

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS



Plan Estratégico Institucional 2022 -2025

Coordinación General de Planificación y Gestión

Estratégica

Dirección de Planificación e Inversión

Noviembre 2021

Contenido

1. Descripción de la Institución	1
1.1. Breve descripción histórica de la institución	1
1.2. Competencias, facultades, atribuciones y rol del Ministerio de Transporte y Obras Públicas	6
2. Diagnóstico Institucional	19
2.1. Planificación	20
2.2. Talento Humano.....	25
2.3. Tecnologías de la Información	34
2.4. Estructura	39
2.5. Procesos y Procedimientos	43
2.6. Cadena de Valor	47
2.7. Mapa de Procesos	48
2.8. Niveles de Gestión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.....	49
3. Análisis Situacional	51
3.1. Político.....	51
3.2. Económico	52
3.3. Socio cultural.....	54
3.4. Tecnológico	56
4. Mapa de Actores	58
4.1 Actores Directos	61
4.2 Actores Indirectos	65
5. FODA Institucional	66
6. Alineación Estratégica	71

6.1	Alineación a los Ejes y Objetivos del Plan Nacional de Desarrollo.....	72
6.2	Alineación a los Políticas del Plan Nacional de Desarrollo.....	72
6.3	Alineación de los Objetivos Estratégicos Institucionales al Plan Nacional de Desarrollo	73
6.4	Alineación de los indicadores y metas inmersos en el Plan Nacional de Desarrollo	74
7.	Elementos Orientadores.....	75
7.1	Misión.....	75
7.2	Visión.....	75
7.3	Valores y Principios	75
8.	Objetivos Estratégicos Institucionales.....	80
8.1	Estrategias de los Objetivos Estratégicos Institucionales	81
8.2	Indicadores y Metas de los Objetivos Estratégicos Institucionales	84
8.3	Estructura Programática de los Indicadores 2022 – 2025	89
8.4	Implementación de la política pública con enfoque territorial	90
9.	Programación Plurianual y Anual de la Política Pública	90

Índice de gráficos

Gráfico 1	Línea de tiempo de creación del MTOP	4
Gráfico 2	Hitos relevantes de la historia institucional.....	5
Gráfico 3	Competencias – Facultades MTOP	7
Gráfico 4	Distribución Régimen Laboral	26
Gráfico 5	Distribución Tipo de Contrato.....	27
Gráfico 6	Distribución Género a Nivel Nacional	29
Gráfico 7	Distribución Personal a Nivel Nacional	30
Gráfico 8	Distribución del Personal por Nivel de Instrucción Académica	32

Gráfico 9 Distribución de Servidores y Trabajadores por Proceso.....	33
Gráfico 10 Grupo de atención prioritaria	34
Gráfico 11 Estructura MTOP.....	41
Gráfico 12 Cadena de Valor MTOP	47
Gráfico 13 Mapa de Procesos MTOP	48
Gráfico 14 Ejes “Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025”	71
Gráfico 15 Mapa Estratégico - Objetivos Estratégicos Institucionales	81

Índice de tablas

Tabla 1 Competencias y Atribuciones MTOP - Infraestructura del Transporte y Obras Públicas.....	8
Tabla 2 Competencias y Atribuciones MTOP - Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y Ferroviario.....	10
Tabla 3 Competencias y Atribuciones MTOP - Puertos, Transporte Aéreo	11
Tabla 4 Competencias y Atribuciones MTOP - Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial	12
Tabla 5 Competencias y Atribuciones MTOP - Contratación de Obras Estatales	18
Tabla 6 Estructura Orgánica de la Función Ejecutiva – MTOP	19
Tabla 7 Fundamentos para el diagnóstico institucional.....	19
Tabla 8 Ejecución Presupuestaria: 2018 – 2021 (30 de junio)	22
Tabla 9 Ejecución Presupuestaria por año	24
Tabla 10 Distribución Régimen Laboral.....	26
Tabla 11 Comparación Régimen Laboral.....	27
Tabla 12 Comparación Tipo de Contrato.....	28
Tabla 13 Comparación Género a Nivel Nacional.....	29
Tabla 14 Comparación Servidores por Provincia.....	31
Tabla 15 Catálogo de Servicios	39

Tabla 16 Procesos Levantados - MTOP	44
Tabla 17 Contratos suscritos con las Asociaciones de Conservación Vial.....	55
Tabla 18 Mapa de Actores – Relación Directa.....	61
Tabla 19 Mapa de Actores - Relación Indirecta.....	65
Tabla 20 Matriz EFI – Evaluación de Factores Internos.....	67
Tabla 21 Matriz EFI – Evaluación de Factores Internos.....	68
Tabla 22 Matriz EFE – Evaluación de Factores Externos	69
Tabla 23 Matriz EFE – Evaluación de Factores Externos	70
Tabla 24 Alineación a los Ejes - Objetivos del Plan Nacional de Desarrollo - MTOP.....	72
Tabla 25 Alineación a las Políticas Nacionales de Desarrollo – Eje Económico	72
Tabla 26 Alineación a las Políticas Nacionales de Desarrollo - Eje Seguridad Integral	73
Tabla 27 Alineación de los OEI al Plan Nacional de Desarrollo	73
Tabla 28 Alineación Indicador - Eje Económico.....	74
Tabla 29 Alineación Indicador - Eje de Seguridad Integral.....	74
Tabla 30 Estructura Programática Indicadores 2022 -2025	89

Presentación

La Planeación Estratégica, constituye un instrumento fundamental de planificación en la gestión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; por cuanto, define de manera concreta y específica, el direccionamiento estratégico y los elementos orientadores de esta cartera de Estado. Permite articular la política nacional, sectorial e institucional con la gestión e inversión pública; constituyéndose en un instrumento clave, ya que plantea una visión estratégica, establece objetivos a mediano y largo plazo, define prioridades y metas de inversión con expresión territorial; y facilita la evaluación y retroalimentación permanente para el cumplimiento de los objetivos y metas propuestas por el Ministerio; en suma, es una guía técnica que facilitará la toma oportuna de decisiones de las autoridades.

El Plan Estratégico Institucional 2022 – 2025, ha sido estructurado y formulado basado en la metodología y lineamientos emitidos por la Secretaría Nacional de Planificación, de conformidad con lo dispuesto en la Constitución de la República del Ecuador, alineado al Plan Nacional de Desarrollo “Creación de Oportunidades - 2021-2025”; así como a los Objetivos de Desarrollo Sostenible al 2030; y los procesos internos de esta cartera de Estado.

El presente documento, es el resultado del esfuerzo coordinado y conjunto de cada una de las unidades que conforman el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, debido a que el transporte constituye un eje estratégico, como lo establece la Carta Magna del Ecuador, integrador y transversal en sus diferentes modalidades, definiendo el direccionamiento estratégico para avanzar en el fortalecimiento institucional, que redunde en la mejora e incremento de la infraestructura y obra pública, así como en la gestión eficiente de los servicios de transporte multimodal.

Además, este plan incluye un análisis de los actores directos e indirectos que permita visualizar, aquellos que son claves, los que están o pueden colaborar; o en su defecto, obstaculizar la labor del MTOP, analizar las características importantes, su interés que tienen en la problemática y en base a ello, definir estrategias y mecanismos de acción para garantizar una mayor y participación proactiva y apoyo en la gestión de esta cartera de Estado, de manera que podamos constituir, como de hecho, lo hemos venido haciendo desde junio de 2021, la instauración de mesas de trabajo y diálogos permanentes con los representantes de los gremios del transporte multimodal, por cuanto, la Presidencia de la República y el MTOP, tienen el firme propósito de constituir un verdadero “Pacto por el Transporte y la Logística”, para contribuir al incremento de la competitividad, la integración local, provincial, regional e internacional, donde quedan consignados los retos y metas del sector estratégico de transporte para el desarrollo económico del país.

El compromiso de la presente administración es, promover una institucionalidad moderna; por ello, estamos optimizando y simplificando los procesos, reduciendo tiempos en los trámites ciudadanos, con el fin de responder efectiva y eficientemente a las exigencias y dinámicas del sector, en cooperación con otras instituciones del sector público y privado; la generación de alianzas público privadas para fomentar la inversión nacional y extranjera, encaminado a mejorar e incrementar el acceso y la infraestructura vial para que se conecte y/o fortalezca la integración del Ecuador, tanto a nivel nacional como internacional; siendo el MTOP, co-partícipe del reto del Primer Mandatorio de la República del Ecuador; esto es, “más Ecuador en el mundo y más mundo en el Ecuador”, que consta en el Plan de Trabajo 2021-2025 y en el Plan Nacional de Desarrollo “Creación de Oportunidades”, desafíos ambiciosos que, sin duda alguna requiere mucho trabajo, esfuerzo y entrega de todos quienes hacemos el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero que juntos con el Gobierno del Encuentro, lo lograremos.

El objetivo del Plan Estratégico Institucional 2022-2025 es, establecer las estrategias, un portafolio de proyectos, obras y servicios, con objetivos, indicadores y metas realizables,

medibles y cuantificables para el período de gestión 2022-2025, a efectos de consolidar un sector de transporte más cercano a la población, que se sensibilice y atienda sus necesidades y particularidades territoriales, sumando esfuerzos con el Gobierno Nacional y gobiernos sub nacionales en la construcción de un Ecuador más incluyente, equitativo, productivo y competitivo para el bienestar de todos los ecuatorianos y ecuatorianas para quienes habitamos en este país mega diverso y para nuestras futuras generaciones.

Estimados funcionarios/as, servidores/as, trabajadores/as y compañeros/as todos/as, seamos parte activa de este cambio transcendental que precisa nuestro país, aportando desde cada uno de nuestros ámbitos de acción con probidad, agilidad y responsabilidad, para conseguir un Ecuador más equitativo, solidario, incluyente, participativo, justo y más competitivo, que atraiga capitales nuevos y frescos al país para financiar los proyectos, obras y servicios estratégicos determinados por esta cartera de Estado, a fin de aunar acciones para reducir los índices de pobreza, desempleo, desnutrición de nuestras futuras generaciones; puesto que, a riesgo de ser reiterativo, el transporte multimodal constituye un eje transversal y un pilar importante en el desarrollo socio económico del país, por la cadena de valor que implica la logística, movilidad, integración y conectividad nacional e internacional.

Ing. Hugo Marcelo Cabrera Palacios
Ministro de Transporte y Obras Públicas

1. Descripción de la Institución

1.1. Breve descripción histórica de la institución

En la administración del Doctor Isidro Ayora, Presidente de la República (1929 – 1931), se creó el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, mediante la firma del Decreto Supremo No. 92 del 9 de julio de 1.929. Entre sus competencias, le correspondió todo lo concerniente con el estudio, construcción, explotación, conservación y financiamiento de las obras públicas; vigilancia de las obras municipales; abarcó también el progreso de la agricultura y del comercio en todos sus ramos; así como también fomentó la producción agrícola e industrial y su transporte.

Las funciones que se desarrollaron en aquel tiempo, fueron las relacionadas con: los caminos y ferrocarriles; las obras portuarias, marítimas y fluviales, los canales de navegación y los trabajos necesarios para la buena conservación de las playas del mar y de las riberas de los ríos; correos, telégrafos y teléfonos, administración y mejoramiento de líneas postales y la instalación de estaciones radiotelegráficas del Estado.

Mediante Decreto Ejecutivo No. 8 de 15 de enero de 2007, publicado el Registro Oficial No. 18, de 8 de febrero de 2007, el Presidente Constitucional de la República, crea el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en sustitución del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y se cambia la estructura de las competencias con cuatro Subsecretarías.

El referido decreto considera: “que es necesaria una verdadera política integral del transporte en el país, que posibilite la planificación, definición de estrategias y la debida coordinación multimodal e intermodal para que el Ecuador participe en los circuitos globales del transporte.” Además, establece: “Que la emisión y coordinación de políticas generales de estrategias para el transporte y obras públicas, que tiendan a impulsar el

desarrollo articulado de las diferentes formas de transporte, infraestructura, optimización y modernización de la conectividad interna y externa de la nación, mediante la toma de decisiones estratégicas con alta sensibilidad social, respeto del ambiente y clara conciencia de la soberanía e independencia del país, debe corresponder a un solo ente gubernamental a fin de que el desarrollo del transporte ecuatoriano sea armónico y sustentable, preservando y mejorando las condiciones de vida de sus habitantes en un entorno de globalización del comercio y del transporte”.

Asimismo, el Art. 394 de la Constitución de la República del Ecuador establece que: “El Estado, garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial, dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias”.

En consecuencia, el Estado, regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias, para lo cual es necesario que el país cuente con infraestructura adecuada en todos los modos de transporte, que interconecten entre sí lugares de interés (económico, productivo, turístico, social), permitiendo la movilidad sustentable de las personas y bienes entre los diferentes puntos.

Mediante Decreto Ejecutivo No. 1063, de 19 de mayo de 2020, se suprime el Servicio de Contratación de Obras e indica en el artículo No. 2 lo siguiente:

“..... El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, adicionalmente a las atribuciones que por ley le corresponden, tendrá por objeto la contratación de obras de adecentamiento, restauración, adecuación y modificación o incorporación de áreas o elementos que coadyuven a su presentación e identificación como obra pública gubernamental construida o por construirse. De igual manera podrá, previo requerimiento y en función de su

disponibilidad, contratar las obras de infraestructura de las demás entidades del sector público que así lo requieran.....”

Mediante Decreto Ejecutivo No 1058, de 19 de mayo de 2020, se extingue la Empresa Pública de Desarrollo Estratégico ECUADOR ESTRATÉGICO EP e indica en el artículo 4 lo siguiente:

“.....el liquidador deberá transferir al ministerio de Transporte y Obras Públicas todos los activos y/o pasivos, incluyendo los derechos litigiosos de la Empresa Pública de Desarrollo Estratégico ECUADOR ESTRATÉGICO EP, en liquidación.

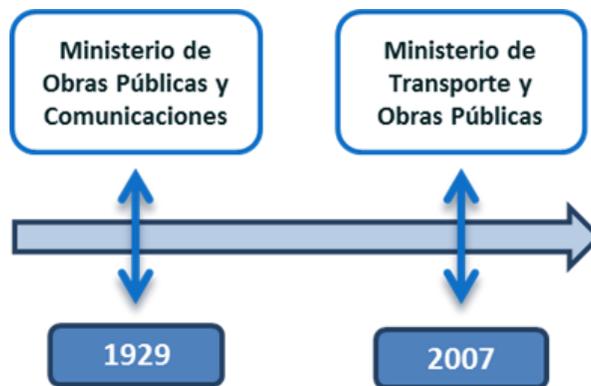
La referida transferencia se efectuará a través de una escritura pública celebrada entre el liquidador de la correspondiente empresa y el titular del Ministerio de Transporte y Obras Públicas o su delegado.

Efectuada la transferencia antes referida, le corresponde al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la realización de los activos transferidos, si los hubiere, cuyo producto servirá para que la citada entidad continúe con la extinción de los pasivos de la empresa pública liquidada que se encuentren detallados en la correspondiente escritura pública de transferencia, conforme el orden de prelación de créditos establecidos en el Código Civil.

La responsabilidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, no podrá exceder, en ningún caso, de los valores que recaude como producto de la realización de los activos que le fueren transferidos en función del presente artículo, incluyendo aquellos casos en que los activos de la empresa pública liquidada fueren insuficientes para cubrir sus pasivos. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas no será considerado, en ningún caso, sucesor en derecho de la Empresa Pública de Desarrollo Estratégico ECUADOR ESTRATÉGICO EP, en liquidación.”

Es necesario señalar que el transporte es un eje transversal a las actividades productivas y la dinámica económica de la población de un país, permitiendo la organización de un sistema que contribuye al desarrollo de las zonas productivas, así como el acceso y acercamiento a los pueblos, a la educación, movilidad servicios de salud, actividades comerciales, sociales y culturales, posibilitando la conectividad entre las zonas y regiones del país; fomentando el descubrimiento y crecimiento de sitios con potencialidad turística; en definitiva, mejora la calidad de vida de los habitantes, así como el ahorro de tiempo e insumos.

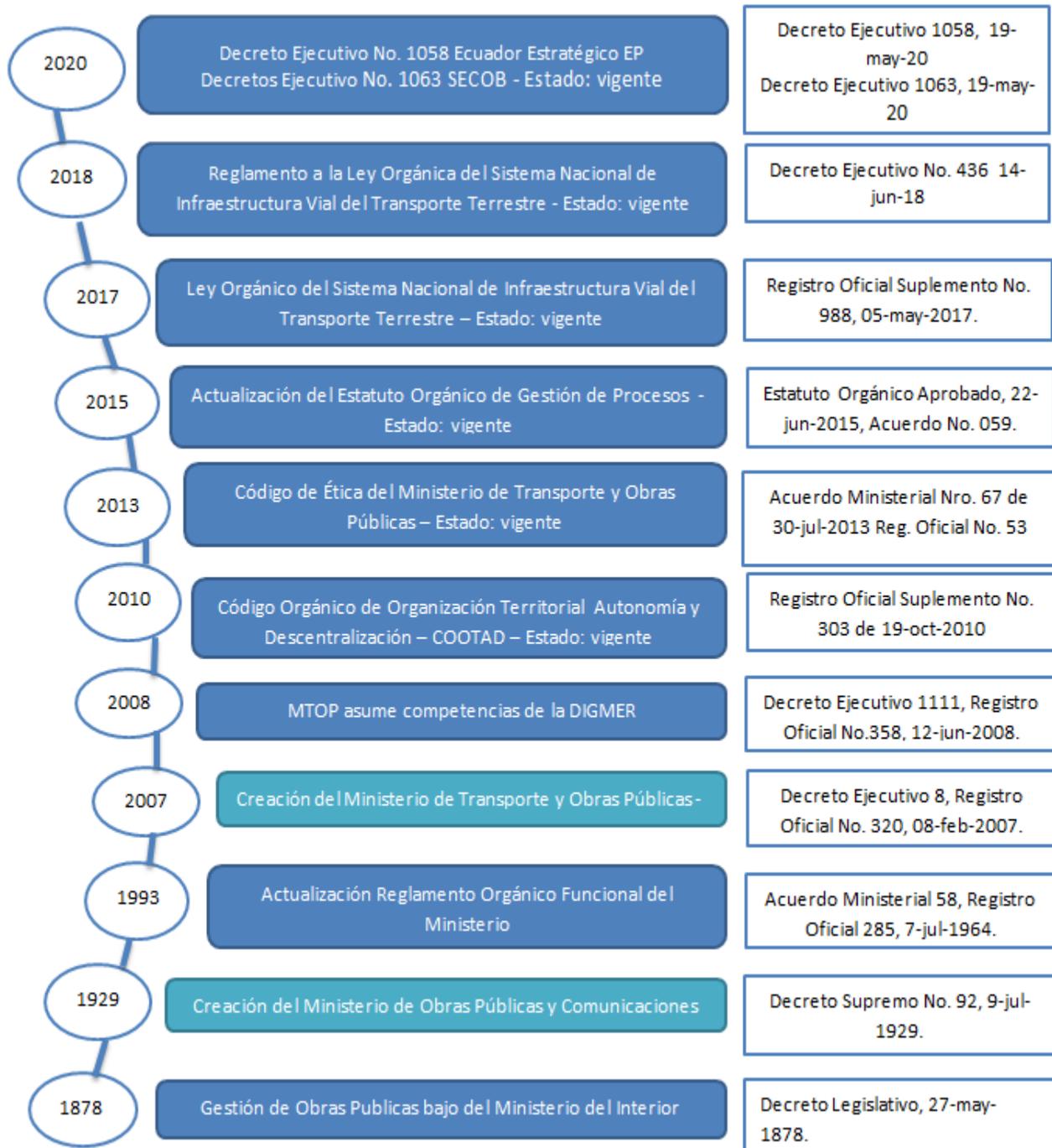
Gráfico 1 Línea de tiempo de creación del MTOP



Fuente: MTOP - Decreto Supremo No. 92, de 9 de julio de 1929; Decreto Ejecutivo No. 8 de 15 de enero de 2007, publicado en el Registro Oficial No. 18, de 8 febrero de 2007.

El marco legal (leyes, decretos, resoluciones, etc.) que ha regulado y regula el funcionamiento del MTOP, ha variado a lo largo del tiempo, a continuación, se detalla los principales hitos de la historia de la institución:

Gráfico 2 Hitos relevantes de la historia institucional



Fuente: MTOP – Descripción de las fuentes incluidas en el gráfico

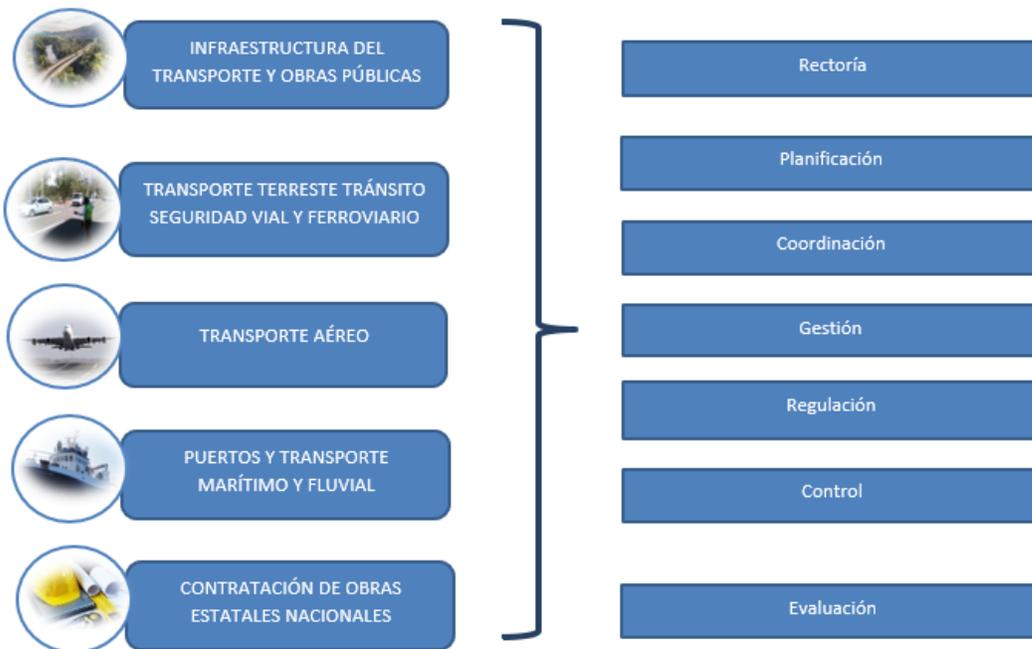
**1.2. Competencias, facultades, atribuciones y rol del Ministerio de Transporte
y Obras Públicas**

De acuerdo al Direccionamiento Estratégico Institucional, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ejerce la rectoría del Sistema Nacional de Transporte Multimodal y de ejecución y gestión de infraestructura estatal; implementa, controla y evalúa la política pública, fortaleciendo los servicios e infraestructura de transporte seguro y obra pública sostenible.

El MTOP, asume dentro de su rol de entidad rectora del transporte multimodal, la planificación y ejecución de planes, programas y proyectos, además de la formulación de políticas y regulaciones, vinculados a las actividades de construcción y conservación de la infraestructura del transporte, así como la gestión de las diferentes modalidades del transporte a nivel nacional y la contratación de obras estatales (Decreto Ejecutivo 1063).

