarquización y garantiza que todos los cantones se beneficien de manera coherente y proporcional con las necesidades de su territorio rural.

De esta manera, la ordenanza no solo regula la gestión vial, sino que actúa como una política pública de integración provincial, reconociendo que el desarrollo de cada cantón depende de su conexión con el resto de la provincia y del país, y del acceso eficiente a servicios, mercados, centros poblados y equipamientos públicos.

Finalmente, el SVP se propone como un instrumento moderno, técnicamente sólido y territorialmente justo, enfocado en mejorar la movilidad, la seguridad vial, la sostenibilidad ambiental, la eficiencia administrativa y la transparencia institucional. Su implementación generará un impacto positivo directo en todos los cantones de Manabí, promoviendo su desarrollo integral y asegurando que la infraestructura vial provincial actúe como la columna vertebral de un territorio más competitivo, cohesionado y equitativo.

[1] Boisier, Sergio. Desarrollo territorial y descentralización. El desarrollo en el lugar y en las manos de la gente. *Revista EURE - Revista De Estudios Urbano Regionales / Vol.30, Núm.90 / 2004. https://doi.org/10.4067/S0250-71612004009000003*

[2] Boletín No. 377 Reflexiones sobre la infraestructura de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL)/ número 1 / 2020 / ISSN: 1564-4227.

EL CONSEJO PROVINCIAL DE MANABÍ

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 82 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que "El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes";

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

Que, el artículo 227 de la Constitución de la República del Ecuador manifiesta: "La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.";

Que, el artículo 238 de la Constitución de la República del Ecuador señala: "Los Gobiernos Autónomos Descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiaridad, equidad interterritorial y participación ciudadana. (…)";

Que, el artículo 241 ibidem señala: La planificación garantizará el ordenamiento territorial y será obligatorio en todos los gobiernos descentralizados;

Que, la Constitución de la República del Ecuador crea una nueva organización política-administrativa del Estado, basada en un modelo de autonomía y descentralización, y competencias exclusivas de los gobiernos provinciales como lo establece el artículo 263, numeral 2: "Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.";

Que, un sistema vial correctamente planificado y gestionado coadyuva a la consecución del objetivo de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático de 1992, es decir, "(…) permitir que los ecosistemas se adapten naturalmente al cambio climático, asegurar que la producción de alimentos no se vea amenazada y permitir que el desarrollo económico prosiga de manera sostenible.";

Que, de acuerdo con lo previsto en la Convención Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de 2006, uno de los compromisos de los estados parte relacionado con la accesibilidad es adoptar las medidas pertinentes para "desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público";

Que, la Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) para el Desarrollo Sostenible, aprobada en 2015, establece una serie de objetivos que influyen en

la competencia vial, especialmente el ODS 9 (infraestructuras resilientes y sostenibles); ODS 11 (ciudades y comunidades sostenibles) y ODS 13 (acción por el clima), así como las recomendaciones de ONU-Hábitat sobre gobernanza territorial y planificación integrada;

Que, la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030 (Declaración de Estocolmo) se celebró en el año 2020;

Que, la Asamblea General de las Naciones Unidas declaró en su resolución 74/299 un Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de reducir las muertes y traumatismos debidos al tránsito por lo menos en un 50% durante ese periodo. En el Plan Mundial se describen las medidas necesarias para alcanzar esa meta, como el transporte multimodal e infraestructura vial segura, y se hace un llamamiento a los gobiernos y asociados a aplicar un enfoque de sistemas seguros integrado;

Que, el artículo 3 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización (COOTAD) determina que el ejercicio de la autoridad y las potestades públicas de los gobiernos autónomos descentralizados se regirán por los principios de unidad, solidaridad, coordinación y corresponsabilidad, subsidiariedad, complementariedad, equidad territorial, participación ciudadana, sustentabilidad del desarrollo y paridad de género;

Que, el artículo 41 del COOTAD determina como una de las funciones del gobierno autónomo descentralizado provincial el "Promover el desarrollo sustentable de su circunscripción territorial provincial, para garantizar la realización del buen vivir a través de la implementación de políticas públicas provinciales en el marco de sus competencias constitucionales y legales";

Que, el artículo 42, letra b), del COOTAD establece que los gobiernos provinciales tendrán la competencia exclusiva de planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas;

Que, el artículo 47 literal a) del COOTAD señala como una atribución del consejo provincial, el ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado provincial, mediante la expedición de ordenanzas provinciales, acuerdos y resoluciones;

Que, el artículo 129 ibidem destaca, en lo relativo al ejercicio de la competencia de vialidad, que: "Al gobierno autónomo descentralizado parroquial rural le corresponde las facultades de planificar y mantener, en coordinación con el gobierno autónomo descentralizado provincial la vialidad parroquial y vecinal, para el efecto se establecerán convenios entre ambos niveles de gobierno, donde se prevean las responsabilidades correspondientes de cada uno de ellos. Las tareas y obras de mantenimiento se ejecutarán mediante gestión directa, a través de empresas públicas, o la delegación a empresas de la economía popular y solidaria y la cogestión comunitaria";

Que, el artículo 322 del COOTAD dispone que los consejos provinciales aprobarán ordenanzas con el voto conforme de la mayoría de sus miembros. Los proyectos de ordenanzas deberán referirse a una sola materia y serán presentados con la exposición de

motivos, el articulado que se proponga y la expresión clara de los artículos que se deroguen o reformen con la nueva ordenanza. Los proyectos que no reúnan estos requisitos no serán tramitados.

El proyecto de ordenanza será sometido a dos debates para su aprobación, realizados en días distintos;

Que, el artículo 19 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS), define al suelo rural como el destinado principalmente a actividades agroproductivas, extractivas o forestales, o el que por sus especiales características biofísicas o geográficas debe ser protegido o reservado para futuros usos urbanos. Para el suelo rural se establece la siguiente subclasificación como lo determina este artículo en su numeral 3 que el suelo rural de expansión urbana. Es el suelo rural que podrá ser habilitado para su uso urbano de conformidad con el plan de uso y gestión de suelo. El suelo rural de expansión urbana será siempre colindante con el suelo urbano del cantón o distrito metropolitano, a excepción de los casos especiales que se definan en la normativa secundaria;

Que, conforme al artículo 3 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre (LOSNIVTT), las vías son las estructuras de diferentes tipos construidas para la movilidad terrestre de los vehículos y constituyen un esencial medio de comunicación que une regiones, provincias, cantones y parroquias de la República del Ecuador, cuya forma constitutiva contiene la plataforma de circulación que comprende todas las facilidades necesarias para garantizar la adecuada circulación, incluyendo aquella definida como derecho de v
ía y la señalización;

Que, el artículo 7 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre (LOSNIVTT), define como red vial provincial, cuya competencia está 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, de acuerdo a su característica y tipología de la red vial provincial;

Que, la ley ibidem señala en el segundo inciso del artículo 8 lo siguiente: “Dado que la conectividad y movilidad es de carácter estratégico, cuando una vía de la red vial nacional, regional o provincial atraviese una zona urbana, la jurisdicción y competencia sobre el eje vial, pertenecerá al gobierno central, regional o provincial, según el caso”;

Que, la citada ley, en el artículo 23 establece el derecho de vía y sus condiciones de uso. Sólo cuando se trate de la prestación de un servicio público o de interés general y no afecte a la seguridad vial, sin modificar los niveles de servicio previstos para el proyecto y de acuerdo a la clasificación de la vía, podrán realizarse obras o instalaciones en el área del derecho de vía de la carretera, previa autorización de la autoridad competente;

Que, el artículo 42 del Reglamento a la LOSNIVTT, determina que, “de manera general el derecho de vía se extenderá a 25 metros, medidos desde el eje de la vía hacia cada uno de los costados, distancia a partir de la cual podrá levantarse únicamente el cerramiento, debiendo para la construcción de vivienda observarse un retiro adicional de 5 metros.

También destaca que "en casos particulares de vías de mayor importancia o tipo de vías establecidas en el Capítulo II del Título I de este reglamento, se emitirá el acto administrativo que determine el derecho de vía según las especificaciones técnicas y la necesidad de la obra";

Que, la Estrategia Nacional de Movilidad Segura Ecuador ES-SEGURA 2022-2030, de la que forma parte el Consorcio de Gobiernos Autónomos Provinciales del Ecuador (CONGOPE), se desarrolla en cinco ejes estratégicos: gestión de la movilidad; vías más seguras; vehículos más seguros; usuarios más seguros; respuesta ante siniestros de tránsito;

Que, el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2029 comprende a la conectividad dentro de sus objetivos nacionales, y la articulación territorial y gobernanza multinivel dentro de su estrategia territorial nacional;

Que, la visión prospectiva 2030, 2035 y 2040 del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (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. Como consecuencia, se establece el eje "Manabí Integrado", y su programa "Manabí Conectado";

Que, con fecha 29 de agosto de 2025, el ing. Carlos Villacreses Viteri, director de vialidad e infraestructura pública, mediante Solicitud de Diseño de Instrumento Normativo o Política FOR-PRO-GAI-GJU-GPN-GPN-PIN-001-001 V1.0, requiere el instrumento normativo para la ordenanza del sistema vial del gobierno provincial de Manabí, en su parte pertinente indica lo siguiente:

> *"**Antecedentes: (Información de ¿Cómo surgió la necesidad?, ¿Por qué surgió la necesidad?)***
>
> *Manabí cuenta con una amplia red de vías de competencia provincial que constituyen un elemento esencial para la integración territorial, la movilidad ciudadana, la productividad y la cohesión social. No obstante, la inexistencia de un instrumento normativo que apruebe formalmente el Sistema Vial Provincial (SVP) y el Plan Sectorial de Infraestructura Vial que manda la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, genera dispersión en la planificación, debilidad en la gestión institucional y limitaciones en el ejercicio de las competencias exclusivas atribuidas al Gobierno Provincial de Manabí por la Constitución y el COOTAD. Por esta razón, en el año 2024, la Dirección de Vialidad e Infraestructura Pública elaboró el Proyecto "Plan de Vialidad Provincial de Manabí", debidamente autorizado por el señor Prefecto, que inició formalmente en noviembre del mencionado año, con memorando No. GADPM-DVIP-2024-4218-MEM, cuya segunda etapa reinició en julio de 2025.*
> *El reconocimiento jurídico del SVP mediante ordenanza resulta indispensable para:*

• Otorgar seguridad jurídica a las decisiones adoptadas por el Gobierno Provincial respecto de la planificación, construcción, rehabilitación y mantenimiento de la vialidad provincial.
• Definir de manera expresa la red vial provincial, delimitando sus características, jerarquías, alcances y la relación con el sistema vial estatal y cantonal, evitando superposiciones competenciales.
• Alinear la planificación territorial y sectorial con la normativa nacional, garantizando la coherencia del SVP con el Sistema Nacional de Infraestructura Vial.
• Facilitar la gestión financiera y la cooperación interinstitucional, al contar con un marco normativo que respalde la priorización de inversiones, la firma de convenios de cogestión, mancomunidades, hermanamientos y la aplicación de mecanismos innovadores de financiamiento, incluidos los relacionados a las asociaciones público-privadas.
• Promover el desarrollo económico y social de la provincia, mejorando la conectividad de las zonas rurales, el acceso a los servicios básicos y el transporte de productos hacia los mercados locales, nacionales e internacionales.
En consecuencia, la aprobación de la Ordenanza que aprueba el Sistema Vial Provincial de Manabí no solo responde a un imperativo legal y competencial, sino que constituye una necesidad estratégica para garantizar un desarrollo territorial equilibrado, sostenible y armónico con los objetivos del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) provincial, contribuyendo al bienestar de la población manabita.
(...)"

Que, mediante informe de factibilidad FOR-PRO-GDT-GPN PIN-001-002 V2.0, de fechas 18 de septiembre y 01 diciembre del 2025, el Subdirector de Políticas y Normas, Ab. Pablo Cedeño Rodríguez, recomienda lo siguiente:

"(...)
5.- RECOMENDACIÓN.
*En virtud de los fundamentos expuestos, se recomienda proceder con la elaboración y aprobación de la Ordenanza del Sistema Vial del Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Manabí**,** en tanto constituye una herramienta normativa necesaria y oportuna para fortalecer el ejercicio de la competencia exclusiva de vialidad provincial.*
(...)"

En uso de la facultad legislativa que le otorga la Constitución de la República y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización,

EXPIDE:

ORDENANZA DEL SISTEMA VIAL PROVINCIAL DE MANABÍ

TÍTULO I
GENERALIDADES

Artículo 1.- Competencia. - El Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Manabí, ostenta la competencia exclusiva para planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas, conforme lo determina la ley.

Artículo 2.- Objeto. - La presente Ordenanza tiene por objeto normar y regular el desarrollo de la red vial de Manabí, a través de la aprobación del Sistema Vial Provincial.

Artículo 3.- Ámbito de aplicación. - Esta Ordenanza regirá dentro de la circunscripción territorial de la provincia de Manabí, para las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, nacionales o extranjeras que hagan uso o cuya propiedad colinde con las vías que conforman el Sistema Vial Provincial (SVP) de acuerdo con lo dispuesto en la presente norma.

Artículo 4.- Alineación al PDOT provincial. - El contenido de esta Ordenanza se alinea a la visión y misión del PDOT Provincial, específicamente al objetivo estratégico, políticas transversales y objetivos específicos del eje “Manabí Integrado”; y, a los objetivos de su programa “Manabí Conectado”

Artículo 5.- Jerarquía normativa. - En caso de contradicción con otras Ordenanzas, resoluciones o actos normativos provinciales, prevalecerá lo dispuesto en esta norma, por su carácter especial en la regulación del Sistema Vial Provincial, sin que esto signifique contradecir los lineamientos establecidos en el PDOT provincial.

Artículo 6.- Definiciones. - Para una mayor comprensión y aplicación de esta Ordenanza, se establecen las siguientes definiciones:

a. 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.

b. 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.

c. Conservación: Se entiende por conservación en materia de infraestructura del transporte terrestre, a todas las actividades destinadas a preservar a largo plazo, el funcionamiento adecuado del patrimonio vial terrestre, al menor costo posible, con el objeto de evitar el deterioro innecesario, mediante la protección física de sus

estructuras básicas y superficies, procurando evitar su destrucción y la necesidad de una posterior rehabilitación o reconstrucción.

d. Daño: El perjuicio o menoscabo causado a la infraestructura del transporte terrestre de la red vial provincial, por culpa de otro.

e. Derecho de vía: Es la faja de terreno permanente y obligatoria determinada por el GADPM, destinada a la construcción, mantenimiento, servicios de seguridad, servicios complementarios, desarrollo paisajístico y futuras ampliaciones de las vías. Los terrenos ubicados dentro del derecho de vía constituyen bienes de dominio público y el GADPM tendrá la facultad de uso y goce en cualquier tiempo. En el caso de que estos predios sean de propiedad de terceros, se aplicará el procedimiento expropiatorio regulado en la normativa correspondiente.

f. Estudios técnicos: Los estudios técnicos son todos los documentos que engloban el conjunto de investigaciones, exámenes, exploraciones y actividades que sirven como base para el desarrollo del diseño y construcción de un proyecto de infraestructura del transporte terrestre.

g. 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 la red vial provincial de Manabí. 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.

h. Gobernanza: El conjunto de relaciones, procesos e instrumentos mediante los cuales los diferentes actores territoriales -públicos, privados y comunitarios- coordinan acciones para la gestión sostenible del territorio.

i. 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 de la provincia de Manabí (municipales y parroquiales), el GADPM 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.

j. Ley de la Materia: Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, o la que se encuentre vigente respecto de la materia.

k. Memoria Técnica: Es el documento técnico que acompaña a esta ordenanza en el que se describen, explican y sustentan los criterios, metodologías, datos, análisis y decisiones técnicas que justifican la creación del Sistema Vial Provincial.

l. Ministerio Rector: Ministerio de Infraestructura y Transporte, o el que haga sus veces.

m. Red Vial Provincial: Conjunto de vías a cargo del Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Manabí que, dentro de la circunscripción territorial de la provincia, no forman parte del inventario de la red vial estatal, regional o cantonal urbana.

Estas vías deben cumplir con alguna de las siguientes características:

- Comunican las cabeceras cantonales entre sí.
- Comunican las cabeceras parroquiales rurales entre sí.
- Comunican las cabeceras parroquiales rurales con los diferentes asentamientos humanos, sean estos, comunidades o recintos vecinales.
- Comunican asentamientos humanos entre sí.
- Comunican cabeceras cantonales, parroquiales rurales, asentamientos humanos con la red vial estatal.

n. Retiro: La distancia mínima obligatoria que debe existir entre una edificación y los límites del terreno, y que en la materia objeto de esta ordenanza se define en 5 metros.

o. RVP-TCSU: Tramos de Corredores Provinciales en Suelo Urbano.
Para efectos de esta ordenanza, la denominación RVP-TCSU será la utilizada de manera oficial. Las referencias a RVC-TCSU contenidas en la Memoria Técnica deberán entenderse como equivalentes funcionales y técnicas a los RVP-TCSU, sin que ello implique diferencia competencial, jerárquica o administrativa alguna.

p. Sistema Vial Provincial: 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.

Las definiciones establecidas en el presente artículo podrán ser actualizadas o se podrán añadir otras definiciones, a través de la expedición de la respectiva norma Reglamentaria.

Artículo 7.- Abreviaturas. – Para efectos de la correcta aplicación de la presente ordenanza, se determinan las siguientes abreviaturas:

a. APP: Asociación Público-Privada.

b. COA: Código Orgánico Administrativo.

c. **COOTAD:** Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

d. **GAD:** Gobierno (s) autónomo (s) descentralizado (s).

e. **GADPM:** Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Manabí, de acuerdo con Ordenanza expedida para el efecto.

f. **IDE-P:** Infraestructura de Datos Espaciales Provincial.

g. **INEN:** Instituto Ecuatoriano de Normalización.

h. **IPRUS:** Informe Predial de Regulaciones de Usos de Suelo.

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

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

k. **PDOT:** Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

l. **PDOT Provincial:** Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la provincia de Manabí.

m. **PUGS:** Plan de Uso y Gestión del Suelo.

n. **RVP:** Red Vial Provincial.

o. **SIL:** Sistema de Información Local.

p. **SVP:** Sistema Vial Provincial.

q. **TPDA:** Tráfico Promedio Diario Anual.

Las abreviaturas establecidas en el presente artículo podrán ser actualizadas o se podrán añadir otras abreviaturas, a través de la expedición de la respectiva norma Reglamentaria.

TÍTULO II
DEL SISTEMA VIAL PROVINCIAL DE MANABÍ

CAPÍTULO I
OBJETIVOS, POLÍTICAS Y OBLIGACIONES

Artículo 8.- Objetivos del Sistema Vial Provincial (SVP). – Son objetivos del Sistema Vial Provincial, los siguientes:

a) 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.

b) 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.

c) 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.

d) Las demás que, de ser el caso, se establezcan en el Reglamento.

Artículo 9.- Políticas. - Son políticas del Sistema Vial Provincial las que se indican a continuación:

a. 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.

b. Gestión institucional y transparencia: Fortalecer las capacidades internas del GADPM mediante la modernización organizacional, la digitalización de procesos y la gestión basada en resultados.

c. Coordinación multinivel y participación: Fomentar espacios permanentes de articulación entre el GADPM, el gobierno nacional, los GAD cantonales y parroquiales, mediante una Mesa Técnica Provincial de Infraestructura Vial, con funciones consultivas y de planificación conjunta.

d. 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.

e. Las demás que, de ser el caso, se establezcan en el Reglamento.

Artículo 10.- Obligaciones del GADPM. - Son obligaciones del Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Manabí (GADPM), en el marco de la competencia exclusiva de planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, y sin perjuicio de las que determine el ordenamiento jurídico nacional, las siguientes:

a) Planificar, ejecutar y actualizar el Sistema Vial Provincial (SVP), en concordancia con el PDOT provincial y la normativa nacional aplicable.

b) Construir, conservar y mantener la infraestructura vial provincial y sus componentes, incluida la señalización y el derecho de vía, garantizando la seguridad, accesibilidad y sostenibilidad ambiental.

c) Regular el uso del derecho de vía, autorizar las intervenciones o instalaciones que se realicen dentro de su ámbito y sancionar las infracciones que afecten la infraestructura vial que forma parte del patrimonio público provincial.

d) Coordinar con el Ministerio Rector, los gobiernos municipales y parroquiales rurales las acciones de planificación, mantenimiento y conservación vial interjurisdiccional, promoviendo convenios, alianzas público–privadas y mecanismos de cooperación nacional e internacional.

e) Incorporar criterios de sostenibilidad, adaptación al cambio climático e innovación tecnológica en la planificación, ejecución y monitoreo del sistema vial provincial, priorizando la eficiencia energética y la conservación ambiental.

f) Garantizar la participación ciudadana, la rendición de cuentas y la transparencia en la gestión vial, implementando procedimientos, sistemas digitales de información y mecanismos de reporte ciudadano.

g) Establecer tasas, contribuciones y tarifas conforme a la ley, y gestionar fuentes complementarias de financiamiento que aseguren la sostenibilidad del Sistema Vial Provincial.

Artículo 11.- Obligaciones de los GAD municipales. – Son obligaciones de los gobiernos autónomos descentralizados municipales de Manabí, en el marco de sus competencias y sin perjuicio de las que determine el ordenamiento jurídico nacional, las siguientes:

a) Incorporar en las actualizaciones de sus PDOT y PUGS las disposiciones del Sistema Vial Provincial, garantizando la compatibilidad del uso de suelo y evitando la localización de asentamientos humanos, actividades o infraestructuras que interfieran con el derecho de vía o afecten los niveles de servicio vial planificados.

b) Remitir al GADPM las actualizaciones o reformas a sus PUGS, especialmente su cartografía.

c) Coordinar con el GADPM y el Ministerio Rector la planificación, ejecución y mantenimiento de las vías interjurisdiccionales, así como la articulación entre la red vial cantonal y la red vial provincial.

d) Ejercer control sobre el uso y ocupación del suelo en las áreas colindantes al Sistema Vial Provincial, precautelando la integridad del derecho de vía y el cumplimiento del retiro mínimo establecido en la Ley de la Materia, su reglamento y esta ordenanza.

e) Coordinar acciones con el GADPM para implementar medidas de mitigación ambiental, control de riesgos y seguridad vial en las zonas de influencia del Sistema Vial Provincial, conforme a la normativa nacional vigente.

f) Remitir al GADPM los proyectos viales municipales que tengan incidencia en el SVP para la revisión y aprobación de la prefactibilidad y factibilidad de los mismos.

g) Incluir en el IPRUS, la incidencia de las vías existentes y proyectadas del SVP sobre los predios rurales, incluido el derecho de vía y el retiro correspondiente.

h) Remitir al GADPM la información técnica, catastral y territorial necesaria para la planificación y actualización del inventario vial provincial, como la clasificación y subclasificación del suelo, uso de suelo rural, división del suelo rural, entre otras; e informar de manera oportuna sobre afectaciones, daños o intervenciones en las vías provinciales dentro de su jurisdicción, de acuerdo con el procedimiento administrativo respectivo.

Artículo 12.- Potestades de los GAD municipales. - Los GAD municipales podrán suscribir convenios de cooperación, cogestión o delegación con el GADPM para la ejecución de obras y labores de mantenimiento vial en tramos compartidos o de interés común, conforme a los mecanismos previstos en la ley.

