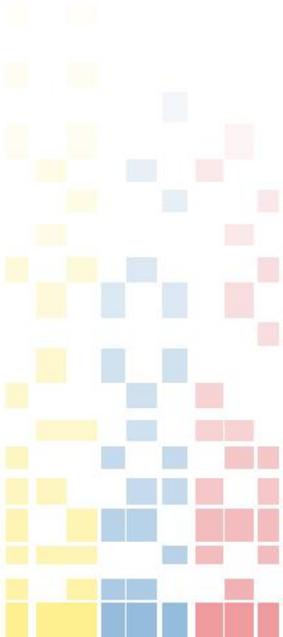




Consortio de Gobiernos
Autónomos Provinciales
del Ecuador

**PROPUESTA PARA LA REGULACIÓN DE LA
DISTRIBUCIÓN DE RECURSOS A LOS
GOBIERNOS PROVINCIALES, DE ACUERDO AL
ARTÍCULO 272 NUMERAL 4 DE LA
CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA
(IMPLEMENTACIÓN DEL CRITERIO VIAL)**



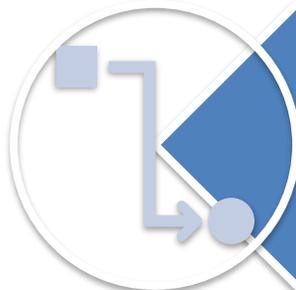
ANTECEDENTES



En el R.O No. 337 de 25 de enero de 2021 se publicó la enmienda constitucional al Art. 272 de la Constitución de la república.



En la Disposición Transitoria Única de la enmienda se prevé que la Legislatura realice las reformas necesarias a fin de que se implemente un nuevo criterio de distribución.



Cualquier fórmula que se plantee debe responder a la superación de inequidades territoriales y promover el equilibrio de las finanzas de los GAD.

1.- PROPUESTAS Y OBSERVACIONES AL PROYECTO DE LEY DEL AS. BYRON MALDONADO



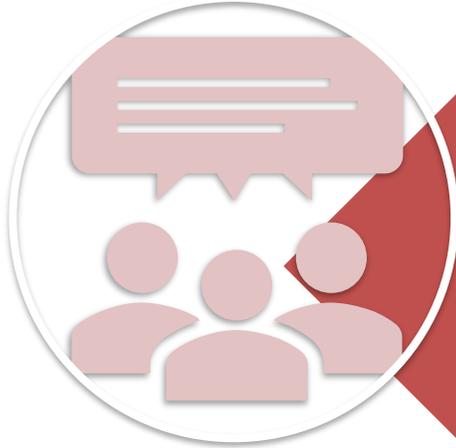
El primer artículo de la reforma establece que en el Art. 192 se agregue un inciso que hace viable la distribución de los recursos para los GAD provinciales, considerando el número de kilómetros.



Observación y Propuesta.

La inclusión del artículo es correcta. Se debe tomar en cuenta, sin embargo, lo que la enmienda menciona, que esta distribución será solo para las provincias excluyendo al régimen especial de Galápagos

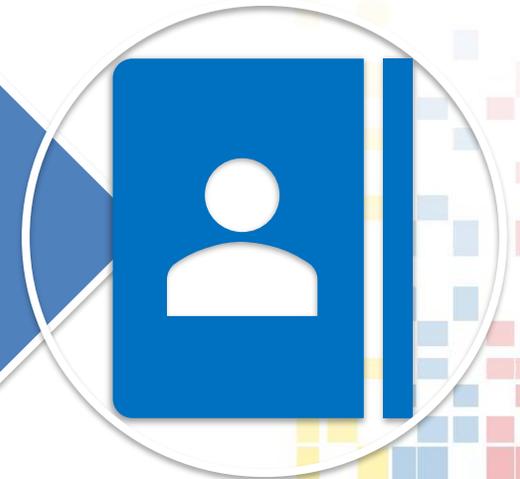
2.- PROPUESTAS Y OBSERVACIONES AL PROYECTO DE LEY DEL AS. BYRON MALDONADO



En el segundo artículo se agrega un inciso al 194 del COOTAD, en el que adecua la enmienda para contar con la fórmula del criterio vial como componente.

Observación y Propuesta.

El mismo razonamiento del artículo 1 respecto a que debe puntualizarse que la provincia de Galápagos, al constituir un régimen especial, se someterá a su propia norma.