En este sentido, se han definido cinco tipos de competencias para esta cartera de Estado, validados por autoridades y aprobados por el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, mediante documento “Matriz de Competencias MTOP 2020”, generado el 04 de septiembre de 2020, mismos que son: Infraestructura del Transporte y Obras Públicas; Transporte Terrestre, Tránsito, Seguridad Vial y Ferroviario; Transporte Aéreo; Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial y Contratación de Obras Estatales Nacionales. En el Gráfico 3, se puede identificar las competencias y facultades asumidas por el MTOP:

Gráfico 3 Competencias – Facultades MTOP



Fuente: MTOP – Matriz de Competencias 2020

A continuación, se presenta un extracto de las atribuciones por cada una de las competencias del MTOP:

Tabla 1 Competencias y Atribuciones MTOP - Infraestructura del Transporte y Obras Públicas

COMPETENCIAS	ATRIBUCIONES
Infraestructura del Transporte y Obras Públicas	<ul style="list-style-type: none"> Ejercer la Rectoría del Sector Transporte y emitir la política pública del área a su cargo y expedir los acuerdos y resoluciones administrativas que requiera su gestión.
	<ul style="list-style-type: none"> Ejercer la Rectoría de las Políticas Públicas de Infraestructura Vial de Transporte Terrestre.
	<ul style="list-style-type: none"> Emitir los estándares y procedimientos técnicos que establecen el derecho de vía, los retiros en los procesos de construcción y conservación vial, en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> Emitir normativa para la clasificación de las vías terrestres considerando sus condiciones o características técnicas y socioeconómicas, a las que previamente fueron establecidas por el ente rector.
	<ul style="list-style-type: none"> Regular la Implementación de programas y proyectos que consideran la construcción de ciclo vías en la red vial nacional.
	<ul style="list-style-type: none"> Regular los procesos de implementación de señalización, dispositivos de control y seguridad vial en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> Emitir la normativa que contiene procedimientos legales y técnicos que regulan la declaratoria de utilidad pública con fines de expropiación y ocupación inmediata los inmuebles que se requieran para la apertura del trazado, construcción, ampliación, rectificación u otro, para el desarrollo de la infraestructura del sistema vial estatal en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> Establecer el cobro de tasas y tarifas viales en la Red Vial Estatal y en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> Regular en el ámbito de su competencia los servicios de la infraestructura delegados y la gestión de los procesos de construcción, ampliación, rehabilitación, mejoramiento y conservación; así como, la gestión técnico operacional de infraestructura vial para la provisión de servicios de transporte terrestre en el ámbito de la ocupación temporal.
	<ul style="list-style-type: none"> Elaborar planes, programas y proyectos de construcción de obras de infraestructura del transporte en la Red Vial Estatal (planificación, diseño, construcción, rehabilitación, señalización, conservación, mantenimiento, operación y financiamiento).
	<ul style="list-style-type: none"> Elaborar planes, programas y proyectos que consideren la construcción de ciclo vías en la Red Vial Estatal.
	<ul style="list-style-type: none"> Planificar la gestión, prevención y adopción de medidas orientadas a contrarrestar, reducir y mitigar los riesgos de origen natural y antrópicos que permitan reducir la vulnerabilidad en el ámbito de su competencia, con entidades que ejecuten obras de infraestructura del transporte relacionadas con procesos de: reconstrucción, rehabilitación y conservación de la infraestructura del transporte.
	<ul style="list-style-type: none"> Coordinar la gestión de 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.
	<ul style="list-style-type: none"> Coordinar la transferencia de conocimientos de las investigaciones científicas y técnicas en el ámbito de la gestión de los proyectos de infraestructura del transporte correspondiente a su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> Gestionar planes, programas y proyectos que incorporan proyectos de construcción de ciclovías en la Red Vial Estatal y espacios en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> Implementar la señalización y dispositivos de control y de seguridad vial en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> Ejecutar los procesos de gestión de riesgos en el ámbito de su competencia, orientados a contrarrestar, reducir y mitigar los riesgos de origen natural y antrópicos que permitan reducir la vulnerabilidad.

Fuente: MTOP – Matriz de Competencias 2020

Tabla 1.1 Competencias y Atribuciones MTOP - Infraestructura del Transporte y Obras Públicas

COMPETENCIAS	ATRIBUCIONES
Infraestructura del Transporte y Obras Públicas	<ul style="list-style-type: none"> • Administrar en el ámbito de su competencia los procesos de: planificación, estudios, diseño, construcción, rehabilitación, señalización, conservación, mantenimiento, operación y financiamiento, incorporando los componentes: ambiental, riesgos, social y seguridad vial.
	<ul style="list-style-type: none"> • Proveer los servicios de infraestructura vial en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar el mantenimiento y la conservación permanente de la infraestructura del transporte, orientados a solucionar daños que se produjeran en la infraestructura vial.
	<ul style="list-style-type: none"> • Implementar los actos administrativos de aprobación de los proyectos viales, considerando el derecho de vía y los aspectos técnicos del uso del suelo.
	<ul style="list-style-type: none"> • Implementar los actos administrativos de declaratoria de utilidad pública con fines de expropiación y ocupación inmediata los inmuebles que se requieran para la apertura del trazado, Construcción, ampliación, rectificación u otro, para el desarrollo de la infraestructura del sistema vial estatal en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> • Emitir actos administrativos e informes técnicos de ocupación inmediata, en concordancia con los procesos de declaratoria de utilidad pública, realizados por la entidad, en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar proyectos integrales que contengan los componentes de: estudios, construcciones y conservación, que incorporen de manera transversal a la gestión ambiental y de seguridad sustentada en la factibilidad, en el marco legal y normativo y sus respectivos documentos habilitantes.
	<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar la explotación de fuentes de materiales necesarios para la ejecución de los proyectos de infraestructura del transporte en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> • Autorizar en el ámbito de su competencia la construcción de acueductos impermeables o totalmente cubiertos especialmente diseñados para el efecto.
	<ul style="list-style-type: none"> • Autorizar de manera excepcional la colocación de vallas de carácter informativo y retirar las vallas en las vías de su competencia, que pudieran generar contaminación visual o ambiental.
	<ul style="list-style-type: none"> • Administrar la Red Vial Estatal por administración directa o por delegación del servicio, en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar los estudios para desarrollar normas técnicas, manuales, prácticas técnicas recomendables y certificaciones relacionadas con la infraestructura del transporte terrestre, aéreo, portuario, marítimo y fluvial.
	<ul style="list-style-type: none"> • Controlar en el ámbito de su competencia la construcción de acueductos impermeables o totalmente cubiertos especialmente diseñados para el efecto.
	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluar el cumplimiento de las Políticas Públicas de Infraestructura Vial de Transporte Terrestre

Fuente: MTOP – Matriz de Competencias 2020

Tabla 2 Competencias y Atribuciones MTOP - Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y Ferroviario

COMPETENCIAS	ATRIBUCIONES
Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y Ferroviario	<ul style="list-style-type: none"> • Ejercer la Rectoría del Sector Transporte y emitir la política pública del área a su cargo y expedir los acuerdos y resoluciones administrativas que requiera su gestión.
	<ul style="list-style-type: none"> • Ejercer la Rectoría de las Políticas Públicas de Infraestructura Vial de Transporte Terrestre.
	<ul style="list-style-type: none"> • Regular la administración y el uso de las vías.
	<ul style="list-style-type: none"> • Regular la libre movilidad de personas, vehículos y bienes, abierta al tránsito nacional en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> • Regular el uso de la movilidad alternativa en las vías asfaltadas de la red vial estatal y emitir lineamientos a los gobiernos descentralizados respecto de las especificaciones técnicas de la infraestructura.
	<ul style="list-style-type: none"> • Regular el tarifario de los servicios de transporte terrestre en el ámbito de su competencia y facultades.
	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborar los planes para la aplicación del tarifario de los servicios de transporte terrestre en el ámbito de su competencia y facultades.
	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborar el Plan Nacional de Movilidad y Logística del Transporte Terrestre y supervisar su implementación y ejecución.
	<ul style="list-style-type: none"> • Planificar la gestión de las investigaciones técnicas y científicas en el ámbito de la gestión y seguridad del transporte terrestre.
	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinar los procesos de la transferencia de conocimientos en materia de investigación científica del transporte terrestre.
	<ul style="list-style-type: none"> • Delegar la prestación del servicio transporte terrestre en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> • Aplicar el esquema tarifario de los servicios de transporte terrestre en el ámbito de su competencia y facultades.
	<ul style="list-style-type: none"> • Emitir certificados de Operación Regular, de Circulación Especial y Licencias para la transportación, importación y fabricación de vehículos de carga pesada.
	<ul style="list-style-type: none"> • Controlar pesos, tamaños y características de los vehículos que transitan por las vías en el ámbito de su competencia y acorde con su clasificación y construcción.
	<ul style="list-style-type: none"> • Controlar y evaluar el cumplimiento del Plan Nacional de Movilidad y Logística.
<ul style="list-style-type: none"> • Evaluar el cumplimiento de las políticas públicas del Transporte Nacional. 	

Fuente: MTOP – Matriz de Competencias 2020

Tabla 3 Competencias y Atribuciones MTOP - Puertos, Transporte Aéreo

COMPETENCIAS	ATRIBUCIONES
Transporte Aéreo	<ul style="list-style-type: none"> Ejercer la Rectoría del Sector Transporte y emitir la política pública del área a su cargo y expedir los acuerdos y resoluciones administrativas que requiera su gestión.
	<ul style="list-style-type: none"> Ejercer la Rectoría del Transporte Aéreo.
	<ul style="list-style-type: none"> Regular el transporte aéreo y las actividades aeroportuarias en el ámbito de su competencia
	<ul style="list-style-type: none"> Regular los estudios de investigación del transporte aéreo nacional, en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> Planificar la gestión del transporte aéreo en el territorio nacional, en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> Elaborar el Plan de Desarrollo del Transporte Aéreo nacional en el ámbito de su competencia de manera conjunta con las entidades gestoras del transporte aéreo nacional, en estricta observancia del ordenamiento jurídico y de los convenios internacionales donde el país es signatario
	<ul style="list-style-type: none"> Elaborar proyectos de investigación técnica y científica del transporte aéreo en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> Coordinar la gestión de los procesos del transporte aéreo con las entidades gestoras de esta modalidad.
	<ul style="list-style-type: none"> Coordinar el proceso de transferencia del conocimiento, contribuyendo a la formación y capacitación post profesional de los recursos humanos de las entidades gestoras del transporte aéreo.
	<ul style="list-style-type: none"> Gestionar en el ámbito de su competencia el Plan de Desarrollo Aeronáutico formulado por la Dirección General de Aviación Civil y velar por su cumplimiento, así como apoyar y estimular las actividades aeronáuticas.
	<ul style="list-style-type: none"> Gestionar el Plan de Desarrollo del Transporte Aéreo nacional en el ámbito de su competencia de manera conjunta con las entidades gestoras del transporte aéreo nacional, en estricta observancia del ordenamiento jurídico y de los convenios internacionales donde el país es signatario.
	<ul style="list-style-type: none"> Presidir el Consejo Nacional de Aviación Civil en concordancia con la política gubernamental, el ordenamiento jurídico nacional y los convenios internacionales.
	<ul style="list-style-type: none"> Impulsar negociaciones de convenios de cielos abiertos en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> Controlar el cumplimiento de las regulaciones del transporte aéreo en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> Evaluar la política pública del Transporte Aéreo.

Fuente: MTOP – Matriz de Competencias 2020

Tabla 4 Competencias y Atribuciones MTOP - Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial

COMPETENCIAS	ATRIBUCIONES
Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial	<ul style="list-style-type: none"> Ejercer la Rectoría del Sector Transporte y emitir la política pública del área a su cargo y expedir los acuerdos y resoluciones administrativas que requiera su gestión.
	<ul style="list-style-type: none"> Emitir las políticas públicas portuarias, marítimas, navieras, mercante nacional y Estado Rector del Puerto, Estado Ribereño y Estado de Abanderamiento.
	<ul style="list-style-type: none"> Regular el establecimiento de nuevos puertos, facilidades portuarias de carácter nacional o sobre el uso de puertos o instalaciones marítimas o fluviales, con propósitos comerciales, incluyendo el sector acuícola y pesquero que gestione carga y embarcaciones propias, y no perciba ingresos por el uso de las instalaciones autorizadas.
	<ul style="list-style-type: none"> Emitir la reglamentación de los Servicios Portuarios, Manuales de Organización, y demás que rijan con carácter uniforme a las Entidades Portuarias.
	<ul style="list-style-type: none"> Regular el sistema de transporte marítimo y fluvial y de puertos, en el contexto de la seguridad del sistema portuario nacional.
	<ul style="list-style-type: none"> Emitir normas técnicas para el registro provisional y/o definitivo del proceso consolidado y/o desconsolidado de carga marítima.
	<ul style="list-style-type: none"> Emitir normativas que contengan procedimientos, establezcan requisitos, para la gestión del servicio de: practicaje, remolque, certificación de protección de Instalaciones Portuarias (PBIP) y autorización de embarque de carga peligrosa, y el control de los servicios en los: puertos estatales, autoridades portuarias, puertos especiales, terminales privados y demás facilidades portuarias públicas y privadas
	<ul style="list-style-type: none"> Emitir la regulación del Sistema Portuario Nacional.
	<ul style="list-style-type: none"> Emitir procedimientos relacionados con la aplicación del Convenio (SOLAS), Código Internacional (PBIP); y Código (IMDG) en la regulación nacional de protección de los buques e instalaciones del sistema portuario.
	<ul style="list-style-type: none"> Regular la gestión y el control técnico del sistema portuario y marítimo y fluvial.
	<ul style="list-style-type: none"> Delegar en el ámbito de su competencia, la provisión de servicios portuarios fluviales y complementarios.
	<ul style="list-style-type: none"> Regular el transporte acuático y las actividades portuarias, garantizando su libertad dentro del territorio nacional
	<ul style="list-style-type: none"> Establecer transitoriamente restricciones a empresas o buques de bandera de terceros países, cuando los países de contraparte las impongan a las naves de propiedad, fletadas u operadas por empresas navieras ecuatorianas.
	<ul style="list-style-type: none"> Emitir las resoluciones que regulan la libertad de tráfico para los armadores y/o empresas navieras que operen en tráficos de cabotaje e internacional de carga o pasajeros, los que podrán utilizar naves de bandera extranjera bajo cualquier sistema de arrendamiento fletamento, de acuerdo a los requerimientos de sus respectivos tráficos.
	<ul style="list-style-type: none"> Emitir procedimientos para fijar las tarifas y los horarios e itinerarios de los servicios públicos relacionados con el transporte interno marítimo y fluvial, controlando su cumplimiento.
<ul style="list-style-type: none"> Emitir la regulación para la afiliación o desafiliación de unidades de la Marina Mercante Nacional a conferencias de navegación, de acuerdo a la conveniencia de los intereses nacionales. 	

Fuente: MTOP – Matriz de Competencias 2020

Tabla 4.1 Competencias y Atribuciones MTOP - Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial

COMPETENCIAS	ATRIBUCIONES
Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial	<ul style="list-style-type: none"> Regular el fomento e incentivos para la inversión del transporte por agua y desarrollo de la industria naviera.
	<ul style="list-style-type: none"> Emitir las autorizaciones de los procesos de delegación de la provisión marítimo y fluvial.
	<ul style="list-style-type: none"> Emitir las normas técnicas de clasificación, arqueo y avalúo o tasación de las unidades de la Marina Mercante Nacional en el ámbito de su competencia
	<ul style="list-style-type: none"> Expedir las normativas y regulaciones para garantizar el resguardo de la seguridad técnica del transporte marítimo y fluvial.
	<ul style="list-style-type: none"> Emitir la Regulación para la administración de las Agencias Navieras.
	<ul style="list-style-type: none"> Emitir actos administrativos que establecen procedimientos para el control de la gestión del Transporte Marítimo y Fluvial.
	<ul style="list-style-type: none"> Regular el registro, clasificación y otorgamiento de los títulos y matrículas para el personal marítimo en general.
	<ul style="list-style-type: none"> Regular la calificación y registro como beneficiario de la LEFORTAAC, para la importación de buques, naves de hasta 10 años de construcción, repuestos; para la construcción, reparación y mantenimiento de naves.
	<ul style="list-style-type: none"> Regular los procedimientos para la importación de buques, naves de hasta 10 años de construcción, repuestos; para la construcción, reparación y mantenimiento de naves, establecido en la LEFORTAAC.
	<ul style="list-style-type: none"> Emitir la reglamentación de trabajo a bordo, así como las demás Leyes y Reglamentos relacionados con el personal marítimo en general.
	<ul style="list-style-type: none"> Planificar los planes de: capacitación, calificación y entrenamiento, en el País o en el extranjero, del Personal Portuario que se estime conveniente para el desarrollo de las actividades portuarias.
	<ul style="list-style-type: none"> Aprobar los instrumentos de gestión, planificación y presupuesto de las Autoridades Portuarias del Ecuador.
	<ul style="list-style-type: none"> Planificar el Desarrollo Portuario Nacional
	<ul style="list-style-type: none"> Promover el desarrollo y estimular el mantenimiento de una Flota Mercante compuesta de barcos modernos, seguros y adecuados, construidos en lo posible en el país, cuya propiedad pertenezca en su mayoría a capitales ecuatorianos, con tripulaciones ecuatorianas
	<ul style="list-style-type: none"> Planificar la gestión del sistema de transporte marítimo y fluvial.
	<ul style="list-style-type: none"> Impulsar soluciones a la problemática del transporte marítimo y fluvial con la participación de armadores o usuarios cuando la necesidad así lo requiera.
	<ul style="list-style-type: none"> Promocionar el transporte público masivo marítimo y fluvial con tarifas diferenciadas.
	<ul style="list-style-type: none"> Coordinar la implementación y avances de planes y programas de desarrollo portuario y la información proveniente de la cooperación técnica y administrativa internacional, en el ámbito del Transporte Marítimo y Fluvial y Puertos.
<ul style="list-style-type: none"> Coordinar la implementación de la política naviera y portuaria en el ámbito de gestión de las Autoridades Portuarias del Ecuador y con las instituciones públicas y privadas gestoras de procesos portuarios y del transporte marítimo y fluvial. 	

Fuente: MTOP – Matriz de Competencias 2020

Tabla 4.2 Competencias y Atribuciones MTOP - Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial

COMPETENCIAS	ATRIBUCIONES
Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinar con los organismos administrativos públicos acciones estratégicas para establecer la documentación exigible al tráfico marítimo y fluvial y proveniente de regulaciones o de acuerdos internacionales.
	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinar con las empresas navieras y promover su cooperación administrativa y técnica.
	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinar la difusión y socialización de la política naviera nacional y de Transporte Marítimo y Fluvial del país.
	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinar cuando fuere necesario con los armadores, personeros de las compañías navieras, miembros de los comités de usuarios y gestores del transporte respecto de la gestión de los procesos de tráfico marítimo.
	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinar la formulación y aplicación del Plan del Sistema Nacional de Transporte Marítimo y Fluvial.
	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinar la gestión del transporte marítimo con entidades y actores interno y externo relacionados.
	<ul style="list-style-type: none"> • Resolver en el ámbito de su competencia los reclamos en tercera y última instancia de los usuarios del sistema portuario respecto de los servicios cuando estas no hayan sido solucionadas por las Entidades Portuarias.
	<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar los procesos de uso de instalaciones marítimas o fluviales requeridas por personas naturales o jurídicas privadas o públicas con propósitos comerciales.
	<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar los procesos relacionados con los derechos de: Estado rector del Puerto, Estado Ribereño y Estado de Abanderamiento, en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar el registro provisional y definitivo consolidado y/o desconsolidador de carga marítima.
	<ul style="list-style-type: none"> • Aprobar el Plan General, de Inversiones y Planes Maestros de las Entidades del Sistema Portuario Nacional, en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborar los estudios de viabilidad para construcción de nuevos puertos de carácter nacional o sobre el uso de puertos o instalaciones marítimas o fluviales, con propósitos comerciales, incluyendo el sector acuícola y pesquero que gestione carga y embarcaciones propias, y no perciba ingresos por el uso de las instalaciones autorizadas.
	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar estudios y proyecciones sobre el área de influencia de los puertos en nuestro país (HINTERLAND) (FORERLAND)
	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborar el informe de actividades del Sistema Portuario Nacional
	<ul style="list-style-type: none"> • Determinar la jurisdicción de las Entidades Portuarias
	<ul style="list-style-type: none"> • Otorgar los títulos y matrículas para el Personal Marítimo que labora en los puertos nacionales.
	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborar el anuario estadístico del Sistema Portuario Nacional
	<ul style="list-style-type: none"> • Representar al Estado ante organismos y foros nacionales e internacionales, como Autoridad Portuaria Nacional.
	<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar los procesos de delegación de los servicios portuarios en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar en el ámbito de sus competencias, atribuciones y delegaciones constantes en la Ley de Fortalecimiento y Desarrollo del Transporte Acuático y Actividades Conexas y su reglamento, otorgadas al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos y delegadas por este organismo a la Dirección General de la Marina Mercante y Puertos - DIGMER
<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar los servicios portuarios y la emisión de documentos habilitantes (la certificación de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) y la autorización de embarque de carga peligrosa). 	
<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar la recaudación de las contribuciones a Terminales Portuarias Comerciales Públicas en el ámbito de su competencia. 	

