

INFLUENCIA DEL GASTO E INVERSION PUBLICA EN EL DESARROLLO DE VIAS NO CONSESIONADAS EN ZONAS RURALES

INFLUENCE OF EXPENDITURE AND PUBLIC INVESTMENT IN THE DEVELOPMENT OF ROADS NOT CONSIDERED IN RURAL AREAS

Marco Vladimir Chimborazo

Posgrado

Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil

mchimborazo@ulvr.edu.ec

Recibido: 08/02/2022

Aceptado: 02/03/2022

RESUMEN

En la última década mediante de la aplicación de certeros cambios en la matriz productiva, se ha evidenciado un cambio acelerado en la producción del país, lo cual como consecuencia ha inferido a restablecer la vialidad a nivel nacional y en muchos casos a incrementarla para satisfacer la creciente demanda a nivel nacional y en especial a nivel industrial, siendo este es el motivo el cual impulsó el desarrollar una investigación la cual analizó la gestión realizada por un ente Gubernamental encargado de la proyección y construcción vial en función del tiempo y determinar su cumplimiento en virtud de lo programado y lo ejecutado.

Palabras clave: Inversión vial, análisis estadístico, economía, plan vial.

Received: February 08, 2020 Accepted: March 02, 2020

ABSTRACT

In the last decade through the application of certain changes in the productive matrix, there has been an accelerated change in the production of the country, which as a consequence has inferred to restore the national highway and in many cases to increase it to satisfy the increasing demand at the national level and especially at the industrial level, this being the reason that prompted the development of an investigation which analyzed the management carried out by a government entity in charge of road projection and construction based on time and determined its compliance in under the programmed and executed.

Keywords: Road investment, statistic analysis, economy, road plan.

1. INTRODUCCIÓN

El cambio de la matriz productiva del Ecuador, consiste en reorganizar los elementos que intervienen en los procesos productivos para obtener una diversificación en la producción (SENPLADES 2012), ha inferido en el desarrollo de las actuales industrias en el país, las cuales al haberse instaurado en sus inicios en los sectores urbano-marginales de las ciudades, considerados en la actualidad como sectores urbanos, se han visto forzadas a desplazarse a sectores rurales y creando nuevas áreas productivas, desconcentrando así el tráfico pesado en el área urbana.

Las políticas públicas aplicadas en Ecuador no tienen como base corregir las desigualdades en los diferentes sectores por estar doblegadas a políticas sectoriales. (Quezada R., 2016). Desde el cambio de matriz productiva en Ecuador, se han incrementado nuevos centros productivos ubicados en áreas rurales, ha sido el precursor para incremento del tráfico, disminuyendo así la capacidad vehicular para las que fueron diseñadas originalmente (Ministerio de Transporte y Obras Públicas M.T.O.P.) siendo el tránsito un factor intrínseco considerado para el análisis vial, el cual se ha incrementado desde el 2012 hasta el 2018 en un 54% a nivel nacional, siendo las provincias de Pichincha y Guayas las de mayor tendencia de incremento con un 22.5% y 22.00% respectivamente (INEC 2019), por lo que se requiere considerar mejorar el actual sistema de circulación vehicular rural. Una de las debilidades del funcionamiento del sector del transporte son las falencias en el marco normativo e institucional (Acosta, Rozas y Silva, 2008).

Dentro del ámbito de competencias otorgadas al autogobierno local de la provincia de Guayas, se atribuye a la construcción, mejoramiento y mantenimiento de caminos rurales como parte del plan maestro vial (COOTAD) (COOTAD, Conferencia Nacional Constitucional, 2008). El Ministerio de Obras Públicas (Asamblea Nacional Constituyente, 2008) no es responsable, ya que actualmente hay 712,92 kilómetros de caminos rurales solo en la provincia (CONGOPE 2018), y sus fondos operativos provienen de proyectos presupuestarios relacionados. Considerando que estas principales fuentes de ingresos no son suficientes para construir, mejorar y mantener

carreteras en la provincia, según el presupuesto total del Estado (Asamblea Nacional, 2008) o mediante convenios público-privados como concesiones viales (derecho público-privado), se encuentra en 36,67% (CONGOPE / PROVIAL) se encuentra en buen estado.