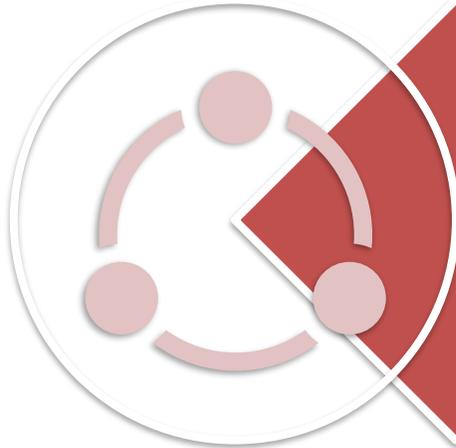


3.- PROPUESTAS Y OBSERVACIONES AL PROYECTO DE LEY DEL AS. BYRON MALDONADO



En el artículo tercero de la propuesta de reforma se plantea la fórmula, CONGOPE trae a colación una que ha sido trabajada con equipos técnicos y que se explicará a continuación.

4.- PROPUESTAS Y OBSERVACIONES AL PROYECTO DE LEY DEL AS. BYRON MALDONADO (DISPOSICIONES TRANSITORIAS)



El proyecto de Ley Reformatoria, en la Disposición Transitoria Primera, establece que el CNC, en un plazo de 90 días, actualice los ponderadores.



El plazo considerado en la Disposición Transitoria Primera, para que articule el Consejo Nacional de Competencias es el adecuado, podría acortarse ya que no reviste de gran complejidad.

PROPUESTAS Y OBSERVACIONES AL PROYECTO DE LEY DEL AS. BYRON MALDONADO (DISPOSICIONES TRANSITORIAS)



La segunda Disposición Transitoria de la reforma propuesta establece que en un plazo de 90 días el ente rector de la vialidad publicará los valores correspondientes a las variables de la fórmula de los kilómetros de las vías rurales.



Observaciones y Propuesta:

La actualización de los inventarios viales provinciales (72.223 Km) se la realizó en un tiempo estimado de un año con cuatro consultoras para los 23 GADP.

Por lo tanto se propone que para el cálculo de los primeros años los GAD provinciales remitirán la información que conste en sus inventarios.

PROPUESTAS Y OBSERVACIONES AL PROYECTO DE LEY DEL AS. BYRON MALDONADO (DISPOSICIONES TRANSITORIAS)



La tercera Disposición Transitoria de la reforma propuesta establece que una vez que el ente rector de las Finanzas Públicas cuente con los ponderadores y con las variables necesarias, recalculará los valores a asignar a los gobiernos provinciales.



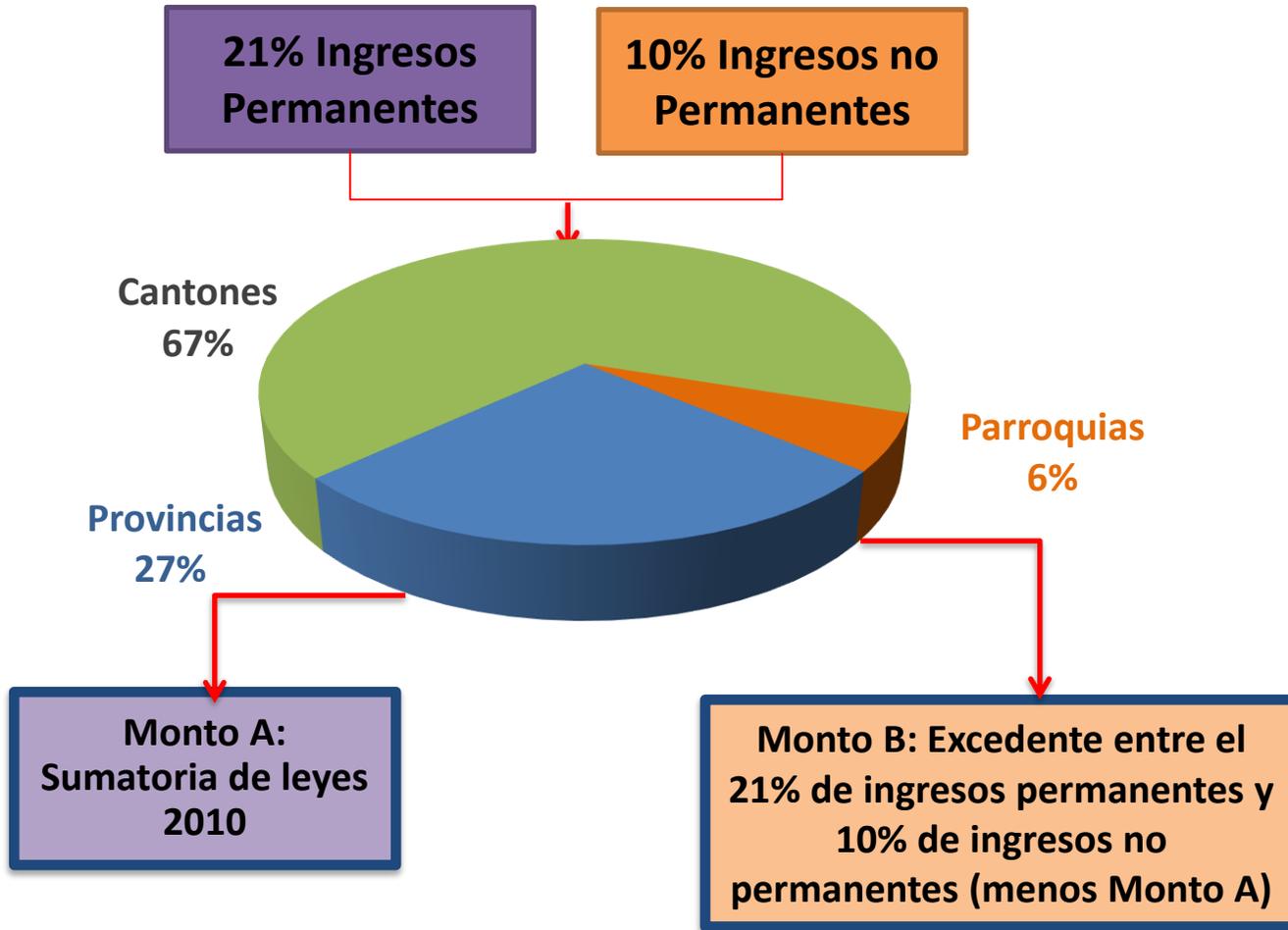
Observaciones y Propuesta:

