

Una sola vía,
un solo
camino...
el desarrollo
del país!

Plan Maestro de Vialidad



GOBIERNO CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

Objetivos del Plan Maestro

- Fortalecer el rol del MOP como ente rector del sector vial en el país.
- Asegurar la **sustentabilidad** de las inversiones realizadas y las necesarias a realizar en los próximos años.
- Garantizar la **integridad** y la **continuidad** de la operación y del servicio de la red vial estatal
- Establecer programas de conservación, consolidación, seguridad vial, optimización, monitoreo y evaluaciones periódicas de desempeño, así como impulsar el desarrollo tecnológico en el área de la vialidad y el transporte para el corto, mediano y largo plazo.

OBJETIVOS ESTRATEGICOS

- *Consolidar* la red vial nacional.
- Equipar de *Seguridad Vial* a la red estatal.
- *Conservar* eficazmente la red estatal.
- *Optimizar* el uso operativo de la red.
- *Monitorear y Evaluar* el desempeño de la red.
- *Impulsar la investigación* en materia de vialidad y transporte.

Acuerdo Ministerial 001 del 12 de Enero del 2001

El Acuerdo Ministerial establece la Red Vial del Ecuador y define competencias:

- *Art. 1. La Red Vial Nacional es el conjunto total de las carreteras existentes en el territorio Ecuatoriano.*
- *Art. 2. La Red Vial Nacional se clasifica según su jurisdicción en Red Vial Estatal, Red Vial Provincial y Red Vial Cantonal.*
- *Art. 3. La Red Vial Estatal está constituida por todas las vías administradas por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, como única entidad responsable del manejo y control, conforme a normas del Decreto Ejecutivo 860, publicado en el Registro Oficial No. 186 del 18 de Octubre del 2000 y la Ley Especial de Descentralización del Estado y de Participación Social.*
- *Art. 4. La Red Provincial es el conjunto de vías administradas por cada uno de los Consejos Provinciales.*
- *Art. 5. La Red Cantonal es el conjunto de vías urbanas e interparroquiales administradas por cada uno de los Concejos Municipales.*

Definición Funcional de las Vías de la Red Estatal

Corredores Arteriales

Rutas que conectan cruces de frontera, puertos y capitales de provincia formando una malla estratégica. Su tráfico proviene de vías colectoras, debe poseer una alta movilidad, accesibilidad controlada y estándares geométricos adecuados.

Vías Colectoras

Rutas que tienen como función recolectar el tráfico de una zona rural o urbana para conducirlos a los corredores arteriales.



Plan de Consolidación de la Red Vial Nacional

Acciones Programadas y En Ejecución

- Transferencia del Plan de Caminos Vecinales con su respectivo financiamiento a los Consejos Provinciales
- Implementación física de la señalización de jurisdicción y jerarquía en toda la red estatal. Plan piloto Vía del Pacífico.
- Elaboración de inventarios viales y planes de gestión para cada una de las redes provinciales, excepto Pichincha que ya cuenta con su plan. Plan piloto Imbabura, Cotopaxi, Los Ríos, Tungurahua mediante Unidad de Caminos Vecinales.

Años de Ejecución: 2002 –2003

Inversión estimada: US\$ 4.7 millones



Plan de Seguridad Vial de la Red Estatal

Acciones Programadas y En Ejecución

- Implementación física de la señalización vertical en toda la red estatal. Plan piloto, Vía del Pacífico
- Implementación física de barreras de seguridad en todos los tramos viales que lo requieran.
- Establecer un marco técnico para reglamentar la accesibilidad de las vías de las redes provinciales y cantonales, así como de los desarrollos urbanísticos e industriales que se conectan a la red estatal.

Años de Ejecución: 2003 –2004

Inversión estimada: US\$ 44.6 millones



Plan de Conservación de la Red Estatal

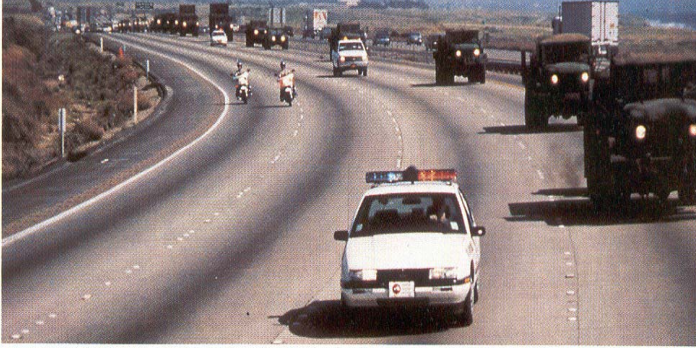
Acciones Programadas y En Ejecución

- Implementación de un programa de recuperación ambiental (ie., estabilización de taludes, conservación del derecho de vía y establecimiento de un Sistema de Gestión Ambiental).
- Implementación de un programa de mantenimiento, reparación y reconstrucción de puentes. Hemos reparado más de 60 puentes y aspiramos a intervenir 40 adicionales. Hemos iniciado un Plan Piloto de mantenimiento rutinario con Microempresas Corporativas en Loja y en Manabí.
- Reprogramar obras en la red estatal de la Costa a cargo de CORPECUADOR
- Establecimiento de un programa de gestión que determina el tipo de intervenciones de conservación necesarias en toda la red estatal.



Años de Ejecución: 2003 –2016

Inversión estimada: US\$ 707.7 millones



Plan de Optimización Operativa de la Red Estatal

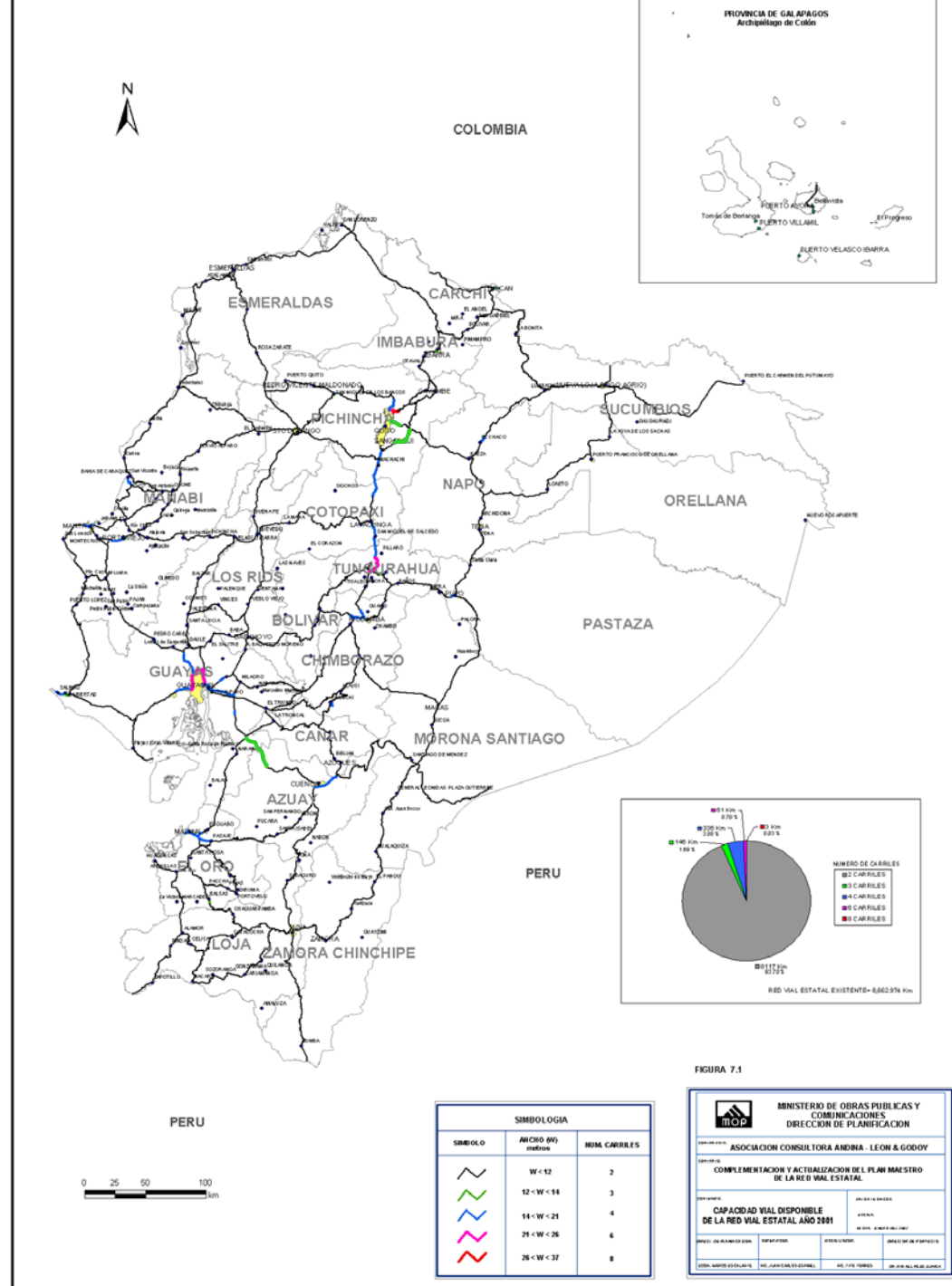
- Programar las acciones necesarias para dar continuidad a la red estatal.
- Programar intervenciones periódicas para complementar los nuevos enlaces a la Red Estatal con la capacidad necesaria para ofrecer un nivel de servicio adecuado a la demanda estimada del tráfico vehicular futuro.
- Reducir la frecuencia y los altos índices de accidentes; reducir los niveles de congestión vehicular actuales y los previstos, reducir los costos operativos de los usuarios y los conflictos en zonas urbanas.
- Implementar el **Eje Vial de Integración Nacional** (Ruta Internacional de Comercio).