Fuente: MTOP – Matriz de Competencias 2020

Tabla 4.3 Competencias y Atribuciones MTOP - Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial

COMPETENCIAS	ATRIBUCIONES
Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial	<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar los procesos relacionados con los derechos de Estado Ribereño, en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> • Autorizar en el ámbito de su competencia la ejecución del proceso de delegación de servicios públicos de carácter portuario y marítimo y fluvial.
	<ul style="list-style-type: none"> • Administrar los contratos de delegación en el ámbito de su competencia, cuando estos hayan sido expresamente delegados por la Máxima Autoridad, de conformidad con lo dispuesto en el ordenamiento Jurídico.
	<ul style="list-style-type: none"> • Otorgar matrícula de operadores portuarios
	<ul style="list-style-type: none"> • Autorizar la prestación de servicios portuarios y ejecución de actividades dentro de Entidades Portuarias o sus Delegatarios y Terminales Portuarios Habilitados y/o facilidades portuarias privadas autorizadas a operar en tráfico nacional e internacional
	<ul style="list-style-type: none"> • Autorizar la exoneración total o parcial del pago de tarifas portuarias a buques y/o cargas, en el ámbito de su competencia
	<ul style="list-style-type: none"> • Autorizar la asignación de muelles, actividades no comerciales y desvío de carga en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> • Autorizar el transporte de carga peligrosa
	<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar la aplicación del cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad para las maniobras en el ingreso, atraque y desatraque de naves a entidades portuarias y/o sus delegatarios, terminales petroleros y gaseros, terminales portuarios habilitados e instalaciones marítimas y fluviales, a través del Comité de Seguridad de Maniobras que lidera.
	<ul style="list-style-type: none"> • Emitir certificados de cumplimiento del Código IMDG y SOLAS.
	<ul style="list-style-type: none"> • Resolver en ámbito de su competencia las reclamaciones derivadas de los servicios al tráfico marítimo y fluvial.
	<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar los procesos de clasificación, arqueo y avalúo o tasación de las unidades de la Marina Mercante Nacional.
	<ul style="list-style-type: none"> • Promover el desarrollo y estimular el mantenimiento de una Flota Mercante compuesta de barcos modernos, seguros y adecuados, construidos en lo posible en el país, cuya propiedad pertenezca en su mayoría a capitales ecuatorianos, con tripulaciones ecuatorianas
	<ul style="list-style-type: none"> • Implementar los planes de transporte multimodal vinculados a la planificación de desarrollo y ordenamiento territorial y marítimo, a fin de garantizar la conectividad y logística existente o prevista.
	<ul style="list-style-type: none"> • Aprobar la afiliación o desafiliación de unidades de la Marina Mercante Nacional a conferencias de navegación, de acuerdo a la conveniencia de los intereses nacionales.
	<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar las competencias, atribuciones y delegaciones establecidas en la Ley General de Transporte Marítimo.
	<ul style="list-style-type: none"> • Intervenir, de acuerdo a las Leyes pertinentes y sus respectivos Reglamentos en las cuestiones relativas al régimen fiscal aplicable a los buques mercantes de bandera ecuatoriana en el orden nacional e internacional.
	<ul style="list-style-type: none"> • Implementar el sistema tarifario correspondiente al transporte fluvial.
	<ul style="list-style-type: none"> • Aplicar las sanciones con multas de hasta el 50% del valor del flete a los importadores o exportadores que no diere cumplimiento a las disposiciones de principio de reciprocidad de carga.
	<ul style="list-style-type: none"> • Intervenir en la racionalización de los costos y fletes marítimos que se hallen establecidos o se establezcan, cuidando que guarden armonía con los requerimientos nacionales de su comercio exterior.
<ul style="list-style-type: none"> • Mantener estudios actualizados sobre la Marina Mercante Nacional relativos a capacidad, composición, características, rendimientos, tipificación y desarrollo, así como sobre el estado e incremento de la industria naval comercial. 	

Fuente: MTOP – Matriz de Competencias 2020

Tabla 4.4 Competencias y Atribuciones MTOP - Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial

COMPETENCIAS	ATRIBUCIONES
Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial	<ul style="list-style-type: none"> • Autorizar el desguace de buques o embarcaciones y de otros elementos flotantes, cumpliendo las disposiciones legales y reglamentarias.
	<ul style="list-style-type: none"> • Emitir matrículas de buques bajo bandera nacional o disponer el cese de bandera.
	<ul style="list-style-type: none"> • Autorizar las rutas, horarios e itinerarios para asegurar el establecimiento de servicios eficientes en las rutas esenciales para mantener en cualquier época el flujo de comercio transportado por agua.
	<ul style="list-style-type: none"> • Dotar de la capacidad necesaria para transportar la totalidad del comercio de cabotaje y una parte sustancial del comercio exterior del país
	<ul style="list-style-type: none"> • Autorizar las construcciones navales y las operaciones de naves en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> • Registrar las tarifas y fletes de las empresas navieras que operen en el transporte de carga de importación o exportación.
	<ul style="list-style-type: none"> • Resolver la formación, disolución parcial o total de empresas navieras o complementarias al transporte comercial, perteneciente al Estado o en las que este participe en forma directa o por intermedio de alguna de sus entidades
	<ul style="list-style-type: none"> • Autorizar los tráficos internos y al exterior de las líneas de navegación de los buques nacionales de propiedad del Estado o particulares, los sistemas de medidas, la frecuencia del servicio y los ajustes de tráfico marítimo y fluvial, con sujeción a los convenios internacionales.
	<ul style="list-style-type: none"> • Autorizar el transporte hacia puertos extranjeros a realizarse por buques de bandera nacional.
	<ul style="list-style-type: none"> • Representar al Estado ante organismos y foros nacionales e internacionales, como Autoridad de Transporte Marítimo, Fluvial.
	<ul style="list-style-type: none"> • Autorizar la contratación de Oficiales y tripulantes extranjeros, en buques nacionales, en el caso de naves cuyo manejo requiera funciones especializadas y se carezca de personal ecuatoriano idóneo disponible y no obstante de lo que al respecto establece el Código de Policía Marítima.
	<ul style="list-style-type: none"> • Otorgar matrículas para el Personal Marítimo Portuario que labora en instalaciones portuarias.
	<ul style="list-style-type: none"> • Ejecutar los derechos y obligaciones relacionados con los convenios Internacionales y obligaciones que consten en convenios, contratos u otros instrumentos públicos, nacionales o internacionales, vinculados con la DIGMER, SEPROM, CNMMP Y SETEC, de competencia de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, en lo relacionado a las competencias, atribuciones y funciones otorgadas por los respectivos decretos.
	<ul style="list-style-type: none"> • Autorizar el ingreso de naves extranjeras bajo modalidad de internación temporal.
	<ul style="list-style-type: none"> • Intervenir, de acuerdo a las Leyes pertinentes y sus respectivos Reglamentos en los casos en que se soliciten créditos y facilidades del Estado para la adquisición de buques mercantes y elementos para los mismos, así como para construcciones o reparaciones en el ámbito de sus competencias.
	<ul style="list-style-type: none"> • Autorizar los viajes extraordinarios a puertos nacionales o extranjeros.
	<ul style="list-style-type: none"> • Calificar y registrar como beneficiario de la LEFORTAAC, para la importación de buques y repuestos, para la construcción, reparación y mantenimiento de naves
	<ul style="list-style-type: none"> • Autorizar la importación de buques y repuestos, para la construcción, reparación y mantenimiento de naves bajo el amparo de la LEFORTAAC.
	<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar la capacidad coactiva en el ámbito de su competencia orientadas a la recaudación, multas y sanciones
	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar la seguridad y eficiencia de las vías navegables.
<ul style="list-style-type: none"> • Emitir los pasavantes y patentes de naves, certificados de inspección y todos aquellos documentos o certificaciones que sean necesarios para garantizar el cumplimiento de las competencias asignadas 	
<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar todas aquellas que se refiera al ejercicio de los derechos de estado rector del Puerto, Estado Ribereño y Estado de Abanderamiento, en el ámbito de su competencia. 	

Fuente: MTOP – Matriz de Competencias 2020

Tabla 4.5 Competencias y Atribuciones MTOP - Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial

COMPETENCIAS	ATRIBUCIONES
Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial	<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar los procesos, atribuciones de control y delegaciones establecidas en el Código de Policía Marítima y Reglamento de la Actividad Marítima en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> • Autorizar los procesos de delegación de la provisión de servicios marítimo y fluvial, en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> • Controlar los procesos relacionados con los derechos de: Estado rector del Puerto, Estado Ribereño y Estado de Abanderamiento, en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> • Controlar la ejecución de planes, programas y proyectos de infraestructura y de gestión del sistema portuario nacional.
	<ul style="list-style-type: none"> • Resolver las reclamaciones de los usuarios de los puertos, en todo lo concerniente a los servicios respectivos cuando tales reclamaciones no hayan sido solucionadas por las Entidades Portuarias.
	<ul style="list-style-type: none"> • Controlar los estándares y parámetros de calidad en la prestación de servicios por parte de los puertos públicos y privados.
	<ul style="list-style-type: none"> • Controlar la aplicación del Reglamento Tarifario de los puertos públicos y privados en el ámbito de su competencia.
	<ul style="list-style-type: none"> • Supervisar los procesos de delegaciones de la provisión de servicios públicos de carácter portuario, marítimo y fluvial.
	<ul style="list-style-type: none"> • Controlar los procesos relacionados con lo dispuesto en el Código Internacional para la protección de los buques e instalaciones portuarias (PBIP).
	<ul style="list-style-type: none"> • Fiscalizar el uso de todos los puertos, instalaciones marítimas o fluviales concedidos a personas naturales o jurídicas, privadas o públicas.
	<ul style="list-style-type: none"> • Supervisar la ejecución presupuestaria de las Autoridades Portuarias.
	<ul style="list-style-type: none"> • Controlar a las agencias navieras.
	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar inspecciones de arqueo y avalúo o tasación de las Naves.
	<ul style="list-style-type: none"> • Controlar los costos y fletes marítimos que se hallen establecidos o se establezcan por la autoridad competente y que se encuentren registrados por la SPTMF.
	<ul style="list-style-type: none"> • Controlar los tráficos internos y al exterior de las líneas de navegación de los buques nacionales de propiedad del Estado o particulares, los sistemas de medidas, la frecuencia del servicio y los ajustes de tráfico marítimo y fluvial, con sujeción a los convenios internacionales.
	<ul style="list-style-type: none"> • Control del registro, clasificación y otorgamiento de los títulos y matriculas para el personal marítimo en general.
	<ul style="list-style-type: none"> • Controlar de la gestión de los procesos del sistema de transporte marítimo y fluvial.
	<ul style="list-style-type: none"> • Suspender de manera definitiva a los beneficiarios de la LEFORTAAC: personas naturales y jurídicas que incumplieron con las obligaciones que contrajeron en su calificación.
	<ul style="list-style-type: none"> • Implementar mecanismos de control de los bienes importados bajo el amparo de la LEFORTAAC.
	<ul style="list-style-type: none"> • Controlar el cumplimiento de la aplicación de normas y procedimientos correspondientes a tratados internacionales que fueren convenientes para la seguridad y desarrollo de las actividades marítimas y fluviales del país.
<ul style="list-style-type: none"> • Controlar el mantenimiento de las tarifas razonables de fletes y servicios, basados en costos reales y en rendimientos eficientes, en el ámbito de su competencia. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Controlar la discriminación injusta, preferencias o ventajas indebidas y prácticas desleales o destructivas de competencia en la gestión de los diferentes actores del Transporte. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Controlar a las agencias navieras, los armadores, permisos de tráfico a fin de garantizar el cumplimiento de las competencias asignadas; 	
<ul style="list-style-type: none"> • Supervisar la ejecución de los procesos de los contratos de delegación de la provisión de servicios en el ámbito marítimo y fluvial. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Evaluar el cumplimiento de las políticas públicas portuarias, marítimas, navieras, mercante nacional y Estado Rector del Puerto, Estado Ribereño y Estado de Abanderamiento. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Evaluar la gestión de las Superintendencias de los Terminales Petroleros. 	

Fuente: MTOP – Matriz de Competencias 2020

Tabla 5 Competencias y Atribuciones MTOP - Contratación de Obras Estatales

COMPETENCIAS	ATRIBUCIONES
Contratación de Obras Estatales Nacionales	<ul style="list-style-type: none"> Emitir la Política Pública del servicio de contratación de obras de infraestructura estatal, para el desarrollo de las entidades y organismos de la Función Ejecutiva y demás instituciones del Estado que así lo requieran.
	<ul style="list-style-type: none"> Emitir las especificaciones técnicas generales y/o específicas de las obras de infraestructura, que deberán incorporarse a los procesos precontractuales y contractuales en la gestión de los procesos de contratación de obras de infraestructura.
	<ul style="list-style-type: none"> Elaborar los planes de contratación de obras que incorporen los procesos de estudios, construcciones y fiscalización, en coordinación con las entidades gubernamentales o de instituciones Públicas requirentes, sobre la base de sus proyectos de inversión, condiciones técnicas y recursos.
	<ul style="list-style-type: none"> Coordinar los procesos de contratación de obras con las entidades públicas requirentes, la entrega de la información legal y técnica general de las obras de infraestructura estatal.
	<ul style="list-style-type: none"> Contratar las obras de infraestructura estatal, así como los estudios y la fiscalización correspondiente, conforme los requerimientos establecidos de las instituciones públicas, las que deberán proporcionar los proyectos de inversión, las condiciones generales técnicas y los recursos necesarios a la entidad contratante.
	<ul style="list-style-type: none"> Entregar la obra a la institución requirente.
	<ul style="list-style-type: none"> Elaborar los pliegos de contratación que correspondan.
	<ul style="list-style-type: none"> Ejecutar los procedimientos de contratación de acuerdo a normativa vigente.
	<ul style="list-style-type: none"> Adjudicar los contratos correspondientes.
	<ul style="list-style-type: none"> Gestionar la ejecución de los contratos
	<ul style="list-style-type: none"> Subscribir las actas entrega-recepción y realizar las liquidaciones contractuales, en acuerdo con la institución pública requirente.
	<ul style="list-style-type: none"> Solicitar a las entidades requirentes en caso de eventos de emergencia, la respectiva declaratoria como hecho precedente a la contratación de obras requeridas por entidades requirentes.
	<ul style="list-style-type: none"> Completar y actualizar los estudios presentados bajo la responsabilidad de las entidades requirentes, en los casos en los que se presente esta necesidad técnica, a través de sus instancias técnicas, o siguiendo los procesos de contratación que correspondan, previa la transferencia de los recursos por parte de la entidad requirente.
	<ul style="list-style-type: none"> Contratar de ser necesario los estudios respectivos, previa la instrumentación que corresponda y la transferencia de los recursos por parte de la entidad requirente.
	<ul style="list-style-type: none"> Ejecutar las etapas precontractual y contractual de los estudios: las obras, la fiscalización y otros servicios relacionados.
	<ul style="list-style-type: none"> Receptar de las instituciones requirentes de las obras los documentos exigidos de acuerdo a la normativa vigente, debidamente aprobados por la autoridad competente.
	<ul style="list-style-type: none"> Abrir el expediente de contratación correspondiente.
	<ul style="list-style-type: none"> Determinar y aplicar el procedimiento de contratación respectivo.
	<ul style="list-style-type: none"> Atender y resolver los reclamos y recursos que se presenten.
	<ul style="list-style-type: none"> Fiscalizar y supervisar la ejecución de obras contratadas por la Institución, para las Entidades de la Función Ejecutiva y Entidades Públicas que así lo requieran en el ámbito de su competencia.
<ul style="list-style-type: none"> Evaluar el cumplimiento de la Política Pública del servicio de contratación de obras de infraestructura estatal, para el desarrollo de las entidades y organismos de la Función Ejecutiva y demás instituciones del Estado que así lo requieran. 	

Fuente: MTOP – Matriz de Competencias 2020

En calidad de ente rector del transporte a nivel nacional, el MTOP según la Estructura Orgánica de la Función Ejecutiva de la República del Ecuador, articula y coordina con las siguientes entidades:

Tabla 6 Estructura Orgánica de la Función Ejecutiva - MTOP

Estructura Orgánica de la Función Ejecutiva de la República del Ecuador			
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS	INSTITUCIONES ADSCRITAS	Agencias de regulación y control	Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
			Comisión de Tránsito del Ecuador
			Dirección General de Aviación Civil
		Otra Institucionalidad	Autoridad Portuaria de Esmeraldas
			Autoridad Portuaria de Guayaquil
			Autoridad Portuaria de Manta
	INSTITUCIONES RELACIONADAS	Servicios	Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar
			Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito - SPPAT

Fuente: Estructura Orgánica de la Función Ejecutiva - Secretaría Nacional de Planificación

2. Diagnóstico Institucional

Mediante el diagnóstico institucional, se identifica la situación actual de la entidad, las capacidades, limitaciones y la forma de operar, que posteriormente permitirá tomar decisiones para mejorar la gestión administrativa, técnica y política. Para el análisis de esta cartera de Estado, se ha considerado cinco ejes fundamentales que, conforme a los criterios establecidos en la Guía Metodológica de Planificación Institucional de la Secretaría Nacional de Planificación, son:

Tabla 7 Fundamentos para el diagnóstico institucional

FUNDAMENTOS PARA EL DIAGNÓSTICO	<i>PLANIFICACIÓN</i>
	<i>TALENTO HUMANO</i>
	<i>TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN</i>
	<i>ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL</i>
	<i>PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS</i>

Fuente: Secretaría Nacional de Planificación - Guía Metodológica de Planificación Institucional

2.1. Planificación

La Secretaría Nacional de Planificación, en su calidad de ente rector de la planificación nacional y el ordenamiento territorial y como ente estratégico del país, emite directrices y normas para la formulación, articulación, coordinación y coherencia de los instrumentos de planificación y de ordenamiento territorial, de manera que se asegure la coordinación de las intervenciones planificadas del Estado en el territorio, así como la verificación de la articulación entre los diferentes sectores y niveles de gobierno.

Estos lineamientos y normas son de obligatorio cumplimiento para las entidades establecidas en el artículo 4 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas - COPLAFIP, en las diferentes instancias de planificación, mismos que son considerados en los instrumentos del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa generados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

La Coordinación General de Planificación y Gestión Estratégica, a través de la Dirección de Planificación e Inversión, organizó talleres técnicos participativos con todas las unidades de la institución, permitiendo una identificación y definición concertada de cada una de las fases del proceso de elaboración del Plan Estratégico Institucional, considerando los lineamientos y directrices emitidas por la Secretaría Nacional de Planificación.

La gestión del plan se registra y monitorea mediante el programa de Gobierno por Resultados - GPR, así como la metodología de seguimiento y evaluación institucional. La gestión del Plan Anual de Inversión y del Plan Operativo Anual, se hace mediante el Sistema de Planificación e Inversión Pública - SIPeIP y el sistema financiero eSIGEF, permitiendo la vinculación plan – presupuesto y su consecuente seguimiento y evaluación. En lo que tiene que ver con el Sistema de Información de Transporte y Obras Públicas – SITOP, plataforma de exclusiva de la institución, misma que entre otros beneficios,

permite realizar el seguimiento de avance físico a proyectos contrastada con los contratos que ejecuta la institución a nivel nacional.

Cabe indicar que mediante oficio No. MTOP-MTOP-21-141-OF, de 26 de febrero de 2021, se hace la entrega formal del Plan Anual Comprometido 2021, considerando que mediante Decreto Presidencial Nro. 1063, de 19 de mayo de 2020, se suprimió la Secretaría de Contratación de Obras (SECOB) por lo que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, asumió nuevas competencias desde el mes de septiembre de 2020 y se traspasaron las fichas de proyectos de inversión en GPR de la ex SECOB, para lo cual la Secretaría Nacional de Planificación, generó un "nodo temporal" denominado "Proyectos SECOB".

Es importante señalar que la Dirección de Seguimiento de Planes Programas y Proyectos, es la encargada de realizar el seguimiento periódico tanto al Plan Estratégico Institucional, como al Plan Sectorial del Sector Transporte, generando de esta manera una herramienta técnica que es propuesta a las autoridades para la toma de decisiones.

Esta cartera de Estado, también forma parte del Programa Nacional de Excelencia – PROEXCE, el cual es un elemento de articulación estratégica de iniciativas institucionales, cuya finalidad es alcanzar la excelencia a través de la adopción de tácticas de eficiencia y eficacia institucional, para así implementar una Estrategia Nacional de Gestión de la Calidad, la que se traduce en la prestación de los servicios públicos y en el incremento de la satisfacción ciudadana con respecto de los servicios que brindan las instituciones de la Función Ejecutiva. En este sentido con documento No. MDT-SCSP-2021-0358-OF del 10 de junio de 2021, remitido por el Subsecretario de Calidad en el Servicio Público del Ministerio de Trabajo, se informa al MTOP, la “Obtención del Primer Nivel de Madurez "Comprometido" del Modelo Ecuatoriano de Calidad y Excelencia para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas”.

2.1.1. Ejecución Presupuestaria

El análisis plurianual de la inversión codificada y devengada de todos los proyectos por provincias desde el año 2018 al primer semestre de 2021, se presenta a continuación, considerando su porcentaje de ejecución en este período:

Tabla 8 Ejecución Presupuestaria: 2018 – 2021 (30 de junio)

EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA			
Período: 2018-2021 (30 de junio)			
PROVINCIA	TOTAL PERÍODO		
	2018 -2021		
	(dólares)		
	CODIFICADO	DEVENGADO	% EJECUCIÓN
AZUAY	109.512.679	84.507.007	77,17%
BOLÍVAR	56.142.000	13.823.472	24,62%
CAÑAR	16.496.280	14.464.698	87,68%
CARCHI	24.805.317	18.283.347	73,71%
CHIMBORAZO	55.194.304	46.763.995	84,73%
COTOPAXI	40.177.337	31.840.666	79,25%
EL ORO	45.663.112	38.131.401	83,51%
ESMERALDAS	108.709.104	55.914.198	51,43%
GUAYAS	132.669.890	70.289.669	52,98%
IMBABURA	53.083.086	12.112.660	22,82%
LOJA	73.773.121	53.258.028	72,19%
LOS RÍOS	53.106.335	43.361.452	81,65%
MANABÍ	356.537.059	165.525.100	46,43%
MORONA SANTIAGO	51.003.972	31.956.779	62,66%
NAPO	55.747.343	26.139.761	46,89%
ORELLANA	39.269.811	30.000.090	76,39%
PASTAZA	14.094.636	10.799.332	76,62%
PICHINCHA	27.175.356	15.338.871	56,44%
PLANTA CENTRAL -NACIONAL	437.474.925	236.523.130	54,07%
SANTA ELENA	22.165.810	16.348.239	73,75%
SANTO DOMINGO DE LOS T.	28.892.398	24.074.614	83,33%
SUCUMBÍOS	66.228.222	39.944.003	60,31%
TUNGURAHUA	18.744.279	11.064.171	59,03%
ZAMORA CHINCHIPE	36.790.630	31.571.669	85,81%
TOTAL	1.923.457.006	1.122.036.352	58,33%

Fuente: Dirección de Información Seguimiento y Evaluación – MTOP

En relación a la tabla 8, en donde se visualiza la ejecución presupuestaria institucional por provincia de los años 2018 -2021 (30 de junio), podemos considerar lo siguiente:

- Las provincias de Cañar, Chimborazo, El Oro, Los Ríos, Santo Domingo de los Tsáchilas y Zamora Chinchipe, identificadas con un porcentaje de ejecución presupuestaria mayor al 80%, tienen un promedio de cumplimiento del 84.45%, provincias consideradas con buena gestión.
- Las provincias de Azuay, Carchi, Cotopaxi, Loja, Morona Santiago, Orellana Pastaza, Santa Elena y Sucumbíos, identificadas con un porcentaje de ejecución presupuestaria desde 60.31% al 79.25%, tiene un promedio de cumplimiento del 72.45%, provincias consideradas con aceptable gestión.
- Finalmente, las provincias de Bolívar, Esmeraldas, Guayas, Imbabura, Manabí, Napo, Pichincha, Planta Central y Tungurahua, identificadas en un rango de ejecución presupuestaria desde 22.82% al 59.03%, tiene un promedio de cumplimiento del 46.08%, provincias consideradas con mala gestión.

Considerando el análisis por provincia, el cual arroja un promedio de 58.33%, en el período 2018 – 2021 (30 de junio/2021) y en comparación al período 2014 -2018 (30 de junio), que se obtuvo una ejecución del 96.80%, se concluye que dicho porcentaje de ejecución es bajo; consecuentemente, es una ineficiente e inadecuada gestión con respecto a la ejecución presupuestaria; en especial en las provincias que ya se mencionó anteriormente.