Artículo 13.- Obligaciones de los ciudadanos. - Los ciudadanos, residentes, organizaciones sociales, productivas y comunitarias del territorio provincial contribuirán al mantenimiento, conservación y uso adecuado de la infraestructura vial provincial, en observancia de los principios de corresponsabilidad, solidaridad y participación establecidos en la Constitución de la República, el COOTAD y la presente Ordenanza. En tal virtud, son obligaciones de los ciudadanos las siguientes:

a) Hacer uso adecuado de las vías provinciales, observando las normas de tránsito, señalización y seguridad vial.

b) Abstenerse de realizar acciones, construcciones o actividades que deterioren, obstaculicen o pongan en riesgo la infraestructura vial o el derecho de vía, incluyendo la colocación de materiales, anuncios o instalaciones sin autorización.

c) Evitar la contaminación, disposición inadecuada de residuos o afectaciones al entorno natural vinculado a las vías del SVP, colaborando en acciones de limpieza, reforestación o protección ambiental promovidas por el GADPM.

d) Participar activamente en los procesos de consulta, planificación, control social y mantenimiento comunitario del Sistema Vial Provincial.

e) Informar oportunamente al GADPM sobre daños, irregularidades o emergencias en la red vial, y facilitar el acceso a sus predios cuando sea necesario para obras, mantenimiento o inspecciones.

f) Acatar las disposiciones emitidas por la autoridad competente y contribuir, cuando corresponda, con el pago de tasas, contribuciones o peajes destinados al mantenimiento y desarrollo del Sistema Vial Provincial.

CAPÍTULO II
CLASIFICACIÓN Y JERARQUIZACIÓN VIAL

Artículo 14.- Redes viales contempladas en el SVP. - Para la planificación y gestión del SVP, se determinan las siguientes redes viales:

1) **Red Vial Estatal:** Para efectos de planificación y gestión del SVP, se nombrarán con la categoría "Corredores Estatales" (RVE-CE) a las vías de competencia estatal que integran la red vial nacional del Ecuador, siendo estas arteriales y colectoras, sin incidir con esto en la jerarquía vial de competencia exclusiva del Ministerio Rector.

2) **Red Vial Provincial:** Son las vías que integran el SVP, cuya clasificación y jerarquización se establecen en esta ordenanza.

3) **Red Vial Cantonal:** Para efectos de planificación y gestión del SVP, se nombrarán con la categoría "Tramos de Corredores de Competencia Municipal" (RVC – TCCM) a los segmentos de corredores provinciales cuya gestión corresponde a los gobiernos municipales, pero que son esenciales para garantizar la funcionalidad integral de los mismos; y, con la categoría "Vías Cantonales" (RVC – VC) a aquellas de competencia municipal que aseguran la movilidad interna dentro del suelo urbano del cantón, conectando barrios, parroquias, centros educativos, de salud y otras infraestructuras locales.

   La delimitación de la competencia vial municipal estará definida a partir de la clasificación y subclasificación del suelo, definido en el PUGS de cada cantón. Los PUGS cantonales y su actualización serán un insumo obligatorio para la administración del SVP.

La Memoria Técnica que forma parte de esta Ordenanza, establece la base metodológica y de planificación vial de la provincia en función de las redes viales del SVP.

Artículo 15.- Clasificación de la Red Vial Provincial (RVP). – Conforme a lo determinado en el Reglamento a la LOSNIVTT, la RVP se clasifica, por su jurisdicción y competencia, de acuerdo con las siguientes características:

Tabla 1: Clasificación de la RVP según Jurisdicción y Competencia

CLASE DE VÍA	CARACTERÍSTICA
RVP - CP – NVL1 - Corredores Estratégicos RVP - CP – NVL2 - Corredores Complementarios	Comunican las cabeceras cantonales entre sí.
RVP - CP – NVL2 - Corredores Complementarios RVP - CP – NVL3 - Corredores de Articulación	Comunican las cabeceras parroquiales rurales entre sí.

CLASE DE VÍA	CARACTERÍSTICA
RVP - CP – NVL3 - Corredores de Articulación RVP - CP – NVL4 - Corredores Comunitarios	Comunican las cabeceras parroquiales rurales con los diferentes asentamientos humanos.
RVP – VR – Vías Rurales	Comunican asentamientos humanos dispersos.
RVP - CP – NVL1 - Corredores Estratégicos	Comunican cabeceras cantonales, parroquiales rurales, asentamientos humanos con la red vial estatal.

Artículo 16.- Jerarquía de la Red Vial Provincial (RVP). – En concordancia con lo preceptuado en la normativa nacional vigente y la Memoria Técnica que consta como Anexo 1 a esta Ordenanza, la RVP de Manabí se clasifica y jerarquiza de la siguiente manera:

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.

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.

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 rurales hacia la red vial de mayor jerarquía.

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.

RVP - TCSU - Tramos de Corredores en Suelo Urbano: Corresponden a segmentos que se localizan dentro del límite del suelo urbano y suelo rural de expansión urbana, declarados por esta ordenanza como vías de la RVP y cuya función principal es mantener la continuidad y jerarquía funcional de los corredores provinciales que ingresan a los asentamientos humanos.

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

Artículo 17.- Anchos viales. - Los anchos viales del SVP, de acuerdo con la jerarquía vial antes mencionada, se establecerán de acuerdo con los estudios técnicos respectivos.

Artículo 18. - Tramos de corredores provinciales en suelo urbano. – En concordancia con lo dispuesto en la Ley de la materia, los tramos de corredores provinciales que atraviesen suelo urbano o suelo rural de expansión urbana, codificados en la Memoria Técnica como RVP-TCSU, se reconocen como parte integrante del Sistema Vial Provincial exclusivamente para efectos de garantizar la continuidad funcional, jerarquía vial, estándares técnicos, niveles de servicio y conectividad estructurante de los corredores provinciales**.**

La declaratoria de estos tramos como parte del SVP no altera ni sustituye la competencia exclusiva de los gobiernos autónomos descentralizados municipales sobre el uso, ocupación y gestión del suelo urbano, el espacio público, la planificación urbanística ni la regulación del tránsito local, las cuales se ejercerán conforme al COOTAD, la LOOTUGS y los instrumentos de planificación cantonal vigentes.

La ejecución de intervenciones viales en estos tramos se realizará mediante mecanismos de coordinación interinstitucional y convenios**,** guardando concordancia con los parámetros urbanísticos definidos en los PUGS cantonales, sin perjuicio de las competencias propias de cada nivel de gobierno.

CAPÍTULO III
COMPONENTES VIALES, ÁREAS DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS, SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 19.- Aspectos relacionadas con este capítulo.- Todo lo relacionado con los componentes viales, áreas de servicios complementarios, señalización y seguridad vial se establecerán en la norma reglamentaria que se expida para el efecto.

CAPÍTULO IV
DEL DERECHO DE VÍA

Artículo 20.- Dimensiones. – En el SVP la dimensión del derecho de vía se determinará en concordancia con la jerarquía vial, tal como lo representa la siguiente tabla:

Tabla 2: Derecho de Vía por Jerarquía Vial del Sistema Vial Provincial

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**

JERARQUÍA VIAL	DERECHO DE VÍA
RVP-CP-NVL2-CCOMP Corredores Complementarios	**20.00 m**
RVP-CP-NVL1-CEST Corredores Estratégicos	**25.00 m**

Se aplicarán estos valores medidos desde el eje de la vía hacia cada uno de los costados, distancia a partir de la cual podrá levantarse únicamente el cerramiento, debiendo, para la construcción de vivienda, observarse un retiro adicional de 5 metros, medidos desde el borde exterior del derecho de vía.

En asentamientos humanos con trazado vial consolidado, centros parroquiales rurales o áreas con ocupación previa a la vigencia de esta ordenanza, el retiro adicional previsto podrá ser ajustado o exceptuado, siempre que:

a) Exista informe técnico debidamente motivado del área competente del GADPM;
b) Se cuente con coordinación y pronunciamiento del gobierno autónomo descentralizado municipal correspondiente, conforme a su PUGS; y,
c) No se afecten la seguridad vial, la funcionalidad del corredor ni los niveles de servicio establecidos para la vía.

En estos casos, prevalecerán los criterios técnicos de diseño vial y los instrumentos de planificación territorial vigentes.

En casos particulares de vías de mayor importancia, de acuerdo con el Sistema Vial Provincial, se emitirá el acto administrativo que determine el derecho de vía según las especificaciones técnicas y la necesidad de la obra.

Se respetarán los estándares técnicos generales que el Ministerio Rector establezca para fijar mediante acto normativo, el derecho de vía y los retiros en las vías de la jurisdicción y competencia del GADPM.

Previo al anuncio de proyecto o declaratoria de utilidad pública, se contará con el estudio definitivo del proyecto vial, el cual deberá contemplar el trazado de la vía (incluido su derecho de vía) y sus áreas de servicio de ser el caso. El proyecto vial deberá ser generado por el área de estudios y proyectos o quien haga sus veces, en coordinación con el área de infraestructura vial.

Artículo 21.- Procedimiento. - El GADPM establecerá el derecho de vía mediante acto administrativo de aprobación del proyecto vial respectivo. Dicho acto administrativo constituirá el anuncio del proyecto y cumplirá lo establecido en la ley que regula el uso y gestión del suelo.

El GADPM podrá ordenar la demolición de construcciones y la destrucción de cualquier otro obstáculo que se encuentre en los terrenos que comprenden el derecho de vía. De ser necesario el corte de árboles, se seguirán las disposiciones ambientales determinadas para estos fines. El área de ambiente del GADPM será la encargada de este trámite.

Se aplicará el procedimiento administrativo correspondiente.

Artículo 22.- Excepciones al derecho de vía. – El derecho de vía establecido en esta ordenanza de acuerdo con la jerarquía vial del SVP, podrá variar en los asentamientos humanos con características urbanas y con un trazado vial parcial o totalmente consolidado, pero que no hayan sido considerados dentro de la clasificación de suelo urbano o de suelo rural de expansión urbana por parte de los GAD municipales.

Artículo 23.- Prohibiciones en el derecho de vía. – Queda terminantemente prohibido en el derecho de vía e incluso en los dispositivos de señalización o en sus soportes, la instalación y uso de anuncios, avisos publicitarios, rótulos o vallas publicitarias de índole comercial o que pudieran generar contaminación visual o ambiental, En estos casos se procederá con el retiro inmediato de estas estructuras y con la correspondiente sanción administrativa, en los términos previstos en esta ordenanza.

Para determinar la existencia de contaminación visual o ambiental, se requerirá del informe técnico del área institucional de ambiente.

Artículo 24.- Autorizaciones en el derecho de vía. - Podrá autorizarse en el derecho de vía y de manera excepcional, lo siguiente:

a) Anuncios, rótulos o vallas de carácter informativo:

   - Los carteles que indiquen lugares de interés cultural, turístico, poblaciones, urbanizaciones y centros importantes de atracción con acceso directo e inmediato desde la vía del SVP.
   - Los que se refieran a los carburantes disponibles, marca y precios de los mismos en la estación de servicio más próxima.
   - Los informativos de la obra del Gobierno Provincial.

b) Dispositivos de señalización preventiva, informativa y de seguridad vial, de conformidad con los estándares técnicos generales establecidos por el Ministerio Rector, y las guías o manuales que emita el GADPM.

c) Sembradíos, plantación de árboles o cualquier otra obra de carácter temporal, siempre que cumpla con los parámetros técnicos establecidos por el GADPM en el manual de uso del derecho de vía aprobado para estos efectos.

d) Obras o instalaciones relacionadas con la prestación de un servicio público o de interés general y no afecte a la seguridad vial, sin modificar los niveles de servicio previstos para el proyecto y de acuerdo a la clasificación de la vía.

Estas autorizaciones emitidas por el GADPM tendrán un carácter temporal, que dependerá de la intervención que se hubiere planificado sobre la vía. Los costos de cualquier índole incurridos por las personas autorizadas, no serán indemnizables una vez que el derecho de vía hubiere sido declarado.

De existir construcciones e instalaciones que cumplan con los requisitos dispuestos en este artículo para ser autorizados, antes de la determinación del derecho de vía, podrá realizarse, previa autorización del GADPM, obras de reparación y mantenimiento, sin que el incremento de valor que aquellas comporten, sea considerado en el valor de la expropiación.

Se aprobará el correspondiente procedimiento administrativo para gestionar el trámite de autorización, incluyendo los requisitos exigidos para estos fines y los tiempos de ejecución.

Artículo 25.- Obligaciones de los autorizados. – Quienes se encuentren formalmente autorizados a ocupar el derecho de vía, tendrán las siguientes obligaciones:

a) Realizar únicamente las obras autorizadas en el permiso extendido por el GADPM.
b) Responder por los daños producidos a las vías debido a vicios ocultos en la construcción, o en general por cualquier perjuicio causado a la infraestructura vial.
c) Mantener en buen estado las obras objeto de la autorización.
d) Cumplir con los plazos estipulados en la autorización extendida por el GADPM.
e) Cancelar la tasa por la ocupación del derecho de vía, en los plazos y montos establecidos por el GADPM.

Artículo 26.- Revocatoria de la autorización. - Son causales para la revocatoria de la autorización administrativa de ocupación del derecho de vía, las siguientes:

a) Cambio en la finalidad u objeto del permiso extendido por el GADPM.
b) Incumplimiento en el pago de la tasa o cualquier otra contraprestación asumida con la autorización.
c) Inobservancia de las disposiciones o especificaciones técnicas.
d) Cambio de sitio de la implantación del proyecto, que difiera al de la autorización extendida por el GADPM.

Artículo 27.- Señalización en el derecho de vía. - Dentro del derecho de vía se podrán implantar todos los elementos constitutivos de la vía, incluida la señalización horizontal y vertical, y todos los implementos y equipamientos necesarios para la seguridad vial integral.

Artículo 28.- Autorizaciones en los retiros. - Para ejecutar en el retiro cualquier tipo de obra o cultivo, se requerirá previamente la autorización del GADPM, sin perjuicio de los demás requisitos exigidos por la normativa sobre uso y gestión del suelo por parte de los GAD Municipales de cada cantón. Para estos efectos se atenderá lo determinado en el procedimiento administrativo respectivo que contendrá, al menos, los requisitos señalados por el reglamento a la Ley de la materia.

En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona del retiro, podrá realizarse, previa autorización del GADPM, obras de reparación y mantenimiento, sin que el incremento de valor que aquellas comporten, sea considerado en el valor de la expropiación.

CAPÍTULO V
DE LA CONSERVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE LA OCUPACIÓN TEMPORAL

Artículo 29.- Aspectos relacionadas con este capítulo.- Todo lo relacionado con la conservación de la infraestructura vial, se establecerá en la norma reglamentaria que se expida para el efecto.

CAPÍTULO VI
DE LA OCUPACIÓN TEMPORAL

Artículo 30.- Ocupación temporal. - La ocupación temporal consiste en el uso y goce de los terrenos o predios en áreas que no correspondan al trazado de la vía y a la faja del derecho de vía, pero necesarias para el desarrollo de una obra de infraestructura vial, mientras dure su construcción, mantenimiento y explotación.

El GADPM podrá ordenar la ocupación temporal dentro de la declaratoria de utilidad pública del bien afectado, o mediante acto administrativo posterior, la misma que será protocolizada, previa la inspección de un técnico designado por el GADPM para el efecto.

El GADPM determinará el monto de la indemnización a pagar, aplicando los principios de equidad y justo precio. Se procederá a la notificación por escrito al propietario o posesionario del inmueble, para dar inicio a la fase de negociación directa del precio.

Artículo 31.- Motivación. - Los motivos que justifiquen una ocupación temporal serán:

a. Satisfacer un requerimiento de utilidad pública;
b. Replanteo de una obra;
c. Establecimiento de estaciones, caminos provisionales y otros requeridos por obras declaradas de utilidad pública; y,
d. Extracción de materiales necesarios para la ejecución de obras públicas.

Artículo 32.- Determinación del monto. - El GADPM determinará el monto de la indemnización a pagar, aplicando la normativa interna establecida para el efecto.

Artículo 33.- Valoración. - La valoración para la ocupación temporal forzosa, se realizará tomando en cuenta dos conceptos:

1. El valor de las utilidades declaradas ante el SRI del año inmediatamente anterior a la ocupación.
2. Los valores que deje de percibir el propietario en el transcurso de la ocupación temporal y los daños realizados en el bien de ser el caso, que serán valorados según el precio de reposición a su estado original.

CAPÍTULO VII
DE LAS SERVIDUMBRES Y PASO DE SEMOVIENTES

Artículo 34.- Servidumbres. - Se establecerán servidumbres obligatorias y gratuitas sobre los terrenos que se requieran para viabilizar los proyectos de infraestructura vial y sus componentes funcionales, con beneficio social y comunitario, de acuerdo a las normas prescritas en el Reglamento de la Ley de la materia y conforme las disposiciones del Código Civil que constituye norma supletoria en esta materia.

Artículo 35.- Paso de semovientes. **-** Dentro de la planificación y construcción del SVP, se adoptarán las medidas necesarias para facilitar o impedir la circulación de semovientes y/o fauna silvestre en las vías según lo determine el GADPM, en función de la clasificación de la vía.

CAPÍTULO VIII
GESTIÓN DEL SISTEMA VIAL PROVINCIAL DE MANABÍ

SECCIÓN I
DEL MODELO DE GESTIÓN

Artículo 36.- Etapas de la administración del Sistema Vial Provincial. – Se establecen las siguientes etapas de administración del SVP que permitirán 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 GADPM, mismas que se encuentran desarrolladas en la Memoria Técnica que forma parte de esta ordenanza:

1. Gobernanza;
2. Planificación;
3. Gestión;
4. Ejecución;
5. Operación;
6. Regulación y control.

En el Reglamento se establecerán los aspectos que permitan la implementación de las etapas referidas.

Artículo 37.- Gobernabilidad por niveles. - El modelo de gestión del SVP se fundamentará en tres niveles administrativos:

El modelo de gestión del Sistema Vial Provincial se estructura bajo un enfoque integral de gobernanza, planificación y gestión, desarrollado en la Memoria Técnica, el cual se aplicará en la presente ordenanza a través de niveles administrativo como, nivel estratégico (N1), nivel táctico (N2) y nivel operativo (N3), que permiten articular la toma de decisiones, la ejecución de proyectos y el control institucional del SVP:

1. **Nivel Estratégico (N1):** Su función será orientar las decisiones estratégicas del SVP, definiendo prioridades, políticas y lineamientos para el desarrollo vial en

concordancia con el PDOT Provincial y la visión de desarrollo territorial. Este nivel estará liderado por el (la) Prefecto (a) y por el área institucional responsable de la planificación provincial, en coordinación directa con el área financiera y las unidades encargadas de la articulación interinstitucional.

2. **Nivel Táctico (N2):** Su función será gestionar el portafolio táctico del SVP, que incluye corredores provinciales, intersecciones estratégicas, programas de mantenimiento, rehabilitación y los planes operativos. Estará conformado por las direcciones técnicas provinciales, las empresas públicas, unidades operativas y entidades adscritas responsables del desarrollo vial.

3. **Nivel Operativo (N3):** Su responsabilidad será 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. Corresponde a las unidades ejecutoras específicas, como equipos técnicos de vialidad, empresas públicas provinciales o unidades contratistas, encargadas de implementar los proyectos, obras y actividades establecidas en el POA.

Artículo 38.- Portafolio del SVP. - El Portafolio del SVP 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, con el fin de orientar de manera clara la inversión, programación y gestión de obras que materializarán la nueva estructura vial provincial.

El portafolio del SVP se encuentra desarrollado en la Memoria Técnica que forma parte de esta ordenanza, como Anexo 1.

Artículo 39.- De la priorización de proyectos viales. - Para su priorización, los proyectos viales se clasificarán en dos tipos:

a) Proyectos estratégicos viales: Corresponden a intervenciones viales de alto impacto territorial que se desarrollen 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 RVP y los asentamientos humanos de la provincia.

Los criterios técnicos para su priorización serán los siguientes:

- 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 institucional responsable de la priorización de este tipo de proyectos será el Comité de Proyectos Estratégicos del GADPM.

b) **Proyectos operativos de infraestructura vial:** Comprenden intervenciones localizadas en las vías rurales (RVP–VR) del SVP, 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.

   La priorización de este tipo de vías estará a cargo de las Mesas Territoriales Viales que funcionarán como instancias técnicas y participativas de coordinación local encargadas de identificar, evaluar y priorizar las necesidades viales rurales dentro del territorio provincial. Serán espacios de articulación entre el GADPM y los actores locales, permitiendo consolidar información territorial y definir intervenciones operativas con base en criterios de accesibilidad, condición vial y demanda comunitaria.

   Se atenderá lo dispuesto en la Memoria Técnica que forma parte de esta Ordenanza como Anexo 1, y en el reglamento y/o procedimiento administrativo aprobado para la priorización de proyectos viales.

Artículo 40.- Plan Operativo Anual (POA). - El POA se elaborará tomando como base las prioridades definidas por el SVP, garantizando que la programación anual de obras responda a la jerarquía vial y a las necesidades territoriales validadas. Se constituirá a partir de tres insumos principales:

1. Proyectos estratégicos, priorizados por el Comité de Proyectos Estratégicos Viales;

2. Proyectos operativos, priorizados mediante las Mesas Territoriales Viales;

3. Resultados del presupuesto participativo de obras viales, que incorpora demandas ciudadanas.

El área de planificación para el desarrollo del GADPM o la que haga sus veces, consolidará estas prioridades, verificando su alineación con la estructura vial, su factibilidad técnica y la disponibilidad presupuestaria definida por el área 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 al (a) Prefecto (a) 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.

Artículo 41.- Identificación y codificación del SVP. – La codificación de los corredores del SVP se encuentra determinada en el portafolio que forma parte de la Memoria Técnica que consta como Anexo 1 de esta Ordenanza.

La codificación asignada a los proyectos del portafolio del SVP constituirá únicamente un código de identificación y por ningún motivo determinará ni implicará un orden de prioridad para su intervención.

SECCIÓN II
ANUNCIO DE PROYECTO Y DECLARATORIA DE UTILIDAD PÚBLICA

Artículo 42.- Anuncio del proyecto. - Aprobados los planos y diseños para la construcción, conservación, ensanchamiento, rehabilitación, mejoramiento y/o rectificación de vías del SVP, el GADPM dictará el acto administrativo de aprobación del respectivo proyecto vial a realizarse y en dicho acto administrativo se determinará el derecho de vía.

El anuncio del proyecto surtirá todos los efectos legales determinados en la normativa nacional en cuanto a la afectación de los terrenos sobre los cuales se proyecte la vía.

Artículo 43.- Declaratoria de utilidad pública. - Para la declaratoria de utilidad pública se observará el contenido descrito en la normativa expedida para el efecto, así como las determinaciones sobre la inscripción e impugnación de la misma.

Artículo 44.- Procedimiento administrativo. – Tanto para la etapa de anuncio de proyecto, como para la declaratoria de utilidad pública de los proyectos viales, se atenderá lo dispuesto en el procedimiento administrativo aprobado para estos fines, que contendrá además los requisitos legales para cada una de estas instancias.

Artículo 45.- Afectación por trazado vial. – La afectación de los terrenos por el trazado vial constará inscrita en el Registro de la Propiedad. Por lo tanto, cualquier sembradío o construcción posterior al registro y a la notificación de este gravamen al propietario, no será indemnizada en el caso de declaratoria de utilidad pública y posterior expropiación.

SECCIÓN III
CONVERSIÓN Y RECLASIFICACIÓN DE VÍAS

Artículo 46.- Conversión de Vías. - Las vías terrestres provinciales que adquieran nuevas condiciones o características a las previamente establecidas, y que ameriten ingresar o salir del SVP, serán reclasificadas por el Ministerio Rector de acuerdo a sus nuevas condiciones, en coordinación con el GADPM.