Se propone que una vez que el ente rector de las finanzas públicas cuente con los ponderadores y variables de la fórmula, emitirá el acto normativo necesario para incorporar la reforma que deberá ser aplicada dentro de la liquidación cuatrimestral más próxima en el marco de asignación de cuota del MET.

PROPUESTAS Y OBSERVACIONES AL PROYECTO DE LEY DEL AS. BYRON MALDONADO (DISPOSICIONES TRANSITORIAS)



Por último se propone una disposición transitoria adicional en la que se indique que el ente rector de la vialidad establecerá los mecanismos de cálculo de los kilómetros planificados y proyectados, además de la presentación de los puntos críticos y mejoras viales.



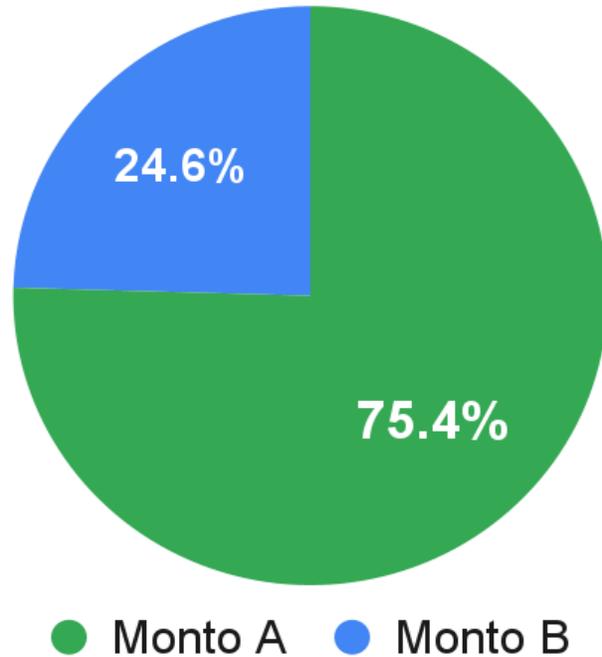
2011 - 2013
Disposición Transitoria Octava del Cootad - Ponderación de los criterios constitucionales

2014 - 2017
Resolución No. 003-CNC-2013

2018 - 2021
Resolución No. 002-CNC-2017

Para la construcción del Criterio Vial se requiere tomar en cuenta el **peso de este criterio en la fórmula integral del MET**

2021
Monto B:
182.76 USD
millones



- El Criterio Vial solo va a **redistribuir** el monto B Actual.
- Esto **no significa** una asignación adicional de recursos.