La reducida ejecución presupuestaria del MTOP, entre otros factores, se debe a: la gestión propia de los ejecutores; la programación de ejecución inadecuada; modificaciones continuas en los procedimientos de contratación pública, que en algunos casos, originaron la declaratoria de procesos desiertos; los tiempos y la capacidad respuesta de las entidades responsables de la aprobación y provisión de recursos; cambio en la normativa y/o sistemas informáticos dispuestos por el ente rector de las finanzas públicas; cambio de

las autoridades del Gobierno Central y/o de los gobiernos subnacionales; y en el año 2020, decisiones de última hora del gobierno saliente produjo el cierre definitivo de algunas instituciones y empresas públicas, transfiriéndose los programas, proyectos y obras al MTOP, sin observar la normativa de carácter general o específica.

Esta tendencia, se puede apreciar desde el año 2018, período en el que se obtuvo un porcentaje de ejecución presupuestaria del 72.64%; en el 2019 se concluyó con una ejecución del 63.73%; y, en el 2020 con el 58.26%, como se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 9 Ejecución Presupuestaria por año

AÑO	PORCENTAJE EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA
2018	72.64 %
2019	63.73%
2020	58.26% (COVID 19)

Fuente: Dirección de Información Seguimiento y Evaluación – MTOP

Es importante mencionar que, en marzo de año 2020, el gobierno anterior declaró la emergencia nacional sanitaria debido a la pandemia mundial del COVID 19, que produjo una crisis social, económica y política. De manera directa, afectó en la pérdida de vidas humanas golpeando duramente al país en todo el territorio nacional, con una incidencia específica en las provincias de Guayas, Pichincha, Manabí y Los Ríos; por lo cual, la mayor parte de los recursos fiscales se direccionaron al área de la salud; consecuentemente, ocasionó recortes presupuestarios tanto a nivel de las instituciones y empresas públicas de los gobierno central y sub nacionales, produciéndose, en algunos casos, la suspensión y/o priorización de planes, programas, proyectos, obras o servicios, afectando directamente la ejecución presupuestaria no solo del MTOP, sino del resto de instituciones públicas.

Cabe recalcar que, los efectos derivados de la pandemia generaron un fuerte impacto no solo a nivel sanitario, sino sobre las condiciones de vida de la población, trayendo consigo

graves repercusiones en todos los ámbitos social, económico, cultural, entre otros, incrementando el desempleo por el despido de empleados y trabajadores en el sector público y privado, especialmente del personal femenino, debido al confinamiento y posterior aislamiento y distanciamiento social que dispuso el Comité de Operaciones Nacionales (COE); implementándose en el país la modalidad de teletrabajo; el cierre total y parcial de las operaciones y conexiones áreas, marítimas y terrestre, que limitaron la interacción del comercio nacional e internacional (importación y exportación), vitales para el sustento de toda economía.

2.2. Talento Humano

En el ámbito de la administración del talento humano, el MTOP desarrolla sus actividades con base a la normativa expedida por el Ministerio de Trabajo, como ente rector de la política laboral; por tanto, damos cumplimiento a las directrices emitidas para el subsistema de Talento Humano, a través de los niveles y procesos establecidos en el Estatuto Orgánico por procesos de esta cartera de Estado.

La importancia del talento humano es muy significativa, ya que está encaminada hacia el cumplimiento de los objetivos y metas institucionales; es por ello que el desarrollo profesional de los servidores, es considerado una de sus prioridades, a través de un riguroso reclutamiento, una constante capacitación, preocupación por el bienestar social y una justa evaluación del desempeño.

De acuerdo a los datos proporcionados por la Dirección de Administración de Talento Humano, la institución cuenta con un total de 2.076 servidores a nivel nacional, estructurado de la siguiente manera:

2.2.1. Régimen laboral

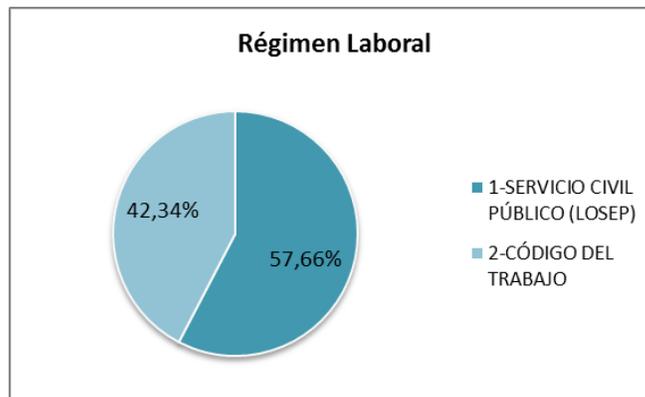
El Régimen Laboral en el Ecuador, se encuentra regido principalmente por el Código de Trabajo, la Ley Orgánica de Servicio Público y su reglamento, que son las normas que regulan la relación laboral en el país, consideradas como las dos grandes fuentes de derechos y obligaciones para los empleadores y trabajadores. En este sentido, la distribución laboral en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se presenta a continuación:

Tabla 10 Distribución Régimen Laboral

Distribución por régimen laboral.	
Régimen Laboral	No. PERSONAS
1-Servicio Civil Público (LOSEP)	1197
2-Código del Trabajo	879
Total General	2.076

Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano – MTOP – julio 2021

Gráfico 4 Distribución Régimen Laboral



Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano – MTOP – julio 2021

En el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a julio de 2021, existe un total de 2076 servidores, de los cuales 1197 que representan el 57.66%, se encuentran regidos bajo la LOSEP – Ley Orgánica del Servicio Público y 879 servidores que representan 42.34%, se encuentran regulados bajo el Código del Trabajo, como se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 11 Comparación Régimen Laboral

Régimen Laboral	Año 2018	Año 2021
LOSEP	1397 – 58.70%	1197 – 57.66%
Código de Trabajo	983 – 41.30%	879 – 42.34%
Total servidores / trabajadores:	2.380	2.076

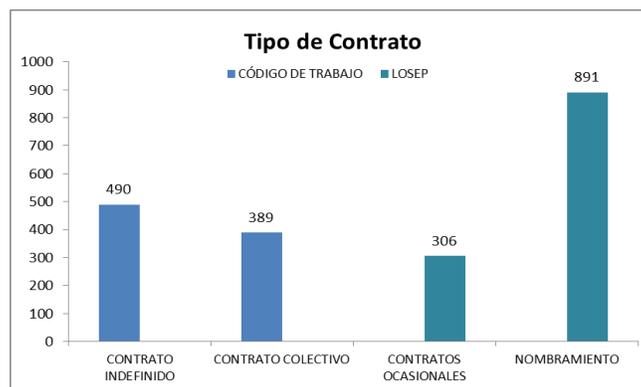
Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano – MTOP – junio 2018 - julio 2021

En la tabla 11, podemos observar datos comparativos levantados en el mes de junio de 2018 y julio de 2021, advirtiéndose una disminución de servidores a nivel nacional de 304, que corresponden 200 personas bajo la LOSEP y 104 bajo Código de Trabajo, representando una disminución de funcionarios y trabajadores a nivel nacional de alrededor del 12.77%.

2.2.2. Tipo de contrato

El contrato de trabajo es el convenio por el cual una persona se compromete para con otra a prestar sus servicios lícitos y personales, bajo su dependencia, por una remuneración fijada por acuerdo entre las partes que, en el Ecuador, no puede ser menor al salario básico unificado¹. En este sentido a continuación se presenta la distribución por tipo de contrato de la institución:

Gráfico 5 Distribución Tipo de Contrato



Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano – MTOP – julio 2021

¹ <https://www.pbplaw.com/es/que-tipo-de-contrato-de-trabajo-se-puede-firmar-en-ecuador/>

De acuerdo al Gráfico 5, se puede determinar que, en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, como ya se indicó anteriormente, existen 879 trabajadores, regidos bajo el Código de Trabajo distribuidos de la siguiente manera:

- 490 trabajadores con contrato indefinido; y,
- 389 trabajadores como parte del contrato colectivo

En lo que respecta a servidores regulados bajo la Ley Orgánica del Servicio Público, existen 1197, distribuidos de acuerdo a su tipo de contrato de la siguiente manera:

- 306 servidores con contratos ocasionales; y,
- 891 servidores con nombramiento (regular y provisional)

Tabla 12 Comparación Tipo de Contrato

Tipo de contrato	Año 2018	Año 2021
Contrato indefinido – Código Trabajo	505	490
Contrato colectivo – Código Trabajo	478	389
Contratos ocasionales -LOSEP	380	306
Nombramiento - LOSEP	1017	891
Total trabajadores / servidores	2.380	2.076

Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano – MTOP – junio 2018 - julio 2021

En la tabla 12, se presentan datos comparativos correspondientes a junio de 2018 y julio de 2021, considerando que los contratos indefinidos y colectivos se encuentran regulados por el Código de Trabajo; mientras que los contratos ocasionales y nombramiento se rigen por la LOSEP – Ley Orgánica del Servicio Público y su Reglamento de General aplicación. En este contexto, identificamos que en todos los tipos de contrato existe una disminución (trabajadores y servidores), en especial en el de nombramiento (LOSEP) que han disminuido 126 servidores, que representan un 12.39% de este tipo de contrato, en los últimos tres años.

2.2.3. Distribución del personal por género

Gráfico 6 Distribución Género a Nivel Nacional



Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano – MTOP – julio 2021

En la institución actualmente a nivel nacional, prestan los servicios 608 mujeres que representan el 29.29% de todo el personal, mientras tanto laboran en el MTOP 1468 hombres, que representa el 70.71% del total de servidores y trabajadores, como se indica en la siguiente tabla:

Tabla 13 Comparación Género a Nivel Nacional

Género	Año 2018	Año 2021
Masculino	29%	29.29%
Femenino	71%	70.71%
Total	100%	100%

Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano – MTOP – junio 2018 - julio 2021

En la tabla 13, se puede identificar la comparación entre los años 2018 y 2021, en relación a la participación por género a nivel nacional, verificando que no existe mayor variación en los porcentajes en estos últimos años, prácticamente su tendencia se ha mantenido, tanto con el personal masculino y femenino. Es importante precisar que, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, no tienen ningún tipo de barrera institucional para la contratación de personal, quienes postulan a las ofertas laborales son en su mayoría de

género masculino, la igualdad de oportunidades en el acceso al empleo está abierto en cada convocatoria; sin embargo, debido a que el trabajo en su mayor parte es de tipo operativo (en las carreteras) por la razón de ser de la institución, se postulan más personas del sexo masculino antes que el femenino para llenar las vacantes.

2.2.4. Distribución del personal a nivel provincial

Gráfico 7 Distribución Personal a Nivel Nacional



Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano – MTOP – julio 2021

Según la distribución de servidores y trabajadores del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se identifica que las provincias con mayor número son: Azuay, Esmeraldas, Guayas, Manabí y Pichincha que suman 1200 personas, que representan alrededor del 58% del total nacional.

Tabla 14 Comparación Servidores por Provincia

PROVINCIA	No. DE PERSONAL		DIFERENCIA
	AÑO 2018	AÑO 2021	
AZUAY	120	107	13
BOLÍVAR	53	47	6
CAÑAR	66	59	7
CARCHI	47	44	3
CHIMBORAZO	65	51	14
COTOPAXI	53	41	12
EL ORO	66	55	11
ESMERALDAS	221	190	31
GALÁPAGOS	9	8	1
GUAYAS	234	195	39
IMBABURA	71	60	11
LOJA	104	84	20
LOS RÍOS	60	45	15
MANABÍ	175	163	12
MORONA SANTIAGO	47	38	9
NAPO	53	49	4
ORELLANA	32	23	9
PASTAZA	40	34	6
PICHINCHA	564	545	19
SANTA ELENA	117	89	28
SANTO DOMINGO DE LOS TSÁCHILAS	32	20	12
SUCUMBÍOS	35	26	9
TUNGURAHUA	74	65	9
ZAMORA CHINCHIPE	42	38	4
Total general	2.380	2.076	304

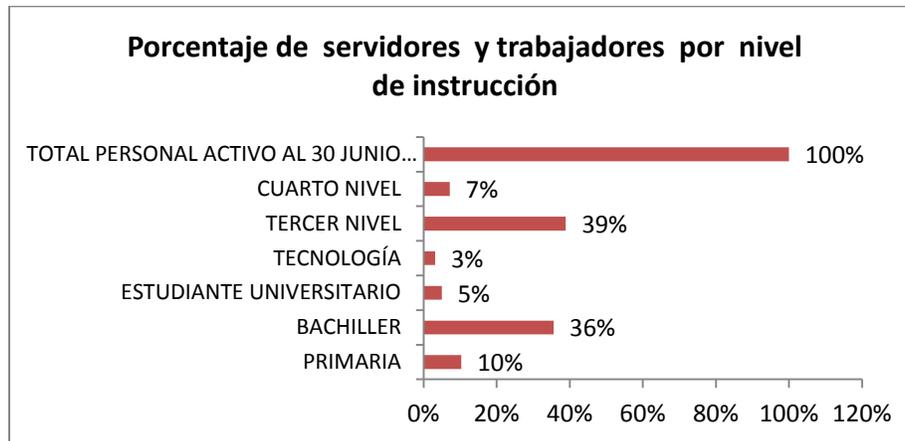
Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano – MTOP – junio 2018 - julio 2021

Comparando la información de los últimos tres años, se concluye que a nivel nacional existe una disminución total de servidores y trabajadores de 304 personas, el mayor

número identificadas en las provincias de Esmeraldas, Guayas, Loja, Pichincha y Santa Elena, con 137, mismo que representa el 45%, del total nacional.

2.2.5. Distribución del personal por nivel de instrucción académica

Gráfico 8 Distribución del Personal por Nivel de Instrucción Académica

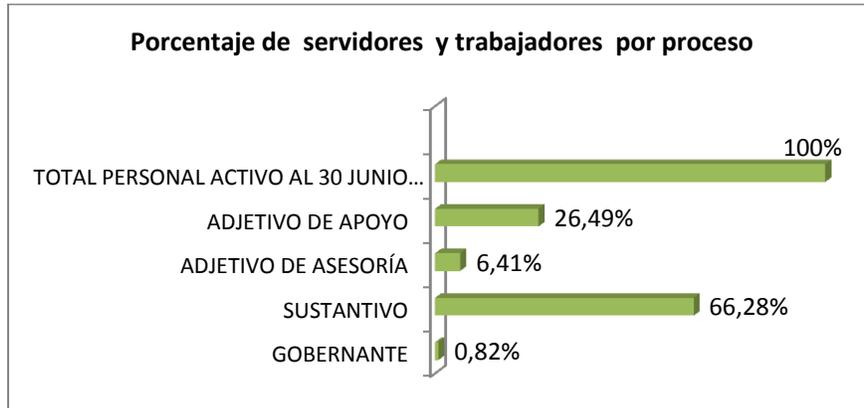


Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano – MTOP

Según la distribución por nivel de instrucción académica, se observa que un 39% del total de servidores públicos tiene título de tercer nivel y un 7%, posee título de cuarto nivel, identificando que del total de servidores y trabajadores el 46%, ostenta una instrucción técnica a nivel profesional. Es importante motivar al personal que posee nivel de bachillerato y universitario, para que continúe con sus estudios, de esta manera mejorar el nivel técnico y profesional de la institución.

2.2.6. Distribución de servidores y trabajadores por proceso

Gráfico 9 Distribución de Servidores y Trabajadores por Proceso

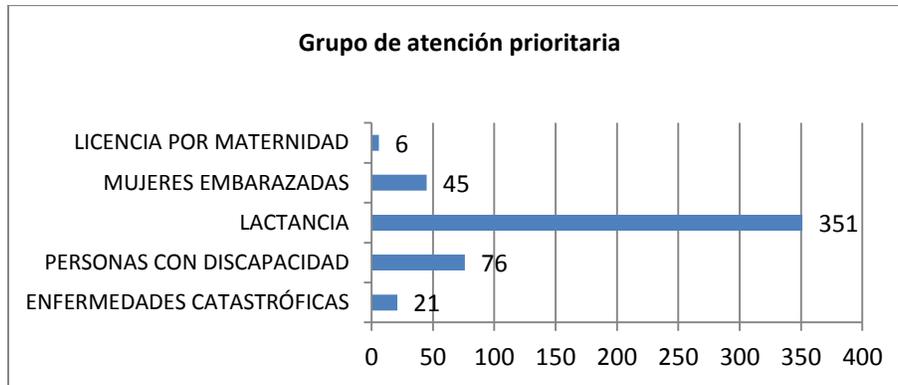


Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano – MTOP

Del análisis del Gráfico 9, en cuanto al talento humano que tiene esta cartera de Estado, distribuido a los diferentes procesos que establece el Estatuto Orgánico vigente, se puede identificar que, el 66.28% laboran en los procesos sustantivos; que es el nivel técnico - operativo y la razón de ser de la institución; mientras que, el 33.72% están distribuidos en procesos adjetivos y gobernantes, lo que es beneficioso para la institución por cuanto permite cumplir con las competencias establecidas para el MTOP, tanto para el nivel institucional como sectorial, porque aprovecha la capacidad técnica y operativa instalada, la experiencia en gestión de procesos para mejorar la calidad del portafolio de productos y servicios, que permitirá alcanzar los objetivos y metas propuestos en el período de gestión 2022-2025.

2.2.7. Distribución por grupo de atención prioritaria

Gráfico 10 Grupo de atención prioritaria



Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano – MTOP

En el grupo de atención prioritaria, se puede observar que existe mayor número de servidoras y trabajadoras se encuentran en estado de lactancia (351), así como también es primordial mencionar que hay personal con discapacidad (76) que labora dentro de la institución, alineándose al principio institucional de igualdad y no discriminación a los derechos humanos.

2.3. Tecnologías de la Información

La Dirección de Tecnologías de la Información –DTI, es un área de apoyo transversal, tanto para los procesos operativos como administrativos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, misma que tiene como objetivo el: Planear y ejecutar proyectos y procesos de Tecnologías de la Información para la aplicación de políticas públicas y mejora de la gestión institucional y de los servicios a la ciudadanía, así como garantizar la operación de los sistemas y servicios informáticos, gestionar la seguridad informática, brindar soporte técnico en herramientas, aplicaciones, sistemas y servicios informáticos de la institución e implementar la interoperabilidad con otras entidades.

Con el fin de mantener la gestión institucional en niveles óptimos, la Dirección de Tecnologías de la Información, ejecuta cuatro subprocesos para el cumplimiento de su misión, mismos que a continuación se detalla especificando la situación actual de cada una de ellos:

2.3.1. Gestión Interna de Infraestructura y Operaciones.

Misión:

Este subproceso garantiza la funcionalidad de la infraestructura tecnológica en materia de redes, comunicaciones voz y datos, sistemas de procesamiento, almacenamiento y respaldos de la información en la matriz y a nivel nacional.

Situación - Gestión Interna de Infraestructura y Operaciones

- El equipamiento de procesamiento y almacenamiento en el cual operan todos los servicios que ofrece el MTOP, han excedido su período de vida útil, ya que es un equipamiento adquirido en los años 2010 y 2011, pese a la absorción del equipamiento del ex SECOB, no ha sido posible solventar esta necesidad, ya que esta infraestructura tampoco goza de garantías ni soporte vigente.
- Los equipos de seguridad perimetral fueron adquiridos en el año 2010, por lo que ha excedido su período de vida útil y a la fecha no cuenta con soporte, ni garantía. Con la absorción del ex SECOB, se implementó el equipamiento de seguridad perimetral con licenciamientos demo, con lo cual se logró mitigar una parte de las amenazas; sin embargo a la fecha los periodos de demostración han finalizado y no pueden ser nuevamente extendidos, lo cual implica que ya no se puedan obtener actualizaciones de seguridad indispensables para el correcto funcionamiento de la herramienta, por lo que se requiere de la renovación urgente de equipamiento de seguridad perimetral.

- Se cuenta con un sistema de respaldos de información, librería LTO4, el cual fue adquirido en el año 2010 y actualmente no se encuentra operativo, debido a su obsolescencia, con la absorción del ex SECOB, se implementó el equipamiento de robot de cintas, el cual está operativo; sin embargo, a la fecha, no cuenta con soporte ni garantía vigentes y ha cumplido su período de vida útil.
- Los servidores de telefonía IP, no soportan las nuevas versiones estables de colaboración liberadas por el fabricante; por lo que no permite modernizar la arquitectura realizando un Upgrade con la finalidad de mantener el servicio, así como el CUCM y Call Manager están en End-of-life; por tanto, es fundamental la renovación total del equipamiento.
- El switch de core (uno inoperativo) y los equipos de networking, al momento no disponen de soporte técnico ni garantía; es decir que, si alguno de los elementos del hardware llega a tener inconvenientes no se podrá realizar el cambio de los equipos; por tanto, es fundamental la renovación total del equipamiento.
- Se han efectuado mantenimientos preventivos del sistema de aire acondicionado en el Data Center; sin embargo, se requiere de un mantenimiento completo para todos los sistemas que forman parte del Centro de Datos, para proporcionar un correcto funcionamiento de los servidores y equipos de networking.

2.3.2. Gestión Interna de Soporte Técnico

Misión:

Proporcionar el apoyo y guía a las autoridades y funcionarios de la Institución en Planta Central y a nivel nacional sobre los servicios tecnológicos.

Situación - Gestión Interna de Soporte Técnico

- El personal actual de esta unidad es insuficiente para atender las solicitudes y demandas a nivel nacional, ya que actualmente existe un alto número de requerimientos, por tal razón, los tiempos de respuesta se dilatan.
- Normativa e inventario desactualizado de bienes muebles (computadores, monitores, teléfonos, etc.).
- Suscripciones caducadas de las herramientas que son indispensables para la ejecución de actividades esenciales en la institución (AUTOCAD, ARcGIS, etc.).
- Carencia de material y herramientas para llevar a cabo las actividades de soporte de implementación de puntos y mantenimiento.

2.3.3. Gestión Interna de Seguridad de la Información

Misión:

La Unidad de la Seguridad de la Información, apoya la misión y visión de la organización estableciendo políticas, controles y concientización de la seguridad de la información, con el objetivo de garantizar la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información.

Situación - Gestión Interna de Seguridad de la Información

- La implementación del EGS (Esquema Gubernamental de Seguridad de la Información), demanda recurso humano superior a la capacidad instalada de la unidad de gestión interna.

2.3.4. Gestión Interna de Desarrollo de Sistemas Informáticos

Misión:

Planear y ejecutar proyectos de desarrollo de sistemas para la mejora de la gestión institucional y de los servicios a la ciudadanía e implementar la interoperabilidad con otras entidades.

Situación - Gestión interna de Desarrollo de Sistemas Informáticos

- Los sistemas informáticos institucionales: SITOP, SITOP Puertos y Portal de Servicios, están soportados en una plataforma obsoleta, la misma que requiere de una renovación, mediante herramientas e infraestructura actuales, que permitan soportar la gran cantidad de información y trámites que se maneja; por lo que, a pesar de que el sistema continúa con todas sus funcionalidades, se ha propuesto iniciar una nueva versión con tecnología actual, SITOP V2, considerando un nuevo diseño con arquitectura enfocada en micro-servicios.
- El número de requerimientos que recibe la unidad son significativamente superiores a la capacidad instalada, por lo que, se atiende a las solicitudes en orden de recepción, con el consecuente incremento en los tiempos de respuesta.