En función del interés público, los caminos rurales privados y senderos rurales de propiedad privada que se encuentren dentro de la provincia, podrán convertirse en caminos de uso y goce público y, por lo tanto, parte del SVP, siempre que sean necesarios para unir poblaciones, promover el desarrollo económico local o por consideraciones funcionales dentro de la red vial nacional.

Para la conversión de categoría de las vías públicas o de caminos privados a públicos, se aplicarán los parámetros y requisitos establecidos en el Reglamento a la Ley de la Materia, y se seguirá el procedimiento administrativo aprobado para estos efectos. La Mesa Técnica Provincial de Infraestructura Vial será la encargada de estas gestiones.

Artículo 47.- Reclasificación de Vías del SVP. – El GADPM podrá reclasificar las vías de cada tipología de la jerarquía vial del SVP, por variaciones en las condiciones de su situación original, como cambios en el modelo económico provincial, incremento en la demanda de la infraestructura, aumento del flujo vehicular, influencia de proyectos estratégicos provinciales o nacionales, entre otros. La reclasificación deberá sustentarse técnicamente.

Para estos efectos se atenderá lo dispuesto en el procedimiento administrativo aprobado para este tipo de trámite, que incluirá la obligatoria actualización de la IDE-P.

SECCIÓN IV
USO DE CAMINOS Y MAQUINARIA, PESOS Y DIMENSIONES

Artículo 48.- Uso temporal de caminos privados. - Cuando por cualquier circunstancia quedare interrumpida una vía del SVP, o quede intransitable un sector de la misma, se podrá circular temporalmente por los caminos privados o terrenos colindantes que sean necesarios para mantener el tránsito.

Se restablecerá la movilidad a su estado anterior una vez reparado el daño. El camino utilizado se dejará al menos en las mismas condiciones a las que se encontraba antes de suscitarse el hecho.

Para estos fines, se aprobará el procedimiento administrativo que contendrá, al menos, la notificación al propietario, la evidencia del estado inicial del terreno privado previo al uso temporal, y los responsables.

Artículo 49.- Utilización de maquinaria y herramientas particulares. - Cuando circunstancias de emergencia o de extrema necesidad lo exijan, podrán utilizarse maquinarias y herramientas de particulares en las vías del SVP, previo acuerdo de las partes; de no lograrlo, se pagará un precio equitativo que compense el uso, las reparaciones necesarias y cualquier daño que se ocasione. En tal caso, las maquinarias y las herramientas serán utilizadas por el tiempo indispensable y, en lo posible, con el propio personal que habitualmente opere las mismas.

Para la aplicación de este artículo se aprobará el procedimiento administrativo respectivo.

Artículo 50.- Pesos y dimensiones. - El GADPM regulará y controlará la conservación de la infraestructura del SVP en relación a la circulación de vehículos de carga pesada, de acuerdo a lo establecido para el efecto en la Ley de la materia, su Reglamento y demás normativa aplicable.

Se atenderá lo dispuesto en las normas de aplicación para el control de pesos y dimensiones a los vehículos expedidas por el Ministerio Rector, y se desarrollará el respectivo reglamento y/o manual provincial de ser necesario.

SECCIÓN V
ZONAS DE CONSERVACIÓN Y AMENAZA DE RIESGO

Artículo 51.- Gestión de las zonas de conservación o de amenaza de riesgo. - El GADPM identificará, delimitará, regulará y gestionará las zonas de conservación ambiental y las zonas de amenaza o riesgo que se encuentren dentro del área de influencia del SVP, garantizando la seguridad vial, la protección ambiental y la integridad de la infraestructura vial. Para estos efectos se observará lo siguiente:

a) El GADPM, mediante estudios técnicos y ambientales, delimitará las zonas que presenten riesgo por deslizamientos, inundaciones, erosión, socavación, fallas geológicas, escorrentías, afectaciones climáticas u otros factores que comprometan la infraestructura vial y la seguridad de los usuarios.

   Asimismo, identificará las zonas de conservación ambiental que deban ser protegidas por su valor ecológico, hídrico, paisajístico o por su función de amortiguamiento.

b) Las zonas identificadas serán incorporadas a la IDE-P, constituyéndose en insumos obligatorios para la planificación, diseño, mantenimiento y rehabilitación de la red vial.

c) El GADPM implementará medidas de prevención, mitigación y control, tales como: estabilización de taludes, manejo de escorrentías, drenajes, revegetación, control de erosión, obras de protección, señalización preventiva, restricciones de uso y otras intervenciones necesarias para reducir el riesgo o preservar la zona.

d) En estas zonas se prohibirá cualquier tipo de intervención que incremente el riesgo, afecte la funcionalidad de la vía o comprometa la conservación del área protegida. Cualquier uso o intervención requerirá autorización previa del GADPM.

e) El GADPM coordinará con los gobiernos municipales, parroquiales y con el ente rector de gestión de riesgos para establecer acciones de prevención, respuesta y recuperación, siguiendo lo previsto en la norma nacional respectiva, así como para garantizar la compatibilidad entre el SVP, su capa de riesgos y de protección ecológica, con los PDOT cantonales y parroquiales, y los PUGS cantonales.

f) El GADPM implementará sistemas de monitoreo y alertas tempranas en las zonas de amenaza de riesgo, utilizando sensores, reportes ciudadanos, inspecciones periódicas y demás herramientas tecnológicas para anticipar fallas y activar protocolos de respuesta.

g) En zonas de conservación ambiental, toda intervención deberá minimizar impactos y cumplir la normativa ambiental vigente, priorizando soluciones basadas en la naturaleza y medidas de restauración ecológica.

h) Las zonas de riesgo y conservación deberán actualizarse de manera periódica, especialmente luego de fenómenos naturales, eventos extremos o variaciones en la geomorfología del terreno.

Artículo 52.- Obras complementarias. - El ejecutor de la obra pública construirá todas las obras complementarias para dar seguridad a la infraestructura del SVP; tratándose de las quebradas, es responsabilidad del GADPM la limpieza y mantenimiento de aquellas que se encuentren dentro del radio de influencia del SVP.

SECCIÓN VI
ESTUDIOS Y PROYECTOS

Artículo 53.- Proyectos integrales. - Los proyectos de infraestructura del SVP se desarrollarán de manera integral, por lo tanto, contendrán la documentación necesaria para hacer factible su ejecución, de conformidad con la normativa vigente. En caso de tener incidencia en la red vial estatal, el Ministerio Rector revisará y aprobará su prefactibilidad y factibilidad.

Todos los proyectos de infraestructura vial, sean nuevos o que supongan la intervención o modificación de anteriores, deberán incluir los estudios de impacto ambiental, social y de seguridad vial de acuerdo con la normativa aplicable para el efecto emitida por la autoridad competente. Se considerarán además las afectaciones sobre el hábitat construido a los predios y las medidas necesarias para compensar a los propietarios de los mismos.

En el proceso de elaboración y previo a la aprobación de los proyectos se informará a los niveles de gobierno sobre los que transcurra la vía para que remitan sus observaciones y sugerencias.

Estos proyectos contendrán, al menos, la información técnica necesaria mencionada en el reglamento a la Ley de la materia.

Artículo 54.- Estudios técnicos. - Los estudios técnicos pueden comprender estudios de prefactibilidad, factibilidad, preliminares y definitivos, estudios de impacto socio-ambiental; estudios de fuentes de materiales; estudios relativos al régimen de determinación de tarifas de peajes, entre otros. Las definiciones de estos estudios se establecen en el glosario del reglamento a la Ley de la materia.

Artículo 55.- Directrices para el diseño de proyectos viales. - Además de los aspectos de diseño determinados en el reglamento de la Ley de la materia, en el Reglamento a la presente Ordenanza se establecerán las directrices para el diseño de los proyectos viales del SVP.

Artículo 56.- Intersecciones viales. – El diseño de intersecciones viales incorporará elementos como geometrías adecuadas, canalizaciones, redondeles, semaforización, cruces peatonales seguros, señalización y drenaje, garantizando operación eficiente y movilidad segura. Estas intervenciones integrarán criterios de sostenibilidad, accesibilidad universal y tecnologías de monitoreo que apoyen la gestión del tráfico y la seguridad vial.

SECCIÓN VII
SEGURIDAD VIAL

Artículo 57.- Gestión integral de la seguridad vial. - El GADPM implementará un sistema provincial de gestión de la seguridad vial que integre diagnósticos, evaluaciones de riesgo, programas de intervención, auditorías de seguridad vial y seguimiento continuo, de conformidad con la normativa nacional e internacional aplicable.

Artículo 58.- Auditorías de seguridad vial. - Toda obra vial nueva, rehabilitación, ampliación o mejoramiento de vías del SVP deberá incluir auditorías de seguridad vial en las etapas de diseño, construcción y operación, conforme a las guías técnicas del Ministerio rector.

Artículo 59.- Puntos críticos. - El GADPM identificará anualmente los puntos críticos de siniestralidad en la RVP, elaborará diagnósticos específicos y planificará intervenciones prioritarias para reducir riesgos.

SECCIÓN VIII
GESTIÓN PARA LA GOBERNANZA

PARÁGRAFO I
GESTIÓN INTERINSTITUCIONAL

Artículo 60.- Articulación de la gestión. - Para la correcta gestión del SVP, el GADPM mantendrá los canales de comunicación adecuados con el Ministerio rector y con los demás gobiernos autónomos descentralizados parroquiales, municipales y provinciales, de ser el caso. Para estos efectos, se implementarán los mecanismos de coordinación interinstitucional que establezca el Reglamento.

Artículo 61.- De la Mesa de Planificación Provincial. – El SVP se articulará de manera obligatoria al objetivo y funciones de la Mesa de Planificación Provincial, de manera que exista la retroalimentación apropiada de la información desde el punto de vista de la administración y ejecución de la competencia vial, en el caso de la primera, y la planificación estratégica en el caso de la segunda.

Artículo 62.- Conectividad. – El GADPM velará porque la obra de infraestructura vial del SVP que deba conectarse con la red vial estatal, guarde uniformidad al momento de su enlace con la tipología de vía administrada por el Ministerio Rector, con el propósito de mantener los niveles de servicio de vialidad y garantizar la seguridad vial de los usuarios.

En caso de tener incidencia con los demás niveles de gobierno sobre los que transcurra la vía, el proceso de elaboración y previo la aprobación de los proyectos deberá incluir las observaciones y sugerencias por la autoridad a cargo de la vía conforme su jurisdicción.

Artículo 63.- Conversión de vías públicas. - El GADPM coordinará con el Ministerio Rector la reclasificación de vías terrestres que adquieran nuevas condiciones o características a las previamente establecidas. Para el efecto y de ser necesario, se

aprobará el correspondiente proceso administrativo. La Mesa Técnica Provincial de Infraestructura Vial liderará este proceso.

Artículo 64.- Conversión de vías privadas. - Para el efecto de la declaratoria de caminos públicos a los caminos privados, los interesados deberán recurrir ante el GADPM, con el objeto de comprobar el uso del camino por más de quince años, cuestión que será revisada, analizada y comprobada, luego de lo cual se emitirá un informe que contenga toda la documentación de sustento en un plazo de 30 días.

Concluido el plazo, la autoridad competente emitirá el correspondiente acto administrativo en que se ratifique y confirme o deniegue la calidad de camino público.

Artículo 65.- Prohibición de asentamientos. - Los gobiernos autónomos descentralizados municipales de la provincia de Manabí, deberán contemplar en sus instrumentos de ordenamiento territorial la prohibición de asentamientos en las zonas aledañas y colindantes a la red vial provincial con el fin de mantener los niveles de servicio de vialidad planificados. En caso de inobservancia de esta disposición, declarada por la autoridad competente, los GAD municipales responsables deberán asumir el costo que corresponda a la infraestructura vial referida, valor que será descontado de forma automática del presupuesto asignado al gobierno autónomo descentralizado respectivo.

Artículo 66.- Proyectos municipales. - El GADPM revisará y aprobará la prefactibilidad y factibilidad de los proyectos viales municipales que tengan incidencia en el SVP. Para estos efectos se aprobará el respectivo procedimiento administrativo.

Artículo 67.- Convenios interinstitucionales. - El GADPM podrá celebrar convenios de delegación, cogestión, mantenimiento, mancomunidades, consorcios o hermanamientos según sus objetivos y necesidades, conforme lo preceptuado en el marco jurídico nacional.

Artículo 68.- Delegación a terceros. - El GADPM podrá delegar la gestión vial o parte de ella, a empresas de economía mixta, y de manera excepcional a la empresa privada o a la economía popular y solidaria, de acuerdo con los parámetros establecidos en el marco jurídico nacional.

Artículo 69.- Asociaciones público-privadas (APP). – El GADPM podrá planificar, estructurar y celebrar contratos bajo el modelo de APP para el desarrollo de infraestructura, servicios complementarios, operación, mantenimiento, rehabilitación o explotación de componentes del SVP, conforme a lo previsto en la Ley Orgánica de Incentivos a las APP y a la Inversión Extranjera, su reglamento, la normativa sectorial del Ministerio rector y la ordenanza provincial que regule esta materia.

Artículo 70.- Cooperación internacional. - El GADPM promoverá, gestionará y celebrará iniciativas, programas y acuerdos de cooperación internacional orientados al fortalecimiento del Sistema Vial Provincial (SVP), en concordancia con la política exterior del Estado, la normativa nacional aplicable y los instrumentos de planificación vigentes.

PARÁGRAFO II
ARTICULACIÓN CON LA CIUDADANÍA

Artículo 71.- Notificación sobre daños. - En caso de daños al SVP, corresponderá lo siguiente:

a) Todo ciudadano que conozca de daños causados al SVP, notificará al GADPM por los canales dispuestos para el efecto (plataforma del SVP, redes sociales, etc.) sobre el incidente, incluyendo una fotografía, descripción breve del daño, su ubicación, y de ser posible el nombre del causante del daño.

b) Cuando el daño se deba a un accidente de tránsito en el SVP, el agente de tránsito enviará una copia del parte policial al GADPM, en el que conste los daños ocasionados a la infraestructura de la RVP, incluyendo una fotografía, descripción breve del daño, su ubicación georreferenciada y el nombre del causante.

Artículo 72.- Cuidado de frentes y cunetas. - Los propietarios de terrenos colindantes con el SVP, serán responsables de conservar en perfecto estado y funcionamiento los frentes y las cunetas situadas junto a su respectiva propiedad y que sean de libre acceso; además, mantendrán limpia y libre de vegetación la faja que comprende el derecho de vía.

Sin embargo, en caso de no ser posible el cuidado de frentes y cunetas por parte de los propietarios colindantes de la vía, el GADPM lo podrá realizar por administración directa o a través de contrato administrativo, privilegiando la contratación de los habitantes de la circunscripción por donde transcurra la carretera. Podrá también, mediante convenio, optar por la cooperación interinstitucional.

Se podrá fijar una tasa por la prestación de este servicio a los propietarios de terrenos colindantes con el SVP.

Artículo 73.- Del presupuesto participativo. – El presupuesto participativo del GADPM se articulará de manera directa con la estructura y los criterios del SVP, considerando la priorización de los proyectos estratégicos y de los proyectos operativos en los términos establecidos en esta ordenanza.

Artículo 74.- Del Sistema de Participación Ciudadana. – El SVP estará sujeto, en lo que corresponda, a las disposiciones determinadas en la ordenanza que implementa el Sistema de Participación Ciudadana y demás mecanismos de participación, en el marco de lo dispuesto en la normativa nacional respectiva.

SECCIÓN IX
INNOVACIÓN Y USO DE TECNOLOGÍA

Artículo 75.- Infraestructura de Datos Espaciales Provincial (IDE-P). – Se crea la IDE-P concebida como un sistema articulador que reunirá, al menos, la siguiente información:

- Bases cartográficas oficiales (vías, uso de suelo, ecosistemas, riesgos, equipamientos, catastro, división del suelo rural, etc.).

- Normas y estándares de interoperabilidad, que garanticen 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.

Los componentes y lineamientos para el desarrollo de la IDE-P se encuentran expresados en la Memoria Técnica que forma parte de esta ordenanza. La dependencia técnica responsable de la administración de la IDE-P será el área de planificación territorial del GADPM. Esta dependencia se encargará de coordinar con las demás áreas técnicas la actualización constante de las geodatabases del SVP y otras que se generen alineadas con las competencias del GADPM, conforme lo señalado en la Memoria Técnica que forma parte de esta ordenanza, respecto de los responsables de los atributos correspondientes a cada cartografía.

Artículo 76.- Geodatabase del SVP. - Se mantendrá un repositorio digital estructurado de información geoespacial del SVP que concentre, organice y gestione todos los datos cartográficos y alfanuméricos relacionados con la RVP, en los términos establecidos en la Memoria Técnica que forma parte de esta ordenanza.

Artículo 77.- Geodatabases de la IDE-P. - Se estructurarán otras geodatabases sectoriales alineadas con las competencias del GADPM, como sistemas de riego y drenaje, de protección ecológica, de riesgos y cambio climático, equipamientos, entre otros cuya gestión se articule con el SVP. Estas geodatabases se alinearán a 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.

- **Referencia metodológica:** la estructura adoptada para el SVP 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 nacionales, provinciales, municipales y parroquiales.

- **Actualización y sostenibilidad:** cada dirección o área institucional del GADPM será responsable de la actualización periódica de la información de su competencia, asegurando la vigencia y utilidad de los datos para la planificación.

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

Artículo 78.- Del Sistema de Información Local (SIL). – El SVP y la información administrada por la IDE-P se articulará de manera obligatoria con el SIL provincial, especialmente a los datos, cifras y estadísticas generados en su componente territorial.

Artículo 79.- Ajustes topológicos de la geodatabase. - Se podrá ajustar la cartografía del catálogo de mapas del SVP que se encuentra en la Memoria Técnica que forma parte de esta ordenanza, por errores topológicos siempre que sea motivado por informe técnico del área responsable de la capa. Así también, podrá ajustarse la cartografía como producto de la información remitida por los GAD municipales, parroquiales u otras instituciones.

La determinación, condiciones y requisitos para corregir un error topológico, podrá establecerse en el reglamento y/o procedimiento administrativo aprobado para el efecto.

Artículo 80.- Error topológico. - Se entenderá como un error topológico aquel relacionado a la superposición de dos o más capas, cuando los límites de alguna de estas presenten errores en su delimitación o sean muy cercanos a la forma del predio, pero no se correspondan con exactitud; o cuando exista algún proyecto aprobado, cuyo nivel de detalle basado en el estudio correspondiente, justifique mediante informe técnico, la modificación de los límites de las capas.

Artículo 81.- Ajustes al SVP. – Los proyectos de infraestructura vial definidos con la categoría de Corredores Provinciales, que forman parte del SVP, no podrán cambiar su integralidad de inicio a fin ni eliminarse; sin embargo, podrá ajustarse a un estudio definitivo, siempre que no afecte la conectividad general.

El trazado de los demás proyectos viales que no formen parte de la categoría antes mencionada, puede desplazarse o eliminarse, siempre y cuando sean motivadas por informe técnico del área de planificación territorial, y mediante el procedimiento administrativo respectivo. No se eliminarán vías existentes.

Se podrán crear vías o tramos de vías nuevos, siempre que se integren técnicamente al SVP aprobado en esta ordenanza, y justificado mediante informe del área de planificación territorial. No se modificará por estos motivos el SVP.

Artículo 82.- Monitoreo del tránsito. - El GADPM implementará sistemas tecnológicos de monitoreo del tránsito, detección de incidentes, medición de pesos y medidas, sensores ambientales y dispositivos de alerta temprana en zonas de alto riesgo.

Artículo 83.- Repositorio de datos para seguridad vial. - Se establece un repositorio digital georreferenciado que almacene datos de siniestros, tráfico, condiciones de vía y reportes ciudadanos para alimentar la IDE-P y los sistemas de planificación.

SECCIÓN X
FINANCIAMIENTO Y SOSTENIBILIDAD

PARÁGRAFO I
DE LOS TRIBUTOS

Artículo 84.- Tasa por uso del derecho de vía. - Esta tasa se aplicará a las personas naturales o jurídicas que utilicen el derecho de vía aéreo, subterráneo y a nivel, para el desarrollo de las actividades comerciales que involucren actividades de servicio a los usuarios de las vías y los servicios de telecomunicaciones.

Los permisos por el uso del derecho de vía por los cuales podrá cobrarse la correspondiente tasa, se entenderán temporales, sin derecho a ningún tipo de indemnización por los costos de instalación y/o mantenimientos realizados a partir de la determinación del derecho de vía.

Para la ejecución de las obras necesarias para redes e infraestructura de telecomunicaciones que sean desplegadas de forma ordenada y soterrada, se atenderá lo dispuesto por el ente rector.

Artículo 85.- Tasa por limpieza y cuidado de frentes y cunetas. - El GADPM podrá fijar una tasa por la prestación de este servicio a los propietarios de terrenos colindantes con la infraestructura del SVP.

PARÁGRAFO II
DEL PEAJE

Artículo 86.- Del peaje. - En contraprestación a las inversiones, operación, mantenimiento y servicios adicionales en las vías, que garantice niveles óptimos de servicio, así como estándares de seguridad y calidad a los usuarios de la vía, se podrá establecer tarifas por peaje en el SVP, en base a los lineamientos definidos por el Ministerio rector.

Para determinar la viabilidad de colocar estaciones de peaje en el SVP, se deberá considerar lo siguiente:

a. Las tarifas por peaje podrán aplicarse en las vías que presenten un flujo vehicular diario igual o superior a cuatro mil vehículos.

b. Para aplicar tarifas por peajes en vías con menor tráfico se deberá evidenciar, a través de un informe técnico, que los ingresos anuales que generaría la aplicación de las tarifas cubrirían por lo menos los costos de operación, servicios viales complementarios y el 50% del mantenimiento rutinario anual.

Para la categorización vehicular, los criterios tanto para la ubicación de las estaciones de peaje, como aquellos para determinar la tarifa de peaje, se atenderá lo dispuesto en el reglamento a la Ley de la Materia.

Artículo 87.- Servicios adicionales en las estaciones de peaje. - A fin de brindar un adecuado nivel de servicio a los usuarios de las vías con peaje, cada estación de peaje deberá contar con servicios adicionales de atención a emergencias, seguridad, baterías sanitarias, áreas de parqueadero y servicios complementarios de grúa, ambulancia y atención mecánica.

Artículo 88.- Rebajas. - Los usuarios que habiten cerca de las estaciones de peaje y/o que realicen actividad económica de transporte de pasajeros, podrán aplicar una rebaja equivalente al 50% de la tarifa de peaje determinado en el procedimiento de calificación de rebajas expedido por el Ministerio rector.

Se deducirá hasta el 50% de la tarifa a los usuarios que por razones socioeconómicas o de riesgo se ubiquen en las zonas próximas a las estaciones de peaje.

Artículo 89.- Exoneraciones. - De conformidad con la normativa emitida por el Ministerio rector, el peaje se deberá cobrar a todos los vehículos, con excepción de ambulancias, bomberos y otros vehículos que deban estar exentos o con tarifa especial y que deberán someterse a las regulaciones previstas.

SECCIÓN XI
SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Artículo 90.- Seguimiento, control y evaluación. - Para la gestión eficiente, eficaz y efectiva del SVP 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. El control, seguimiento y evaluación se realizará 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.

Artículo 91.- Control y seguimiento a Nivel Operativo (N3). - Se enfocará en la ejecución diaria y el cumplimiento de los planes operativos y proyectos estratégicos. Sus productos serán los siguientes:

1. Informes periódicos de cumplimiento de planes operativos y proyectos estratégicos, que permitan monitorear el progreso y realizar ajustes necesarios.

2. Informes de ejecución presupuestaria, que asegure la transparencia en el uso de los recursos.

3. Informes de evaluación de procesos, destacando no conformidades y observaciones para mejorar continuamente las operaciones.