Hoy, existen varios tramos de la red estatal que son altamente conflictivos, con congestionamiento y alto índice de accidentes de tránsito, lo que nos exige programar todas las acciones necesarias para optimizar el uso de la red.

Capacidad Operativa Actual de la Red Estatal (año 2002)

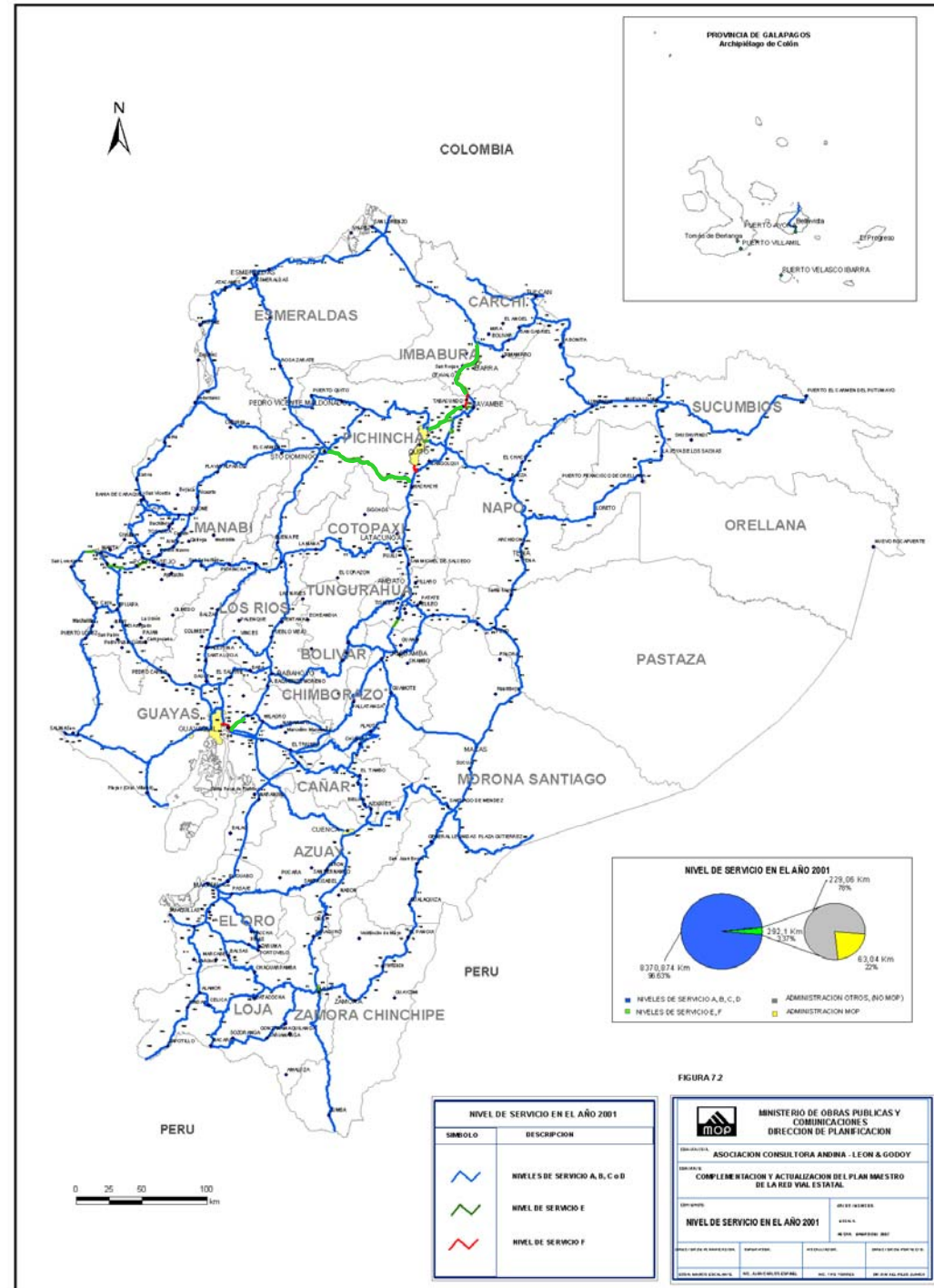
- 2 carriles = 93%
- 3 carriles = 2%
- 4 carriles = 4%
- 6 carriles = 1%
- 8 carriles = 0.3%



Nivel de Servicio Actual de la Red Estatal (año 2002)

4% de la longitud de la Red tiene problemas operativos

Los niveles de servicio son deficientes, y esto causa congestionamientos, desperdicio de combustibles, accidentes, demoras, altos costos operativos y en **esencia, freno a la producción, al turismo, al desarrollo.**

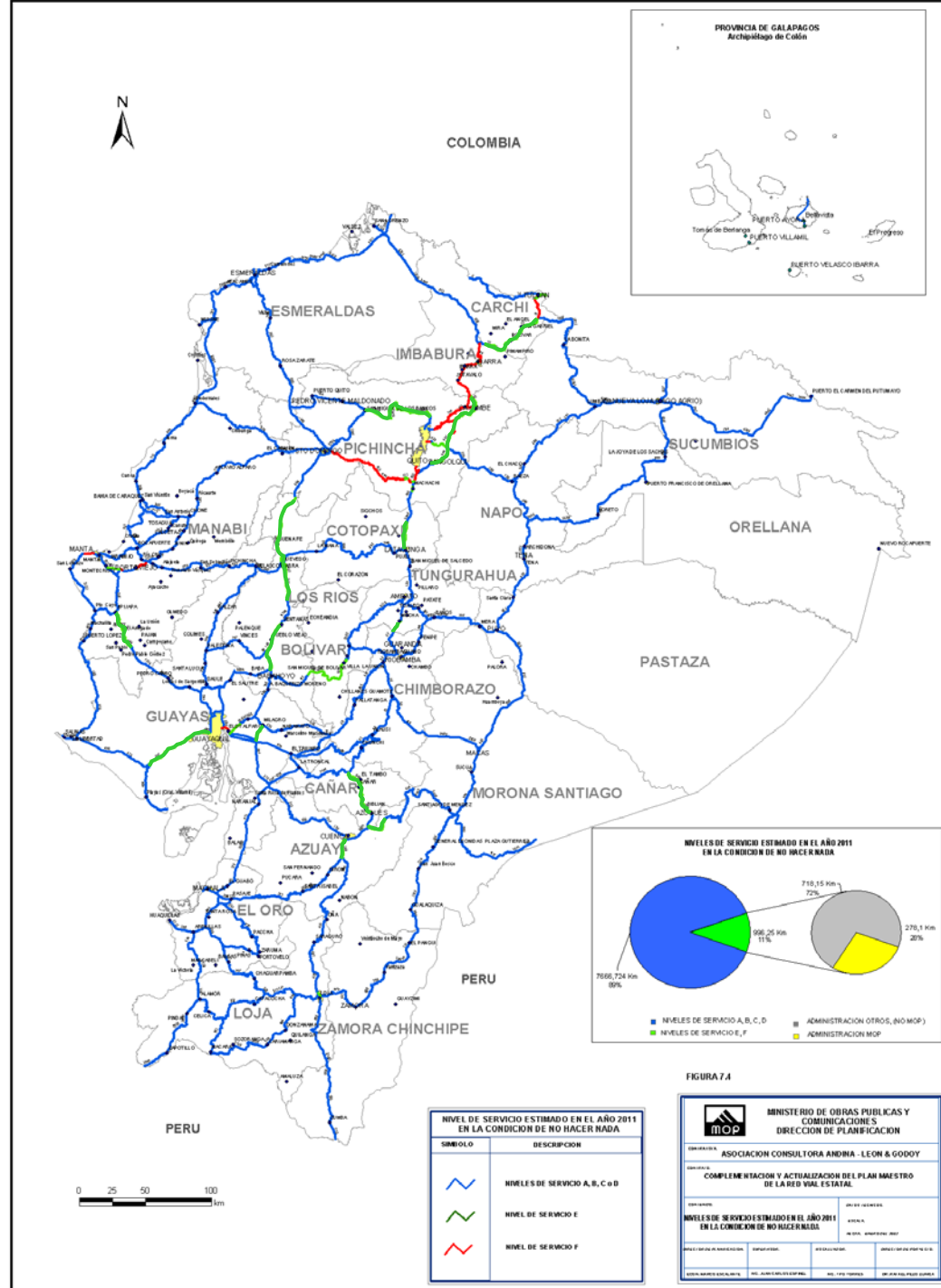




Nivel de Servicio Estimado en la Red Estatal (año 2011)

Si no hacemos algo al respecto, el 11% de la longitud de la Red tendría problemas operativos.