Por la situación antes mencionada y tomando en consideración los requerimientos de la Dirección de Tecnologías de la Información, se hace estrictamente necesario, considerarlas y atenderlas con la urgencia que el caso amerita, a fin de cumplir y evitar la ocurrencia de eventos peligrosos, ya sean éstos naturales o antrópicos; éstos últimos que se han incrementado en el país, como por ejemplo, los ataques cibernéticos de los que han sido objeto algunas instituciones públicas y empresas privadas, permitiendo a esta Dirección cumplir con sus competencias y responsabilidades alineadas a la misión institucional.

Considerando que es una unidad transversal a todas las instancias que conforman el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y contribuye a la atención de los usuarios y/o beneficiarios del portafolio de programas, proyectos, obras o servicios que brinda esta cartera de Estado.

Catálogo de servicios de la Dirección de Tecnologías de la Información

Tabla 15 Catálogo de Servicios

<ul style="list-style-type: none">• Administración de Servicios tecnológicos (antivirus, correo electrónico, telefonía IP, video conferencia, redes y comunicaciones, enlaces de transmisión de datos, internet, BI, repositorio)
<ul style="list-style-type: none">• Instalación y mantenimiento de equipos tecnológicos.
<ul style="list-style-type: none">• Soporte de aplicaciones (SITOP, SITOP Puertos, Portal de Servicios Ciudadanos, Portal MTOP, SISCOB, Geoportal, ESIGEF, Quipux, GPR, SIPEIPE, GOB.EC, Ficha Ciudadana, Datos Públicos).
<ul style="list-style-type: none">• Desarrollo y mantenimiento de aplicaciones.
<ul style="list-style-type: none">• Soporte de impresión, digitalización y escaneo.
<ul style="list-style-type: none">• Gestión de inventario tecnológico.
<ul style="list-style-type: none">• Administración de servidores y base de datos.

Fuente: Dirección de Tecnologías de la Información – MTOP

2.4. Estructura Organizacional

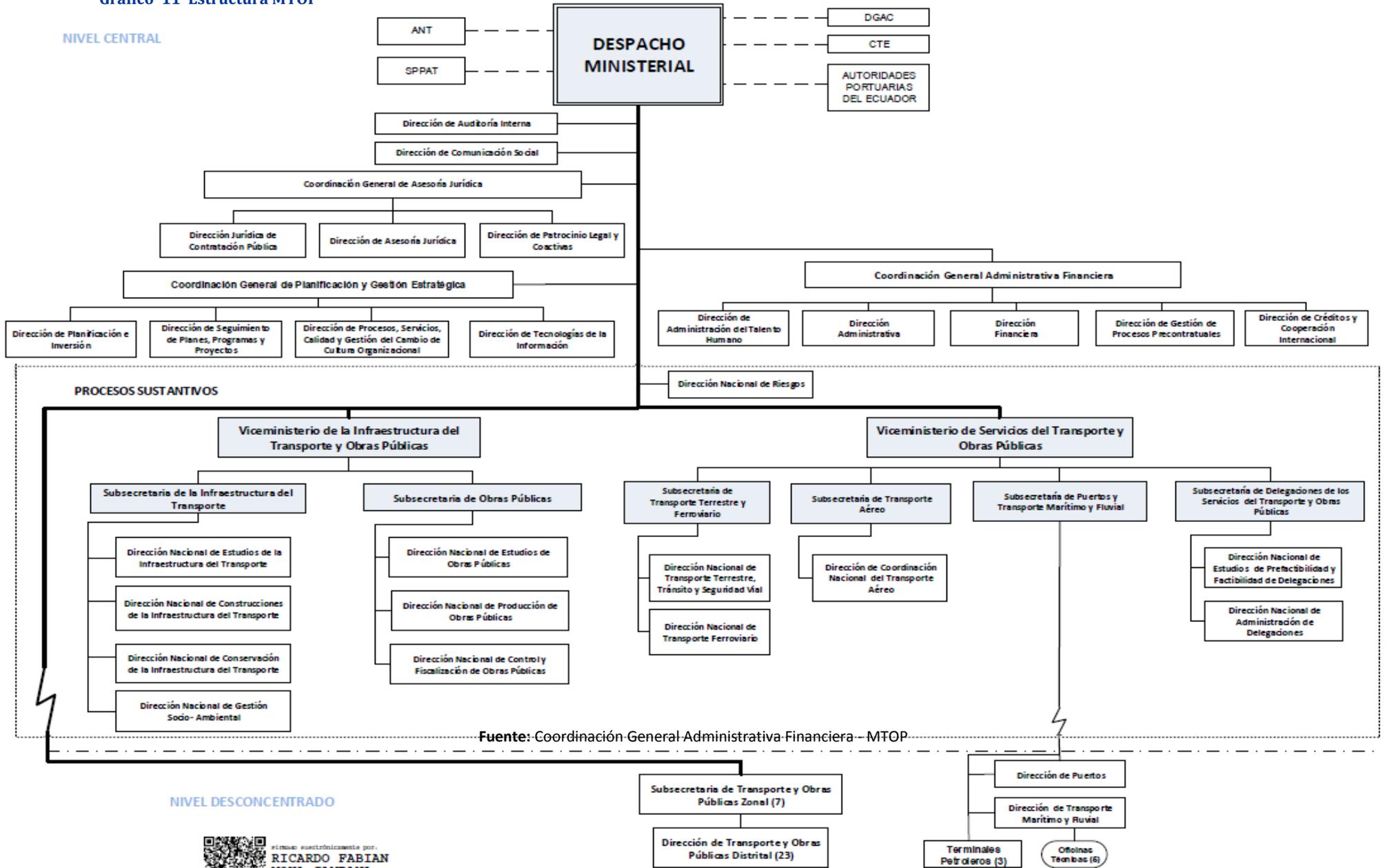
Las unidades establecidas en la estructura orgánica institucional, guardan relación con el modelo de gestión de la institución y la razón de ser del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, plasmada en su misión institucional; su gestión es desconcentrada y su estructura, permite el cumplimiento de los objetivos y metas institucionales y está

orientada a la rectoría, planificación, estudios, supervisión, construcción, conservación y concesión de la infraestructura y los servicios en los diferentes modos de transporte, a través de unidades y procesos perfectamente articulados con los diferentes niveles de gestión.

La estructura del MTOP, se encuentra en proceso de actualización con el fin de agilizar los productos y servicios, simplificar trámites, optimizar recursos institucionales para responder a la dinámica del sector de transporte multimodal. En este sentido, a continuación, se detalla la Estructura Orgánica General de la institución:

Gráfico 11 Estructura MTOP

ESTRUCTURA ORGÁNICA GENERAL – MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS



Firmado electrónicamente por:
RICARDO FABIAN MOYA CAMPANA

Es importante indicar que dentro de la presente Estructura Organizacional del MTOP, la Dirección Nacional de Riesgos, se encuentra directamente relacionada al Despacho Ministerial, puesto que es la encargada de planificar y gestionar de manera conjunta con las unidades y procesos ubicados en los niveles de gestión central y desconcentrado del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la implementación de procesos y acciones estratégicas de prevención, respuesta y mitigación de riesgos correspondientes al ámbito de gestión y competencia institucional; todo esto se lo realiza cumpliendo con la normativa emitida por el Servicio Nacional de Gestión de Riesgos y Emergencias; así como con las directrices y lineamientos internos, que permiten el fortalecimiento de la capacidad de respuesta en la ejecución de programas, planes y proyectos, a fin de cumplir con los objetivos institucionales y contribuir al Sistema Nacional de Gestión de Riesgos y Emergencias, por cuanto el transporte es un sector estratégico, para la conectividad y competitividad del país.

2.4.1. Clima Organizacional

Situación - Gestión Interna de Cambio y Cultura Organizativa

- Se encuentra en la Dirección Servicios, Procesos y Calidad y Gestión del Cambio y Cultura Organizativa, tiene como objetivo realizar actividades, campañas, talleres y capacitaciones orientadas al personal de la Institución, para mejorar el clima laboral y culturizar sobre temas que arraigan en los valores, lineamientos y políticas de la institución.
- La unidad, ha venido implementando metodologías, herramientas y proyectos de gestión del cambio, una de las principales es su plataforma Moodle de cambio organizacional, denominada <https://culturaorganizacional.mtop.gob.ec/login/index.php>; el cual ha sido de gran ayuda para implementar capacitaciones, talleres y campañas a nivel nacional a los servidores. Además, se han realizado concursos enfocados al

cambio organizacional, destacando el trabajo en equipo, utilizando materiales reciclables unido a la conmemoración de fechas cívicas, fechas festivas y campañas orientadas al uso de desechos reusables; como es en Navidad y Fiestas de Quito; mediante la elaboración de maquetas y personajes.

- Es importante mencionar también que se ha coordinado la implementación de planes de acción derivados de la medición de clima; como es el Plan Estratégico de Mejora de Clima Laboral 2021; que se reporta en la herramienta GPR debido al indicador homologado de “Porcentaje de Cumplimiento del Plan Estratégico de Mejora de Clima Laboral”, que actualmente está en ejecución, y que ha servido para mejorar y sensibilizar en actividades de gestión de cambio a nivel nacional.
- Se ha conformado una red de “Gestores de Cambio” en toda la institución, quienes tienen el deber de dar cumplimiento y seguimiento a las campañas que se ejecuten; como las de sensibilización medioambiental, de gestión de cambio y de conmemoraciones especiales a nivel central y zonal.
- La Unidad de Gestión Interna de Cambio y Cultura Organizativa, vela por el bienestar de los servidores, estableciendo lineamientos siempre enmarcados en el equilibrio persona - trabajo para mejorar su productividad; incentivando el sentido de pertenencia Institucional.

2.5. Procesos y Procedimientos

La Dirección de Procesos, Servicios, Calidad y Gestión del Cambio de Cultura Organizacional, con fecha 09 de septiembre de 2021, inició al levantamiento de procesos de acuerdo al cronograma aprobado por la Coordinación General de Planificación y Gestión Estratégica, ejecutándose las reuniones de involucrados (Director de área y participantes en el levantamiento de información), dando cumplimiento a la disposición verbal del señor Ministro

en las reuniones de staff y de trabajo mantenidas en junio, julio y agosto de 2021, con el fin de optimizar recursos para brindar productos y servicios de calidad, teniendo como resultado a la presente fecha la siguiente información:

Tabla 16 Procesos Levantados - MTOP

ORD	MACRO PROCESO	PROCESO	SUB PROCESO	FICHA	PROCEDIMIENTOS	DIAGRAMA
1	GESTIÓN DE SEGUIMIENTO A PLANES PROGRAMAS Y PROYECTOS					
1.1		Consolidar y Sistematizar Información del Transporte y Obras Públicas	N/A	1		1
1.2		Analizar y Procesar Información del Sector Transporte y Obras Públicas	N/A	1		1
1.3		Difundir Información del Sector Transporte y Obras Públicas	N/A	1		1
1.4		Realizar el Control, Seguimiento y Evaluación a las Observaciones a la Contraloría General del Estado	N/A	1		1
2	GESTIÓN ADMINISTRATIVA					
2.1		Administrar el Inventario Institucional de consumo o existencias	N/A	1		1
2.2		Realizar Abastecimiento		1		
2.2.1			Realizar compras por ínfima cuantía		1	1
2.2.2			Realizar comprar por Catálogo Electrónico			1
2.3		Ejecutar Baja de Bienes		1	1	

ORD	MACRO PROCESO	PROCESO	SUB PROCESO	FICHA	PROCEDIMIENTOS	DIAGRAMA
2.3.1			Realizar Baja de Bienes por Hurto o Robo			1
2.3.2			Realizar Baja de Bienes por Donación, Traspaso o Transferencia			1
2.3.3			Realizar Baja de Bienes por Chatarrización			1
2.3.4			Realizar Baja de Bienes por Destrucción			1
2.3.5			Realizar Baja de Bienes por Reciclaje			1
2.3.6			Administrar Comodato			1
2.3.7			Realizar Baja de Bienes por Remate, venta o permuta			1
2.4		Administrar Servicios Generales		1	1	
2.4.1			Administrar Contratos de Servicios Generales			1
2.4.2			Brindar Servicios de Mantenimiento General			1
2.4.3			Administrar el Parque Automotor			1
2.5		Administrar la Gestión Documental		1		
2.5.1			Administrar la Información Física Activa			1
2.5.2			Administrar la Información Pasiva			1
2.6		Realizar Comisión de Servicios	N/A	0		0
3	GESTIÓN DE ADMINISTRACIÓN DEL TALENTO HUMANO					
3.1		Elaborar la Planificación de	N/A	1	1	1

ORD	MACRO PROCESO	PROCESO	SUB PROCESO	FICHA	PROCEDIMIENTOS	DIAGRAMA
		Talento Humano				
3.2		Realizar Evaluación del Desempeño	N/A	1		1
3.3		Realizar Capacitación de Personal	N/A	1	1	1
3.4		Administrar Movimientos de Personal		1	1	
3.4.1			Realizar encargo y subrogación			1
3.4.2			Realizar traslados, traspasos y cambios administrativos			1
3.4.3			Realizar traspaso de puesto a otra institución			1
3.4.4			Realizar intercambio voluntario de puesto			1
3.5		Aplicar Régimen Disciplinario	N/A	1	1	1
3.6		Realizar Vinculación de Personal	N/A	1	1	1
3.7		Ejecutar Desvinculación de Personal	N/A	1	1	1
3.8		Administrar y Cuantificar la Nómina de Personal		1		
3.8.1			Procesar Pago de Nómina Mensual			1
3.8.2			Generar Nómina de Horas Extras y Suplementarias			1
3.9		Administrar la Seguridad y Salud Ocupacional		1	1	
3.9.1			Planificar y Ejecutar la Seguridad y Salud Ocupacional			1
3.9.2			Ejecutar el Bienestar Social			1
TOTALES				18	10	33

Fuente: Dirección de Procesos, Servicios, Calidad y Gestión del Cambio de Cultura Organizacional

2.6. Cadena de Valor

Es una herramienta que evidencia las principales actividades estratégicas más relevantes de la institución, identificando la interrelación entre todos los procesos, sustantivos, de apoyo y asesoría y el usuario final de los productos y servicios que brinda el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. A continuación, en el Gráfico 12, podemos visualizar la Cadena de Valor institucional:

Gráfico 12 Cadena de Valor MTOP



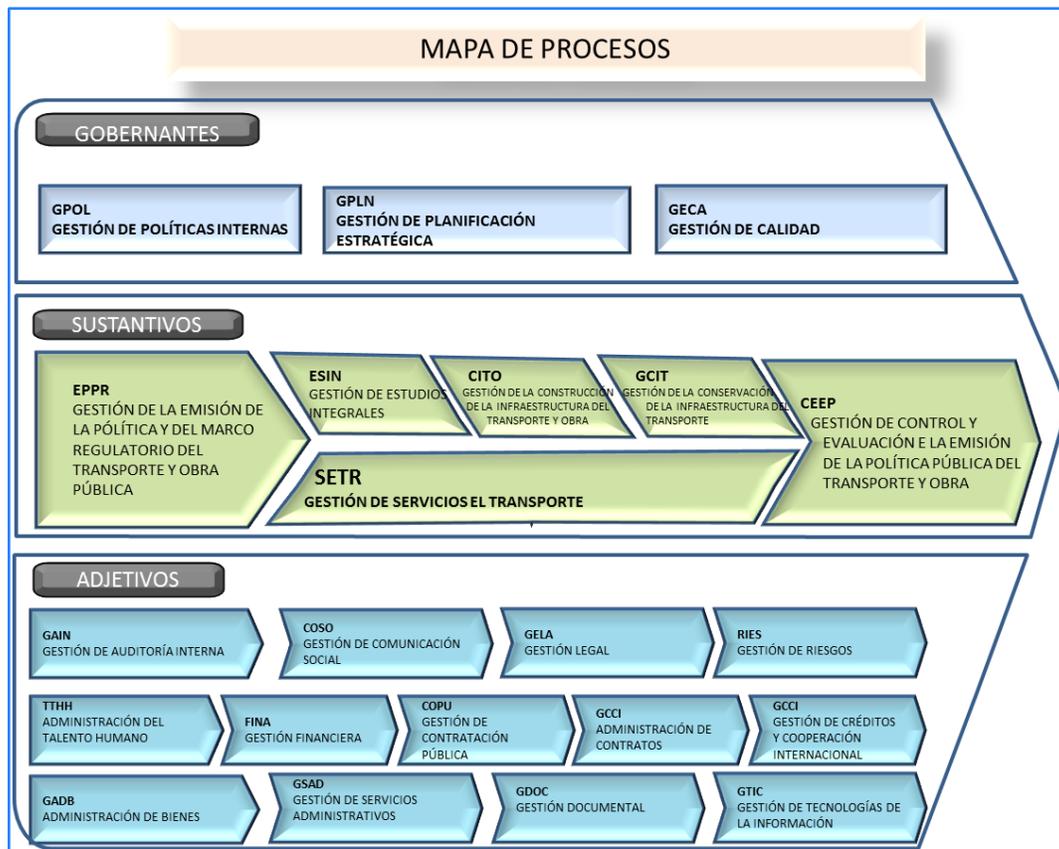
Fuente: Coordinación General Administrativa Financiera – MTOP enero 2021

La Cadena de Valor, fue formulada con la nueva competencia y atribución asumida (Servicio de Contratación de Obras – SECOB), pero en la actualidad, con la visión de las nuevas autoridades, dicho instrumento se encuentra en proceso de revisión para su actualización.

2.7. Mapa de Procesos

Esta herramienta presenta una visión general del sistema organizacional de la institución, en el cual se visualiza los procesos que lo componen, así como sus relaciones principales. Por lo cual, a continuación, se visualiza el Mapa de Procesos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas:

Gráfico 13 Mapa de Procesos MTOP



Fuente: Dirección de Servicios, Procesos y Calidad y Cambio y Cultura Organizativa - MTOP – enero 2021

Actualmente el Mapa de Procesos Institucional, se encuentra en revisión y actualización, ya que con la visión de las nuevas autoridades se quiere obtener agilidad en cada uno de los procesos institucionales.

2.8. Niveles de Gestión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Para cumplir con su misión el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, acorde con lo determinado en el Modelo de Gestión, las unidades constantes en la estructura orgánica institucional, se ubican en varios niveles de gestión: gobernantes, agregadores de valor y habilitantes de asesoría y apoyo, que sustentan la viabilidad legal, técnica, administrativa, financiera y operativo para el cumplimiento de los objetivos y metas institucionales, los cuales se encuentran distribuidos en la estructura por jerarquías dependiendo de la naturaleza de su gestión, de la siguiente manera:

Gobernantes.- Son aquellos procesos que proporcionan directrices, políticas y planes estratégicos, para la dirección y control de la institución.

Sustantivos.- Son aquellos procesos que realizan actividades esenciales para proveer de servicios y los productos que ofrece la institución a sus clientes. Los procesos sustantivos se orientan al cumplimiento de la misión institucional.

Adjetivos.- Son aquellos procesos que proporcionan productos o servicios a los procesos gobernantes y sustantivos, se clasifican en procesos adjetivos de asesoría y de apoyo.

Desconcentrados.- Son los procesos que permiten gestionar, atribuciones, responsabilidades y el portafolio de productos en el nivel zonal de la institución y participar en el diseño de políticas, metodologías y herramientas, en el ámbito de su competencia en los procesos de información, planificación, inversión pública, reforma del Estado e innovación de la gestión pública, participación ciudadana y; seguimiento y evaluación.

Dentro de este nivel el MTOP tiene los niveles zonales y distritales, distribuidos de la siguiente manera:

NIVEL ZONAL

Subsecretarías Zonales; y,
Unidades y Procesos.

La estructura orgánica zonal desconcentrada, permite armonizar y fortalecer la gestión de sus procesos y articular la gestión de las Direcciones Distritales, a través de mecanismos de supervisión y control de los proyectos y de sus presupuestos, en materia de obra pública, servicios, contratación de obras, a efectos de garantizar la funcionalidad de las competencias, acercando al Ministerio a los territorios, reduciendo tiempos de atención en los trámites y requerimientos de los usuarios o de la ciudadanía en general.

NIVEL OPERATIVO

En la Estructura Orgánica Distrital Desconcentrada, se materializan planes, programas y proyectos de infraestructura o de servicios de transporte y obras públicas, que viabiliza en el ámbito de sus facultades, la gestión distrital y los procesos de contratación de obras, asignación de recursos y personal, que está conformado de la siguiente manera:

Direcciones Distritales; y,
Unidades y Procesos.

Es importante indicar, que desde la Administración Central, se mantiene el proceso de control y seguimiento de las áreas y procesos desconcentrados, como indica la Norma Técnica de Desconcentración de Entidades de la Función Ejecutiva.

3. Análisis Situacional

A continuación se presenta una descripción y análisis de los factores externos actuales de la institución en los ámbitos político, económico, socio cultural y tecnológico, que determinan el desarrollo institucional:

3.1. Político

El triunfo del presidente Guillermo Lasso, quien obtuvo el 52,36% de votos, no se vio reflejado en la conformación de la Asamblea, donde luego de la ruptura de la alianza que lo llevo a ganar las elecciones y después de una coyuntural mayoría parlamentaria, ahora se ve obligado a buscar entendimientos con las diferentes bancadas con miras a la aprobación de leyes que le permitan cumplir sus ofertas de campaña.

El principal ofrecimiento, 9 millones de vacunados en 100 días, se cumplió con holgura y esto le permitió incrementar los niveles de credibilidad y confianza en la población.

Sin embargo, medidas adoptadas por los acuerdos con los organismos multilaterales de crédito generaron divergencias con organizaciones sociales y sindicales, situación que podría incrementarse, provocando un escenario de conflictos en las calles y vías del país, tal como ya sucedió en 2019, con nefastas consecuencias económicas, políticas y sociales. Todo esto repercutiría en los niveles de riesgo que tiene el Ecuador y que podría incidir en índices de confianza e inversión externa.

Las leyes que requiere el Ejecutivo para el cumplimiento de sus planes de gobierno deben pasar por la aprobación de una Asamblea, donde no hay mayoría, sufrirían cambios o exigencias de parte de los actores políticos u organizaciones sociales, con lo que las expectativas económicas y políticas del Gobierno pueden verse trastocadas.

Las previsiones económicas del país dependen de los recursos generados por su principal rubro económico (el petróleo, supeditado a la volatilidad de los mercados), los ingresos fiscales (sujetos a cómo se aprueben las leyes en la Asamblea), regalías mineras (expuestas a presiones de organizaciones ambientales y sociales), financiamiento externo (dependiente del riesgo país), entre otros, son cruciales para el desenvolvimiento del Gobierno, el cumplimiento de sus planes y ofertas de campaña; para la lucha contra la pandemia (contralada, pero, desgraciadamente, pueden haber rebrotes) y para la recuperación económica.

La crisis generada por la pandemia no ha pasado y la reactivación económica del país está todavía por verse, particularmente en niveles de generación de empleo, reducción de la pobreza y otros indicadores económicos y sociales que son gravitantes en la estabilidad política y paz social.

La apertura al diálogo y hacia un entendimiento entre el gobierno y los actores sociales es vista positivamente; sin embargo, hay que tener muy presente las intenciones desestabilizadoras de ciertas agrupaciones políticas y la existencia de organizaciones delictivas que han calado y contaminado al país, llevándolo a inusitados niveles de violencia e inseguridad.