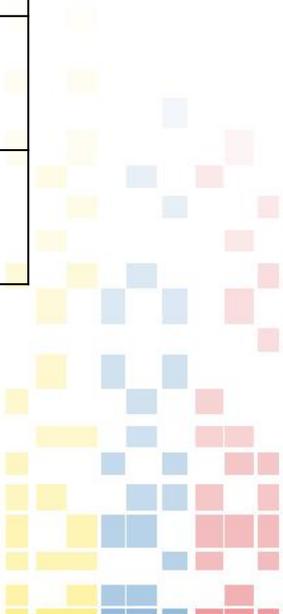
MONTO A	MONTO B	TOTAL ASIGNADO 2022
561.534.156,61	201.999.692,16	763.533.848,77
74%	26%	100%

Se plantearon 4 posibles pesos para el Criterio Vial

Impacto Criterio Vial	Peso Componente B actual	Peso Propuesto Criterio Vial	Monto Criterio Vial USD (Millones)	Porcentaje Criterio Vial vs MET A + B
Bajo	97	3	5.48	0.74%
Medio	95	5	9.14	1.23%
Alto	90	10	18.28	2.46%
Muy Alto	85	15	27.41	3.68%

MET	744.39
-----	--------

El impacto final dependerá de la redistribución de pesos (por cada criterio)



Se plantearon 3 escenarios según la modificación de los criterios

Escenarios	Peso	Población	Densidad Poblacional	NBI	Mejora de Niveles de Vida	Esfuerzo fiscal	Esfuerzo Administrativo	Cumplimiento de Metas	Criterio vial
	Actual	10	14	25	25	10	6	10	-
1. Modificación criterios NBI	Bajo			22					3
	Medio			20					5
	Alto			20	20				10
	Muy Alto			15	20				15
2. Modificación criterios Población y NBI	Bajo	7							3
	Medio	7		22					5
	Alto	7		22	20				10
	Muy Alto	7		17	20				15
3. Modificación criterios competencias GAD	Bajo					9	5	9	3
	Medio					8	5	8	5
	Alto					6	5	6	10
	Muy Alto			20		6	5	6	15

Se identificaron **11 posibles variables de 4 fuentes de información** en talleres de trabajo con diferentes instituciones

Fuente de Datos	Catálogo de datos viales CONGOPE	Censo de Información Económica en GAD Provinciales	Ministerio de Salud Pública	Encuesta Nacional de Salud y Nutrición – ENSANUT 2018
Número de variables identificadas	7	2	1	1
Periodicidad	Se está definiendo periodicidad	Anual	Indefinido	Indefinido
Disponibilidad de los datos	Se ha realizado una vez el levantamiento, año 2017	A partir del 2010	Indefinido	2012 - 2018

- Se requiere de fuentes confiables de datos cuya **periodicidad** pueda ser **actualizada** en el tiempo
- Información disponible
 - Fuente oficial



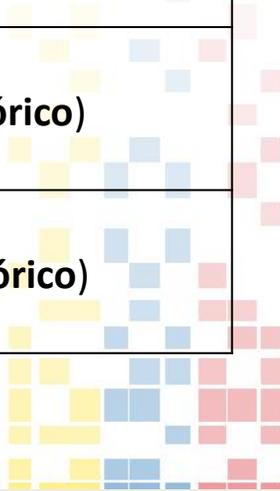
Fuente de Datos	Variables identificadas	
Catálogo de datos viales CONGOPE	Longitud vial Km	Densidad vial (km)
	Puntos Críticos	Estado de las vías
	Puntos de interés asociados	Velocidad de la vía
	Regularidad IRI	
Censo de Información Económica en GAD Provinciales	Inversión en vías	Personal Asociado
Geosalud/ Ministerio de Salud Pública	Accesibilidad hacia centros de salud	
Encuesta Nacional de Salud y Nutrición – ENSANUT 2018	Tiempo en llegar a un establecimiento o proveedor de servicios de salud	



Variables utilizadas
Longitud vial Km
Densidad vial (por área)
Puntos críticos
Velocidad de la vía
Accesibilidad hacia centros de salud



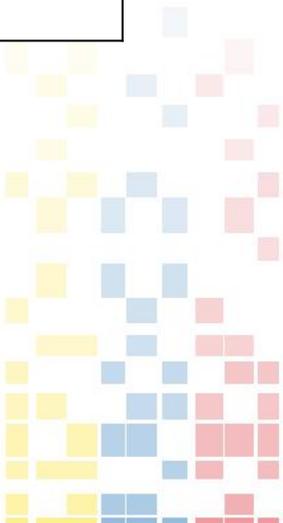
Indicadores calculados
Longitud vial Km
Densidad vial (por área)
Puntos críticos solucionados (teórico)
Accesibilidad hacia establecimientos de salud (nivel II y III)
Porcentaje de poblados lejanos (> 3 km de las vías)
Km planificados (teórico)
Km proyectados (teórico)