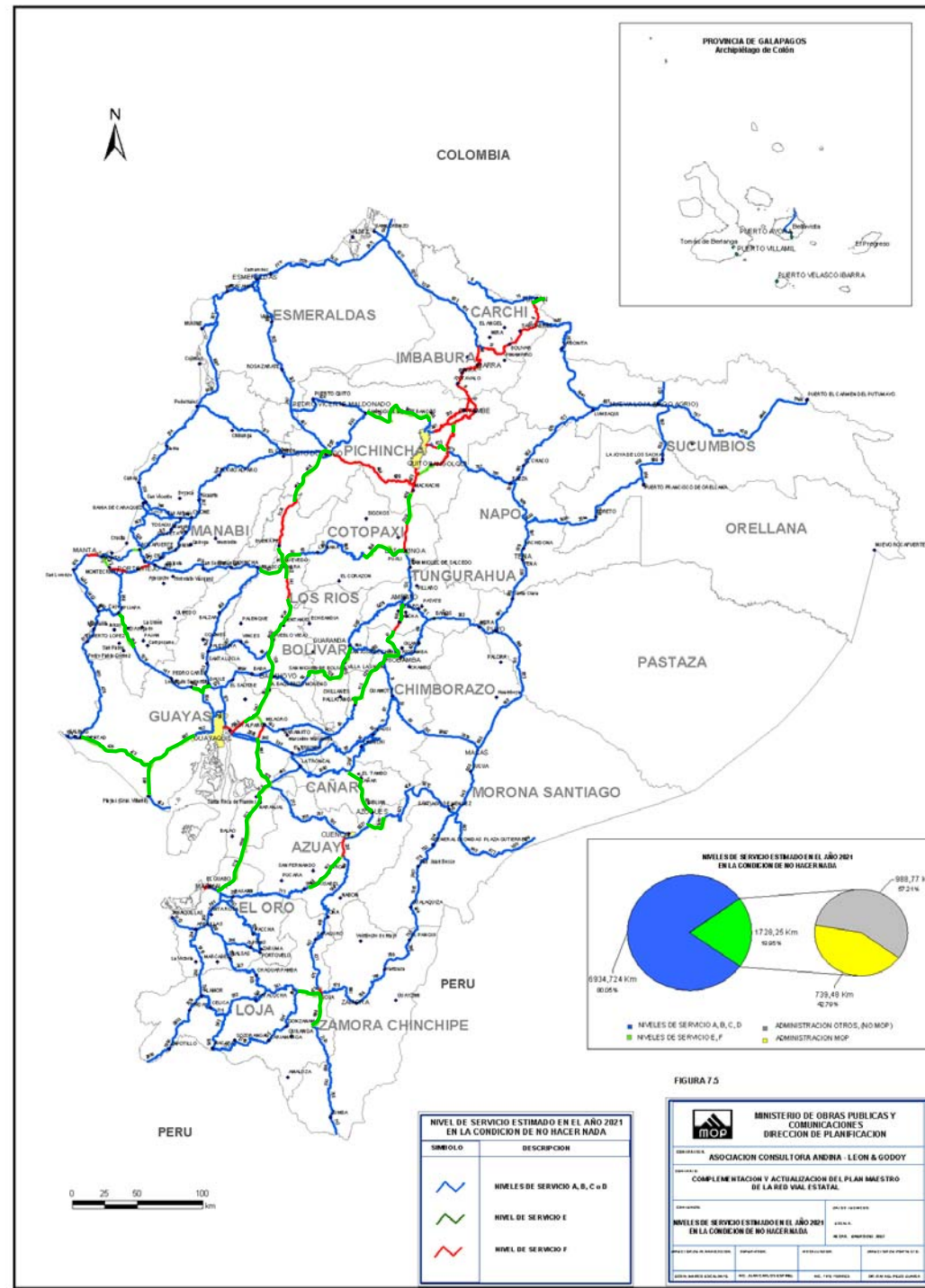
El freno a la producción, al turismo, y al desarrollo del país sería aún mayor.



Nivel de Servicio Estimado en la Red Estatal (año 2021)

Si no hacemos algo al respecto, el 20% de la longitud de la Red tendría severos problemas operativos

El freno a la producción, al turismo, y al desarrollo del país sería devastador.





Plan de Optimización Operativa de la Red Estatal

Acciones Programadas y En Ejecución

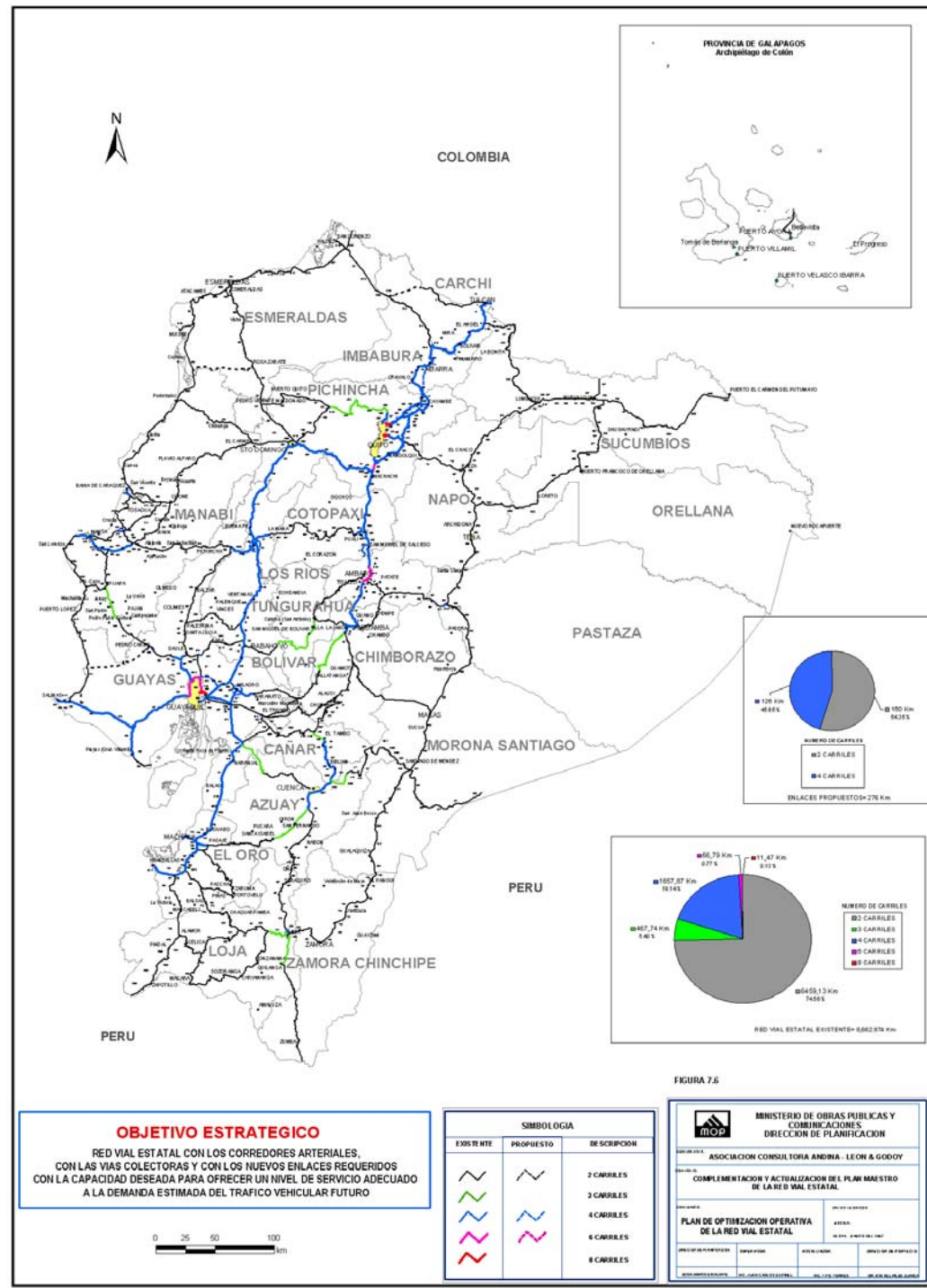
- Implementación de un programa para el restablecimiento de la continuidad de la red estatal, en especial, en los pasos interrumpidos. Proyectos en ejecución, Paso Lateral de Ambato, estudios para Anillo Vial Quevedo.
- Implementación de un programa para solucionar los problemas operativos de tránsito en sectores altamente conflictivos de la red estatal. Ampliación Puente Rafael Mendoza.
- Implementación de un programa para llevar a cabo, los mejoramientos y las ampliaciones prioritarias y necesarias de la red estatal. En proceso estudios de Babahoyo-Jujan y Babahoyo-Quevedo, Quevedo-Sto. Domingo, Alog-Latacunga, Ibarra-Otavalo, Latacunga-Ambato, Chongón-Progreso.
- Implementación del Eje Vial de Integración Nacional con altas características geométricas (autovías). Actualmente implementándose a nivel de estudios de factibilidad con la colaboración del CONAM.
- Implementación de los nuevos enlaces requeridos a través del tiempo.