Artículo 92.- Evaluación a Nivel Táctico (N2). - Se centrará en la implementación de la estrategia a través de la ejecución del portafolio. Se emitirá el siguiente producto:

- Informe trimestral de gestión, que demuestre el avance del portafolio y permita evidenciar la necesidad de acciones de mejora.

Artículo 93.- Evaluación a nivel Estratégico (N1). - En el Nivel Estratégico (N1), la gestión del SVP se realizará conforme a los mecanismos y procedimientos de control de gestión establecidos para el PDOT Provincial, liderado por el área 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.

CAPÍTULO VIII
RÉGIMEN SANCIONATORIO

SECCIÓN I
POTESTAD ADMINISTRATIVA SANCIONADORA

Artículo 94.- Potestad sancionadora. - De conformidad con lo dispuesto en la Ley de la materia, el GADPM ostenta la potestad administrativa para sancionar las infracciones prescritas en esta ordenanza.

Artículo 95.- Autoridad Sancionadora Provincial. – La máxima autoridad ejecutiva del GADPM o su delegado, será el responsable de ejercer la potestad administrativa sancionadora de las infracciones al SVP expuestas en esta ordenanza, de acuerdo con las reglas constitucionales y del procedimiento administrativo sancionador, establecidas en la normativa nacional vigente y en la norma provincial que regule esta materia.

Artículo 96.- De la supervisión y control. – La supervisión y control de las actividades entorno al SVP, así como también el seguimiento y evaluación de las autorizaciones emitidas para el uso y aprovechamiento del derecho de vía, estará a cargo del equipo que sea designado por la máxima autoridad ejecutiva.

De ser el caso se podrá actualizar el Estatuto orgánico de gestión organizacional por procesos, o el instrumento que hiciere sus veces, a fin de contar con una estructura que permita llevar a cabo una adecuada supervisión y control, seguimiento y evaluación en los términos del inciso anterior.

Artículo 97.- Control de derecho de vía. - Los funcionarios designados para la supervisión, conservación o mantenimiento del derecho de vía serán legal y pecuniariamente responsables en caso de permitir la ocupación de la vía o de la faja correspondiente al derecho de vía.

Artículo 98.- Infractores. - Estarán sujetos a las sanciones a que hubiere lugar por las contravenciones a esta ordenanza, y por lo tanto serán considerados infractores, las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, en forma individual o conjunta, que por acción u omisión atenten contra la infraestructura del SVP, de conformidad con lo dispuesto en este capítulo.

De ser varios los obligados, todos serán solidariamente responsables del pago de la multa y/o reparación de los daños ocasionados a la infraestructura vial.

Artículo 99.- Cooperación en el control. - Para el cumplimiento efectivo de las responsabilidades del equipo que sea designado, y con el objetivo de cubrir una mayor extensión del territorio provincial, se podrá celebrar convenios de cooperación con los GAD municipales y parroquiales, quienes podrán reportar anomalías, daños al SVP, así como aquellos que obstruyan de alguna manera el desarrollo de sus proyectos. Para estos fines se podrá utilizar canales de comunicación e información implementados por el GADPM para estos fines.

Artículo 100.- Apoyo de la fuerza pública. - Para el cabal y oportuno cumplimiento de lo dispuesto en este instrumento, el GADPM podrá solicitar el auxilio de la fuerza pública.

Artículo 101.- Procedimiento sancionador. - El procedimiento sancionador se desarrollará de conformidad con las reglas determinadas en el COOTAD, el Código Orgánico Administrativo, la LOSNIVTT y demás normas conexas. De ser necesario, se aprobará la normativa provincial para estos efectos.

Artículo 102- Término para pago. - De acuerdo con lo estipulado en la Ley de la materia, de manera general el infractor deberá cancelar la multa impuesta, y/o los daños causados a la infraestructura de la vía, en el término de diez (10) días contados a partir de la notificación física o por medio electrónico. De existir documentos retenidos, estos serán devueltos al infractor una vez efectuado el pago correspondiente.

Artículo 103.- Responsabilidad pecuniaria. - El GADPM asumirá la operación y el costo económico de los daños ocasionados al SVP por el o los infractores, y se exigirá a estos la repetición de lo gastado, sin perjuicio de las sanciones administrativas, civiles o penales a que dé lugar. Se podrá recuperar estos valores mediante el proceso coactivo.

Artículo 104.- Impugnación. - En caso de encontrarse en desacuerdo con la imposición de la sanción, la persona natural o jurídica responsable podrá impugnar la misma, mediante el trámite y plazos establecidos en la norma provincial respectiva.

Artículo 105.- Comisión de delitos. - Si los actos u omisiones cometidos contra la infraestructura del SVP pudieren ser constitutivos de delito, el GADPM pondrá en conocimiento de forma inmediata a la autoridad penal competente, de conformidad con lo previsto en el Código Orgánico Integral Penal.

Las sanciones previstas en esta Ordenanza son de carácter administrativo y se podrán imponer sin perjuicio de aquellas previstas en el Código Orgánico Integral Penal.

SECCIÓN II
INFRACCIONES RELACIONADAS CON LA CONSERVACIÓN DEL SVP

Artículo 106.- Obligación de reparar. - De manera general, sin perjuicio de las sanciones administrativas, civiles o penales a que hubiere lugar, todo daño causado al patrimonio del SVP será reparado por el infractor.

Las personas naturales o jurídicas que infringieren cualquiera de las prohibiciones contempladas en esta ordenanza, estarán obligados a su costa, a derrocar las obras realizadas y, en general, a volver las cosas a su estado anterior. En caso de incumplimiento, las reparaciones podrán ser efectuadas por el GADPM a costa del infractor.

El costo de las reparaciones por los daños ocasionados por terceros al SVP, lo determinará el área de vialidad e infraestructura pública del GADPM, o la que hiciera sus veces. Estas reparaciones se realizarán inmediatamente una vez ocurrido el evento.

Artículo 107.- Orden de demolición. - A partir del trámite administrativo correspondiente, el GADPM podrá ordenar la demolición de construcciones, retiro de sembradíos o suspensión de actividades no autorizadas y la destrucción de cualquier otro obstáculo que se encuentre en los terrenos que comprenden el derecho de vía, o cualquier otra infracción prevista en la ley y en esta ordenanza, para lo cual emitirá el respectivo acto administrativo.

Se procederá a notificar al propietario del terreno, concediéndole un término de quince (15) días para que presente la autorización de construcción, sembradío o actividad. Transcurrido el término antes señalado y previa verificación del incumplimiento, se procederá a la ejecución de la resolución administrativa de demolición, retiro o suspensión.

El procedimiento de derrocamiento será realizado por los funcionarios designados para el efecto y, en caso de ser necesario, se requerirá la colaboración de la fuerza pública.

Artículo 108.- Retiro de obstáculos. – El GADPM dispondrá el inmediato retiro de los obstáculos colocados en la infraestructura del SVP que no hayan sido previstos en el diseño y trazado del proyecto, no cumplan una función o no hayan sido debidamente autorizados, si estos implican un riesgo para las personas.

El GADPM notificará a sus propietarios, en caso de existir, para que de manera inmediata retiren los obstáculos. En ausencia, o ante la negativa del propietario, se dejará constancia del particular en el acta respectiva y los obstáculos serán removidos, trasladados e ingresados en bodegas administradas por el GADPM, para su posterior reintegro a sus legítimos propietarios, previos los justificativos del caso.

Los valores que demande la remoción, traslado y bodegaje de los obstáculos, correrán por cuenta de los propietarios; el cobro será realizado a través de la acción coactiva de ser necesario.

Artículo 109- Daños a la señalización vial. - Todo daño, sustracción, uso inadecuado o indebido del equipamiento de señalización vial, será sancionado conforme lo previsto por el Código Orgánico Integral Penal, sin perjuicio de las sanciones administrativas impuestas por estos actos, y dará derecho a la indemnización que corresponda por efecto de los daños causados.

Artículo 110- Conducción de aguas, filtraciones o desbordamientos. - No se podrá trasladar aguas a lo largo de la infraestructura del SVP o cruzar con éstas las vías, sino mediante acueductos impermeables o totalmente cubiertos diseñados para el efecto y previa autorización del GADPM.

Los canales y cualquier acueducto adyacente al SVP que, por escorrentía superficial, filtraciones o desbordamientos amenazaren dañar o dañaren su estructura, serán reparados por el dueño o autor, en el plazo que señale el GADPM. En caso de no cumplir con la reparación en el plazo formalmente notificado, el GADPM lo hará de manera directa y cobrará al responsable el costo de la reparación por la vía coactiva.

El GADPM dispondrá el retiro y remediación inmediata de cualquier obstáculo que impida la normal circulación del agua en los sistemas de drenaje; el costo de este retiro será cobrado al causante del daño o perjuicio, al valor actual.

Quien traslade aguas a lo largo o cruzando las vías del SVP, sin autorización del GADPM o sin seguir los lineamientos de dicha autorización y esta ordenanza, será sancionado de acuerdo con lo prescrito en este capítulo.

Artículo 111.- Acciones u omisiones de colindantes. - El propietario del predio colindante con el SVP, será responsable por derrumbes provocados por culpa o negligencia comprobada por el tratamiento de las aguas sobrantes o residuales propias de su actividad.

Los propietarios de terrenos colindantes al SVP no podrán realizar obras que pongan en riesgo su infraestructura. Estarán obligados, a su costa, a recolectar y evacuar las aguas sobrantes de su predio en un canal que deberá construirse dentro de su propiedad para evitar saturación, derrumbamientos o cualquier otro daño al SVP.

De comprobarse que el derrumbe fue provocado por culpa o negligencia del propietario del predio, este será responsable de la habilitación y reparación causados en el plazo determinado por el GADPM. De no cumplir dentro del plazo formalmente notificado, el GADPM actuará de oficio con la habilitación y reparación, y cobrará al propietario el costo por la vía coactiva.

De detectarse actividades que pongan en riesgo la infraestructura del SVP, el GADPM notificará y dispondrá al propietario del terreno responsable que colinde con la infraestructura pública amenazada, realizar los trabajos técnicos necesarios que precautelen la obra pública.

La notificación deberá establecer el plazo de ejecución de los trabajos por parte del propietario del predio, de no hacerlo el GADPM realizará las reparaciones y obras

necesarias y sus costos los pagará el propietario del terreno colindante del daño por la vía coactiva de ser necesario.

Artículo 112.- Cuidado de frentes y cunetas. - Los propietarios de terrenos colindantes con el SVP, a su costa, conservarán en perfecto estado y funcionamiento los frentes y las cunetas situadas junto a su respectiva propiedad y que sean de libre acceso; además, mantendrán limpia y libre de vegetación la faja que comprende el derecho de vía.

En caso de verificarse daños de frentes y cunetas por parte de los propietarios colindantes de la vía, el GADPM notificará y dispondrá a estos el arreglo inmediato; de no hacerlo en un plazo máximo quince (15) días, lo realizará de manera directa el GADPM o a través de contrato administrativo, y cobrará el costo a los propietarios por la vía coactiva.

En los casos en que el GADPM considere necesario la limpieza de alcantarillas que se encuentran dentro de la infraestructura vial, los propietarios de los terrenos colindantes deberán facilitar el acceso para su limpieza y conservación; en caso de negativa se impondrá una multa de un (1) salario básico unificado del trabajador vigente.

Artículo 113.- Afectación a la seguridad del tránsito. - Se prohíbe, dentro del derecho de vía del SVP, la construcción o apertura de accesos a las propiedades aledañas a las vías, fuera de las zonas diseñadas para el efecto.

Cualquier obra que requiera realizarse en una vía del SVP, será previamente autorizada por el GADPM, de acuerdo con el procedimiento aprobado para el efecto.

De contravenir lo antes indicado, el propietario será sancionado de conformidad a lo establecido en el Parágrafo II de este capítulo.

Artículo 114.- Depósito de escombros y desechos. - Se prohíbe expresamente depositar en el área que comprende el derecho de vía, escombros y desechos; el propietario del predio colindante a la vía o la persona identificada como el infractor, estará obligado al retiro de los escombros o desechos en el plazo establecido por el GADPM, caso contrario, este último los retirará a costa del infractor, y será cobrado por la vía coactiva, sin perjuicio de la sanción a que hubiere lugar de acuerdo con lo consignado en este capítulo.

Artículo 115.- Obstáculos al libre uso de la infraestructura vial, incluido el derecho de vía. – De manera general, se prohíbe a los propietarios de los terrenos afectados con el trazado vial, construir o sembrar salvo autorización expresa del GADPM.

Se prohíbe, además, ocupar, colocar obstáculos, estacionar vehículos, alterar, obstruir, estrechar o desviar la infraestructura del transporte terrestre, espaldones y terrenos adyacentes dentro del derecho de vía o sus obras de drenaje y de defensa, extraer de estas tierras, cultivos o materiales, que dificulten su libre uso. Así como construir, plantar árboles o realizar cualquier obra en los terrenos comprendidos dentro del derecho de vía salvo cuando exista autorización del GADPM.

Igualmente, queda terminantemente prohibido el uso y usufructo de cualquier naturaleza que este sea, tanto en las áreas del derecho de vía como en la infraestructura del SVP y obras adicionales.

Quien contravenga lo antes señalado será sancionado tal como lo prescribe este capítulo, más la reparación de los daños causados, si los hubiere.

Artículo 116.- Avisos publicitarios. - Está totalmente prohibido colocar avisos publicitarios de índole comercial, vallas o rótulos de cualquier naturaleza en las vías del SVP, en toda el área que comprende el derecho de vía, en los dispositivos de señalización o en sus soportes, así como en cualquier lugar visible desde la vía, incluido el espacio aéreo correspondiente.

El área institucional encargada dispondrá el retiro de cualquier rótulo, señal o valla publicitaria, sin lugar a reclamo o reparación alguna, independientemente de las acciones de daños y perjuicios que pueda interponer.

Se exceptúa de la prohibición anterior la instalación de dispositivos de señalización preventiva, informativa y de seguridad vial, de conformidad con lo dispuesto en esta ordenanza y demás normativa provincial emitida para el efecto, con los estándares técnicos generales establecidos por el Ministerio rector.

Artículo 117.- Desmontaje y notificación. - Para efectos del retiro de las estructuras publicitarias se notificará a sus propietarios, a fin de que concurran al proceso de desmontaje y suscriban el acta respectiva, en la cual quedará constancia de la entrega recepción de las estructuras, vallas, rótulos, etc., según corresponda.

En ausencia, o ante la negativa del propietario, se dejará constancia del particular en el acta respectiva y las estructuras y demás elementos serán removidos, trasladados e ingresados en las bodegas del GADPM, para su posterior reintegro a sus legítimos propietarios, previos los justificativos del caso.

Los valores que demanden el desmontaje, traslado y bodegaje de las estructuras publicitarias y más elementos, correrán por cuenta de los propietarios y deberán ser cancelados, de ser necesario, por la vía coactiva.

Para la determinación de los valores a pagar por los propietarios de las estructuras, se considerarán como costos directos los equipos, herramientas, materiales, mano de obra y transporte utilizados en la remoción, transporte y bodegaje. El costo diario por bodegaje será determinado por el GADPM.

Artículo 118.- Daños a la infraestructura del SVP. - Sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar de acuerdo con lo consignado en esta ordenanza, quienes ocasionaren daños a las carreteras o a sus estructuras (puentes, pasos elevados y deprimidos, túneles) y demás componentes que se encuentran prestando servicios en la red vial nacional (postes de alumbrado eléctrico, redes telefónicas, señalización, otras), están obligados a su inmediata reparación. Si el daño fuere causado por un vehículo, cuyo conductor no sea el propietario, éste responderá solidariamente con el dueño del vehículo y el dueño de la carga.

Artículo 119.- Prohibición de circulación. - Se prohíbe la circulación, por todas las vías del SVP, a los vehículos de carga que excedan los pesos y medidas máximas permitidas

y en general de cualquier clase de vehículos con oruga metálica, llantas de acero o con cadenas en sus ruedas, que deberán transportarse en plataformas, remolques o semirremolques y dar cumplimiento a las normas técnicas señaladas en el reglamento a la Ley de la materia.

Específicamente se prohíbe la circulación por el SVP de los siguientes vehículos:

1. Equipo caminero, civil, agrícola, forestal, minero o similar y cualquier clase de vehículos con llantas de acero o con cadenas en sus ruedas. Este tipo de maquinaria o equipo deberá transportarse en plataformas, remolques o semirremolques autorizados.

2. Vehículos, equipos y maquinaria pesada, diseñados para transitar fuera de la red vial nacional, cuyo peso y dimensiones excedan a los máximos permitidos.

3. Los vehículos de carga pesada con exceso de peso o dimensiones, conforme lo establecido en la tabla nacional de pesos y dimensiones.

Se exceptúan aquellos vehículos cuyos pesos y dimensiones excedan a los permitidos cuando ocasionalmente deban transportarse cargas indivisibles de pesos y dimensiones, o ambos a la vez, los que para el efecto deberán contar con los certificados de circulación especiales.

SECCIÓN III
CRITERIOS DE GRADUACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES

Artículo 120.- Criterios de graduación. - Las sanciones impuestas por el GADPM, por acciones u omisiones que causen perjuicio o daño al SVP, y que se encuentran tipificadas en este capítulo, guardarán la debida adecuación entre la gravedad del hecho constitutivo de la infracción y la sanción aplicada, considerándose especialmente los siguientes criterios para la graduación de la sanción a aplicar:

1. La existencia de intencionalidad;

2. La naturaleza de los perjuicios causados; y,

3. La reincidencia.

Artículo 121.- Clasificación de las infracciones. - Las infracciones contempladas en este capítulo, se clasifican en leves, graves y muy graves.

Artículo 122.- Infracciones leves. - Cometen infracciones leves y serán sancionados con multa de hasta un (1) salario básico unificado del trabajador en general, sin perjuicio de solucionar a su costa los daños causados, quienes incurran en los siguientes actos:

a. El propietario de terreno colindante que no cumpla las obligaciones de conservación de la infraestructura del SVP establecidas en esta ordenanza.

b. No utilizar los pasos implementados para la circulación de semovientes en el SVP.

c. Ejecutar obras e instalaciones en el derecho de vía sin la autorización o permiso requeridos, o incumpliendo algunas de las prescripciones previstas en las referidas autorizaciones.

d. Colocar, verter, arrojar o abandonar en las vías del SVP obstáculos, escombros, objetos o materiales de cualquier naturaleza.

Artículo 123.- Infracciones graves. - Cometen infracciones graves y serán sancionados con multa de dos (2) a cuatro (4) salarios básicos unificados del trabajador en general, sin perjuicio de solucionar a su costa los daños causados, quienes incurran en los siguientes actos:

a. Deteriorar cualquier elemento de la infraestructura de transporte terrestre relacionado con la orientación y seguridad de la circulación.

b. Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra o instalación de la infraestructura del transporte terrestre, de sus componentes funcionales o en las áreas de servicios complementarios.

c. Construir accesos a las propiedades aledañas a las vías, fuera de las zonas diseñadas para el efecto.

d. Realizar en la zona de dominio público cruces aéreos o subterráneos.

e. Colocar avisos o vallas publicitarias en el SVP, incluida la franja que constituye el derecho de vía, sin observar las reglas establecidas por el GADPM.

Artículo 124.- Infracciones muy graves. - Cometen infracciones muy graves y serán sancionados con multa de cinco (5) a diez (10) salarios básicos unificados del trabajador en general, sin perjuicio de solucionar a su costa los daños causados, quienes incurran en los siguientes actos:

a. Sustraer, o destruir cualquier elemento de la infraestructura del transporte terrestre relacionado con la orientación y seguridad de la circulación, o modificar sus características.

b. Establecer, en la zona de derecho de vía, edificaciones o instalaciones de cualquier naturaleza, o realizar actividades que resulten peligrosas para los usuarios de la infraestructura del transporte terrestre.

c. Invadir con instrumentos, herramientas o instalaciones de mecanismos de riego y con el líquido por efecto de las aspersiones, las zonas del derecho de vía.

Sin perjuicio de aplicar la sanción correspondiente al literal c), el vehículo podrá ser detenido hasta que el conductor o propietario regularice su habilitación o rectifique el exceso de peso o dimensión. El GADPM podrá requerir apoyo de agentes de tránsito según la jurisdicción, o de la Policía Nacional de acuerdo con el caso.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA: Forma parte integrante de esta Ordenanza, como **Anexo,** la Memoria Técnica del Sistema Vial Provincial de Manabí.

SEGUNDA: Lo que no se encuentre establecido en esta Ordenanza y su Memoria Técnica, lo estará a lo dispuesto en la Constitución de la República, el COA, el COOTAD, la LOSNIVTT y su Reglamento, la LOOTUGS, su Reglamento, y demás normas conexas.

TERCERA: El SVP aprobado en esta ordenanza constituye un insumo para la actualización del PDOT provincial, incluyendo de manera obligatoria la infraestructura vial existente y aquella proyectada, en la que se deberá considerar espacios para la construcción de ciclo vías cuando las condiciones técnicas lo permitan.

CUARTA: El reglamento y/o manual provincial respectivo determinará los pesos, dimensiones y demás características de los vehículos que puedan transitar en toda la infraestructura del SVP, de acuerdo a la clasificación y construcción de los mismos, el que estará acorde con los estándares fijados en la normativa nacional emitida para estos fines.

QUINTA: El GADPM desarrollará los procedimientos operativos específicos para la gestión de las estaciones de pesaje y el ejercicio del control sobre los vehículos que excedan los pesos y dimensiones establecidos para el efecto en el reglamento a la Ley de la Materia, y en el reglamento y/o manual provincial correspondiente.

Se acatará lo dispuesto en la Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones, emitida por el Ministerio rector, la que establecerá el tipo de vehículo, remolque y semirremolque con sus posibles combinaciones, especificando las características técnicas, el peso y dimensiones permitidas.

SEXTA: Las vías existentes con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ordenanza, conservarán el derecho de vía en las mismas condiciones y dimensiones establecidas en su momento. En el caso de ampliaciones o modificaciones sobre esas vías, posteriores a la vigencia de esta ordenanza, se aplicará la nueva normativa, en los tramos afectados.

SÉPTIMA: El área institucional encargada de procesos levantará los procedimientos establecidos en esta Ordenanza y cuantos sean necesarios para la correcta y efectiva gestión del SVP.

OCTAVA: La dirección financiera en coordinación con el área técnica encargada de la infraestructura vial del GADPM, realizarán los estudios correspondientes para definir la viabilidad de aplicar los tributos señalados en esta ordenanza.

NOVENA: Encárguese a la Dirección de Comunicación del GADPM, la difusión permanente del contenido de la presente Ordenanza, y toda novedad relacionada con la implementación del Sistema Vial Provincial de Manabí y de su herramienta tecnológica IDE-P.

DÉCIMA: Para el adecuado cumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente Ordenanza, se deberán asignar los recursos necesarios, en el marco de las disposiciones contenidas en el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas y demás normativa aplicable.

DÉCIMA PRIMERA: La presente Ordenanza no sustituye ni modifica las normas de uso y gestión del suelo de competencia municipal. Su aplicación se realizará de manera articulada con los Planes de Uso y Gestión del Suelo (PUGS), los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial cantonales y los convenios interinstitucionales que se suscriban, conforme a lo dispuesto en el COOTAD y la LOOTUGS.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA: Una vez aprobada y sancionada esta Ordenanza, el GADPM implementará el Sistema Vial Provincial de Manabí, especialmente a través de las siguientes acciones:

1. Se capacitará a los funcionarios del GADPM sobre el contenido de esta norma, la ejecución del SVP y sus responsabilidades. Dichas capacitaciones se realizarán en el plazo máximo de noventa (90) días contados a partir del día siguiente a la sanción de esta Ordenanza.