Considerando que el gasto corriente asignado por la agencia debe incluir la construcción de la industria de la construcción, se realizará un análisis para verificar si los ingresos anuales asignados al GAD de Guayas son suficientes para lograr el plan provincial de infraestructura vial (CONGOPE 2018) en la provincia de Guayas. La correcta administración de las redes de carreteras nuevas, potenciar las carreteras intervenidas y el mantenimiento del inventario de carreteras existentes utilizaron datos estadísticos para determinar el gasto actual y la organización de la inversión de todos aquellos procesos realizados se contabilizarán como datos analíticos obtenidos de la plataforma de contratación (SERCOP) en el período comprendido entre los años 2012-2018 para determinar si existe déficit o superávit económico.

La diferencia entre los conceptos de rural y desarrollo rural están sujetos a diferentes interpretaciones las cuales varían entre los países desarrollados y los que están en desarrollo, siendo en la primera considerada esta área como desarrollo agrícola, industrial, artesanal entre otros (Ceña D. Felisa, 1994) siendo que esto al desarrollo del gasto.

Se considera como gasto social a los servicios otorgados a la sociedad y los cuales superan a los servicios privados. El gasto al invertirse en bienes que van a ser de uso de la comunidad son considerados como públicos tales como infraestructura, vías entre otros, su administrador será el Estado. La falta de recursos permanentes y métodos de evaluación sumado a la falta de rentabilidad esperadas de las obras realizadas, conlleva a que el gasto en obras sociales tenga una prioridad residual. (Ramírez J. Juan, 1990), de igual forma se considera al gasto público como parte de las bases del crecimiento económico de un país (Posada & Gómez, 2002).

El mejoramiento de un sistema vial por parte del Estado tiene como resultado un retraso en el proceso de desarrollo, por motivo que no se cuenta

con la experiencia necesaria para ejecutar los diferentes proyectos desde su contratación hasta su construcción (Ardilla, 2016).

Existe una correlación entre la inversión en estructura vial de un país y su desarrollo económico, siendo este un factor común en países de Latinoamérica (Ramírez, 2015) que en conjunto con los indicadores económicos conforman un factor importante en la economía de un país.

2. MATERIALES Y METODO

El proyecto se desarrollará mediante el análisis de rutas a cargo de las entidades del gobierno provincial del Guayas, y los datos obtenidos serán procesados mediante el uso de una hoja de cálculo electrónica (Microsoft Excel) que podrá clasificar, cuantificar y finalmente ilustrar la información de entrada.

Los datos se obtendrán de medios gubernamentales como la Agencia Nacional de Contratación Pública, donde se analizarán los datos de inversión proporcionados en el plan anual de compras de las instituciones públicas (sistema oficial de compras públicas) para calcular el monto destinado a los gastos viales, formulario, Accederá a la herramienta "Buscar proceso de contratación" (sistema oficial de contratación pública).

Como fuente alterna comparativa de los resultados obtenidos se revisaron las gestiones realizadas por la entidad gubernamental vigente a la fecha del periodo de tiempo del análisis. Una competencia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Provinciales es Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas (Asamblea Nacional Constituyente, 2017); sin embargo, previo a dicha asignación la programación se realizaba mediante los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial en el cual en su programación 2012 – 2021 no se contemplaba un Plan Vial definido.

Asamblea Nacional Constituyente (2011), define la creación del Estatuto del Consorcio Gobiernos Autónomos Provinciales del Ecuador CONGOPE, el cual dentro de sus funciones es apoyar las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, los cuales son miembros de la entidad y cuya participación promueve al desarrollo de los planes viales.

Se recopilará la información del proceso generada por las entidades públicas cada año, y los datos se clasificarán según la naturaleza de su contrato, los resultados se recombinarán por año para calcular el monto utilizado para los costos de inversión vial y obtenerlos de la misma manera. La herramienta "BUSCADOR DE PROCESOS" (el sistema oficial de contratación pública) y todos los procesos de ingeniería vial, además se establecerá un listado de proyectos viales a ejecutar en un plazo determinado y se realizarán obras de mantenimiento vial.

El valor del mantenimiento vial según su clasificación proviene de la publicación del "Plan Provincial de Infraestructura Vial" (Consortio Provincial de Autogobierno de Ecuador, 2017). El plan ha desarrollado un plan vial dentro de cinco años. Adoptaremos la previsión de 2018 a 2022. El número correspondiente.