Años de Ejecución: 2002 –2016

Inversión estimada: US\$ 1.603,2 millones

Algunos Proyectos:

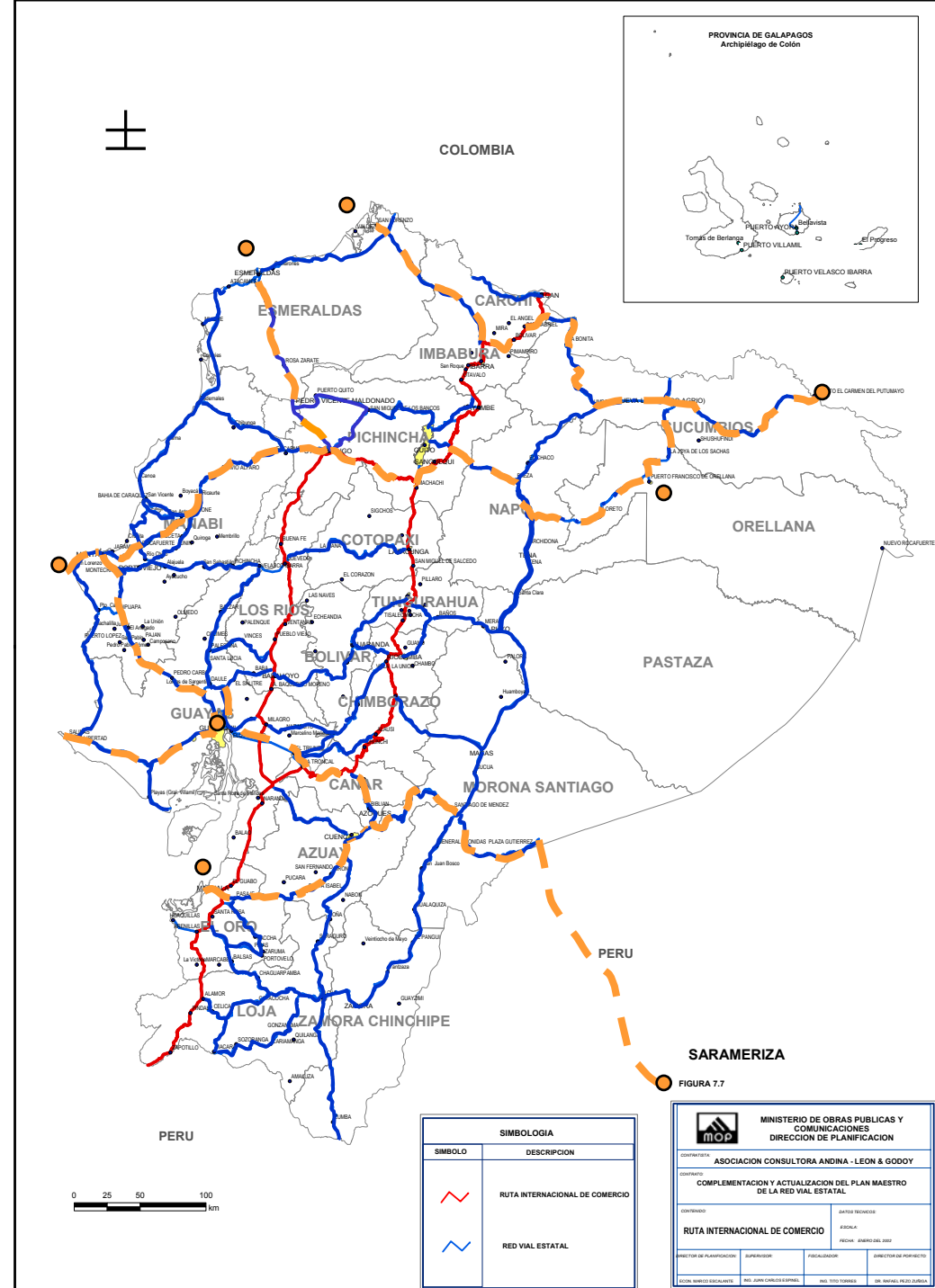
- E-35: Autovía Rumichaca-Ambato (4 carriles)
Paso Lateral de Ambato (6 carriles) en eje Ambato-Riobamba (4 carriles)
- E-20: Autovía Aloag-Santo Domingo (4 carriles)
- E-25: Autovía Santo Domingo-Arenillas (4 carriles)
- E-40: Autovía Guayaquil-Salinas (4 carriles)
- E-25 y E-30: Perimetral de Quevedo
- E-25: Perimetral de Milagro
- E-35: Paso Lateral de Salcedo
- E-35: Paso Lateral de Latacunga
- E-40: Paso Lateral de Santa Elena





Eje Vial de Integración Nacional y Rutas Interoceánicas

Debemos garantizar un adecuado nivel de servicio no solo para el tráfico nacional, sino también para el internacional!





MAPA DE SUDAMERICA



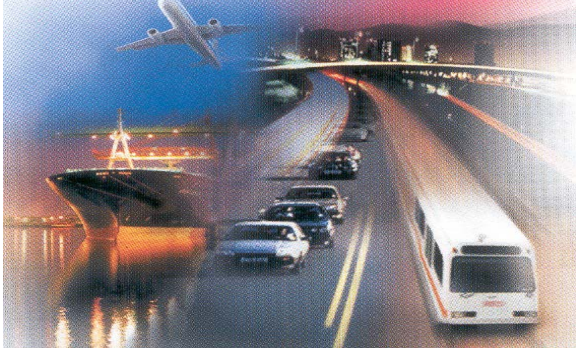
Plan de Monitoreo, Evaluación y Registro de la Red Estatal

Acciones Programadas

- Monitorear periódicamente el tráfico y el desempeño de la red en cuanto a los aspectos funcionales, ambientales, y estructurales.
- Culminar el proceso de reforma institucional para modernizar la estructura administrativa en proceso.
- Desarrollar, estructurar y modernizar el banco de datos existente del MOP.
- Mejorar el sistema de información electrónica (Página WEB).
- Fortalecer la operación del sistema de información, documentación y archivo técnico para el servicio de los usuarios (ie., consultores, constructores, estudiantes, investigadores, etc.)

Años de Ejecución: 2003 –2016

Inversión estimada: US\$ 5.13 millones



Plan de Desarrollo Tecnológico

Acciones Programadas y En Ejecución

- Estudios de investigación en el área de planificación de transportes, operaciones de tránsito, seguridad vial, materiales y fuentes alternativas de financiamiento.
- Coordinar la ejecución de estudios de investigación.
- Organizar seminarios y talleres de discusión.
- Difundir los descubrimientos y recomendaciones.
- Fomentar la ejecución de nuevos estudios.
- Hemos suscrito convenios de cooperación con Universidades, Escuelas Politécnicas e Instituciones de Investigación.