Con este escenario, las alianzas políticas, acuerdos con organizaciones sociales, acercamientos a gobiernos amigos y organismos internacionales, serán fundamentales con el objetivo de mantener la estabilidad política y social en los meses venideros.

3.2. Económico

Luego de que en el año 2020 el precio promedio de exportación de crudo ecuatoriano se ubicara en USD 35,62 por barril, inferior en USD 19,7 respecto al año 2019, para el segundo semestre del año 2021, se presenta una expectativa de recuperación del precio internacional del petróleo asociado a la alianza OPEP+, que reduce su oferta de crudo a fin de estabilizarla

con la demanda. Por otra parte, se prevé una reactivación de la principales economías mundiales (China crecería en 8,4% y Estados Unidos en 6,4%).

Adicionalmente, en la economía interna, para hacer frente a los efectos del COVID 19 y con la ejecución de los acuerdos por parte de los organismos multilaterales, se espera activar varios proyectos de ayuda y de cooperación internacional, lo que contribuirá de manera positiva en el desarrollo económico del país. Sin embargo, las restricciones de movilidad tienen efectos de ralentización en la recuperación económica, particularmente en las actividades de servicios relacionados con el turismo, a pesar de los incentivos asociados a los gastos relacionados con el sector y que serán deducibles del pago del impuesto a la renta 2021.²

Ecuador tuvo un crecimiento anual negativo de su economía en el primer trimestre del año 2021, el resultado fue de -5,6 %. Este resultado negativo, que compara el crecimiento obtenido en el primer trimestre del 2020 (el último casi normal antes de la pandemia) con el primer trimestre del 2021, obedece a la caída del consumo de Gobierno (-8,5 %) y la Formación Bruta de Capital (FBKF) o inversión (-6,3 %); así como el consumo de los hogares que fue de -3 %.

De acuerdo a información del Banco Central del Ecuador, la Inversión Extranjera Directa, repuntó en el país durante el primer trimestre del año 2021, acumulando un total de \$364 millones de dólares, misma que representa un incremento de alrededor del 34%, en comparación con los \$273 millones, registrados durante el mismo período del año 2020. El 48% de las inversiones de la suma de estas inversiones en el presente año fueron destinadas a actividades de transporte, almacenamiento y comunicaciones. Mientras que otro 32 % se dividió entre servicios prestados, construcción y explotación de minas y canteras.

La leve recuperación en la economía en este primer semestre del año, es consecuencia de la progresiva apertura de las actividades, luego de las severas medidas de confinamiento durante

² Banco Central del Ecuador publicación 31 de mayo 2021(<https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/1431-la-economia-ecuatorial-inicia-la-recuperacion-economica-con-una-expansion-del-2-8-en-2021>)

el año 2020. Las actividades que tuvieron crecimiento en este período (primer semestre 2021) son la pesca con 16,2 %, correo y comunicaciones 4,3 % y refinación de petróleo con un 3 % anual. A pesar de haber hecho un esfuerzo por balancear la economía, Ecuador aún necesita reequilibrar sus finanzas públicas para evitar un aumento insostenible de la deuda a tiempo que consolida la confianza en la estabilidad macroeconómica y la dolarización. En un contexto externo muy desafiante, el crecimiento y la creación de empleo de calidad podrían verse favorecidos por una mejora sistemática del ambiente de inversiones.

Es importante mencionar que la inversión en la infraestructura del transporte, permite el desarrollo de varios sectores como: agrícolas, ganaderos, comerciales, industriales, productivos y turísticos, entre los más relevantes; además debido a que el transporte es un eje integrador y transversal, constituye el soporte para la logística, integración, movilización que facilita el desarrollo de las actividades productivas; puesto que, es un pilar estratégico fundamental para la reactivación y dinamización de la economía nacional; permitiendo además el acceso a los servicios de educación, salud y el traslado a los sitios de trabajo de la población.

En suma, el transporte en sus diferentes modalidades contribuye a la mejora de los índices de competitividad global del país, porque facilita y aporta al desarrollo económico, social y cultural local, provincial, regional, nacional e internacional.

3.3. Socio cultural

El desarrollo social tiene entre sus principales factores el progreso y protección del capital humano y el capital social; es decir que esto implica el desarrollo económico y humano, su evolución o cambio en las relaciones de individuos, grupos e instituciones dentro de una sociedad para alcanzar el bienestar social.

En este contexto el Ecuador, requiere mejorar la eficiencia de sus políticas públicas para proteger a toda la población y con mayor énfasis a la más vulnerable y mejorar el acceso a

oportunidades económicas. En este sentido, es primordial afrontar desafíos como mitigar los altos índices de desnutrición infantil, promover una mayor calidad de los servicios públicos y mejorar la eficiencia y progresividad del gasto en salud, educación y protección social. Para tal efecto, es fundamental basar la toma de decisiones en evidencia, y mejorar la gestión de los recursos públicos y la coordinación entre los diferentes niveles de gobierno y sectores.

El Ministerio de Transporte y obras Públicas, a través de la obra de infraestructura vial que desarrolla, constituye un generador de fuentes empleo, puesto que entre una de sus políticas está la inclusión y equidad, a través de la contratación de mano de obra local para la ejecución de la obra pública y/o de los proyectos que se desarrollan en los territorios, así como también para el mantenimiento y conservación de la Red Vial Estatal, contribuyendo a la generación y/o incremento de ingresos de la economía familiar local; y por ende, dinamizando la economía de los territorios del país para el bienestar de la población ecuatoriana. Por lo indicado a continuación se detalla el resumen de contratos con microempresas que lleva la institución:

Tabla 17 Contratos suscritos con las Asociaciones de Conservación Vial

**RESUMEN DE CONTRATOS SUSCRITOS CON LAS ASOCIACIONES DE
CONSERVACIÓN VIAL A NIVEL NACIONAL DURANTE EL AÑO 2021
(Zonales)**

ZONAL	NÚMERO DE ASOCIACIONES CONTRATADAS	LONGITUD ATENDIDA KM	NUMERO DE PERSONAS	
			H	M
1	49	1.272,9	407,0	4,0
2	26	620,2	192,0	19,0
3	28	653,8	161,0	80,0
4	9	310,1	86,0	8,0
5	27	769,4	289,0	51,0
6	16	410,6	122,0	27,0
7	26	718,8	234,0	2,0
TOTAL	181	4.755,9	1.491,0	191,0

Fuente: Dirección Nacional de Conservación de la Infraestructura del Transporte

Con estos criterios y postulados, en el período fiscal 2021 se contrataron 181 microempresas con un total de 1.682 trabajadores, que son habitantes de las zonas de influencia de los

proyectos viales, cubriendo una longitud aproximada de 4.755.9 Km. De esta manera, el MTOP, ha contribuido con el gobierno nacional, a disminuir el desempleo a nivel nacional y dinamizar las economías locales, facilitando la logística, el traslado de la producción agropecuaria y de exportación de las zonas rurales a los centros de acopio o mercados de las zonas urbanas, con lo que se garantiza la seguridad y soberanía alimentaria de los ecuatorianos, como se evidenció durante la crisis que provocó la pandemia mundial del COVID 19 en el año 2020, en donde el sector transporte multimodal, fue vital para el abastecimiento de alimentos, productos, medicinas e insumos médicos que se precisaba en las ciudades; por lo que, fue uno de los sectores que continuó brindando sus servicios para que no se produzca desabastecimiento a nivel nacional.

En conclusión, los proyectos, obras y servicios del MTOP, han aportado en el incremento del empleo directo e indirecto en los territorios; además que contribuye al cumplimiento de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo, que es el instrumento de planificación de carácter obligatorio que regula, orienta y evalúa la gestión de las instituciones y empresas públicas, en todos sus ámbitos de acción para reducir los índices de pobreza, de empleo, subempleo y desempleo, que causó la pandemia mundial del COVID 19, fortaleciendo la igualdad de oportunidades de los ecuatorianos para que todos y todas tengamos un acceso equitativo e inclusivo en temas de educación, nutrición, salud, seguridad alimentaria, conectividad y seguridad ciudadana, entre lo más relevantes.

3.4. Tecnológico

La tecnología y el conocimiento representan elementos fundamentales que permiten incrementar la producción, productividad, la generación de valor agregado, un mejoramiento de los servicios, así como el desarrollo de sistemas para crear un clima y condiciones favorables a fin de incentivar la inversión pública y privada en la ejecución de proyectos, que aporten a un verdadero cambio en el esquema productivo y económico nacional. Durante la última década, la innovación tecnológica y la mejora de la conectividad a internet, han ampliado el alcance de

las plataformas de intermediación, tanto en términos geográficos como en la variedad de bienes y servicios que ofrecen.

En el último año América Latina, ha tenido un avance significativo en materia de adopción tecnológica, si se compara con la década anterior. La pandemia del COVID 19, obligó a dar un fuerte impulso y un paso gigantesco a nivel mundial en materia de tecnológica, conectividad y de adaptación de procesos a la nueva realidad; especialmente de países como el nuestro, que no tiene cobertura de los servicios de internet a nivel nacional, en algunas localidades del sector rural. Las empresas e instituciones modificaron la forma en que operaban tradicionalmente, apoyándose más en la tecnología. El desarrollo de la innovación digital en América Latina, no es homogéneo, existen sectores como la banca, seguros, retail que llevan la delantera; en tanto que sectores como salud, educación, restaurantes o fast food, tratan de adaptarse a este nuevo proceso de transformación digital y tecnológica y cambiar su forma de operatividad.

Ecuador no es ajeno a esta dinámica del resto de países, donde algunos sectores llevan la delantera y siempre están interesados en ejecutar soluciones que están a la vanguardia para relacionarse con sus usuarios o clientes. Sin lugar a dudas, la pandemia ha forzado a las empresas del país a adoptar y acelerar el uso de tecnologías emergentes y exponenciales, algunas tuvieron que de manera acelerada entrar al mundo digital para poder mantener contacto con sus clientes, proveedores y colaboradores, a fin de no cerrar sus operaciones o empresas para evitar su quiebra.

Otras, que en Ecuador son minoría, tuvieron que acelerar sus estrategias digitales, mantenerse al día con el ritmo del cambio tecnológico y sacarles el máximo potencial a todas estas tecnologías disruptivas (edge computing, robótica, realidad aumentada, realidad virtual, big data, redes sociales, blockchain, etc.), que es el gran reto y se ha convertido en la principal fuente para crear ventajas competitivas para el desarrollo socio económico del país.

La crisis sanitaria producto de la pandemia, nos ha mantenido distanciados físicamente, pero nos ha acercado para dar forma a una nueva normalidad, más digital y ante la cual no hay muchas opciones: aceptar el cambio, concienciarlo y prepararse para responder de manera asertiva ante esta nueva realidad que nos plantea dos alternativas: innovar o desaparecer. Por tanto, las empresas e instituciones que tengan la capacidad de adquirir o de elaborar y disponer de datos e información dura, actualizada y estratégica podrán tomar acciones ágiles y oportunas y exitosas.

En un artículo de la revista The Economist, predice que las empresas que no inviertan por lo menos un 10% en nuevas tecnologías desaparecerán. Y es que efectivamente el ciclo de vida de las empresas será cada vez menor si no se reinventan y se adaptan a la nueva realidad.³

4. Mapa de Actores

El objetivo principal de este capítulo, permite identificar los diferentes actores que se interrelacionan en los ámbitos en los cuales se desenvuelve el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, realizando una aproximación conceptual y un análisis descriptivo de los actores claves directos e indirectos, a fin de analizar sus intereses, su importancia e influencia en la gestión e intervención de los planes, programas, proyectos, obras y servicios que ejecuta el MTOP, en los territorios. Este inventario, permite por una parte, identificar las organizaciones, gremios, empresas privadas, instituciones públicas y demás actores que, se sienten o podrían verse afectados por el accionar del Ministerio; analizar el interés que tienen en la problemática o en la satisfacción de sus necesidades; la posición que podrían adoptar para atender el conflicto o sus intereses; así como recabar información para establecer una red de instituciones, entidades, usuarios y demás, que poseen un carácter relevante para el sector transporte; y profundizar por otro lado, en el conocimiento sobre la creación, desarrollo e implantación de sistemas de medida, basados en las personas como fuente principal de información. Todo ello,

³<https://www.eluniverso.com/larevista/tecnologia/tendencias-de-las-empresas-y-los-cambios-tecnologicos-en-la-nueva-realidad-nota/>

contribuirá a generar información estratégica de forma ágil, actualizada, precisa y confiable, que sirva de insumos para la toma de decisiones institucionales alineado a su misión.

La identificación de los actores que intervienen en la gestión del MTOP, se determinó, mediante talleres realizados con los delegados de cada una de las instancias que conforman esta cartera de Estado. Los principales protagonistas del entorno del MTOP, se presentan posteriormente en este capítulo, considerando la relación directa e indirecta:

Cabe indicar que, para la identificación y análisis de los actores directos e indirectos, se tomó en consideración, algunas variables relevantes, como:

- Coordinación (público/privada), credibilidad y confianza de los usuarios, beneficiarios, actores y ciudadanía en general, en la institucionalidad tanto a nivel de planta central como de las unidades desconcentradas del MTOP en territorio.
- Planificación estratégica y visión para el desarrollo del sector, la interacción interinstitucional del MTOP, con otras carteras de Estado e instituciones del sector público para el cumplimiento de los objetivos y metas nacionales.
- Desconcentración y capacidad de gestión del MTOP, a nivel territorial, a través de sus subsecretarías zonales y direcciones distritales.
- Consolidación y/o apoyo a las relaciones y compromisos binacionales para el posicionamiento regional e internacional del Ecuador.
- Herramientas e información estadística para el perfilamiento de los proyectos estratégicos del sector transporte multimodal.

- Clima de negocios atractivo para la captación de inversiones al país, especialmente de inversionistas nacionales e internacionales para los procesos de concesiones y alianzas público privadas, que precisa el MTOP, para ejecutar proyectos, obras y servicios, consideradas estratégicas para la competitividad y el desarrollo socio económico del país.
- Actualización de normativa, herramientas y estrategias, que permitan mejorar la integración y movilidad segura en las diferentes modalidades de transporte.
- Conectividad aérea nacional e internacional con costos de servicios aeroportuarios accesible y competitivos que apunten a los mercados potenciales, especialmente internacionales.
- Coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados, a nivel parroquial, cantonal y provincial, para el ejercicio de las facultades y atribuciones y para la ejecución de los convenios que el MTOP ha suscrito, acorde a lo que establece la normativa nacional vigente.

A continuación se detallan los actores directos e indirectos, mismos que fueron obtenidos en talleres realizados con delegados de las unidades de la institución:

4.1 Actores Directos

Tabla 18 Mapa de Actores – Relación Directa

MAPA DE ACTORES – RELACIÓN DIRECTA		
CATEGORÍA	ACTORES	ROL / MISIÓN
ESTADO	PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR	Asesorar y asistir al Presidente/a de la República en la adopción y ejecución de las políticas de Estado, para el cumplimiento de las atribuciones que corresponden al Presidente de la República como responsable de la administración pública; para lo cual debe coordinar y realizar las gestiones que se requieren con los demás funcionarios y servidores/as del sector público. Fuente: Pág. 21 -Numeral 2.1.1 -Acuerdo 350 -21-06-2010.
ESTADO	VICEPRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR	Ejecutar las funciones que le asigne el Presidente de la República de conformidad con la Norma Constitucional, así como gestionar el desarrollo de los planes, programas y proyectos orientados al apoyo del ejercicio de los derechos de las personas que requieren atención prioritaria con énfasis al sector de las discapacidades, igualmente a grupos de desarrollo social del país; formulando y ejecutando políticas públicas, organizando y controlando las entidades relacionadas al ámbito de acción de la Vicepresidencia de la República.
ESTADO	PROCURADURÍA GENERAL DEL ESTADO	Defender judicial y extrajudicialmente al Estado; absolver consultas legales con criterio vinculante; y, ejercer el control de la legalidad de los actos y contratos del sector público, en beneficio de los objetivos nacionales.
ESTADO	SECRETARÍA NACIONAL DE PLANIFICACIÓN - SNP	Liderar, coordinar y articular la planificación a mediano y largo plazo, orientada al desarrollo sostenible e incluyente del país, que mejore la calidad de vida de la población.
ESTADO	ASAMBLEA NACIONAL	Legislar, fiscalizar, conocer y resolver los actos legislativos de conformidad con lo que establece la Constitución y la Ley Orgánica de la Función Legislativa.
ESTADO	AGENCIA DE REGULACIÓN Y CONTROL DE ENERGÍA Y RECURSOS NATURALES NO RENOVABLES - ARCERNR	Regular, controlar, fiscalizar, y auditar las actividades de los Recursos Energéticos y Naturales No Renovables; encargada de precautelar y garantizar los intereses del consumidor o usuario final promoviendo el aprovechamiento óptimo de estos recursos con responsabilidad social y ambiental, basada en la transparencia e integridad institucional.
BANCA	BANCO DE DESARROLLO DEL ECUADOR - BDE	Ofertar soluciones financieras y servicios de asistencia técnica, para mejorar la calidad de vida de la población.

USUARIOS	TRANSPORTE EXTRA PESADO, PESADO, LIVIANO, MOTOS, MARÍTIMO, AÉREO	Grupo de personas que demandan el servicio de infraestructura de transporte
ESTADO	CORPORACIÓN ELÉCTRICA DEL ECUADOR - CELEC EP	Garantizar al país, el servicio público de transmisión de energía eléctrica respondiendo a los principios de calidad, eficiencia, accesibilidad y continuidad con responsabilidad social y ambiental.
ESTADO	OPERADOR NACIONAL DE ELECTRICIDAD - CENACE	Operar y administrar el funcionamiento técnico y comercial del Sistema Nacional Interconectado – SNI y de las interconexiones internacionales, con criterios de seguridad, calidad y al mínimo costo posible.
ESTADO	CONSEJO DE GOBIERNO DEL RÉGIMEN ESPECIAL DE GALÁPAGOS	Garantizar la conservación del Patrimonio Natural del Estado y organizar las actividades que se realizan en Galápagos.
ESTADO	CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS - CNC	Articular entre los distintos niveles de gobierno y el MTOP el ejercicio de la competencia de vialidad. Emite resoluciones para el ejercicio de la competencia.
ESTADO	CONTRALORÍA GENERAL DEL ESTADO -CGE	Controlar los recursos públicos para precautelar su uso eficiente, en beneficio de la sociedad.
ESTADO	CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD INTEGRAL Y FRONTERIZA - CONASIF	Elaborar, aprobar, monitorear y evaluar el Plan Estratégico de Seguridad Integral fronteriza. Aprobar los insumos elaborados por el equipo técnico sobre seguridad fronteriza, previa su inclusión en el Plan Nacional de Seguridad Integral. Articular los lineamientos de política pública sobre la gestión, control, vigilancia, protección y seguridad fronteriza. Proponer al Consejo Sectorial de Seguridad lineamientos para la planificación sectorial e intersectorial referente a la gestión y seguridad fronteriza. Evaluar y dar seguimiento a las acciones de los actores ejecutores en el ámbito de la seguridad integral fronteriza. Aprobar y dar seguimiento a los planes, programas y proyectos para el fortalecimiento de la detección, prevención y respuesta ante amenazas, riesgos y eventos emergentes en la zona de frontera.
GREMIOS	GREMIOS, ORGANIZACIONES TRANSPORTISTAS	Velar por los intereses y aspiraciones de los diferentes gremios
EMPRESAS PRIVADAS	CONTRATISTAS CONSULTORES MICROEMPRESAS	Permitir el accionar del MTOP.

ESTADO	EMPRESA COORDINADORA DE EMPRESAS PÚBLICAS EMCO - EP	Mejorar la gestión de las empresas públicas mediante la implementación de buenas prácticas de gobierno corporativo y seguimiento a la gestión de las mismas, promoviendo la transparencia y eficiencia técnica, administrativa y financiera, que les permita generar sostenibilidad y rentabilidad.
ESTADO	EP - PETROECUADOR	Gestionar eficientemente los procesos de transporte, refinación, almacenamiento y comercialización nacional e internacional de hidrocarburos, garantizando el abastecimiento interno de productos con calidad, de manera segura, oportuna y sustentable.
ESTADO	GABINETE DE RECURSOS NATURALES, HÁBITAT E INFRAESTRUCTURA	Revisar la articulación, coordinación, armonización y aprobación de la política ministerial e interministerial dentro de su ámbito y sujeción al Plan Nacional de Desarrollo.
ESTADO	INSTITUCIONES ADSCRITAS Y RELACIONADAS	Instituciones del sector transporte relacionadas al MTOP, las mismas que contribuyen al desarrollo del país, a través de la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, marítimo, promoviendo la accesibilidad equitativa, movilidad sostenible que garantiza la seguridad de los ciudadanos. AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO - ANT ; COMISIÓN DE TRÁNSITO DEL ECUADOR - CTE; AUTORIDAD PORTUARIA DE ESMERALDAS - APE; AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL - APG; AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA - APM; AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR - APPB; DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL - DGAC; SERVICIO PÚBLICO PARA PAGO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO - SPPAT
ESTADO	MINISTERIOS	Garantizar la seguridad ciudadana y convivencia social pacífica en el marco del respeto a los derechos fundamentales, la democracia y la participación ciudadana con una visión integral que sitúa al ser humano en su diversidad como sujeto central para alcanzar el Buen Vivir, en cada una de las áreas estratégicas del Estado.
ESTADO / PRIVADO /BANCO	ORGANISMOS MULTILATERALES	Son instituciones sin ánimo de lucro cuyo capital social está constituido por las aportaciones de diversos gobiernos y cuya actuación está vinculada con acciones multilaterales así como en estados individuales. Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Fondo Monetario Internacional (FMI), etc.

GAD	NIVEL DE GOBIERNO: PROVINCIAL MUNICIPAL PARROQUIAL	Administra fondos designados por el MTOP, a través de convenios
ESTADO	SECRETARÍA DE EDUCACIÓN SUPERIOR, CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN - SENESCYT	Ejercer la rectoría de la política pública en materia de educación superior, ciencia, tecnología, innovación y saberes ancestrales, articulando su aplicación con los actores que conforman el sistema; a través de planes, programas y proyectos que promuevan el acceso equitativo a la educación superior, la formación académica universitaria, politécnica, técnica y tecnológica, el fortalecimiento del talento humano, y la investigación, innovación y transferencia de tecnología.
ESTADO	SERVICIO INTEGRADO DE SEGURIDAD ECU 911	Servicio de respuesta inmediata e integral ante emergencias en el territorio ecuatoriano. Coordinamos la atención de los organismos de respuesta articulados, para casos de siniestros, desastres y emergencias movilizando recursos disponibles para brindar atención rápida a la ciudadanía.
ESTADO	SERVICIO NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA -SNCP	Garantiza la gestión transparente en el proceso de contratación pública, promoviendo la capacidad del estado en la generación de obras y bienes públicos.
ESTADO	SERVICIO NACIONAL DE GESTIÓN DE RIESGOS Y EMERGENCIAS - COE Nacional	Garantizar la protección de personas y colectividades de los efectos negativos de desastres de origen natural o antrópico, mediante la generación de políticas, estrategias y normas que promuevan capacidades orientadas a identificar, analizar, prevenir y mitigar riesgos para enfrentar y manejar eventos de desastre; así como para recuperar y reconstruir las condiciones sociales, económicas y ambientales afectadas por eventuales emergencias o desastres.
ESTADO / PRIVADO	SOCIEDADES GESTORAS	Se encargan de la administración y gestión de un fondo de inversión. Prestando sus servicios a cambio de una comisión de gestión, que suele ser una cantidad porcentual sobre el volumen de fondos administrados.