Establecidos los montos de inversión vial se los procederá a graficar en función del tiempo, de lo cual se obtendrán tres diagramas, el primero de Inversión Programada, el segundo de Inversión Real y el tercero de Inversión Estimada.

Se recopilará la información expuesta en las plataformas virtuales gubernamentales desde la fecha de su instauración en el año 2012 hasta el cierre del último año fiscal conocido como lo es el 2019.

Se considerarán solo aquellos procedimientos que hagan referencia a la construcción y mantenimiento de proyectos viales, que son materia de la presente investigación y se desecharan los demás.

Al poseer una fuente certera y confiable de información, se considerarán toda la data obtenida, por ser considerada como finita, por lo tanto, formarán parte del presente estudio todos los procesos viales que se hayan generado en el rango de tiempo establecido.

La investigación realizada es aplicada, documental, descriptiva, simple, predictiva, proyectiva, dinámica, sincrónica, deductiva, empírica y fundamental. La

información recolectada se desarrollará a través del programa propio de la institución pública. A través de la tramitación de este programa se puede obtener el mapa de inversiones en base al tiempo de cada caso propuesto, y el análisis conjunto (si es de uso combinado) se puede obtener el panorama real del caso actual. Figura. Gasto público en carreteras, para verificar su eficiencia, este resultado es comparable a la tendencia de inversión del estado en entidades públicas.

Con la data obtenida de las diferentes fuentes de información se plantea conseguir desarrollar una curva de inversión del gasto vial de los montos previstos en la programación, de igual forma se establecerán todos los montos de los proyectos contratados y finalmente se establecerá los montos necesarios para el mantenimiento vial, obteniéndose así unos gráficos de Curva de Inversión Proyectada, Curva de Inversión Real y Curva de Inversión Estimada la cual al ser comparadas entre sí, permitirá establecer el estado actual de los proyectos viales y su comportamiento frente a los fondos públicos destinados por el Estado.

Los resultados visualizarán el comportamiento de la inversión pública y proporcionarán una base sólida para que las instituciones públicas idealizadas utilicen partidas presupuestarias o préstamos externos para predecir inversiones futuras.

3. RESULTADOS

Establecidos la data obtenida de fuentes gubernamentales se la organizo y se redistribuyo

en función del tiempo de análisis del 2012 al 2019, obteniéndose como resultado el Diagrama comparativo de Inversión y Gasto Programado, Real e Ideal, en el cual se acumula la inversión de la Inversión Vial sumado al Gasto por Mantenimiento Vial (Ver Fig. 01).

Como una variante del análisis se ha contrastado el valor calculado para los años 2018 y 2019 de la proyección establecida para el primer quinquenio por el CONGOPE, en los cuales se determina la inversión ideal en construcción vial y mantenimiento (Ver Fig. 02).