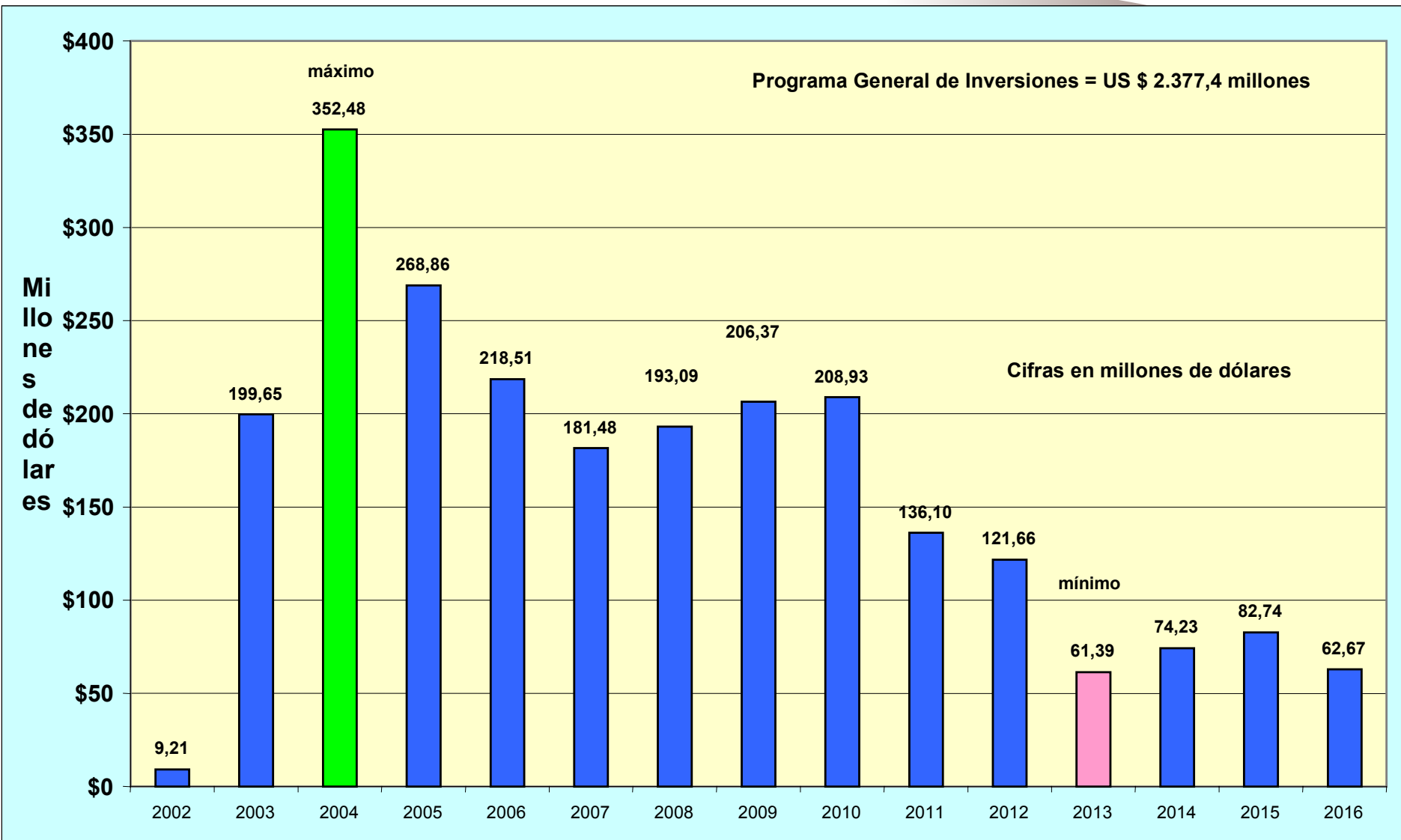
Años de Ejecución: 2003 –2014

Inversión estimada: US\$ 12 millones



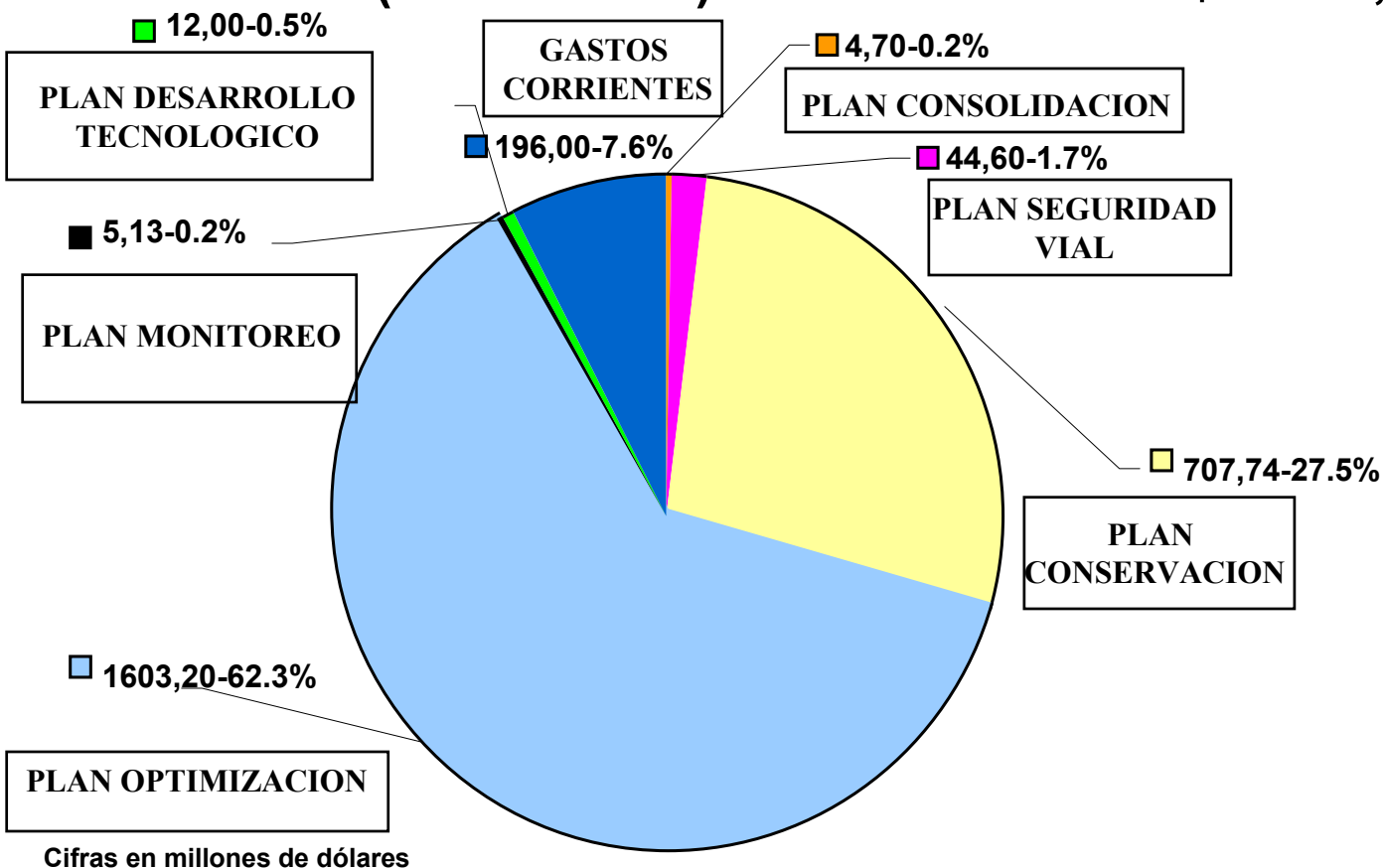
Programa General de Inversiones

(cifras no incluyen gastos corrientes ni gastos por emergencias)



Inversiones Totales por Planes

**INVERSIONES TOTALES PARA EL PERIODO
2002 (adicionales) - 2003- 2016 : US \$ 2.573,4 millones**



Financiamiento Propuesto

Operación:

**Fondo Vial para el Plan
Maestro de la Red Estatal.**

**Fuente de Recursos: 15 centavos por galón
de los combustibles**

Año 2003 – 5 centavos de dólar

Año 2004 – 5 centavos de dólar

Año 2005 – 5 centavos de dólar

**Bajo este esquema, El Plan Maestro queda
financiado y su implementación garantizada.**

El MOP pudiera liberar al Presupuesto General del Estado de las asignaciones anuales, equivalentes al 6%, y re-distribuir a los Consejos Provinciales y Municipios 1% del Presupuesto del Estado durante los años 2003, 2004, y 2005 hasta acumular 3%, que a valor presente equivale a US\$ 165 millones de dólares anuales, lo cual permite financiar la Red Vial Provincial y Cantonal. El saldo, esto es 3% , puede orientarse a financiar la inversión en el Frente Social del Estado.