Fuente: Taller Matriz de Actores - MTOP

4.2 Actores Indirectos

Tabla 19 Mapa de Actores - Relación Indirecta

MAPA DE ACTORES RELACIÓN INDIRECTA		
CATEGORÍA	ACTORES	ROL / MISIÓN
ESTADO	AGENCIAS NAVIERAS	Cubrir las necesidades a las navieras, exportadores e importadores, operadores portuarios y empresas de servicios complementarios con efectividad, en beneficio del desarrollo comercial y pesquero.
BANCA	BANCO DE DESARROLLO DEL ECUADOR - BDE	Ofertar soluciones financieras y servicios de asistencia técnica, para mejorar la calidad de vida de la población.
ESTADO	CONSEJO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y CONTROL SOCIAL - CPCCS	Promover e incentivar el ejercicio de los derechos relativos a la Participación Ciudadana y Control Social, fomentando la transparencia y la ética. El CPCCS investiga y previene actos que generen corrupción y que afecten a la participación o al interés público, y designa a las autoridades de control que le corresponden de acuerdo con la Constitución y la Ley, para el bienestar de la sociedad civil promoviendo la prevención y lucha contra la corrupción.
ESTADO	INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL - INPC	Promover, difundir y gestionar la preservación, conservación y salvaguardia del patrimonio cultural material e inmaterial, mediante la investigación y el control técnico conforme a las políticas públicas emitidas por el ente rector, para su apropiación social.
ESTADO / PRIVADO /BANCO	ORGANIZACIONES INTERNACIONALES	La Organización de Estados Americanos (OEA), Organización de Estados Iberoamericanos (OEI), Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco), World Trade Organization (WTO), Organización Mundial del Comercio (OMC)
ESTADO	SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR -SNAE	Servir a los usuarios con una gestión pública íntegra y comprometida, mediante un liderazgo basado en valores; que promueva la competitividad del país manteniendo el equilibrio entre el control efectivo y la facilitación del comercio. Aplicar la normativa aduanera en los servicios y logística de transporte.
ESTADO / PRIVADO	UNIVERSIDADES	Formar académicos y profesionales de excelencia; generar, aplicar, difundir el conocimiento y proponer e implementar alternativas de solución a problemas de interés público en sus zonas de influencia. Promover la excelencia en la investigación del desarrollo humano integral en el Ecuador a través de grado y postgrado, la práctica de la investigación social y experimental, y la vinculación con la sociedad a través de una gestión adecuada. UCE - PUCE - UTPL - ESPE, etc...
GENERAL	USUARIO / CONSUMIDOR	Consumidor es la persona que compra un producto o servicio. Usuario La persona que disfruta habitualmente de un servicio otorgado.

Fuente: Taller Matriz de Actores - MTOF

EL análisis de actores, permite a la institución proyectarse, tomando en cuenta los efectos de las relaciones con otros involucrados y así determinar las medidas necesarias para efectuar de manera adecuada sus acciones que faciliten el cumplimiento de la misión del MTOP.

5. FODA Institucional

El análisis FODA (herramienta para conocer las fuerzas, oportunidades, debilidades y amenazas de una entidad), es la base de diagnóstico del Plan Estratégico Institucional, puesto que, permite conocer el estado actual de la relaciones de la institución con el entorno tanto interno como externo; y tiene por objeto, definir objetivos, indicadores, metas y estrategias para la mejora de la calidad del portafolio de productos y servicios que brinda el MTOP a sus usuarios, clientes o beneficiarios que se pretende alcanzar en el período 2022-2025.

Por esta razón, se llevaron a cabo varios talleres técnicos con delegados oficiales de las instancias del MTOP, tanto de los procesos sustantivos, adjetivos, desconcentrados, debido a la relevancia que reviste este proceso, que orientará la actualización de este Plan Estratégico Institucional 2022-2025, cuyos resultados se presentan en las siguientes tablas:

Tabla 20 Matriz EFI - Evaluación de Factores Internos

FORTALEZAS		PESO	CALIFICACIÓN	VALOR
1	Aporta al desarrollo nacional como ente rector del sector transporte.	5%	4	0,2
2	Alto posicionamiento y reconocimiento del MTOP en la gestión del sector transporte multimodal.	5%	4	0,2
3	La institución es un referente a nivel regional en América Latina, en infraestructura del transporte.	5%	4	0,2
4	Talento humano con formación profesional y experiencia técnica para responder requerimientos de los usuarios y/o beneficiarios del transporte multimodal	3%	4	0,12
5	Se cuenta con el Plan Estratégico de Movilidad con horizonte al año 2037, que orienta la inversión del portafolio de planes, programas, proyectos, obras y/o servicios para el fortalecimiento del sector.	3%	4	0,12
6	Se dispone con normativa actualizada del sector transporte.	3%	4	0,12
7	La respuesta ante eventos peligrosos es un referente para otras instituciones públicas, debido a la capacidad de reacción para atender emergencias, a efectos de recuperar y rehabilitar las vías afectadas.	3%	4	0,12
8	Capacidad instalada para la gestión y ejecución del portafolio de proyectos y servicios con la presencia del MTOP en territorio.	2%	3	0,06
9	Buena relación con stakeholders (actores) para fortalecer la gobernanza y gobernabilidad del sector transporte multimodal.	1%	3	0,03
TOTAL VALOR FORTALEZAS				1,17

Fuente: Taller FODA - MTOP

Tabla 21 Matriz EFI – Evaluación de Factores Internos

DEBILIDADES		PESO	CALIFICACIÓN	VALOR
1	Estatuto Orgánico del MTOP vigente, no refleja la realidad institucional.	5%	2	0,1
2	Desactualizada e incompleta información técnica en las unidades sustantivas para la ejecución de proyectos, no permite la toma de decisiones oportunas.	5%	2	0,1
3	Actual normativa interna del MTOP para administración de talento humano desactualizada y gestión por procesos de unidades adjetivas y sustantivas parcialmente levantados	5%	2	0,1
4	Infraestructura tecnológica con falencias debido a su obsolescencia y limitada capacidad de almacenamiento, obstaculizando la gestión institucional.	5%	2	0,1
5	Cambio de autoridades genera la rotación de personal y discontinuidad en los procesos y proyectos.	5%	2	0,1
6	Inadecuada infraestructura e implementación de un sistema de gestión documental y archivo, debido a la falta de recursos institucionales.	5%	2	0,1
7	Limitados recursos para el cumplimiento de los objetivos institucionales.	5%	2	0,1
8	Insuficiente atención a la conservación de la infraestructura del transporte, provocan emergencias o afectan la infraestructura existente.	4%	2	0,08
9	Deficitaria coordinación y articulación interna con entidades adscritas y relacionadas.	4%	2	0,08
10	Discontinuidad en capacitación al personal en todas las áreas de la institución.	4%	2	0,08
11	Sistema integrado de información caduco no responde a las necesidades institucionales.	4%	2	0,08
12	La institución no cuenta con un marco normativo para la ejecución o coejecución en obra pública.	4%	2	0,08
13	Deficiente control y conservación de los bienes institucionales, repercute en el logro de los objetivos y metas, así como en la razonabilidad financiera del MTOP.	4%	2	0,08
14	Rotación y falta de personal técnico, genera el débil alineamiento e identificación del talento humano con los objetivos y proyectos estratégicos del MTOP.	3%	1	0,03
15	Débil y limitada gestión desconcentrada de la entidad a nivel nacional.	3%	1	0,03
16	Escasa interacción y/o extemporánea socialización en las diferentes etapas de proyectos u obras con los afectados, actores y población local, retrasan, suspenden o impiden la ejecución de los proyectos en territorio.	3%	1	0,03
17	Disponibilidad parcial o desactualización de planes de riesgos institucional y sectorial y escasa cultura de prevención, como eje transversal en los proyectos, servicios u obras	2%	1	0,03
TOTAL VALOR DEBILIDADES		100%		1,3
TOTAL VALOR FORTALEZAS + DEBILIDADES				2,48
				Entorno interno negativo, trabajar en las debilidades para convertirlas en fortalezas

Fuente: Taller FODA – MTOP

Tabla 22 Matriz EFE – Evaluación de Factores Externos

OPORTUNIDADES		PESO	CALIFICACIÓN	VALOR
1	Demanda permanente de infraestructura y servicios de transporte multimodal por parte de población.	6%	4	0,24
2	Oferta de créditos y de cooperación de organismos internacionales para inversión y fortalecimiento institucional, a consecuencia de la construcción de un entorno favorable por el Gobierno Central.	6%	4	0,24
3	Normativas gubernamentales, metodologías y estándares nacionales e internacionales disponibles y aplicables para el sector transporte multimodal.	5%	4	0,2
4	Nuevas tecnologías para apoyar la gestión y mejorar los servicios del transporte. (Ej.: Avance tecnológico para la ampliación y mantenimiento de vías, sistemas informáticos, etc).	5%	4	0,2
5	Posicionamiento de los temas medioambientales en las políticas nacionales y en el Plan Nacional de Desarrollo "Creación de Oportunidades 2021-2025".	5%	4	0,2
6	Alianzas estratégicas e incentivos (APP, delegación, concesión, convenios, entre otros) con otras entidades del sector público, privado e internacional viabilizan la ejecución de proyectos y obras, reduciendo costos en el presupuesto del MTOP y por ende, en el Presupuesto General del Estado.	5%	4	0,2
7	Estabilidad política genera seguridad jurídica y económica para atracción de la inversión privada nacional y extranjera.	5%	4	0,2
8	Redes sociales al alcance de la mayoría de los ciudadanos, facilita los trámites institucionales y la difusión del accionar y de los resultados del MTOP.	4%	3	0,12
TOTAL VALOR OPORTUNIDADES				1,6

Fuente: Taller FODA - MTOP

Tabla 23 Matriz EFE – Evaluación de Factores Externos

AMENAZAS		PESO	CALIFICACIÓN	VALOR
1	Escasos recursos económicos del Presupuesto General del Estado.	6%	2	0,12
2	Política de austeridad y disminución del tamaño del Estado.	6%	2	0,12
3	Ocurrencia de fenómenos naturales y antrópicos recurrentes, afectan a la infraestructura vial y servicios de transporte.	6%	2	0,12
4	Marco normativo restringido para la adecuada gestión de servicios del transporte (APP, mejoras, concesiones, entre otras figuras).	6%	2	0,12
5	Ataques a la infraestructura informática pueden violentar la información institucional, suspendiendo temporalmente los servicios, provocando el malestar de los usuarios.	5%	2	0,1
6	Actos de corrupción de los gobiernos anteriores han afectado no solo la imagen del Gobierno Nacional, sino también la imagen institucional.	5%	2	0,1
7	Limitada política de incentivos, para mejorar la conectividad aérea y los servicios de transporte.	5%	2	0,1
8	Desconocimiento de los beneficios de la movilidad sostenible por los diferentes actores políticos, conlleva al no conocer de sus beneficios y aplicación.	5%	2	0,1
9	Limitaciones del marco normativo nacional respecto a una política y un plan de carrera que fomente la promoción y ascenso del talento humano, incentivando su aporte en la consecución de objetivos y metas del MTOP.	5%	2	0,1
10	Reducción permanente del presupuesto general asignado a la institución, por parte del Ministerio de Finanzas, incumpliendo la normativa técnica correspondiente.	5%	2	0,1
11	Débil e insuficiente cooperación interinstitucional para el cumplimiento de compromisos, retos y metas intersectoriales e inter institucionales.	5%	1	0,05
TOTAL VALOR AMENAZAS		100%		1,13
TOTAL VALOR OPORTUNIDADES + AMENAZAS				2,73
				Entorno externo favorable para poder convertir las amenazas en oportunidades.

Fuente: Taller FODA - MTOP

En virtud de que disponemos del FODA, debemos construir en consenso con las instancias del MTOP, propuestas estratégicas y mecanismos de carácter técnico y sectorial; debido a que el FODA, refleja el diagnóstico de la situación actual respecto del accionar del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; y a partir de ello lograr una estrecha articulación y armonía para la gestión de la institución y las propuestas del sector, de los actores y con otras instituciones públicas, la empresa privada y la academia.

6. Alineación Estratégica

En el marco del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa, la Planificación Institucional, es un instrumento que contribuye al cumplimiento de las metas sectoriales, y a través de éstas, a las metas del Plan Nacional de Desarrollo – “Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025”, instrumento de carácter obligatorio al que se articulan todos los elementos propios de la gestión pública en el Ecuador y que contempla cinco ejes:

Gráfico 14 Ejes “Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025”



Fuente: Plan Creación de Oportunidades 2021 -2025

La planificación institucional se articula con el Plan Nacional de Desarrollo y obedece a un proceso integral y sistémico, alineado a sus Ejes Programáticos y Objetivos Nacionales, constituyéndose en una herramienta de gestión práctica para encaminar las acciones del MTOP, a través del establecimiento de objetivos, estrategias, indicadores y metas alineadas y coherentes con el manejo presupuestario, sobre la base del análisis de prioridades de sus actores, en el marco de un proceso participativo y consensuado frente a las condiciones establecidas en su entorno.

Este plan es formulado sobre la base de la situación actual, del contexto que lo rodea, de las políticas nacionales, intersectoriales y sectoriales, y de su rol y competencias, la forma en que deberá brindar efectiva y eficientemente los servicios que le permitan garantizar derechos, a

través del cumplimiento de las políticas propuestas. Es importante considerar que la presente herramienta de planificación, se encuentra alineada a los Objetivos del Desarrollo del Milenio - ODM, contribuyendo el transporte como un eje transversal, mismo que aporta estratégicamente al logro de los mencionados objetivos, los cuales entre sus principales programas se encuentran: sanidad, empleo, igualdad de género, medio ambiente, etc.

6.1 Alineación a los Ejes y Objetivos del Plan Nacional de Desarrollo

La gestión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se alinea a los siguientes objetivos del Plan Nacional de Desarrollo “Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025”:

Tabla 24 Alineación a los Ejes - Objetivos del Plan Nacional de Desarrollo - MTOP

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO “CREACIÓN DE OPORTUNIDADES”	
EJE ECONÓMICO	EJE SEGURIDAD INTEGRAL
Objetivo 2. Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y la modernización del sistema financiero nacional.	Objetivo 9. Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos

Fuente: Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025

6.2 Alineación a las Políticas del Plan Nacional de Desarrollo

La gestión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se alinea directamente a las siguientes Políticas del Plan Nacional de Desarrollo “Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025”:

Tabla 25 Alineación a las Políticas Nacionales de Desarrollo – Eje Económico

EJE ECONÓMICO
Objetivo 2. Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y la modernización del sistema financiero nacional.
Política 2.2. Proveer un adecuado entorno de negocios que permita la atracción de inversiones y las asociaciones públicas – privadas.

Fuente: Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025

Tabla 26 Alineación a las Políticas Nacionales de Desarrollo - Eje Seguridad Integral

EJE SEGURIDAD INTEGRAL
Objetivo 9. Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos.
Política 9.2. Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.

Fuente: Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025

6.3 Alineación de los Objetivos Estratégicos Institucionales al Plan Nacional de Desarrollo

A continuación se detalla la alineación de los OEI del Ministerio de Transporte y Obras Públicas al Plan Nacional de Desarrollo:

Tabla 27 Alineación de los OEI al Plan Nacional de Desarrollo

EJE ECONÓMICO
Objetivo 2. Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y la modernización del sistema financiero nacional.
Política 2.2. Proveer un adecuado entorno de negocios que permita la atracción de inversiones y las asociaciones públicas – privadas.
OEI 1. Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la infraestructura del transporte
OEI 2. Incrementar la calidad en la infraestructura del transporte.
OEI 3. Incrementar la cobertura de servicios de transporte.
OEI 4. Incrementar la calidad en los servicios de transporte.
OEI 6. Incrementar la calidad de la infraestructura de obra pública estatal.
EJE SEGURIDAD INTEGRAL
Objetivo 9. Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos.
Política 9.2 Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.
OEI 5. Incrementar la movilidad segura de las personas.

Fuente: Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025

6.4 Alineación de los indicadores y metas inmersos en el Plan Nacional de Desarrollo

A continuación se detalla la alineación de los indicadores y metas institucionales que son parte del Plan Nacional de Desarrollo:

Tabla 28 Alineación Indicador - Eje Económico

EJE ECONÓMICO
Objetivo 2. Impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y la modernización del sistema financiero nacional.
Política 2.2. Proveer un adecuado entorno de negocios que permita la atracción de inversiones y las asociaciones públicas – privadas.
Indicador. Mantenimiento de la Red Vial Estatal con modelos de gestión sostenibles.
Meta. Incrementar el mantenimiento de la Red Vial Estatal con modelos de gestión sostenible del 17,07% al 40%.
Responsable. MTOP

Fuente: Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025

Tabla 29 Alineación Indicador - Eje de Seguridad Integral

EJE SEGURIDAD INTEGRAL
Objetivo 9. Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos.
Política 9.2 Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.
Indicador. Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes in situ.
Meta. Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito in situ, de 12,62 a 11,96 por cada 100.000 habitantes.
Responsable. MTOP / ANT

Fuente: Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025

7. Elementos Orientadores

Permiten establecer el accionar institucional por medio de sus programas y servicios enfocados al cumplimiento de objetivos y políticas del Plan Nacional de Desarrollo denominado “Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025”; es por ello que como elementos primordiales de la planificación estratégica, el MTOP planteó su misión, visión y principios y valores institucionales, los cuales constituyen bases elementales sobre los que se fundamentan las estrategias para el desarrollo del sector transporte.

Los Elementos Orientadores de la Institución (EOI), permiten determinar a dónde queremos ir como institución, y hacen posible así direccionar la acción de cada entidad hacia los objetivos y políticas del Plan Nacional de Desarrollo – “Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025”.

7.1 Misión

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, entidad rectora del Sistema Nacional del Transporte Multimodal, de ejecución y gestión de infraestructura estatal; implementa, controla y evalúa la política pública, fortaleciendo los servicios e infraestructura de transporte seguro y obra pública sostenible.

7.2 Visión

Ser el eje del desarrollo estratégico del país, garantizando la conectividad, el acceso equitativo y la gestión de la infraestructura de obras públicas estatales y servicios de transporte multimodal.

7.3 Valores y Principios

A continuación se detallan los principios y valores institucionales:

Valores:

- 1. Integridad.-** Las actuaciones y conductas del personal deben realizarse sobre la base de la honradez, honestidad y verdad, con probidad, rectitud y justicia, como una de las políticas laborales, generando un ambiente de confianza y seguridad.
- 2. Respeto a la dignidad humana.-** Es el valor primario y universal que contribuye a crear un ambiente adecuado de trabajo; por tanto, será obligación de los servidores del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ubicarlo y practicarlo como uno de los principales valores en el desenvolvimiento de sus actividades cotidianas, a la vez que será una declaración de la concepción institucional.
- 3. Transparencia.-** Tener una conducta recta, observando y aplicando las normas de carácter general e institucional, garantizando el legítimo derecho que tiene la sociedad de estar informada de forma clara, oportuna, precisa y veraz sobre la gestión que realiza el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, desarrollando un ambiente de credibilidad, confianza y seguridad.
- 4. Calidad.-** Mantener una actitud orientada al servicio y lograr el cumplimiento de sus objetivos; y el desarrollo organizacional con eficiencia y eficacia, garantizando el cumplimiento de metas y resultados propuestos.
- 5. Productividad.-** Es la capacidad de accionar y no solo de reaccionar. Utilizar de forma efectiva cada elemento de producción, con una actitud mental en búsqueda constante de mejora continua, basados en la convicción de que se puedan realizar de mejor manera las actividades cotidianas y de este modo, aplicar nuevas técnicas y metodologías. Constituye también la firme decisión de tomar iniciativas, asumir riesgos razonables, planificar, la capacidad de buscar soluciones e innovación, encaminando todas las gestiones para alcanzar las metas, mejorando o fortaleciendo los procedimientos, actitudes y características de los servicios que ofrecemos.

6. **Confidencialidad.**- Los servidores públicos y trabajadores están obligados a ser leales con la institución y guardar reserva sobre los documentos, hechos e información a la que tienen acceso y conocimiento en razón del ejercicio de sus funciones; adoptando todas las medidas necesarias, a fin de que las denuncias o inquietudes se manejen de manera confidencial, reservada y/o anónima.
7. **Imparcialidad.**- Actuar sin conceder preferencias o privilegios indebidos a entidades o persona alguna. Tomarán las mejores decisiones y ejercerán las funciones de manera objetiva, sin prejuicios personales y sin permitir la influencia de otras personas.
8. **Vocación de servicio.**- Mantener una actitud permanente de compromiso con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de servicio a los demás, entregando a los usuarios internos y externos de esta cartera de Estado, productos y servicios de calidad que superen las expectativas; brindando además un trato justo, igualitario, cálido, respetuoso, cordial y amable.
9. **Compañerismo.**- Mantener una actitud de cooperación que permita unir esfuerzos, conocimientos y experiencias para alcanzar los fines y objetivos institucionales; así mismo, cumplir y hacer cumplir las políticas laborales participando de manera activa y solidaria, fomentando el trabajo en equipo con sus compañeros, con otras direcciones o áreas e incluso con personal de otras entidades públicas, en la consecución de su desarrollo personal, profesional e institucional.
10. **Solidaridad.**- Actuar de forma desinteresada e incondicional sobre intereses colectivos de la institución, haciendo énfasis en situaciones difíciles o comprometedoras del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
11. **Responsabilidad.**- Este valor se entiende como la voluntad de asumir las consecuencias de nuestras acciones u omisiones, responder por los resultados; por tanto, las acciones deben ser predecibles, identificando los nudos críticos y buscando alternativas de

solución, ejecutando sus funciones con absoluta compromiso en el desarrollo de las actividades laborales, con eficiencia y eficacia, a fin de cumplir con los objetivos institucionales y contribuir al buen uso de los recursos públicos.

- 12. Puntualidad.-** La puntualidad se refiere a la cortesía, educación y respeto, es la disciplina de estar a tiempo para cumplir y honrar nuestros compromisos; por tanto, los servidores públicos y trabajadores del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, tienen la obligación de llegar puntuales a sus sitios de trabajo o a reuniones en otras instituciones a los que hayan sido convocados o designados; así como entregar a tiempo y dentro de los plazos establecidos, los compromisos dispuestos y/o adquiridos con la institución o con otras entidades, en representación del Ministerio.
- 13. Justicia.-** Proteger y respetar los derechos ajenos y exigir que se protejan y respeten los suyos, buscando la convivencia cordial y garantizando el debido proceso, obrando y juzgando los actos, teniendo siempre como guía la verdad.
- 14. Efectividad.-** Los servidores públicos y trabajadores en general, lograrán resultados de calidad, a partir del cumplimiento de sus funciones y actividades de manera eficiente y eficaz para alcanzar los objetivos y metas propuestas en su ámbito laboral.
- 15. Inclusividad y no discriminación.-** Emplear un lenguaje no discriminatorio e inclusivo, dar facilidades de entendimiento con los demás; evitando usar términos discriminatorios. Buscarán personalizar la presencia de mujeres y hombres al escribir, hablar y representar; promoviendo que los hablantes, abandonen o no incurran en el sexismo lingüístico y en el sexismo social presente en el lenguaje.
- 16. Orden.-** Alinear, arreglar, clasificar y encaminar al cumplimiento del valor de responsabilidad, las actividades asignadas dentro de la institución, gestionando el trabajo con disciplina.