Fig. 01. Diagrama comparativo de Inversión y Gasto Programado, Real e Ideal

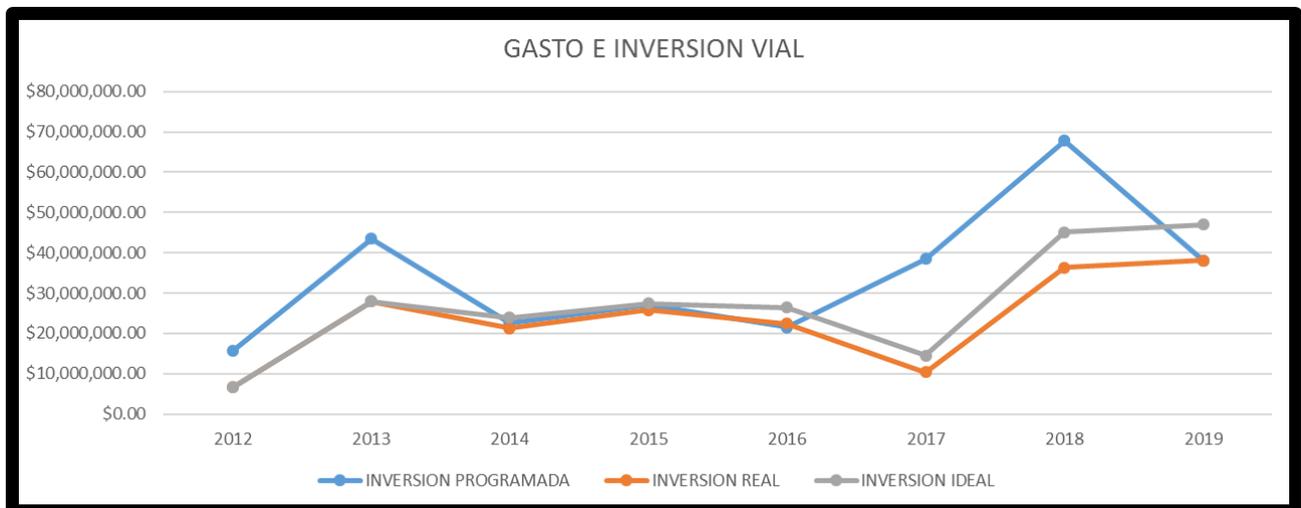
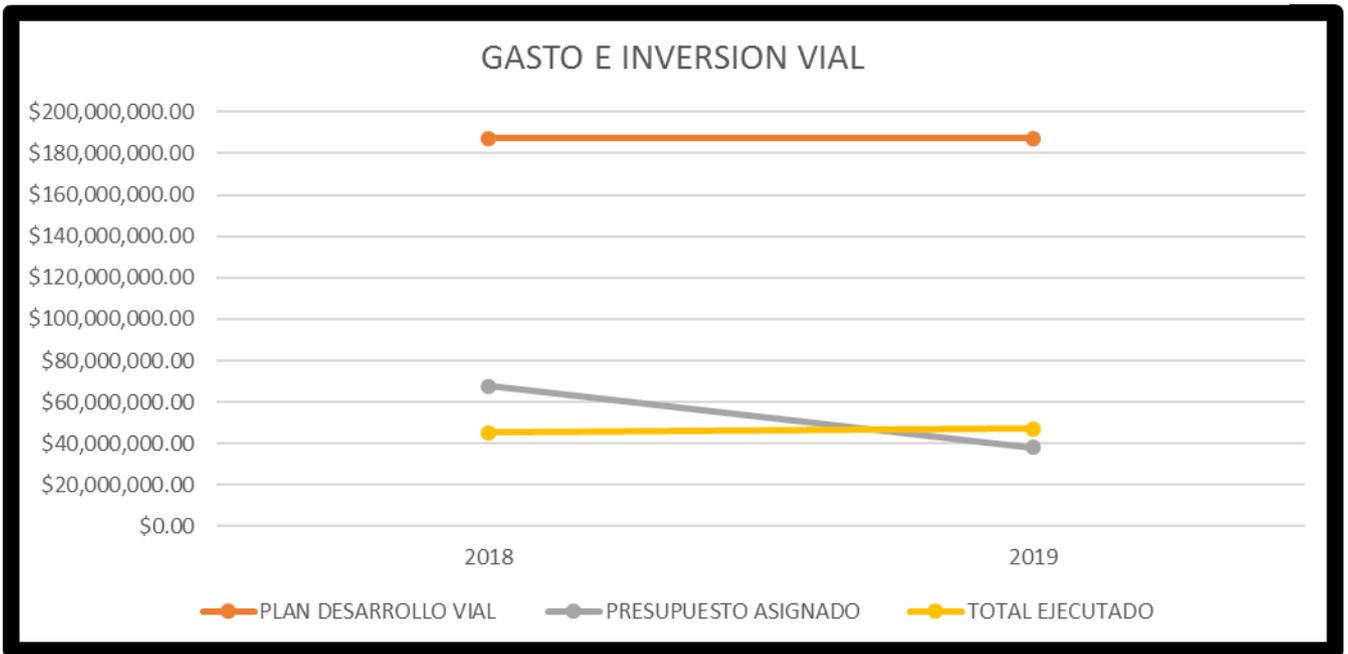


Fig. 02. Diagrama comparativo de Inversión y Gasto Plan Desarrollo Vial, Asignado y Ejecutado



4. DISCUSIÓN (O ANÁLISIS DE RESULTADOS)

Basado en los resultados obtenidos se aprecia que los montos de Inversión y Gasto Vial establecidos en la programación anual establecida por los Gobiernos Autónomos no se ajusta a la necesidad real de una Inversión Ideal, en la cual se contempla un inventario vial, el cual consiste en la retroalimentación con los proyectos generados en años previos y que en la Data anual real ejecutada no ha sido considerada.