2. En el plazo máximo de treinta (30) días contados a partir del día siguiente de la sanción de esta Ordenanza, se iniciarán las gestiones respectivas con los GAD municipales de la provincia para el cumplimiento de los compromisos asumidos a través de esta norma, como la remisión de información. En virtud de la situación institucional de cada GAD Municipal, se elaborarán hojas de ruta con tiempos establecidos de acuerdo con su situación.

3. En un plazo máximo de ciento ochenta (180) días contados a partir del día siguiente de la sanción de esta ordenanza, se levantarán los procedimientos administrativos y/o se emitirán los reglamentos y manuales necesarios para la correcta y efectiva gestión del SVP, entre los que constarán los del funcionamiento de las mesas técnicas, comités y trámites de conformidad con lo señalado en esta ordenanza.

4. En el plazo máximo de ciento ochenta (180) días contados a partir del día siguiente de la sanción de esta Ordenanza, se deberá realizar la designación del equipo técnico responsable de la supervisión y control de las actividades entorno al SVP, así como también el seguimiento y evaluación de las autorizaciones emitidas para el uso y aprovechamiento del derecho de vía.

5. En el plazo máximo de un año contado a partir de la sanción de la presente Ordenanza, el área de tecnología se encargará de la creación de la plataforma tecnológica que albergará la Infraestructura de Datos Espaciales Provincial IDE-P.

6. En el plazo máximo de un año contado a partir de la sanción de esta Ordenanza, el área responsable de la infraestructura vial del GADPM actualizará el inventario vial provincial con la materialidad y estado de las vías de la provincia, el cual será cargado a la IDE-P.

7. En el término de 120 días contados a partir del día siguiente de la sanción de esta Ordenanza, se deberá expedir la normativa Reglamentaria correspondiente.

SEGUNDA: Para las vías existentes con anterioridad a la entrada en vigencia de esta Ordenanza que no cuenten con el acto administrativo en el que se estableció el derecho de vía, el GADPM lo realizará en el plazo de un (1) año contado a partir de la sanción de la presente norma, de acuerdo con lo dispuesto en esta ordenanza y en los estudios técnicos correspondientes, esto sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas a que hubiere lugar, respecto de las autoridades que incumplieron con el establecimiento oportuno del derecho de vía.

TERCERA: Hasta que el Ministerio rector establezca los estándares técnicos generales para fijar mediante acto normativo el derecho de vía y los retiros en las vías, se atenderá lo dispuesto en esta Ordenanza y demás documentos técnicos y normativos aprobados por el GADPM para el SVP.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ordenanza del Sistema Vial Provincial de Manabí, entrará en vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial, en la gaceta provincial y en la página web institucional.

Dado y firmado en la sala de sesiones del Consejo Provincial de Manabí a los 29 días enero del 2026.

Firmado electrónicamente por:
JOSE LEONARDO ORLANDO ARTEAGA
Validar únicamente con FirmaEC

Econ. Leonardo Orlando Arteaga
PREFECTO PROVINCIAL DE MANABÍ

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

Ab. Marvin Giler Sacoto
SECRETARIO GENERAL

CERTIFICADO DE DISCUSIÓN. - El secretario general del Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Manabí, certifica que la presente Ordenanza fue analizada, discutida y aprobada por el Pleno del Consejo Provincial de Manabí, en sesión ordinaria realizada el 29 de diciembre de 2025, notificada en primer debate mediante Resolución No. 007-PLE-CPM-29-12-2025, y sesión ordinaria del 29 de enero del 2026, notificada en segundo y definitivo debate, mediante Resolución No. 006-PLE-CPM-29-01-2026.

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

Ab. Marvin Giler Sacoto
SECRETARIO GENERAL

EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO PROVINCIAL DE MANABÍ. - De conformidad con lo establecido en los artículos 322 y 324 del COOTAD, sanciónese, ejecútese y publíquese.

Portoviejo, 29 de enero del 2026.

Firmado electrónicamente por:
JOSE LEONARDO ORLANDO ARTEAGA
Validar únicamente con FirmaEC

Econ. Leonardo Orlando Arteaga
PREFECTO PROVINCIAL DE MANABÍ

PROVEYÓ Y FIRMÓ la Ordenanza que antecede el Econ. Leonardo Orlando Arteaga, Prefecto Provincial de Manabí, el 29 de enero del 2026.

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

Ab. Marvin Giler Sacoto
SECRETARIO GENERAL

PREFECTURA DE
MANABÍ
Desarrollo y Equidad

SISTEMA VIAL PROVINCIAL
de Manabí

Ciudades con Futuro

PREFECTURA DE MANABÍ
Desarrollo y Equidad

Eco. Leonardo Orlando Arteaga
Prefecto de Manabí

Equipo de formulación:

Arq. Félix Jaime Vaca, MSc.
Director de Proyecto

Arq. Sofía Sornoza Alarcón, MSc.
Arquitecta Urbanista

Arq. Fernando Bedoya Barros, MPUR.
Arquitecto Urbanista

Ab. Vanessa Guillem Briones, Mgtr.
Abogada

Equipo técnico del GADPM:

Ing. Carlos Villacreses
Ing. Jorge Luis Sánchez
Ing. Christhian Quimiz

Dirección de Vialidad e Infraestructura Vial

Econ. Andrés Ortiz Chancay, MSc.
Dirección de Cooperación Internacional

El Sistema Vial Provincial es mucho más que infraestructura; es la columna vertebral **que integra nuestro campo, nuestras ciudades y nuestro mar, conectando a Manabí con el Ecuador y el mundo.**

Cada vía es una oportunidad para impulsar la producción, el comercio, el turismo y el acceso equitativo a servicios, **fortaleciendo el desarrollo económico y el bienestar de nuestra gente.**

Con planificación, visión territorial y una gestión responsable, construimos un **Manabí integrado, competitivo y resiliente,** donde la movilidad se convierte en una herramienta de progreso.

Apostamos por una red vial eficiente, inteligente y segura, que reduzca brechas, **genere oportunidades y siente las bases para un desarrollo sostenible**

Eco. Leonardo Orlando
Prefecto de Manabí

Índice

Introducción
CAPITULO I - SISTEMA VIAL PROVINCIAL

1. Formulación del Sistema Vial Provincial

1.1 Metodologías y Fuentes de Información

1.2 Temporalidad y Fases

1.3 Objetivos del Sistema Vial Provincial

1.4 Alineación Estratégica

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

3. Sistema Vial Provincial

3.1 Base Cartográfica

3.2 Redes Viales

3.3 Categorías de Redes Viales

3.4 Jerarquía Vial Provincial

3.5 Secciones Viales
3.5.1 Secciones Viales por Jerarquía

3.6 Ejes Viales

3.7 Lineamientos de Diseño de Proyectos de Infraestructura Vial
3.7.1 Directrices para el diseño de proyectos viales
3.7.2 Directrices para el Diseño de Intersecciones Viales

3.8 Infraestructura de Datos Espaciales Provincial - IDE – P
3.8.1 Geodatabase del Sistema Vial Provincial
3.8.2 Creación de geodatabases en la IDE Provincial

3.9 Portafolio
3.9.1 Corredores Provinciales
3.9.2 Corredores de Gestión Interprovincial
3.9.3 Intersecciones Viales
3.9.4 Planes y Proyectos
3.9.5 Matriz Plurianual

4. Institucionalización

4.1 Modelo de Priorización de Obras Viales
4.1.1 Priorización de Proyectos Estratégicos Viales
4.1.2 Proyectos Operativos de Infraestructura Vial

4.1.3 Presupuesto Participativo de Obras Viales
4.1.4 Plan Operativo Anual (POA)

4.2 Gestión de la Planificación Vial

4.3 Gestión de la IDE Provincial
4.3.1 Gestión de la plataforma tecnológica
4.3.2 Gestión de la información del SVP

4.4 Instrumentos para la gestión vial
4.4.1 Convenios de cooperación interinstitucional
4.4.2 Delegación de Gestión

4.5 Conversión de Vías

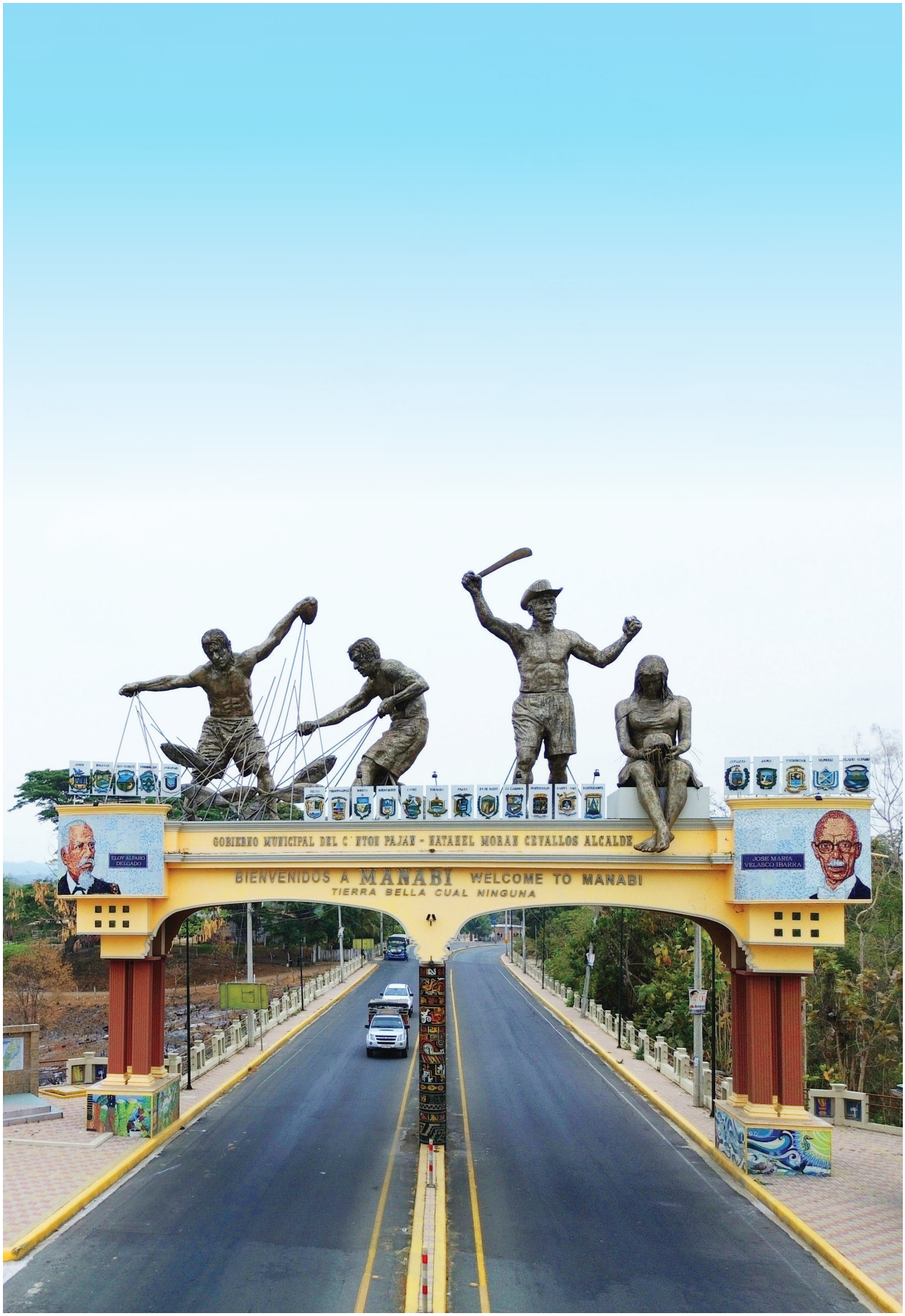
CAPITULO II – MODELO DE GESTIÓN

5. Gestión del Sistema Vial Provincial

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

5.3 Esquema de seguimiento, control y evaluación
5.3.1 Seguimiento y control


GOBIERNO MUNICIPAL DEL C`NTON PAJAN - NATANIEL MORAN CEVALLOS ALCALDE
ELOY ALFARO DELGADO
JOSE MARIA VELASCO IBARRA
BIENVENIDOS A MANABI WELCOME TO MANABI
TIERRA BELLA CUAL NINGUNA

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.

SISTEMA VIAL PROVINCIAL
de Manabí

Capítulo I

Sistema Vial Provincial

1.

Formulación del Sistema Vial Provincial

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.

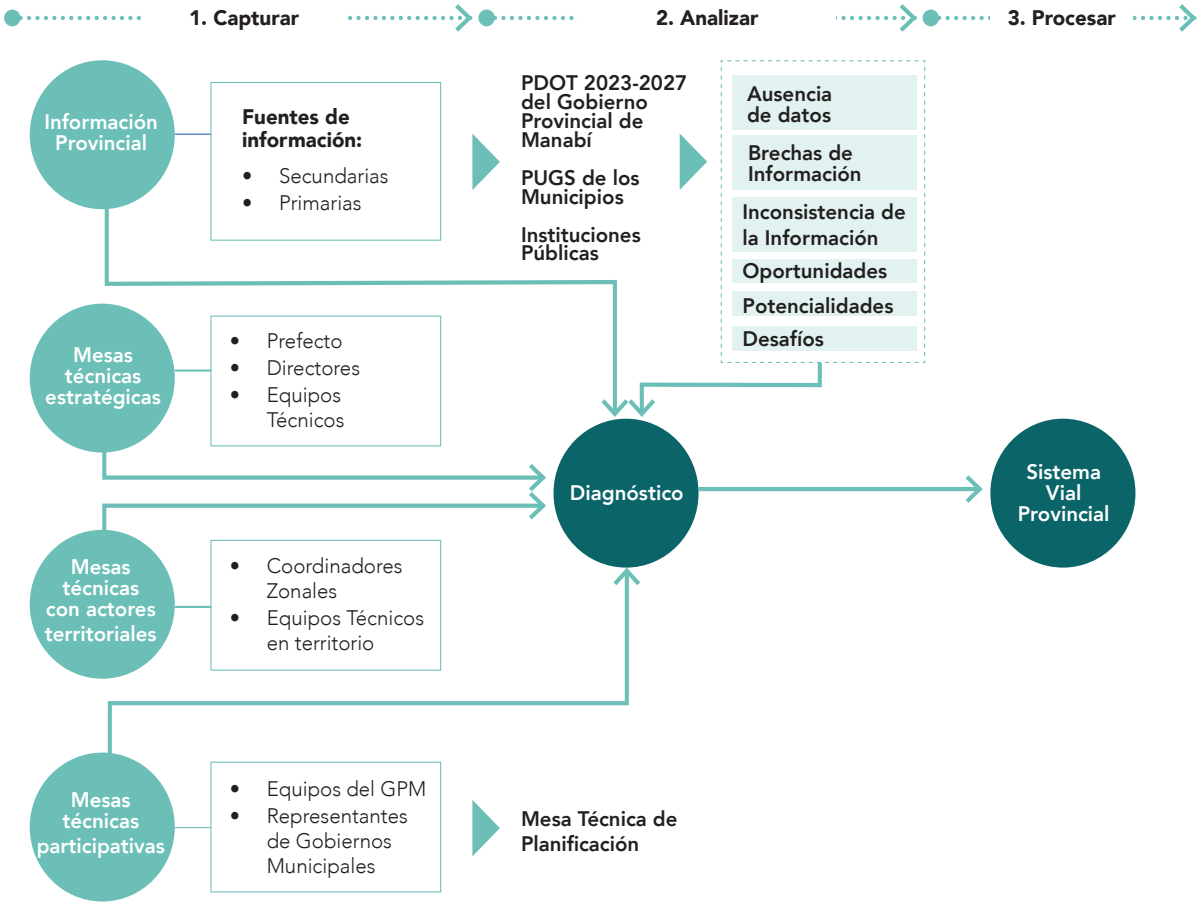


Figura 2: Metodología de trabajo para el diagnóstico estratégico.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

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.

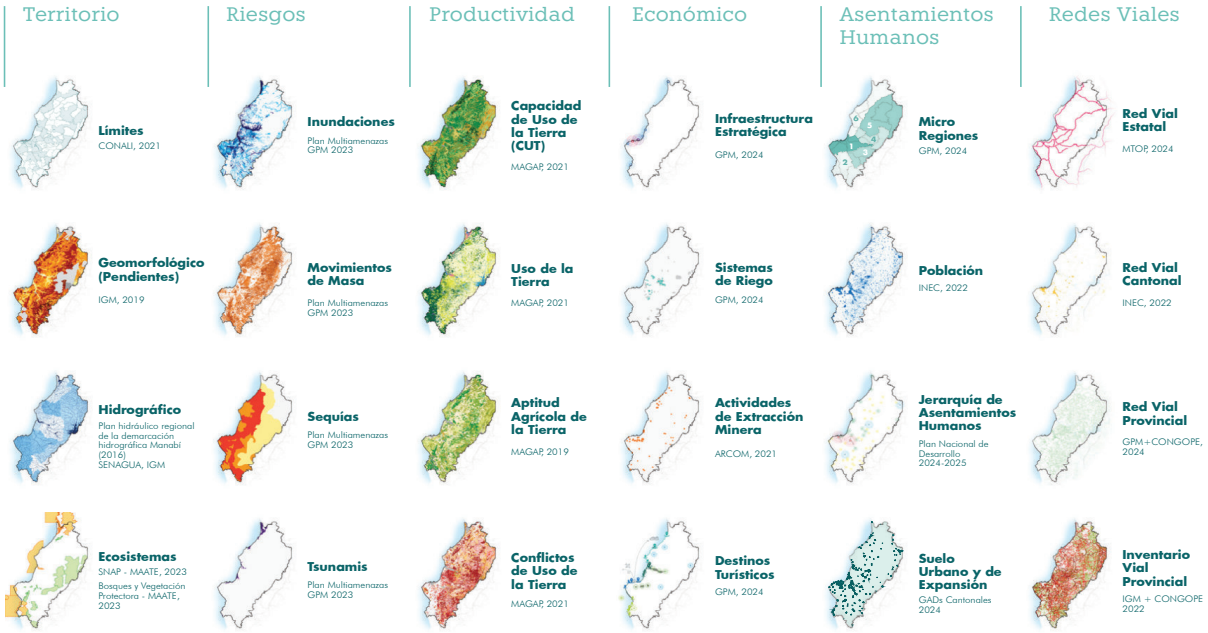


Figura 3: Cartografía Temática del GADPM.
Elaborado por: GPM, 2024

- **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

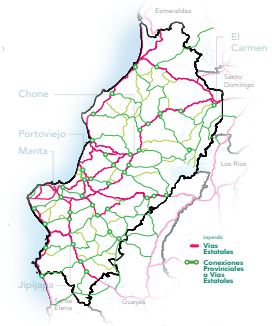
Temporalidad y Fases

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:

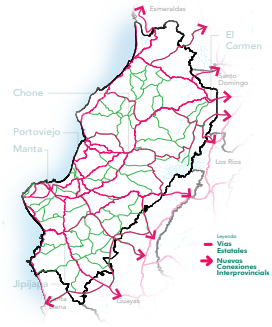
Fase 1 - Proyectar (2023-2027):

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.

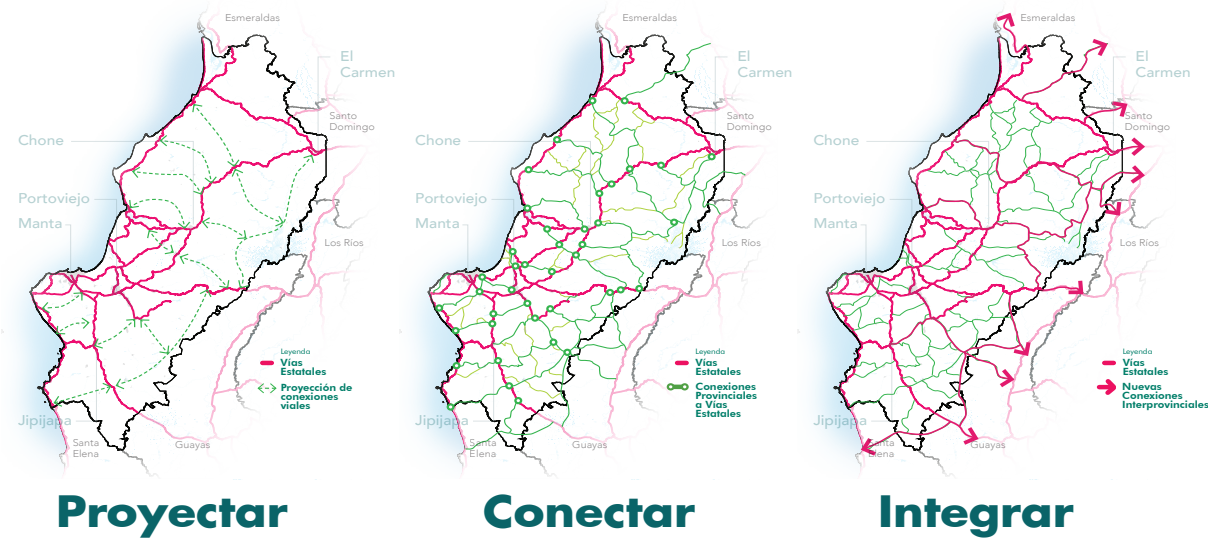


Figura 4: Fases del Sistema Vial Provincial de Manabí.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

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.