Financiamiento Propuesto

- Trasladar el costo del plan de desarrollo vial al usuario mediante una carga impositiva a los combustibles, tiene varias ventajas:
- AHORRO DE COSTO DE OPERACIÓN VEHICULAR:
 - 1.- En vehículos de carga y transporte de pasajeros,
El peaje actual representa 6 ctvs. por Km.
La tasa de \$0.15 por galón representa 1.3 ctvs. por Km.

AHORRO 4.70 ctvs./Km.



Financiamiento Propuesto

- AHORRO DE COSTO DE OPERACIÓN VEHICULAR:

2.- En vehículos particulares:

El peaje actual representa: 2 ctvs./Km.

La tasa de \$0.15/galón: 1 ctvs./Km.

AHORRO 1 ctvs./Km.

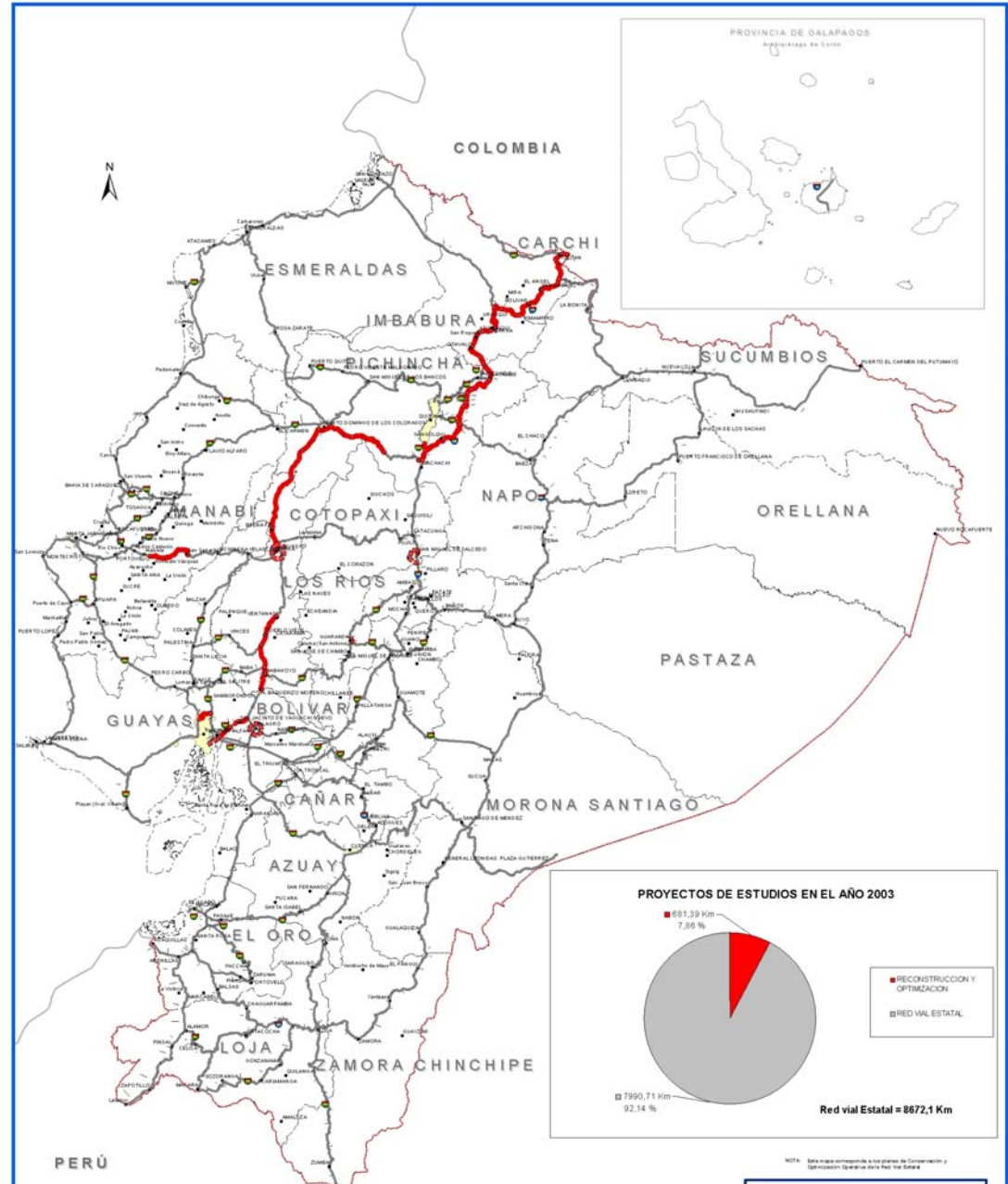
3.- Las vías concesionadas, y las futuras concesiones serán pagadas directamente con recursos del fondo mediante sistemas de conteo, gerencia de peajes, o un nuevo concepto de “peaje sombra” que permitirá eliminar progresivamente los peajes, pero manteniendo el concepto de delegación al sector privado.

4.- El incremento de costo de USD 0.15/galón incide en USD 0,0018/pasajero en el sistema de transporte urbano; y en USD 0,039/grupo familiar.