El análisis comparativo realizado en los años 2018 y 2019 de los cuales se tiene una proyección más completa por parte de una entidad gubernamental CONGOPE, permite establecer que el establecimiento de un Plan Vial no es material suficiente para el direccionamiento y cumplimiento del mismo.

5. CONCLUSION

Los procesos de ejecución de construcción y mantenimiento vial, realizados previo al establecimiento de un Plan de Inversión y Gasto Vial deben tomarse como referencia para establecer un Inventario Vial, el mismo que debe que aplicarse y proyectarse para el cumplimiento del Plan de Infraestructura Vial Provincial.

El déficit de financiamiento para la inversión vial debe ser considerado para la planificación de los planes de contratación de los años siguientes, esto se puede lograr con financiamiento interno o externo.

En los procesos de construcción vial deben tener un proceso de estricto seguimiento para reducir los defectos constructivos post recepción y minimizar el mantenimiento vial con el objetivo de reinvertir dichos montos en futuros proyectos.

Como recomendación se plantea para futuras investigaciones, analizar si los Gobiernos Autónomos Descentralizados, actualmente realizan parte del financiamiento de su gestión con fondos provenientes de autogestión o en su defecto al no realizarse, determinar cuáles son los medios más idóneos para proceder a la recaudación de haberes producto de la inversión realizada.

6. AGRADECIMIENTOS

Agradezco el apoyo continuo y desinteresado del personal docente de Posgrado de la Universidad, quienes auspiciaron el presente trabajo de investigación y espero mediante este esfuerzo

conjunto retribuir la confianza depositada en mi a nivel personal y profesional.

7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Olga Acosta, Patricio Rozas, Alejandro Silva. (2008). Desarrollo vial e impacto fiscal del sistema de concesiones en Colombia. febrero 27, 2020, de Repositorio digital comisión económica para América Latina y el Caribe Sitio web:

http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6336/1/S0800615_es.pdf

Ceña D. Felisa. (1994). Planteamientos económicos del desarrollo rural: perspectiva histórica. Febrero 27, 2020, de Universidad de Córdoba Sitio web: <https://helvia.uco.es/bitstream/handle/10396/5705/rea.7.pdf?sequence=1>

Ramírez J. Juan. (1990). El gasto público social del gobierno central. febrero 27, 2020, de Semantic Scholar Sitio web: <https://pdfs.semanticscholar.org/d5ce/d479e0de2dcf1b3546cc11ad14f104d1736b.pdf>

Instituto Nacional de Estadísticas y Censo I.N.E.C. (2019). Principales resultados. Anuario de Estadísticas de Transporte 2018, N°01-2019-Transporte, 7.

Sistema Oficial de Contratación Pública. (2019). Búsqueda de Procesos de Contratación. febrero 27, 2020, de Servicio Nacional de Contratación Pública Sitio web: <https://www.compraspublicas.gob.ec/Proc>

[esoContratacion/compras/PC/buscarProceso.cpe?sg=1](https://www.compraspublicas.gob.ec/Proc/esoContratacion/compras/PC/buscarProceso.cpe?sg=1)

Quezada R. (2016). Las políticas de desarrollo regional en Ecuador. Febrero 27, 2020, de YACHANA Sitio web: <http://revistas.ulvr.edu.ec/index.php/yachana/article/view/386>

Asamblea Nacional Constituyente. (2017). Gobiernos Locales y Ordenamiento Territorial. En Constitución de la República del Ecuador (Art. 242, 238, 251-274). Quito: Parlamento Unicameral.

Asamblea Nacional Constituyente. (2011). ESTATUTO DEL CONSORCIO GOBIERNOS AUTONOMOS PROVINCIALES DEL ECUADOR. En Constitución de la República del Ecuador (Art. 225, 313). Quito: Parlamento Unicameral.

Consortio de Gobiernos Autónomos Provinciales del Ecuador. (2017). PLAN DE INFRAESTRUCTURA VIAL. GUAYAS: http://www.congope.gob.ec/?page_id=2039#Planes-viales.