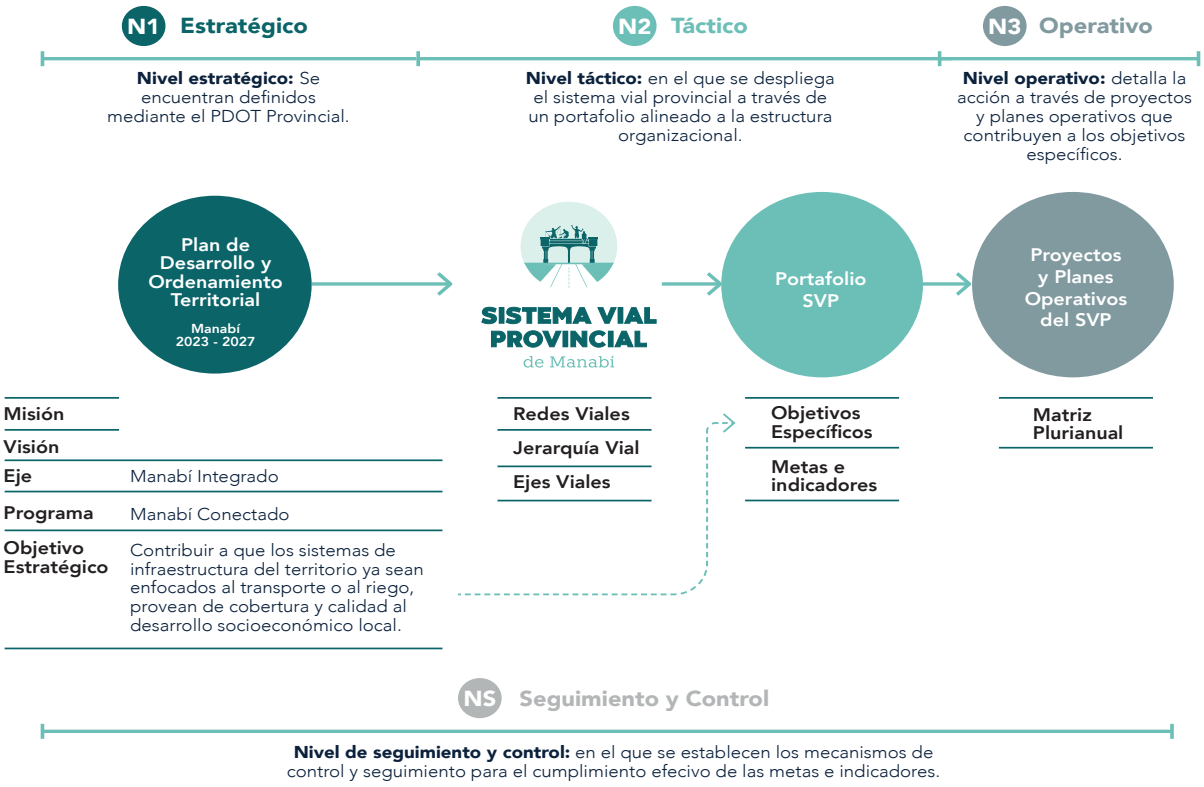


Figura 5: Alineación Estratégica al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Manabí.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

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 km. anuales hasta el 2027.	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.
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 programa PROVIAMA hasta el 2027.	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.
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. **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 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. **Política 5.** Aplicación de derechos de uso de vía y responsabilidad de los vecinos en limpieza de espaldones.	**Fortalecer la conectividad e integración territorial mediante una nueva estructura 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 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

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.**

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

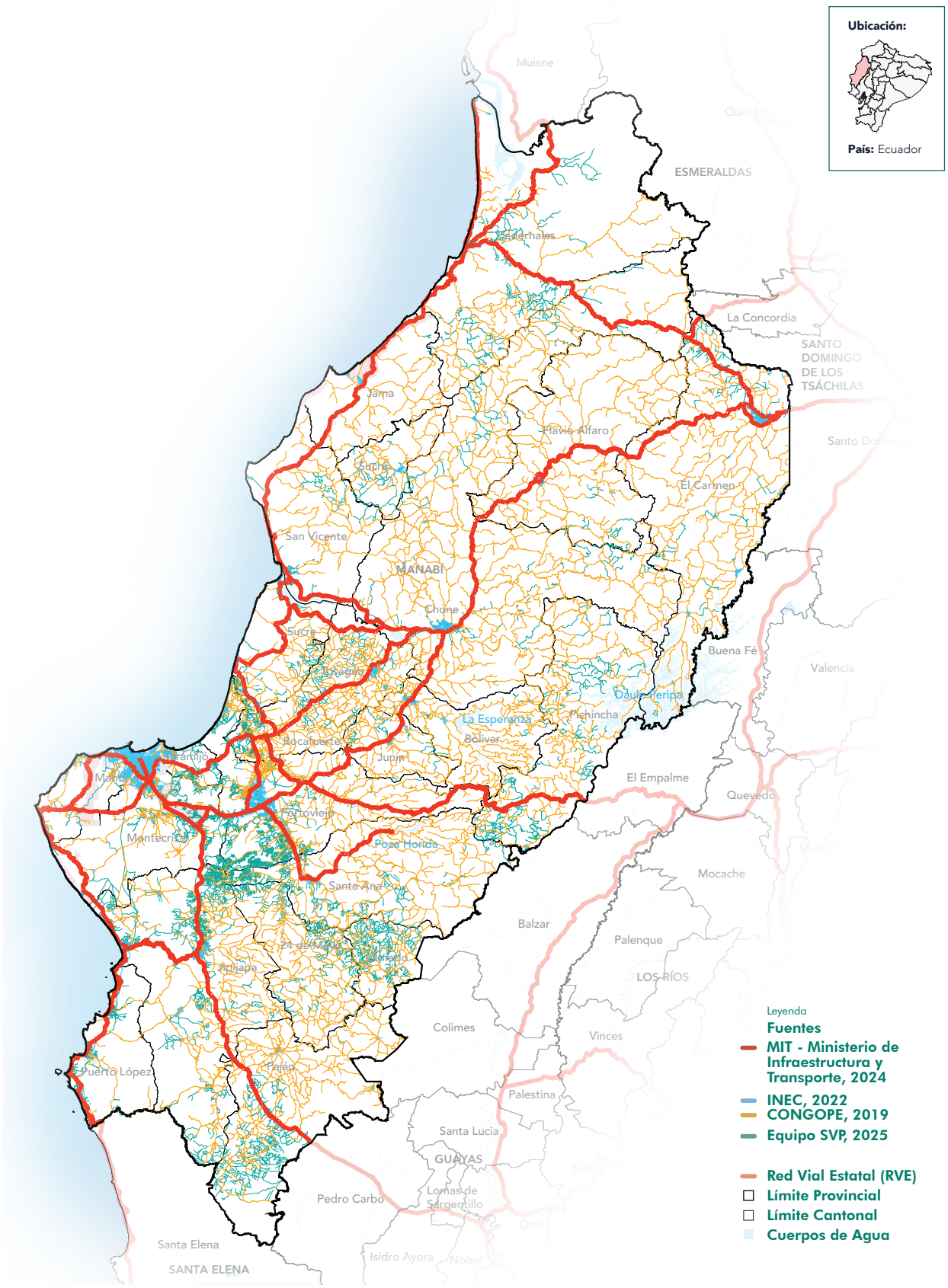
La base cartográfica utilizada para la formulación del Sistema Vial Provincial se estructuró a partir de cuatro fuentes oficiales de información:

- **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.

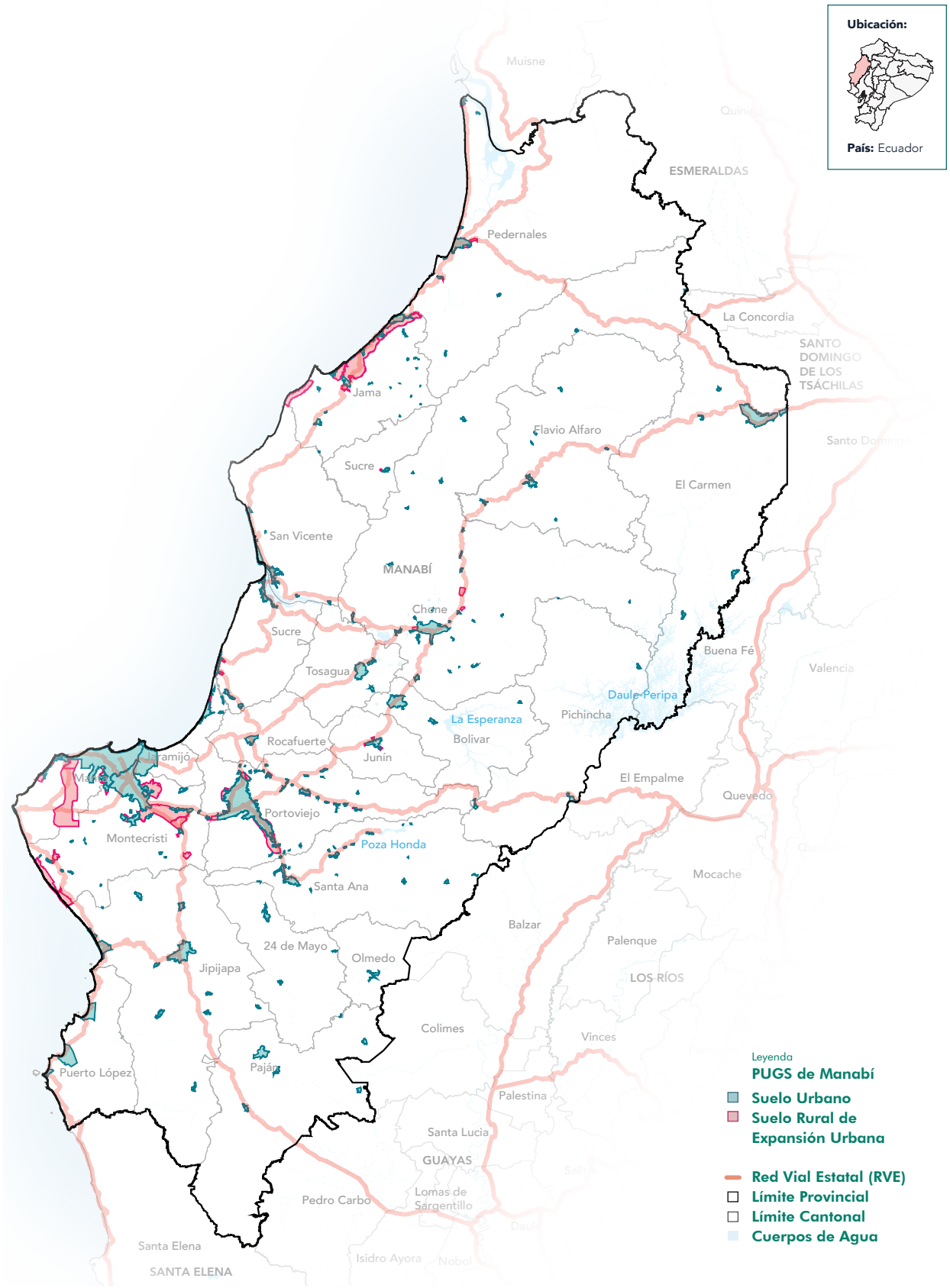
- **Suelo rural:** El artículo 19 de la LOOTUGS establece que el suelo rural se destina principalmente a actividades agro-productivas, extractivas o forestales. Además, abarca terrenos que, debido a sus características biofísicas o geográficas especiales, deben ser protegidos o reservados para futuros desarrollos urbanos.

Subclasificación del Suelo

- **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 (Kilómetros Cuadrados)	Total (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
Total	**372.49**	**175.57**	**548.07**



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.

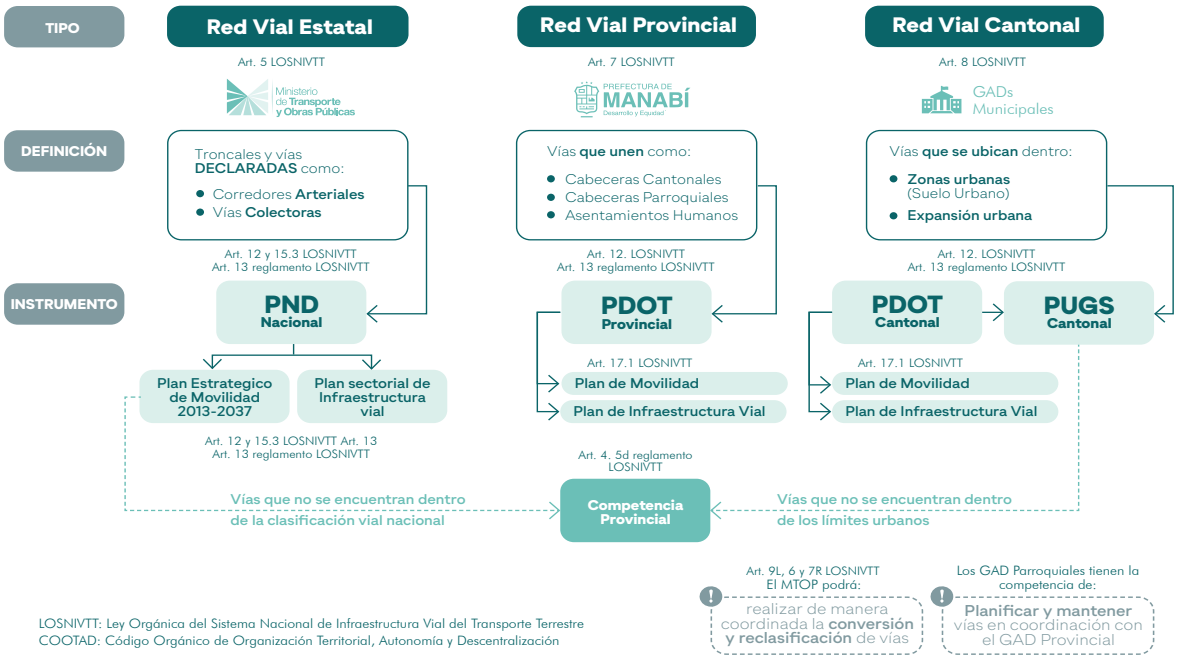


Figura 7: Redes Viales según lo determinado en la LOSNIVTT y LOOTUGS.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

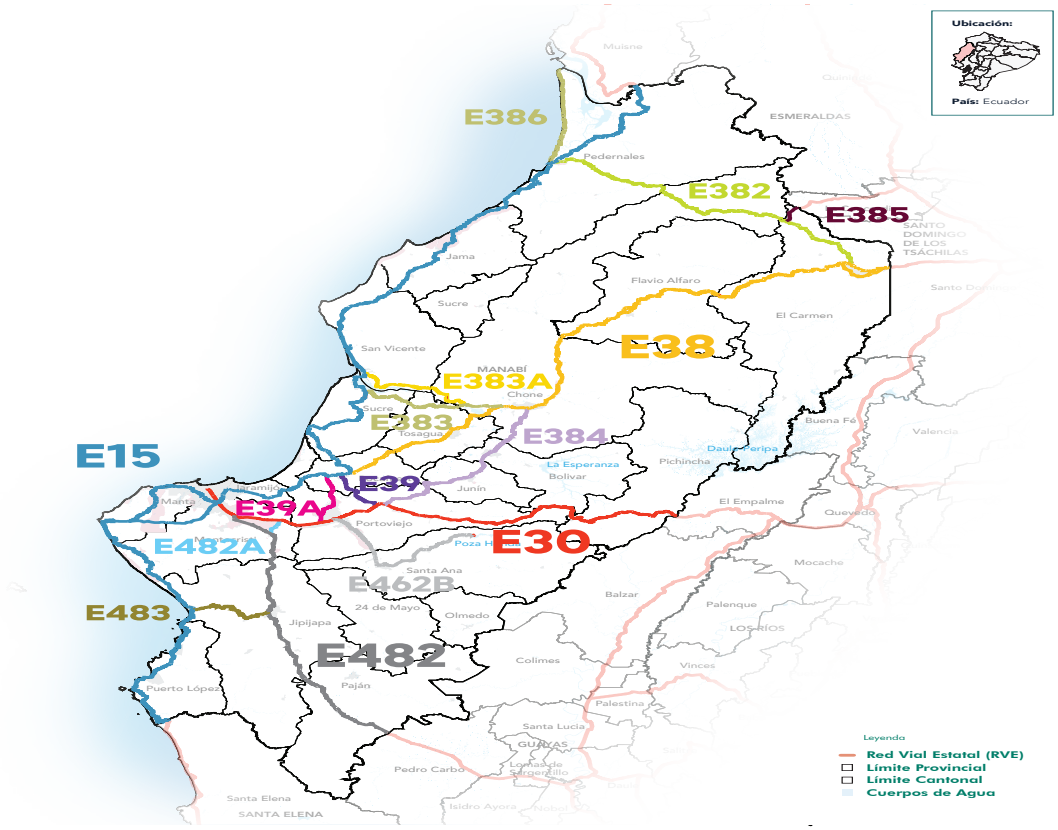
Con el objetivo de superar estas inconsistencias y establecer una base clara para la formulación del Sistema Vial Provincial de Manabí, el presente estudio adopta como referencia principal lo dispuesto en la **Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre (LOSNIVTT).**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

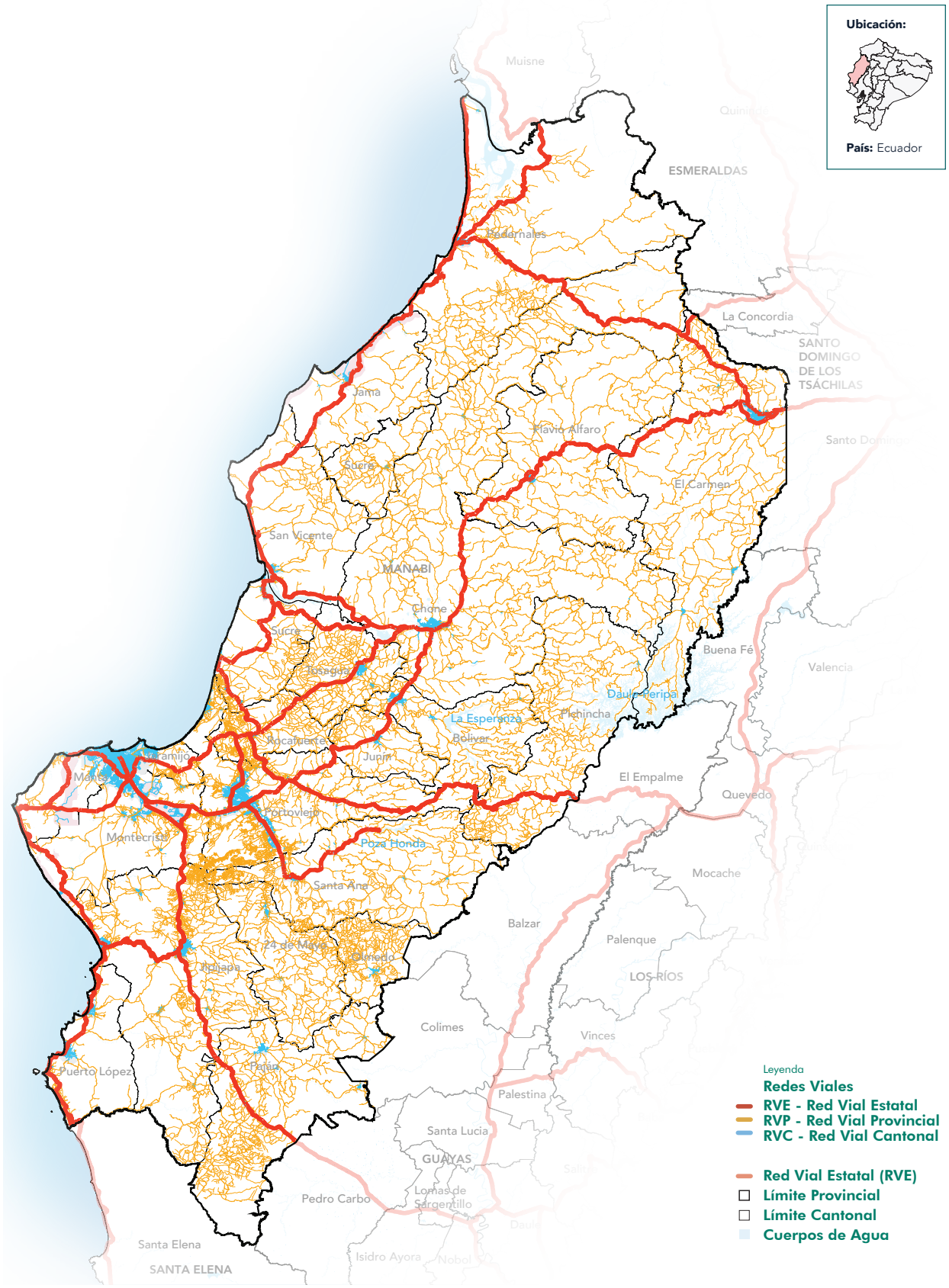
3. **RVC – Red Vial Cantonal:** Conforme al Art. 8 de la LOSNIVTT, **comprende las vías ubicadas dentro de las zonas urbanas y de expansión urbana.**

   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 kilómetros
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.

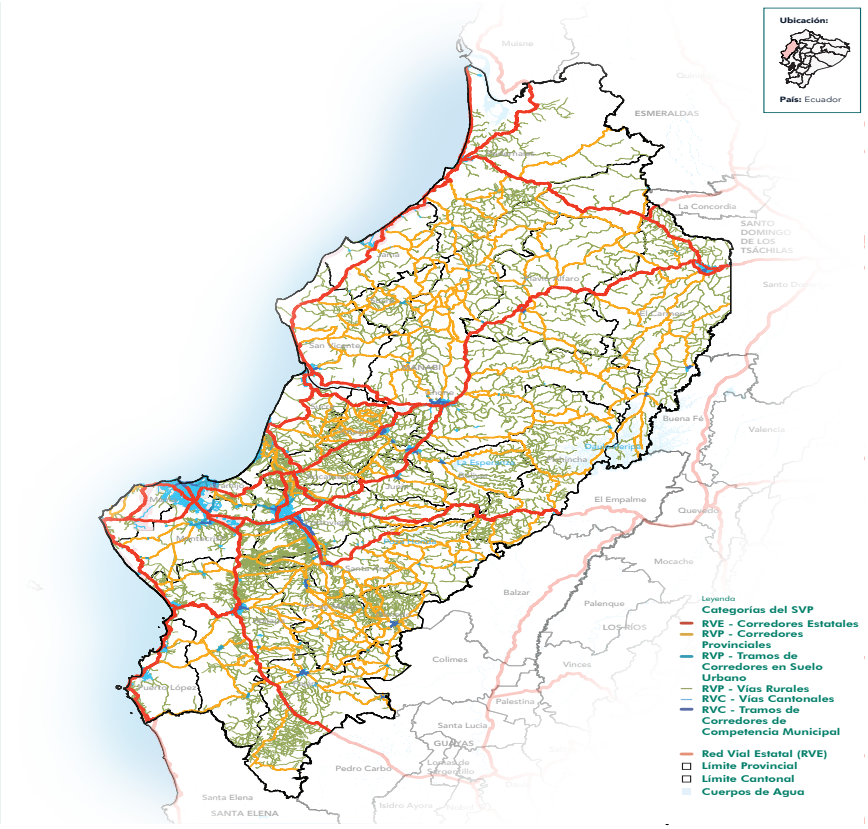
3. RVC - Red Vial Cantonal

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



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.

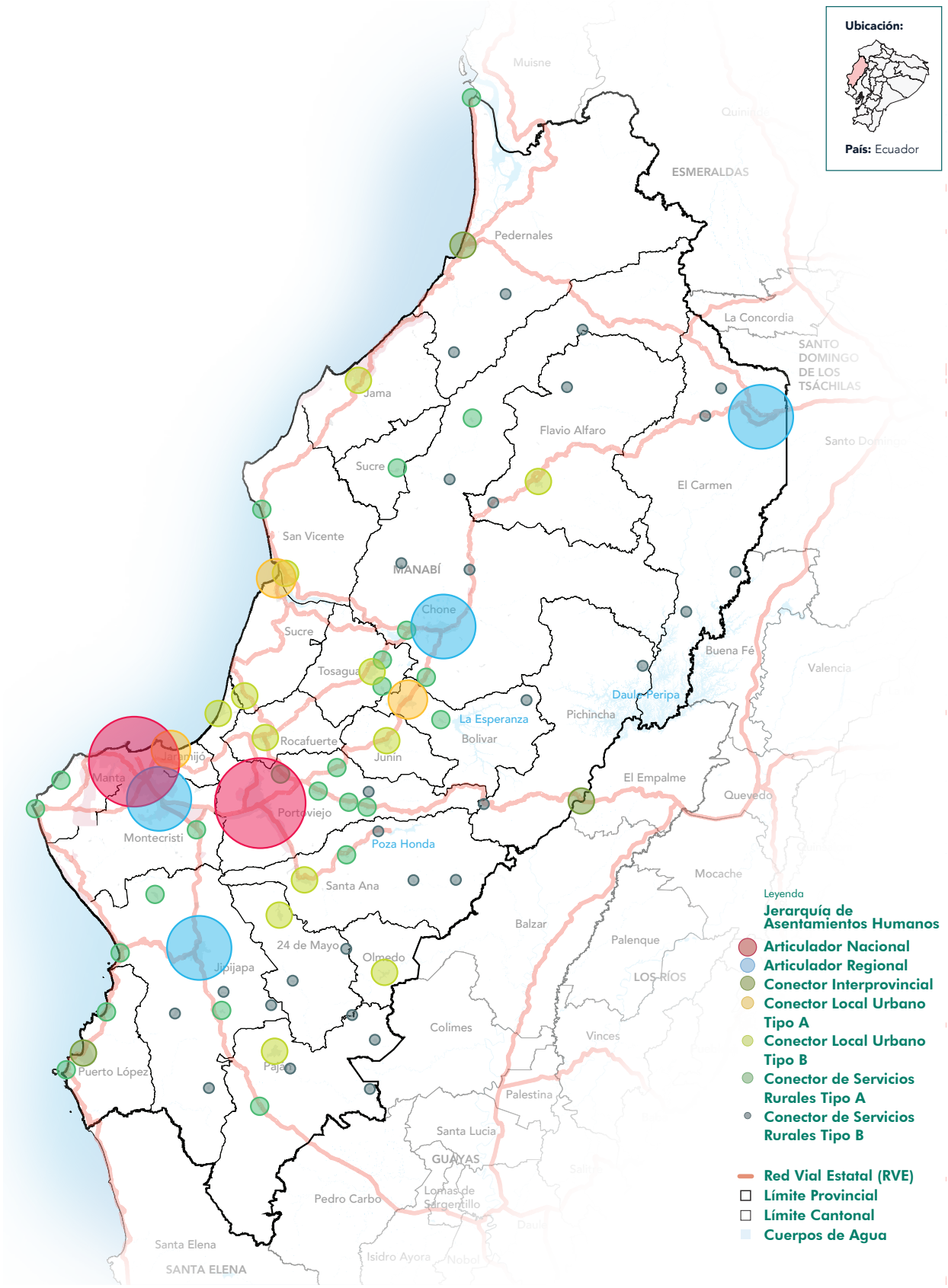
Jerarquía de Asentamientos Humanos

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.