El incremento mensual del grupo familiar equivale a USD 0.54

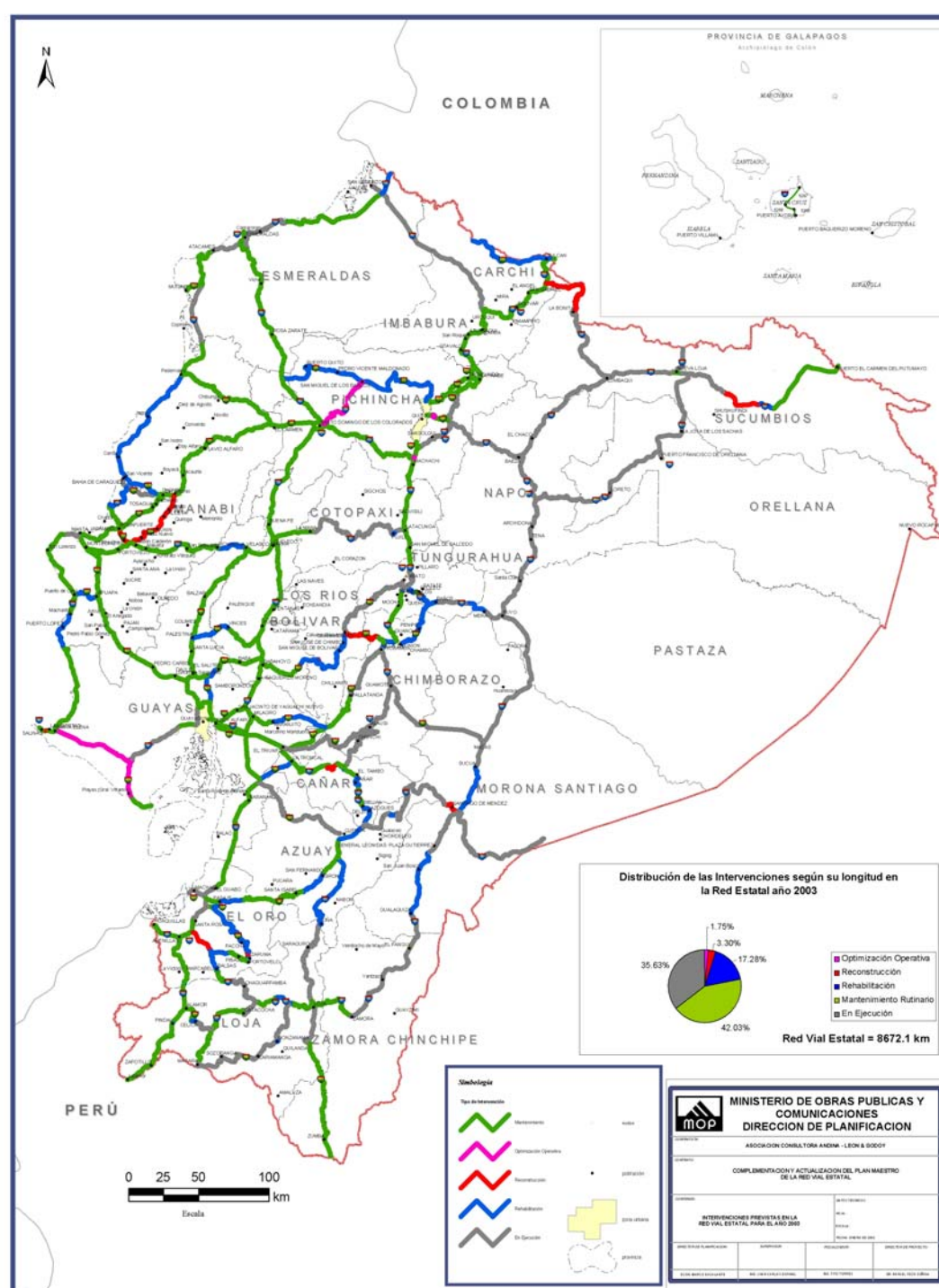
Año 2003

Proyectos de estudios a Ejecutarse



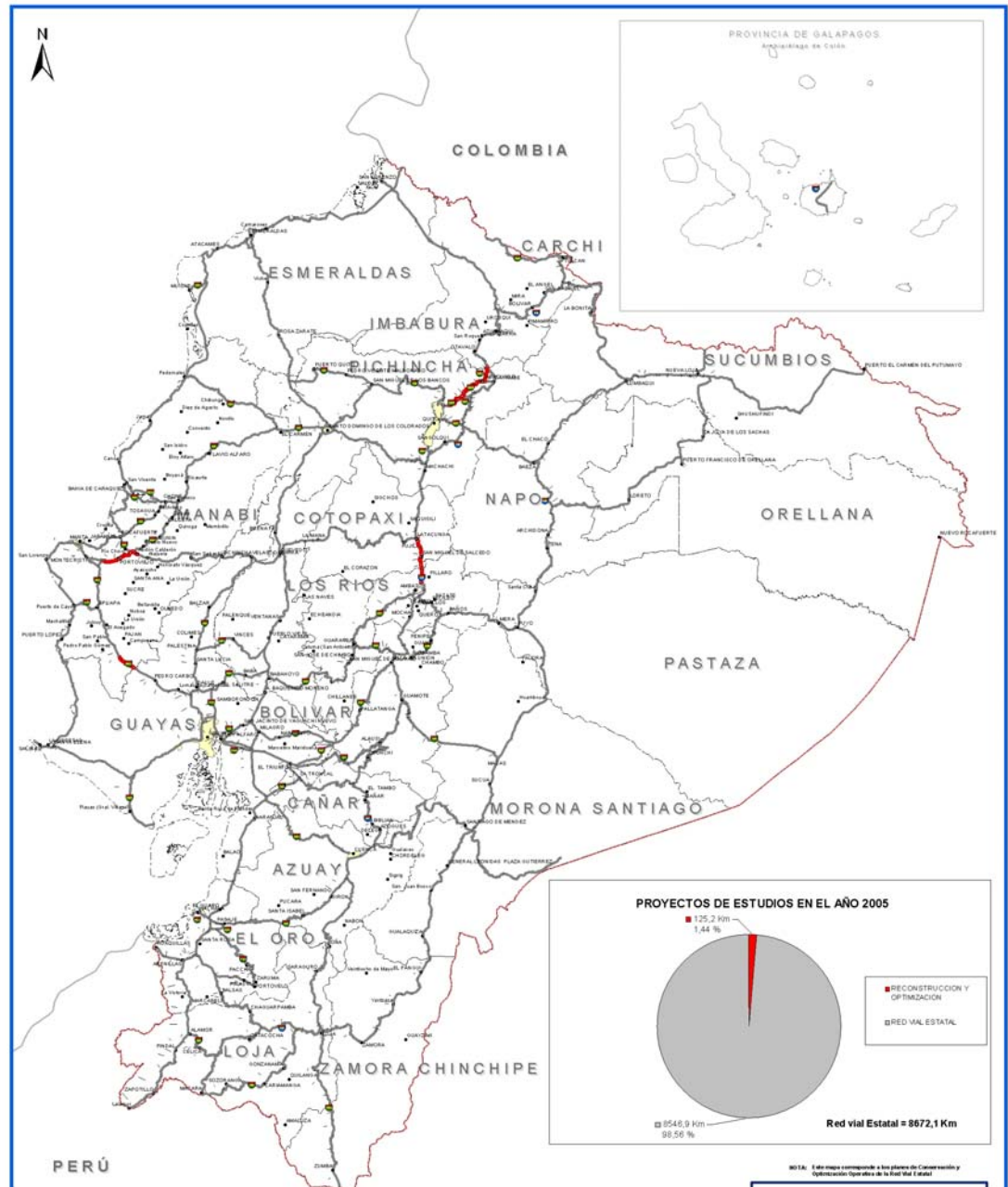
Año 2003

Proyectos de construcción



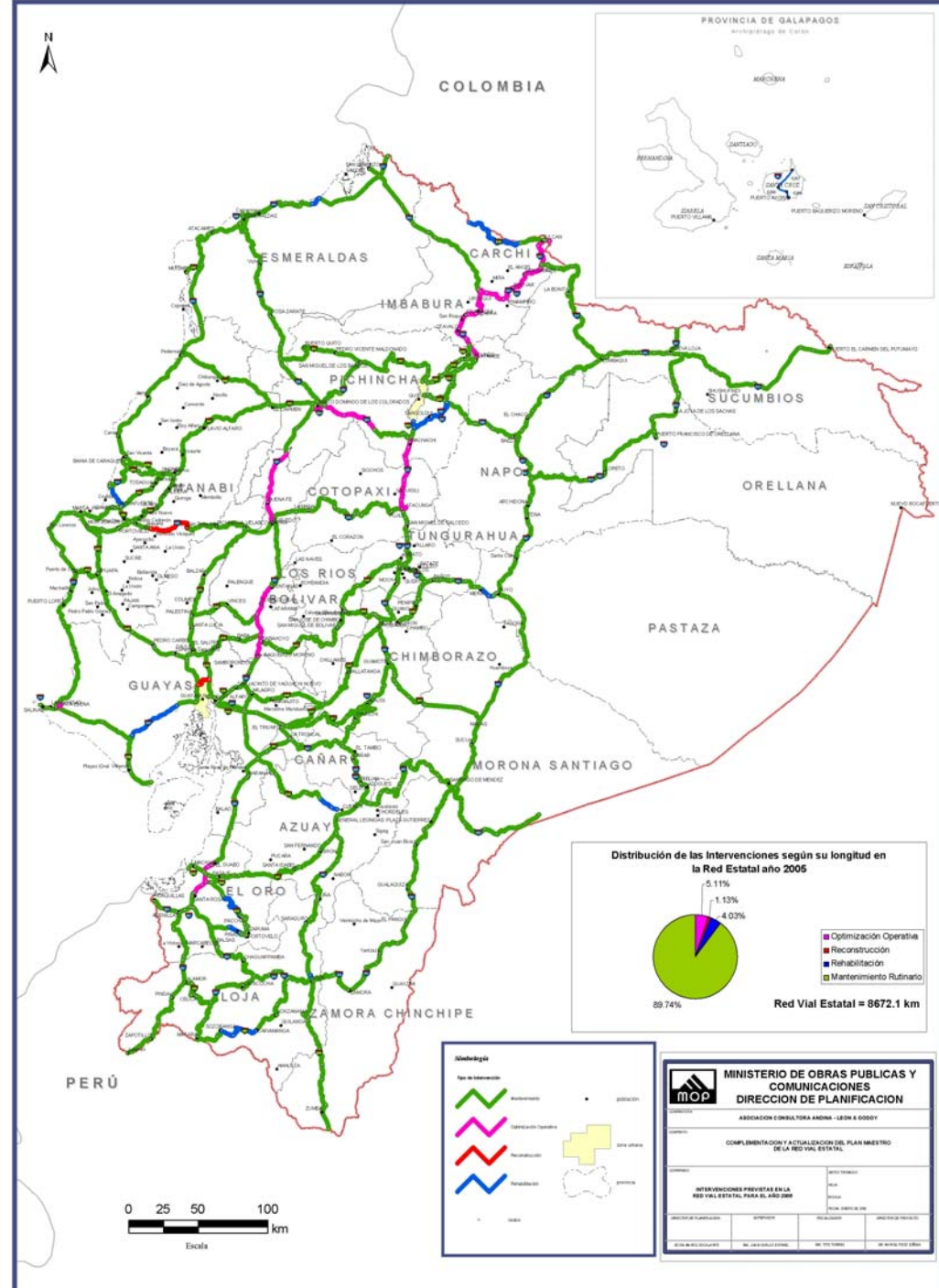
Año 2005

Proyectos de estudios



Año 2005

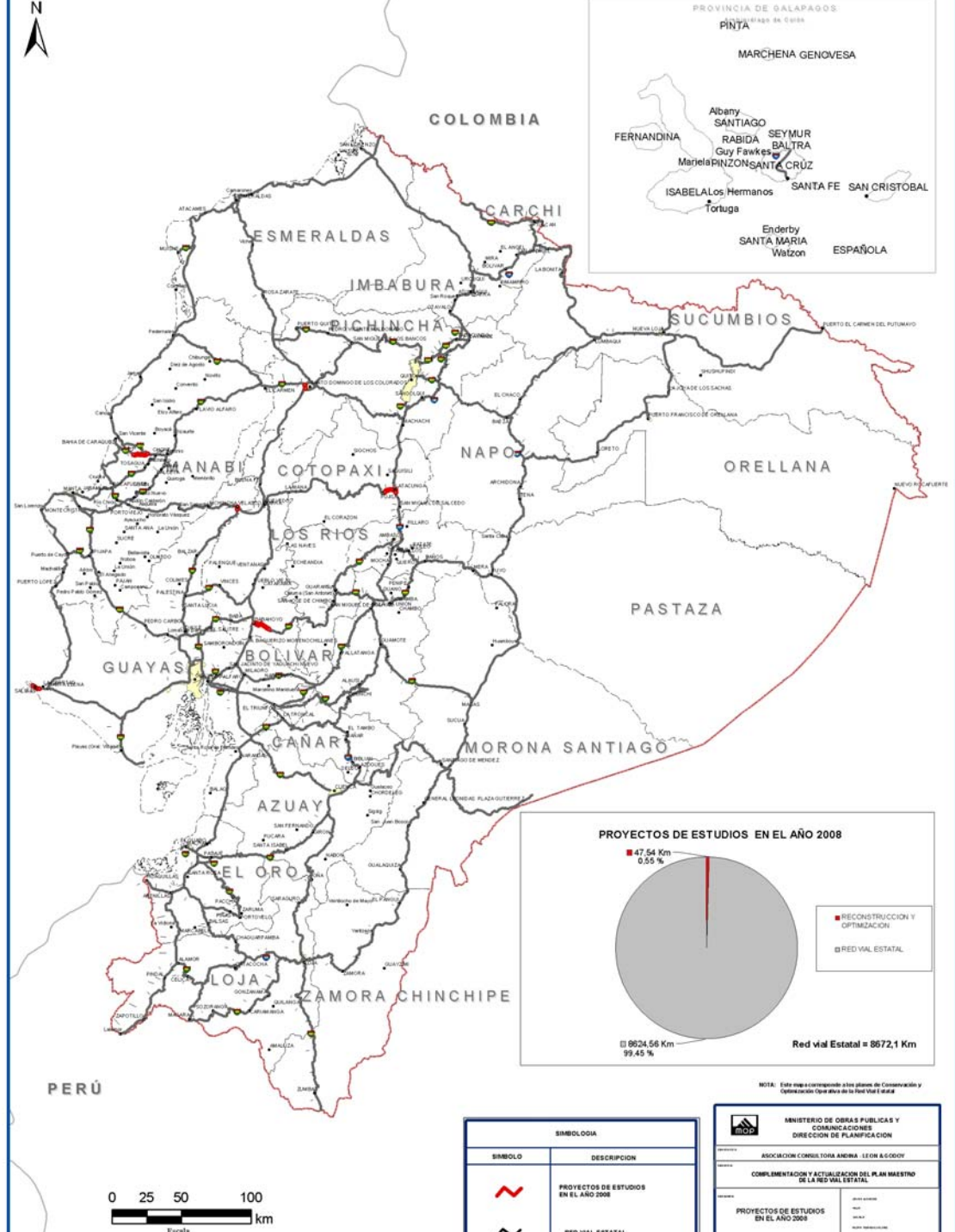
Proyectos de construcción





Año 2008

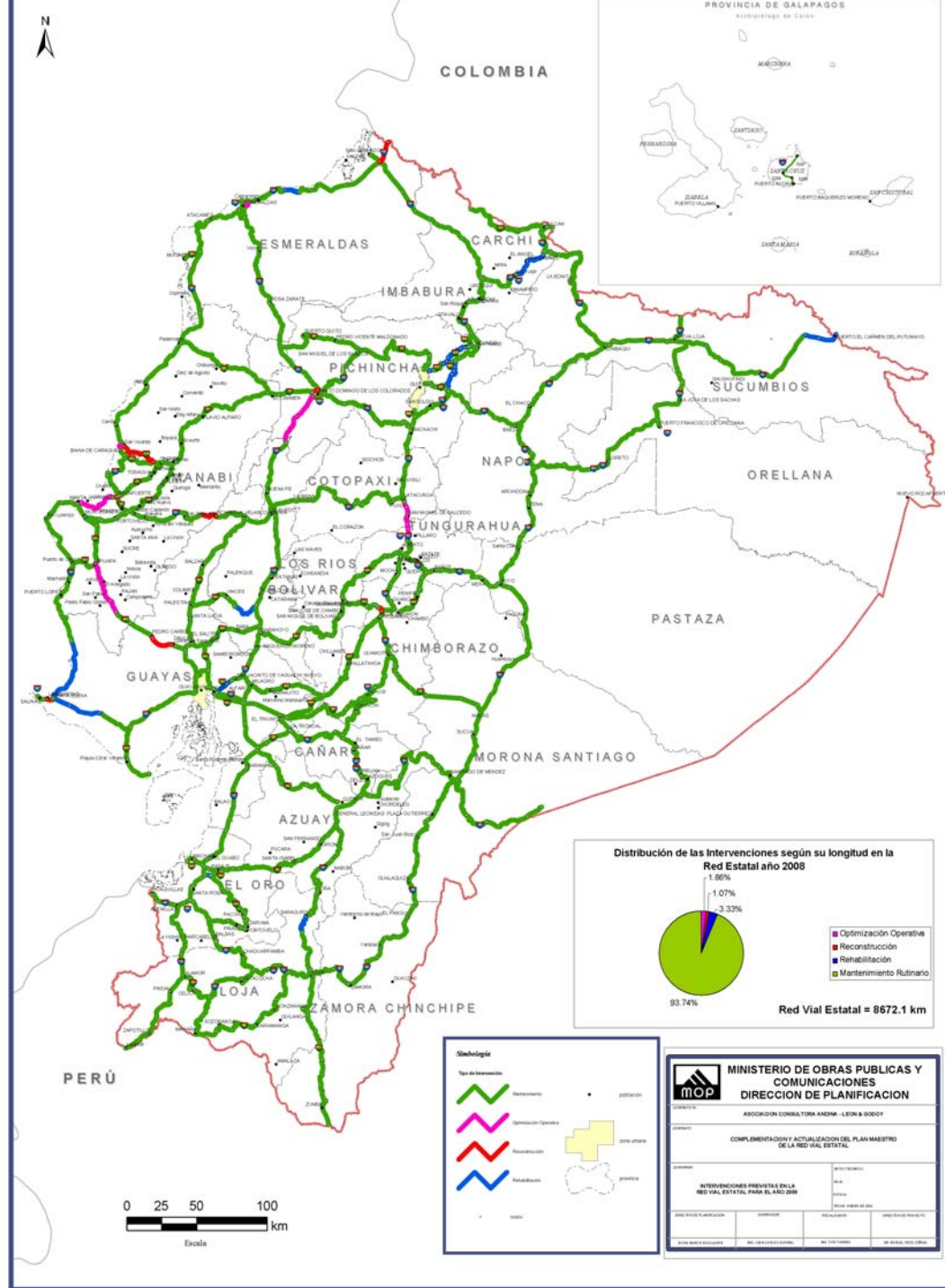
Proyectos de estudios





Año 2008

*Proyectos
de
construcción*



MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

- La propuesta actual del Ministerio es una semilla que hoy sembramos para que nuestros hijos y las futuras generaciones dispongan de la infraestructura vial del país como la herramienta que permitirá mejor calidad de vida, atraerá al capital extranjero, democratizará la inversión privada, estimulará el turismo interno, mejorará los términos de intercambio comercial al interior del país, permitiría una mayor rotación del capital, estimulará la formación de nuevos polos de desarrollo, y evidentemente se logrará mejorar nuestro nivel de competitividad.



MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

- El dólar, como moneda corriente del Ecuador, será un aliado para incrementar nuestra productividad, y jamás volveremos a pensar que la globalización sea un fantasma para nuestra reactivación económica y social.
- ESE ES EL CAMINO, ESA ES LA VIA AL DESARROLLO SOSTENIDO.....

**Una sola vía,
un solo
camino...
el desarrollo
del país!**



**GOBIERNO CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA**

OCTUBRE/2002