Se plantean **2 fórmulas finales** para el análisis del Criterio Vial

Fórmula	Beneficiarios	Variables
Referencial	Mayor longitud vial (Km)	Longitud vial (Km Totales)
Sugerida	Quien tiene mayor densidad, mayor tiempo y menor población NC	$(\text{Km Totales} + \text{Km ejecutados} / \text{área}) + \text{Tiempo Promedio} + \text{Poblados no considerados} + \text{Puntos Críticos}$

Se estandarizó entre 0 y 1 a las 3 variables consideradas para poder relacionarlas entre sí



Se utilizaron **2 enfoques** de equidad para el escenario sugerido

Primer enfoque:
Suavización de
transferencias

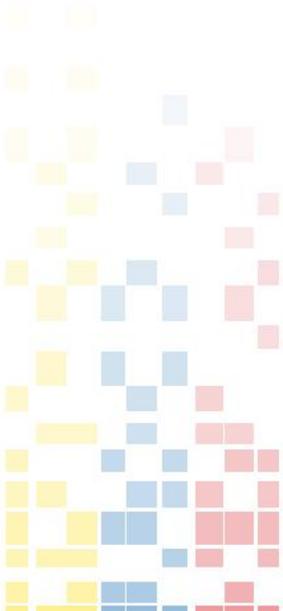


Disminuye la magnitud
de la transferencia de los
que **más tienen**

Segundo enfoque:
Mejorar la
redistribución



Distribuye a los que
menos reciben quitando a
los que más reciben



Fórmula Referencial: *Longitud vial (km) + Total km ejecutados de los planificados*

Provincia	Monto Millones
GUAYAS	4.88
PICHINCHA	
MANABI	
AZUAY	
LOJA	

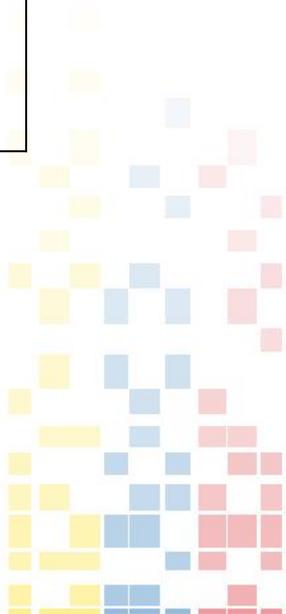
vrs

Fórmula Sugerida: *Densidad vial + Tiempo Promedio + Poblados no considerados + Puntos Críticos*

Provincia		Monto Millones
PICHINCHA	IMBABURA	1.24
MANABI	PASTAZA	
AZUAY	BOLIVAR	
LOJA	MORONA	
ORELLANA	CHIMBORAZO	
SANTO DOMINGO	ESMERALDAS	

5 provincias aumentarían sus transferencias, mientras que **19 provincias se les asignaría menos recursos**

12 provincias aumentarían sus transferencias, mientras que **12 provincias se les asignaría menos recursos**





Consortio de Gobiernos
Autónomos Provinciales
del Ecuador

Impacto monetario 1.24
(millones) de acuerdo a la Fórmula
2, Peso Alto (10%)

Provincia	Monto B	Monto B sugerido
		Escenario 1 (Afectación NBI)
GUAYAS	35.374	35.192
PICHINCHA	24.677	24.768
MANABI	17.969	18.365
AZUAY	8.149	8.207
LOJA	8.326	8.375
GALAPAGOS	1.115	1.07
CAÑAR	3.304	3.281
ORELLANA	2.493	2.587
CARCHI	3.070	3.061
ZAMORA	2.422	2.382
IMBABURA	6.045	6.093
PASTAZA	2.329	2.48
BOLIVAR	2.622	2.625
TUNGURAHUA	5.738	5.595
EL ORO	9.493	9.312
NAPO	2.015	1.957
MORONA	3.786	3.889
CHIMBORAZO	5.617	5.668
COTOPAXI	5.653	5.542
SANTA ELENA	4.180	4.125
SANTO DOMINGO	5.419	5.495
SUCUMBIOS	5.011	4.873
ESMERALDAS	7.869	7.992
LOS RIOS	10.082	9.821

Los escenarios han sido
socializados en 3
reuniones generales
con los GADs y en
reuniones específicas con:
**Azuay, Loja, Imbabura
y Guayas**