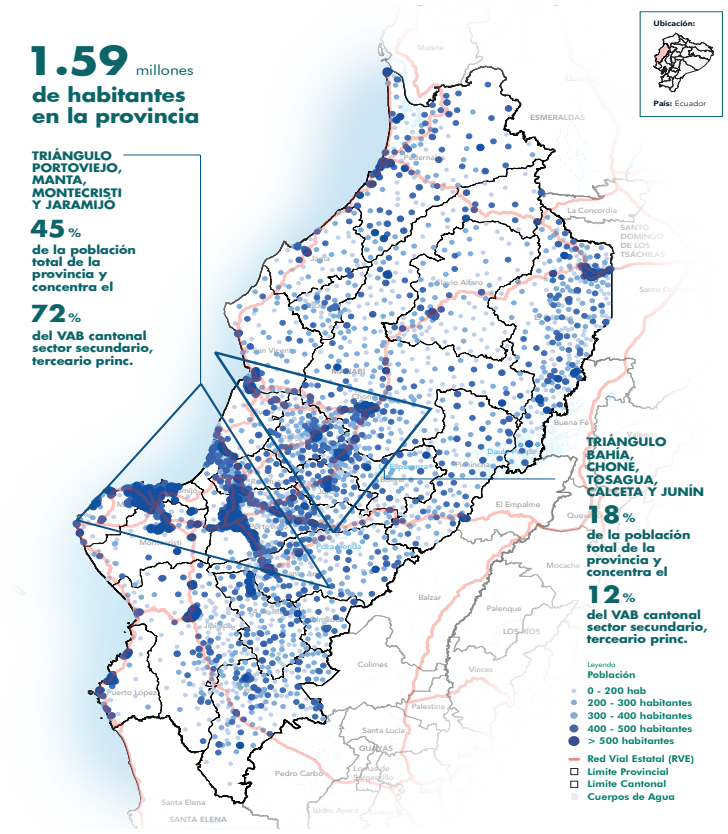


Mapa 6: Jerarquía de Asentamientos Humanos.
Elaborado por: ONU-Hábitat, 2022 y GPM,2024
Código de mapa: SVP-006

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.



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

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.

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

Cantón	Área urbana (hectáreas)	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

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.

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.

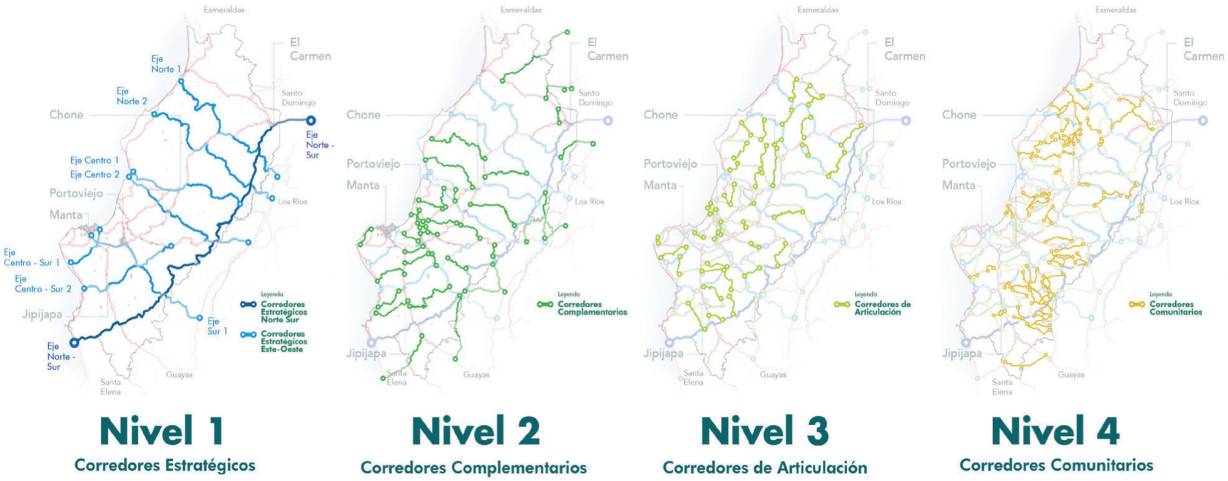


Figura 8: Niveles de los Corredores Provinciales del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

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

Red Vial	Categoría	Abreviación	Jerarquía	Longitud (kilómetros)
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 km 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.

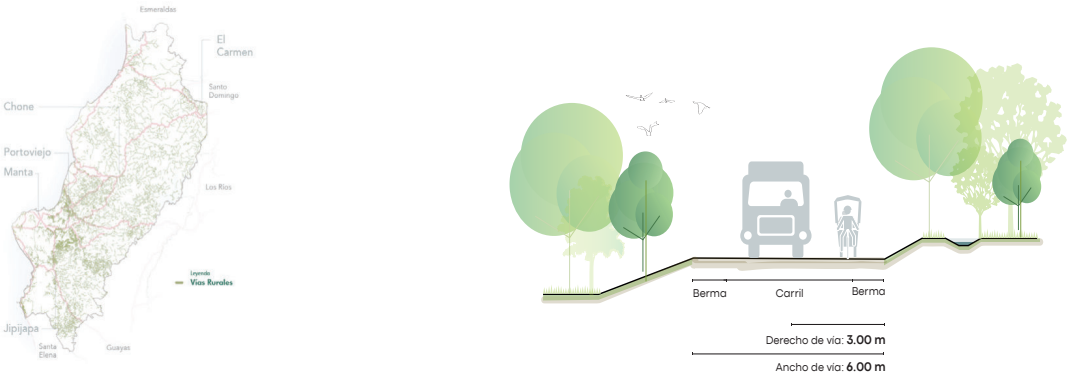


Figura 9: Esquema de Sección Vial de las Vías Rurales del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

- **RVP-CP-NVL4-CCOMU - Corredores Comunitarios**
  Derecho de vía: 10.00 metros.

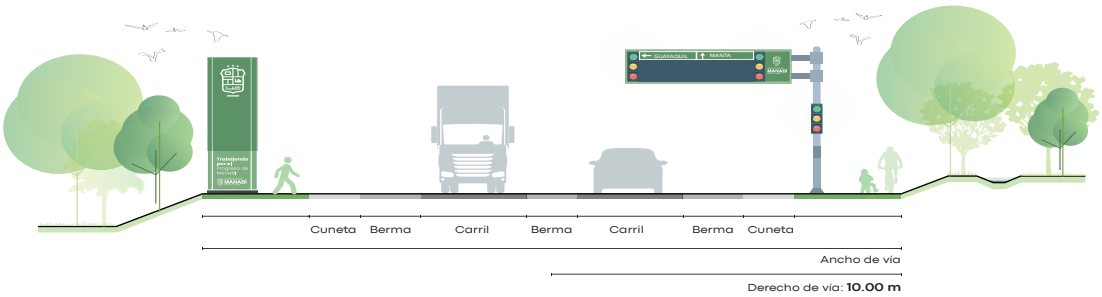


Figura 10 Esquema de Sección Vial de los Corredores Comunitarios del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

- **RVP-CP-NVL3-CART - Corredores de Articulación**
  Derecho de vía: 15.00 metros.

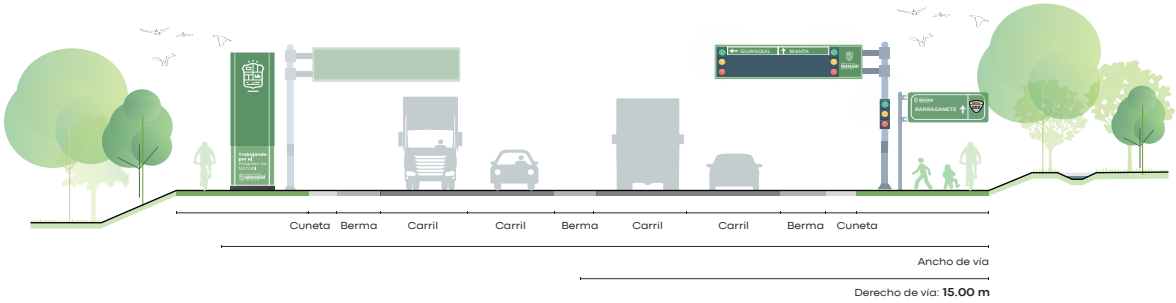


Figura 11: Esquema de Sección Vial de los Corredores de Articulación del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

- **RVP-CP-NVL2-CCOMP - Corredores Complementarios**
  Derecho de vía: 20.00 metros.

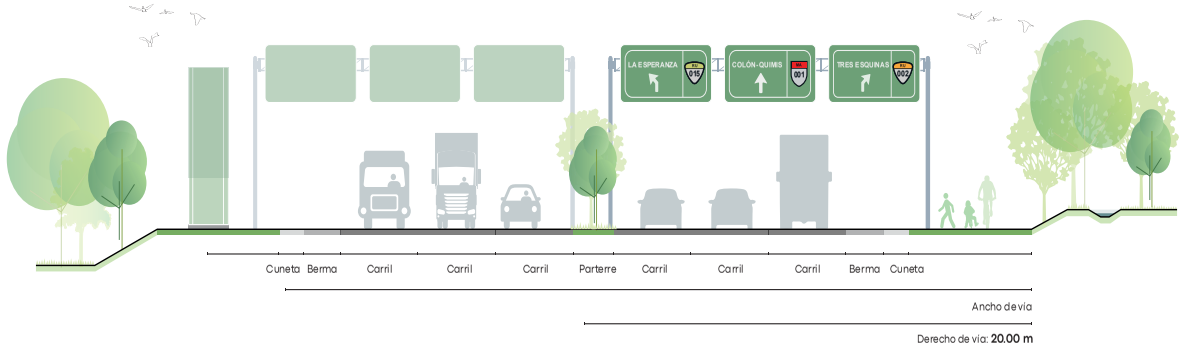


Figura 12: Esquema de Sección Vial de los Corredores Complementarios del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

- **RVP-CP-NVL1-CEST - Corredores Estratégicos**
  Derecho de vía: 25.00 metros.

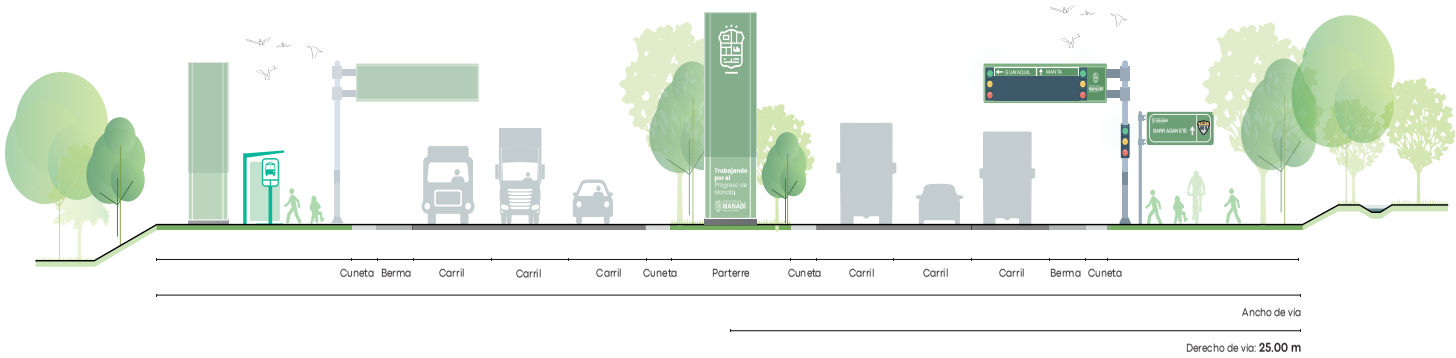


Figura 13: Esquema de Sección Vial de los Corredores Estratégicos del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

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.

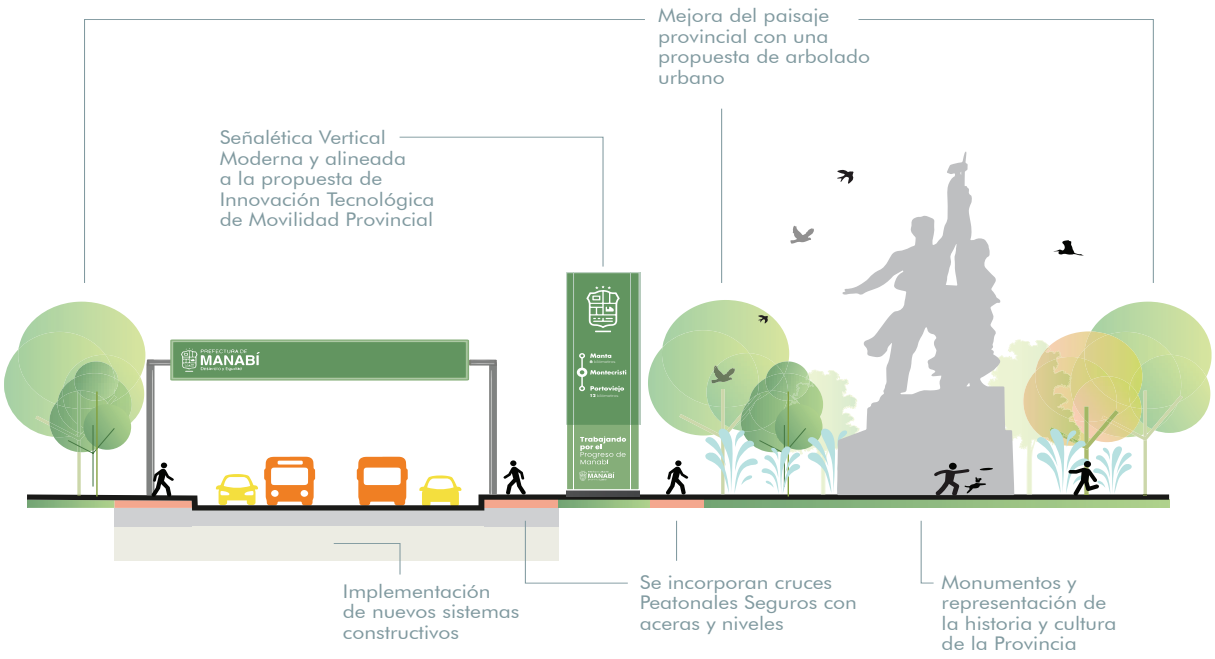


Figura 15: Modelo de Intersecciones Viales del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

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

MANABÍ

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.

Capa	Descripción	Atributo	Responsable
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_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 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 en suelo urbano o expansión urbana	Dirección de Planificación para el Desarrollo o quien haga de sus veces.
		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.

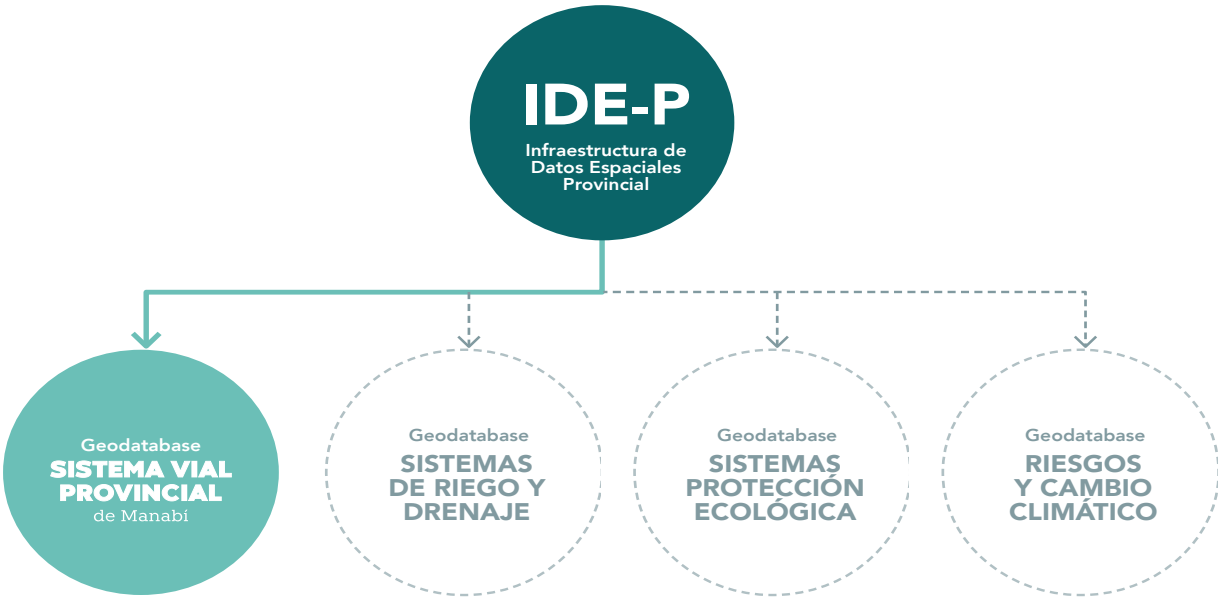


Figura 18: Infraestructura de Datos Especiales IDE-P y sus geodatabase.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

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.

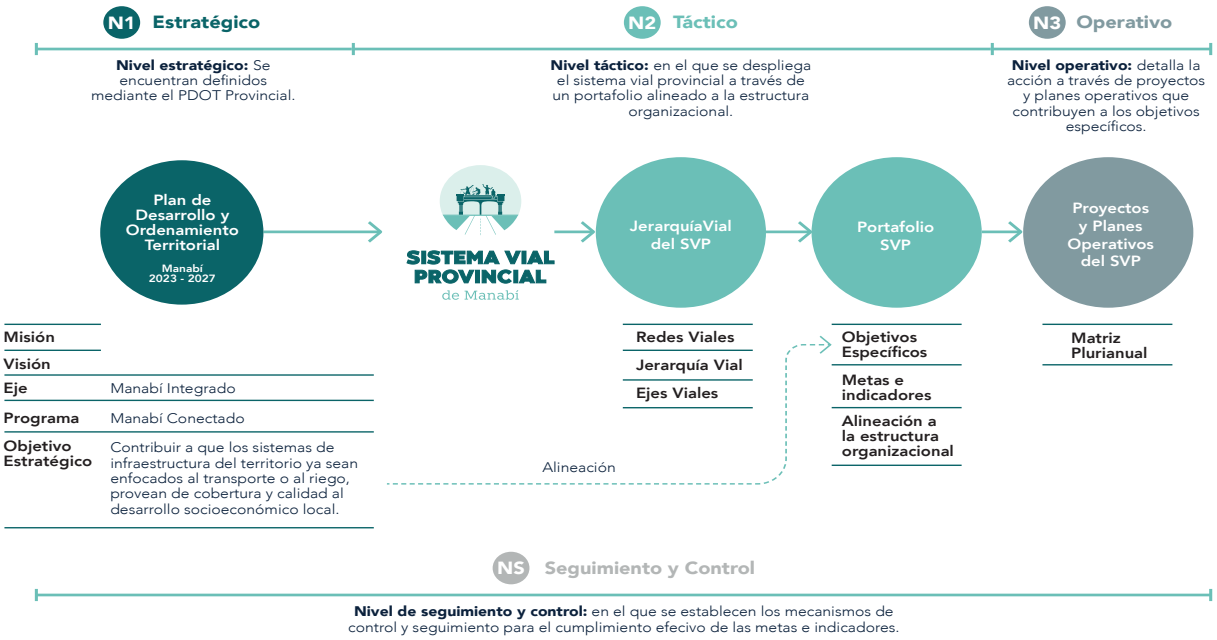


Figura 19: Alineación del Portafolio del Sistema Vial Provincial al PDOT Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

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	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)	26.39

Código	Nombre	Longitud en Kilómetros
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

Código	Nombre	Longitud en Kilómetros
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

Código	Nombre	Longitud en Kilómetros
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

Código	Nombre	Longitud en Kilómetros
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

