

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 Magna 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 vía 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 geospaciales, 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. - Cometan 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. - Cometan 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 FigmaEC

Econ. Leonardo Orlando Arteaga
PREFECTO PROVINCIAL DE MANABÍ

 Firmado electrónicamente por:
**MARVIN SAUL GILER
SACOTO**
Validar únicamente con FigmaEC

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 FigmaEC

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.



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.



Ab. Marvin Giler Sacoto
SECRETARIO GENERAL