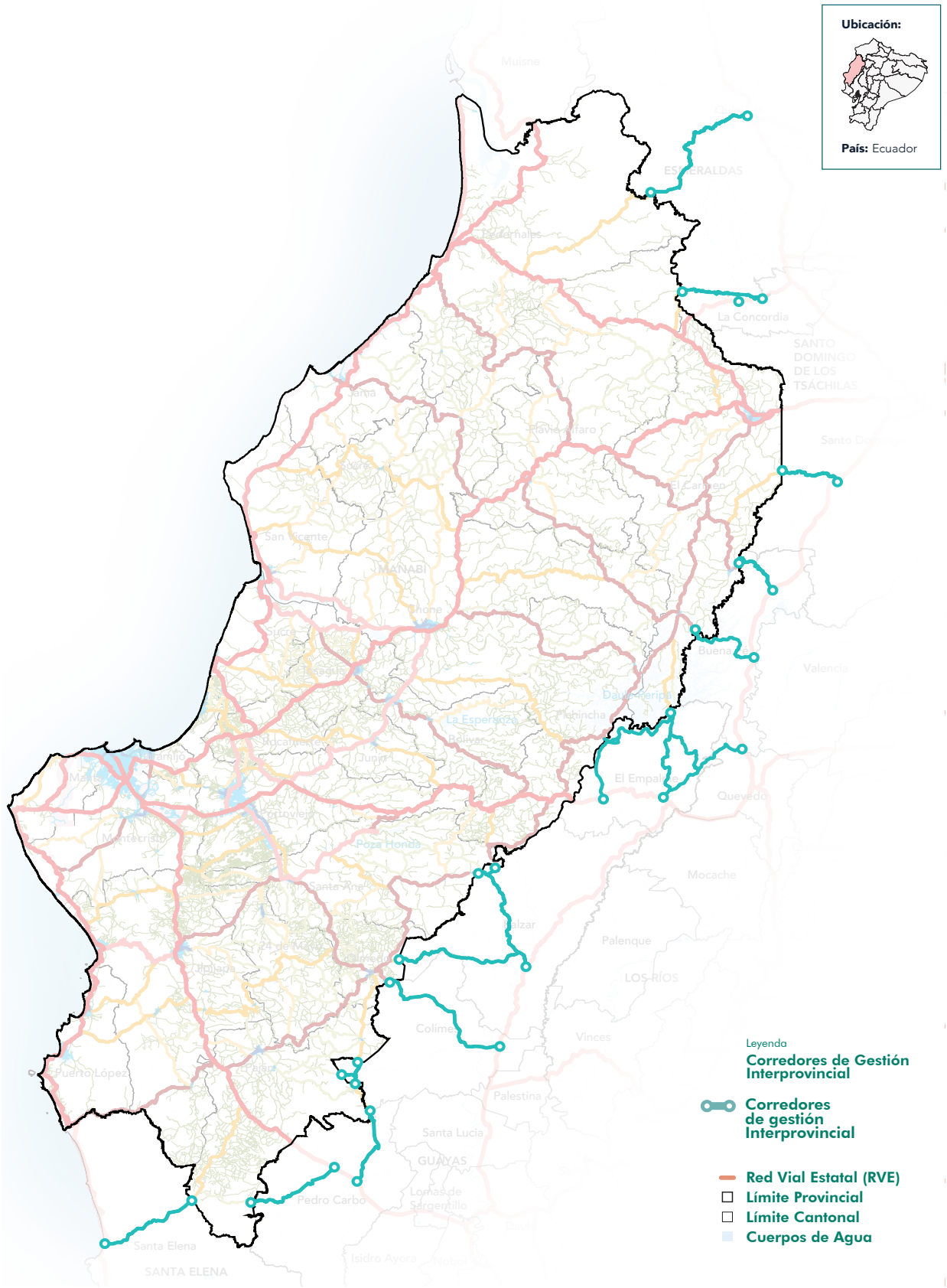
3.9.2

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

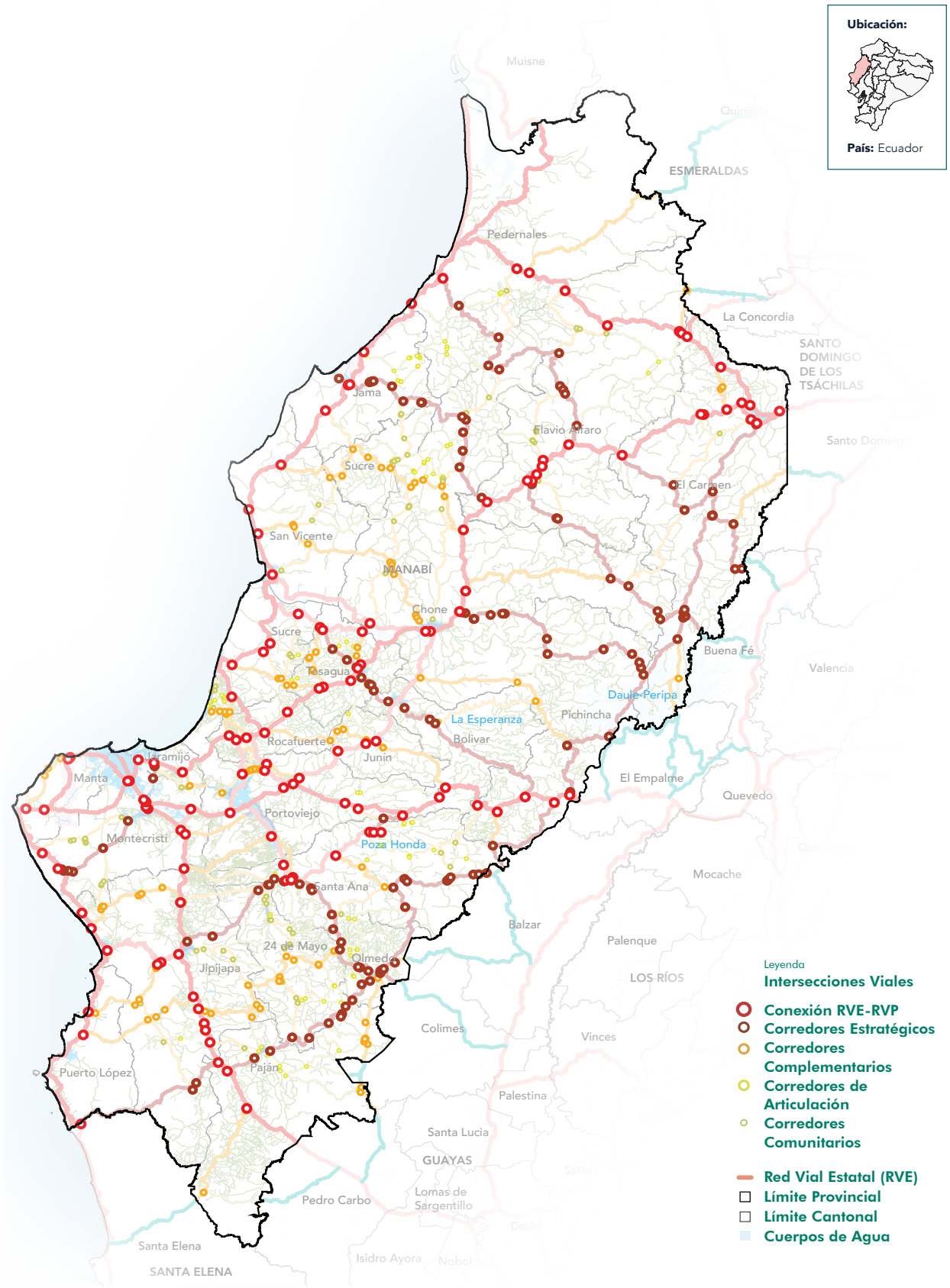
3.9.3

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	No. 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	Creación de la Dirección de Desarrollo Territorial
	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		Conectar	Integrar
					2026	2027	2027-2031	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					
	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
Fortalecer la conectividad e integración territorial mediante una nueva estructura Vial Provincial.	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 factibilidad de creación de la Reestructura 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 del 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				
			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 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 inter-institucional en materia de información territorial y vial.	AE	Gestión Interinstitucional de la información carto-gráfica	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					

Objetivo Específico	Tipo	Nombre	Estrategias operativas	Meta	Proyectar		Conectar	Integrar
					2026	2027	2027-2031	2031-2040
Fortalecer la conectividad e integración territorial mediante una nueva estructura Vial Provincial.	PLN	Nomenclatura Vial del Sistema Vial Provincial	Convenio de Información cartográfica con MEDC - Ministerio de Educación, Deporte y Cultura	Al 2026 gestionar los convenios de cooperación interinstitucional de información cartográfica				
			Convenio de Información cartográfica con MSP - Ministerio de Salud Pública					
			Convenio de Información cartográfica con los 22 GADs Municipales de Manabí					

Institucionalización

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	2.2 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 de la mesa técnica
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 r**espaldo, 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.

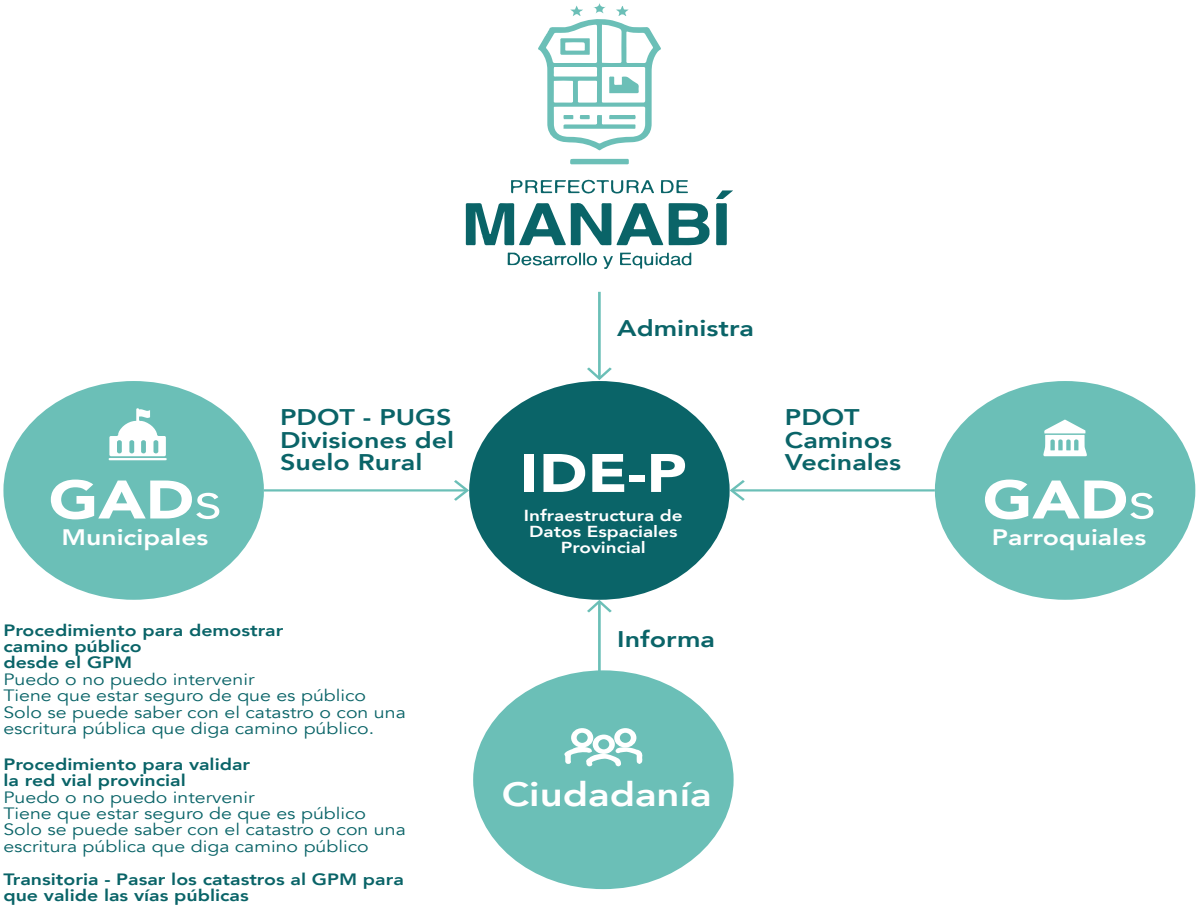


Figura 20: Gestión Interinstitucional de la información del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

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:

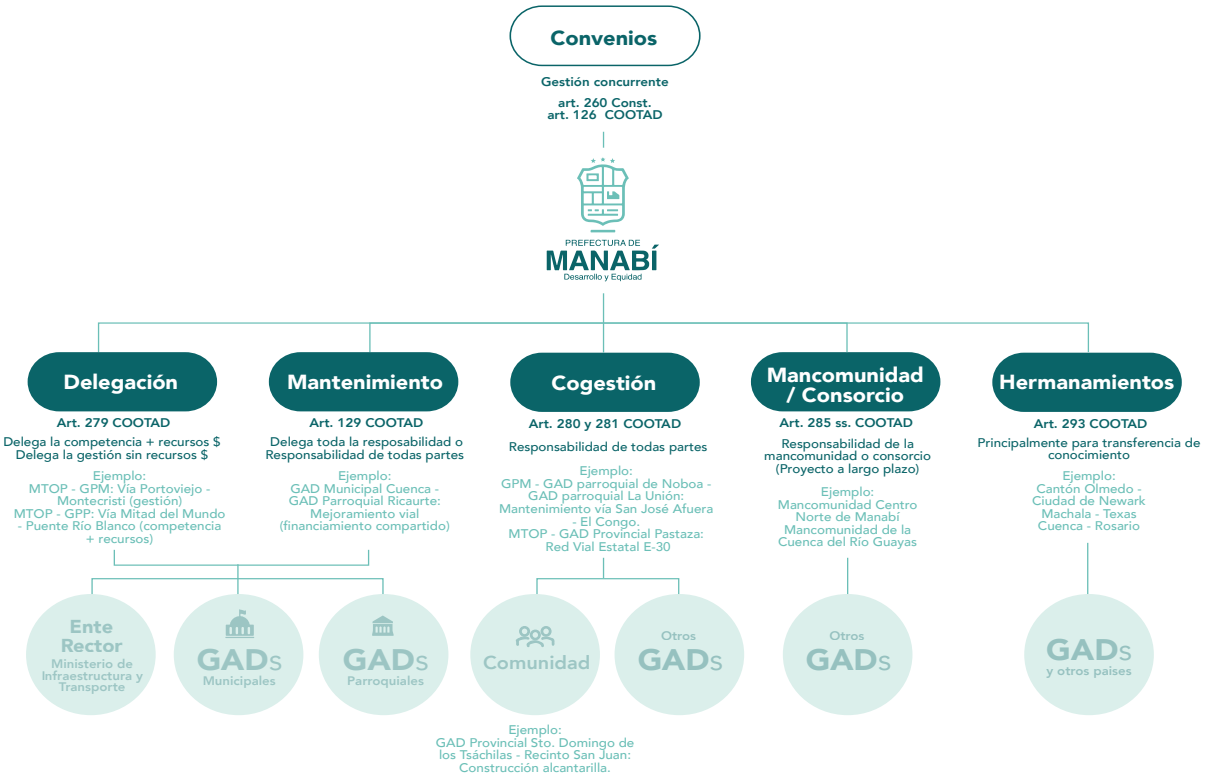


Figura 21: Convenios para la gestión vial del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

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.

y los resultados del Presupuesto Participativo de Obras Viales, que incorpora demandas ciudadanas dentro del marco técnico del SVP.

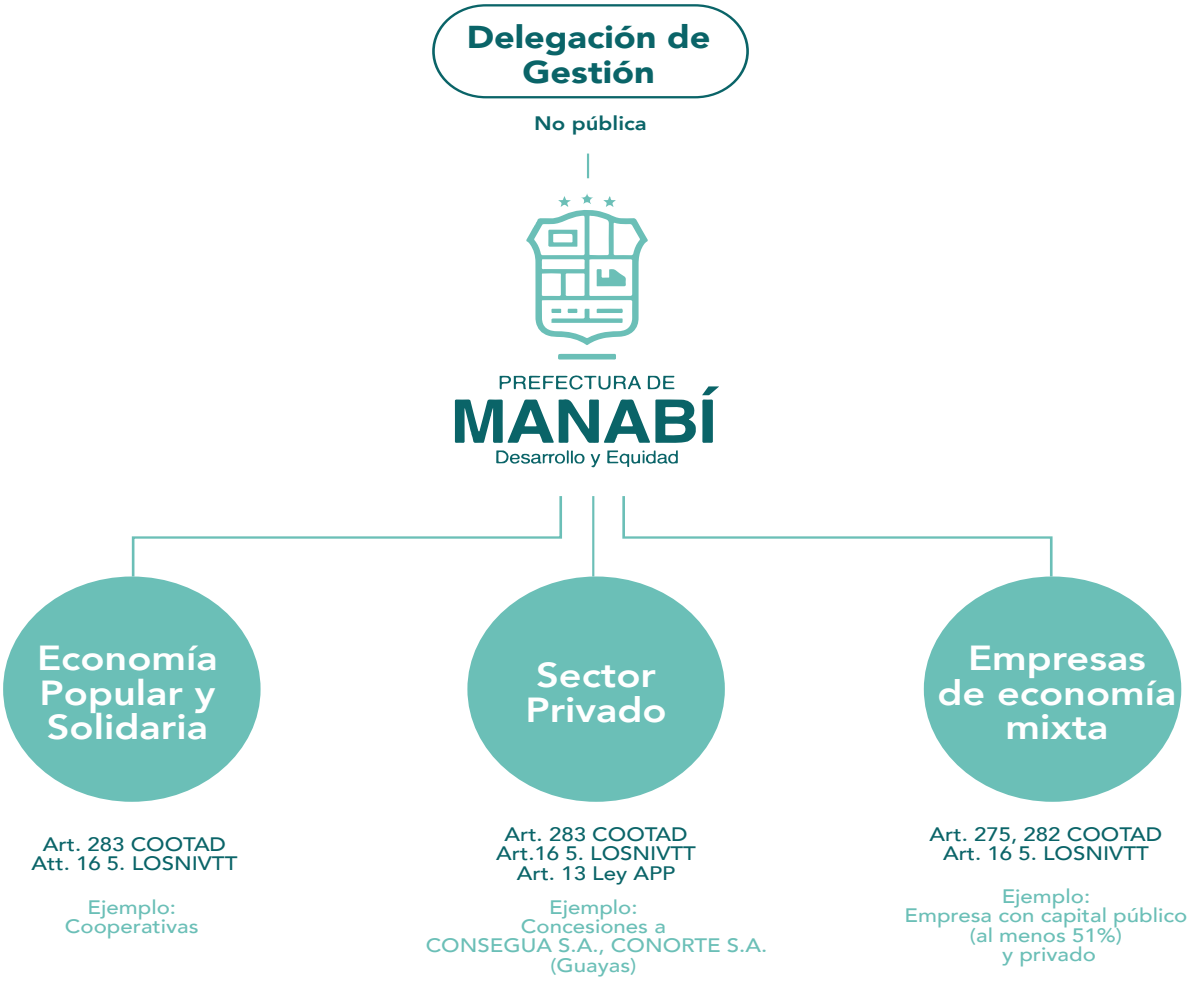


Figura 22: Delegación de gestión vial del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

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, organizaciones comunitarias	Mantenimiento rutinario, limpieza, desbroce, obras menores	Bajo costo, empleo local, conocimiento territorial	Limitada capacidad técnica; requiere 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.

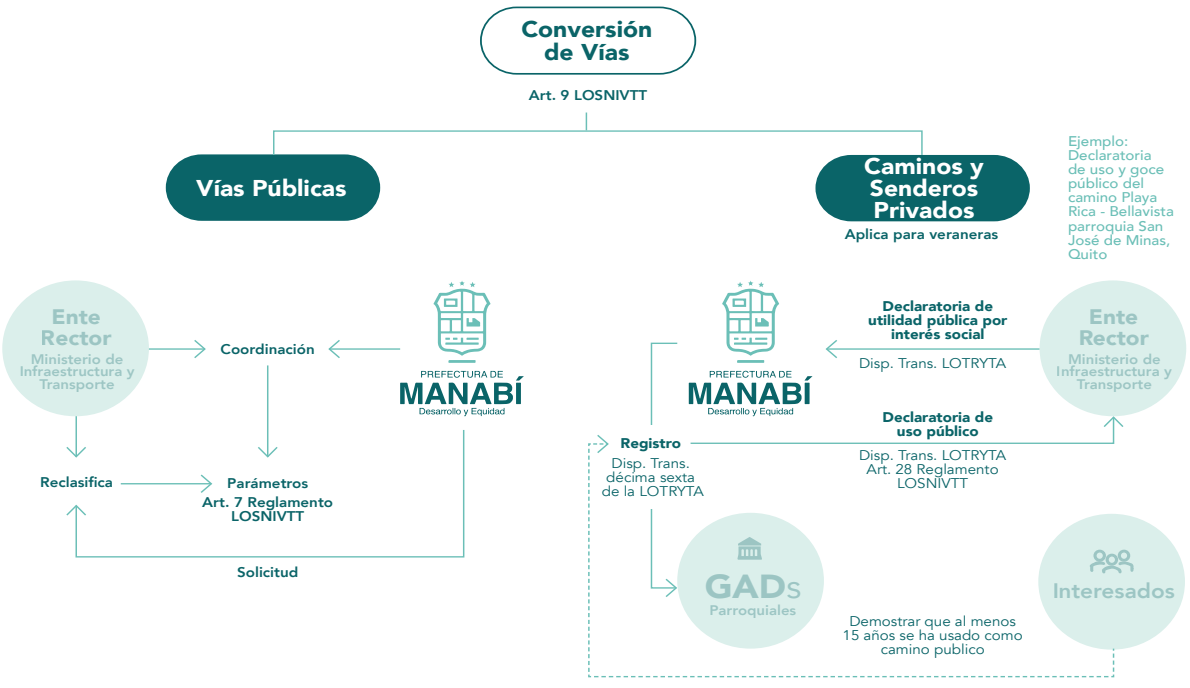


Figura 23: Conversión de Vías del Sistema Vial Provincial.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

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.

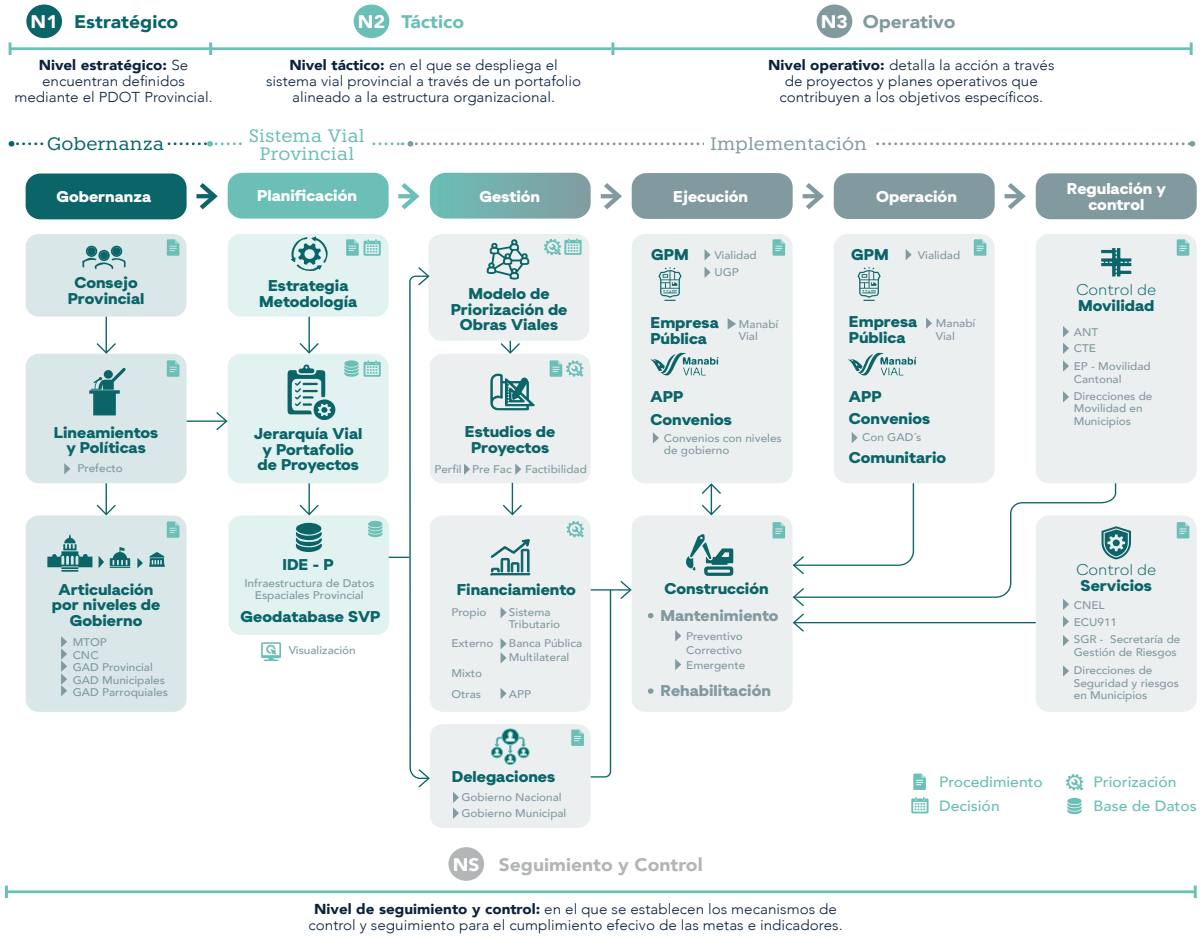


Figura 24: Modelo de Gestión del Sistema Vial Provincial de Manabí.
Elaborado por: Equipo de formulación SVP – 2025

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
Red Vial Provincial	**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.

Descripción del riesgo	Tipo de riesgo	Probabilidad	Impacto	Calificación	Acciones de respuesta al riesgo
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.

Ciudades
con Futuro
SISTEMA VIAL
PROVINCIAL
de Manabí

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

ML/FA

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.