Principios:

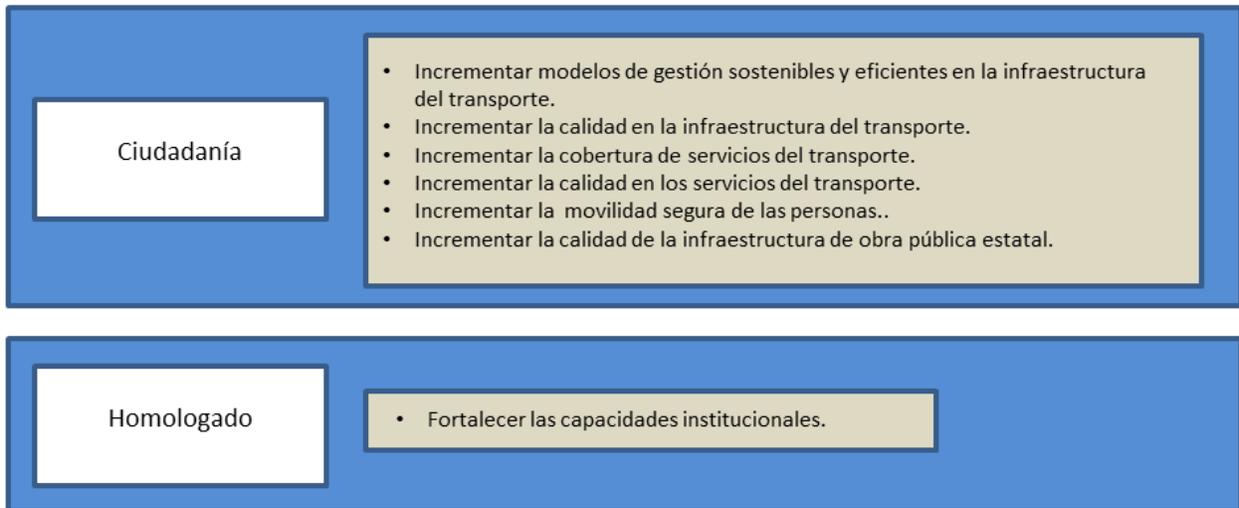
- 1. Principio de ética y probidad.-** Actuar con rectitud, lealtad y honestidad; promoviendo en sus actividades la misión de servicio, honradez, integridad, imparcialidad, buena fe, confianza mutua, solidaridad, transparencia, dedicación al trabajo con profesionalismo, respeto, diligencia y la primacía del interés general sobre el particular.
- 2. Principio de igualdad y no discriminación a los derechos humanos.-** Se garantiza la igualdad y se prohíbe toda forma de discriminación. Ningún servidor y/o trabajador puede ser discriminado, ni sus derechos pueden ser menoscabados, de conformidad con lo que dispone la Constitución de la República del Ecuador, instrumentos internacionales ratificados por el Ecuador y demás normativa vigente.
- 3. Principio de pluralidad y diversidad.-** Fomentar el respeto a la libertad de opinión y de expresión del pensamiento, para el libre desarrollo de personalidad, doctrina e ideología, con respeto al orden jurídico y a los derechos de los demás, en reconocimiento de la diversidad.
- 4. Principio de justicia social.-** Compensar y exigir que compensen las desigualdades, cualesquiera que ellas sean; se aminoren y de ser posible totalmente suprimidas por la sociedad y el Estado, sin que estos fines resulten supeditados ni a quienes detentan el poder económico ni a quienes ejerzan el poder político.
- 5. Principio pro operario.-** En caso de duda en cuanto al alcance de las disposiciones legales, reglamentarias o contractuales en materia laboral, se aplicarán en el sentido más favorable a los servidores y trabajadores.

6. **Principio de realización progresiva.**- Se aplicará a las obligaciones positivas que tiene el Estado de satisfacer y proteger de manera progresiva los derechos considerados en la Constitución de la República del Ecuador y la Ley.
7. **Principio de Identidad.**- Fortalecer el sentido de pertenencia a la institución; contribuyendo a una imagen positiva de la misma valorando los roles y responsabilidades asignados, con el fin de evitar la difamación de esta cartera de Estado, autoridades, compañeros y usuarios.
8. **Principio de Organización.**- Mantener ordenado el sitio de trabajo, registros, archivos y cualquier forma de base de datos, aplicando valores de orden y responsabilidad en la ejecución de las funciones.
9. **Principio de Iniciativa.**- Plantear, crear y generar propuestas que conlleven a un mejor análisis y ejecución del trabajo, consiguiendo sobrepasar un estándar.

8. Objetivos Estratégicos Institucionales

El mapa estratégico proporciona un marco de referencia para ilustrar la forma en la cual los objetivos y sus estrategias vinculan a los activos intangibles con los procesos de creación de valor. A nivel institucional, los objetivos se clasifican de acuerdo a cuatro dimensiones, a continuación, se detallan los objetivos estratégicos institucionales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en su mapa estratégico:

Gráfico 15 Mapa Estratégico - Objetivos Estratégicos Institucionales



Fuente: Dirección de Planificación e Inversión

8.1 Estrategias de los Objetivos Estratégicos Institucionales

Las estrategias son lineamientos generales de acción que establecen una dirección e indican “como” lograr el objetivo y correspondientes a la razón de ser la entidad, mismas que se detallan a continuación:

OEI 1: INCREMENTAR MODELOS DE GESTIÓN SOSTENIBLES Y EFICIENTES EN LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

- Asegurar el óptimo mantenimiento y conservación de la Red Vial Estatal con modelos de delegación sostenibles.
- Promover la participación de inversión privada como alternativa financiera en el desarrollo de la infraestructura y servicios del transporte.
- Reforzar el marco legal del proceso de delegación bajo modalidad APP.
- Mejorar el marco metodológico de la gestión de proyectos APP, con base a estándares internacionales acoplados a la realidad del país.
- Fortalecer el modelo de gestión de la red aeroportuaria administrada por el Estado.

OEI 2: INCREMENTAR LA CALIDAD EN LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

- Cumplir con los estándares y normas de seguridad nacionales que rigen el transporte.
- Implementar un plan de mantenimiento por niveles de servicio de la infraestructura del transporte.
- Integrar dentro del sistema de transportes una red de carreteras de jerarquía nacional, con los aeropuertos y los puertos.
- Cumplir con las normas ambientales en los procesos de construcción de infraestructura del transporte.
- Impulsar el desarrollo en la investigación técnica y científica en el sector transporte.
- Implementar mecanismos de prevención y solución, frente a la ocurrencia de fenómenos de origen natural y antrópico.

OEI 3: INCREMENTAR LA COBERTURA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE

- Implementar el Plan Estratégico de Movilidad del Ecuador.
- Ampliar la cobertura a nivel nacional e internacional de todos los modos del transporte.
- Regular las rutas y frecuencias en todos los modos de transporte.
- Implementar programas de estudios, diseños, construcción, rehabilitación, mantenimiento y modernización de infraestructura física y logística prioritaria a nivel nacional.
- Incentivar la conectividad, accesibilidad y el aprovechamiento de la infraestructura instalada.

OEI 4: INCREMENTAR LA CALIDAD EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE

- Mejorar los mecanismos de control con el uso de metodologías que fomenten el cumplimiento de las leyes de todos los modos de transporte.

- Establecer un sistema de medición continua de los servicios de todos los modos de transporte.
- Generar incentivos en el desarrollo de servicios públicos de transporte.
- Fomentar el desarrollo y modernización del transporte alternativo no motorizado de pasajeros.
- Fortalecer la gestión de coordinación institucional entre ente rector, entidades adscritas y GAD.
- Fortalecer el marco legal del sistema de transporte marítimo, fluvial y portuario ecuatoriano.

OEI 5: INCREMENTAR LA MOVILIDAD SEGURA DE LAS PERSONAS

- Mejorar los mecanismos de control que fomenten el cumplimiento de las leyes de todos modos de transporte.
- Implementar mecanismos de difusión de los derechos de los ciudadanos y ciudadanas en temas de transporte.
- Desarrollar mecanismos de participación ciudadana.
- Implementar campañas de difusión de aplicación de la ley en deberes y derechos.
- Concientizar a la comunidad el derecho de contar con servicios de transporte eficientes y de calidad.

OEI 6: INCREMENTAR LA CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE OBRA PÚBLICA ESTATAL

- Coordinar la eficiente ejecución de los trabajos durante la construcción de la infraestructura de obra pública estatal.
- Monitorear y realizar el seguimiento técnico de los trabajos ejecutados durante la construcción de la infraestructura de obra pública estatal en territorio.
- Elaborar diseños óptimos bajo estándares de calidad y de eficiencia, solicitados por la Entidad Requirente.

OBJETIVO HOMOLOGADO: FORTALECER LAS CAPACIDADES INSTITUCIONALES

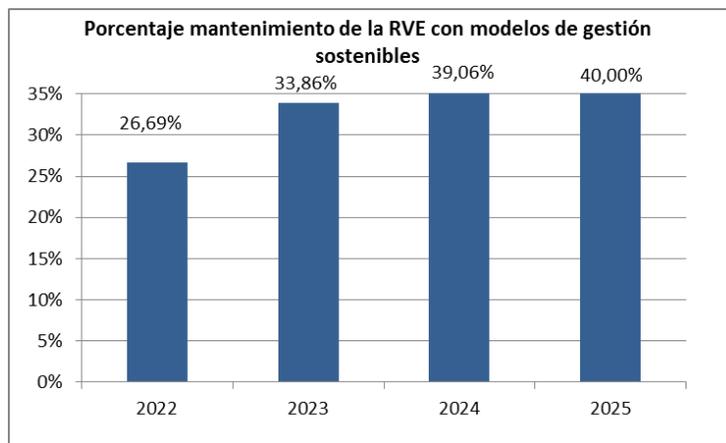
- Incrementar la eficiencia institucional en el MTOP.

- Incrementar el desarrollo del talento humano en el MTOP.
- Incrementar el uso eficiente del presupuesto en el MTOP.

8.2 Indicadores y Metas de los Objetivos Estratégicos Institucionales

OEI 1: INCREMENTAR MODELOS DE GESTIÓN SOSTENIBLES Y EFICIENTES EN LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

- **Indicador:** Porcentaje de mantenimiento de la RVE con modelos de gestión sostenibles. **(PND)**



- **Meta:**

Fuente: Taller Subsecretarías MTOP

- **Indicador:** Porcentaje de supervisión para el control y cumplimiento de los contratos de delegación al sector privado.



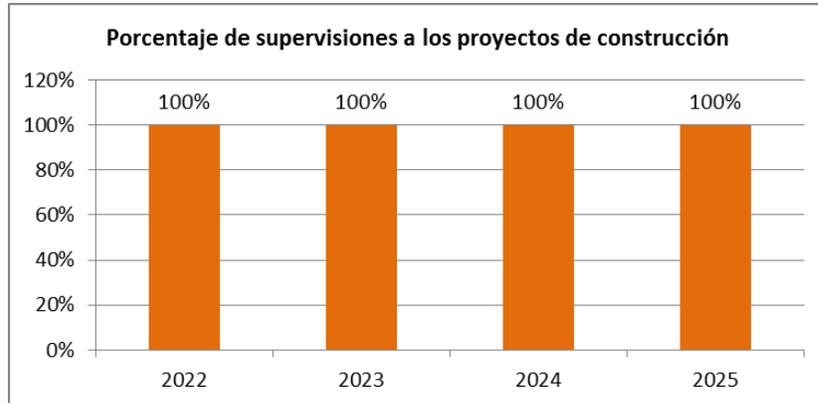
- **Meta:**

Fuente: Taller Subsecretarías MTOP

OEI 2: INCREMENTAR LA CALIDAD EN LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

- **Indicador:** Porcentaje de supervisiones a los proyectos de construcción.

- **Meta:**

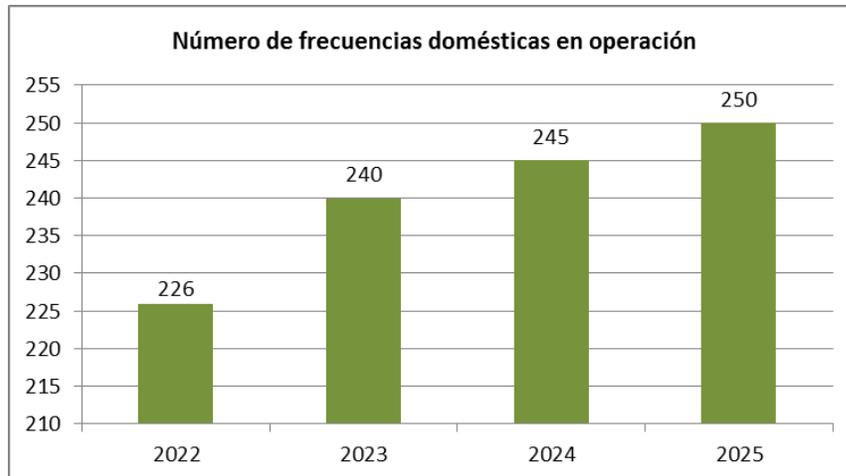


Fuente: Taller Subsecretarías MTOP

OEI 3: INCREMENTAR LA COBERTURA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE

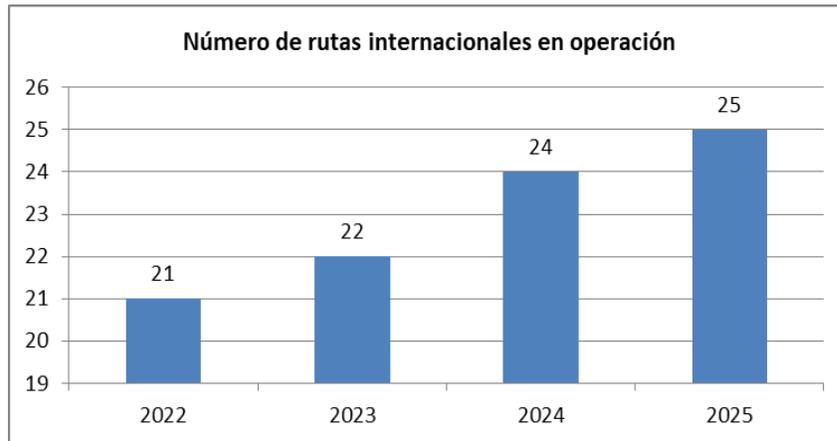
- **Indicador:** Número de frecuencias domésticas en operación.

- **Meta:**



Fuente: Taller Subsecretarías MTOP

- **Indicador:** Número de rutas internacionales en operación.

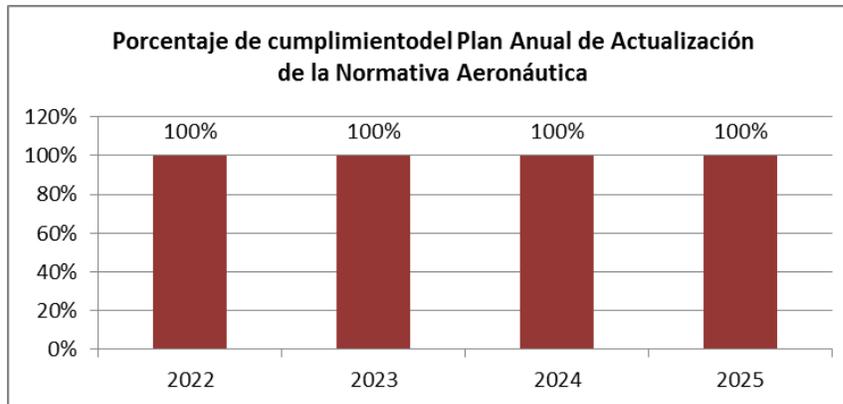


- **Meta:**

Fuente: Taller Subsecretarías MTOP

OEI 4: INCREMENTAR LA CALIDAD EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE

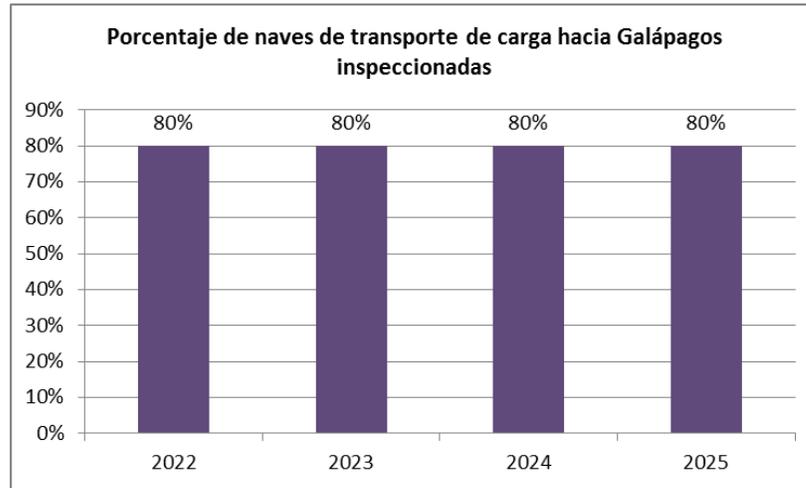
- **Indicador:** Porcentaje de cumplimiento del Plan Anual de Actualización de la Normativa Aeronáutica.



- **Meta:**

Fuente: Taller Subsecretarías MTOP

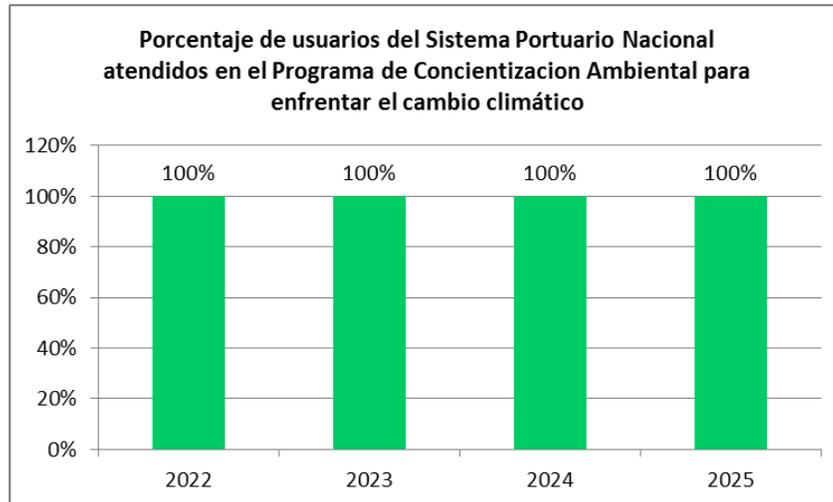
- **Indicador:** Porcentaje de naves de transporte de carga hacia Galápagos inspeccionadas.



- **Meta:**

Fuente: Taller Subsecretarías MTOP

- **Indicador:** Porcentaje de usuarios del Sistema Portuario Nacional atendidos en el Programa de Concientización Ambiental para enfrentar el cambio climático.

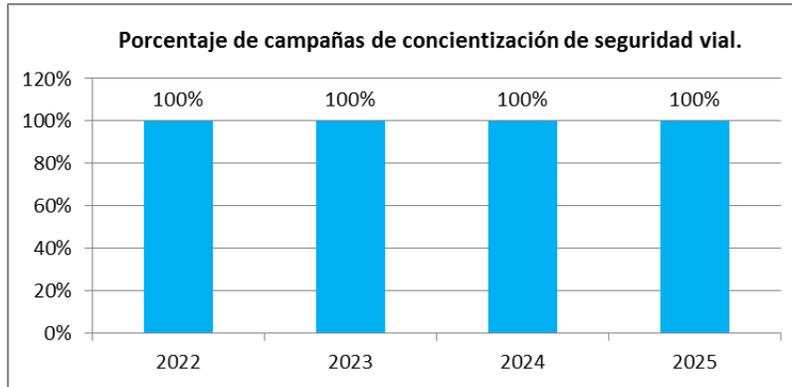


- **Meta:**

Fuente: Taller Subsecretarías MTOP

OEI 5: INCREMENTAR LA MOVILIDAD SEGURA DE LAS PERSONAS

- **Indicador:** Porcentaje de campañas de concientización de seguridad vial.



- **Meta:**

Fuente: Taller Subsecretarías MTOP

OEI 6: INCREMENTAR LA CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE OBRA PÚBLICA ESTATAL

- **Indicador:** Porcentaje de supervisión de obra pública estatal en construcción coejecutada.



- **Meta:**

Fuente: Taller Subsecretarías MTOP

8.3 Estructura Programática de los Indicadores 2022 – 2025

A continuación se detalla la estructura programática de los indicadores institucionales:

Tabla 30 Estructura Programática Indicadores 2022 -2025

ESTRUCTURA PROGRAMÁTICA INDICADORES 2022-2025					
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS INSTITUCIONALES	INDICADORES	METAS			
		2022	2023	2024	2025
OEI 1.: Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes en la infraestructura del transporte.	Porcentaje de mantenimiento de la RVE con modelos de gestión sostenibles. (PND).	26,69%	33,86%	39,06%	40,00%
	Porcentaje de supervisión para el control y cumplimiento de los contratos de delegación al sector privado.	100%	100%	100%	100%
OEI 2: Incrementar la calidad en la infraestructura del transporte.	Porcentaje de supervisiones a los proyectos de construcción.	100%	100%	100%	100%
OEI 3: Incrementar la cobertura de servicios de transporte.	Número de frecuencias domésticas en operación.	226	240	245	250
	Número de rutas internacionales en operación.	21	22	24	25
OEI 4: Incrementar la calidad en los servicios de transporte.	Porcentaje de cumplimiento del Plan Anual de Actualización de la Normativa Aeronáutica	100%	100%	100%	100%
	Porcentaje de naves de transporte de carga hacia Galápagos inspeccionadas .	80%	80%	80%	80%
	Porcentaje de usuarios del Sistema Portuario Nacional atendidos en el Programa de Concientización Ambiental para enfrentar el cambio climático.	100%	100%	100%	100%
OEI 5: Incrementar la movilidad segura de las personas.	Porcentaje de campañas de concientización de seguridad vial.	100%	100%	100%	100%
OEI 6: Incrementar la calidad de la infraestructura de obra pública estatal.	Porcentaje de supervisión de obra pública estatal en construcción coejecutada.	100%	100%	100%	100%

Fuente: Taller Subsecretarías - MTOP

8.4 Implementación de la política pública con enfoque territorial

La planificación institucional, en su proceso permite a cada entidad, lograr coherencia y racionalidad de las acciones, a través del enlace entre las políticas nacionales, políticas sectoriales y los medios propuestos para alcanzar las metas planteadas, por lo cual en el Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025, mismo que es un documento que integra una visión conjunta, obedece a un proceso integral y sistémico, alineado a sus Ejes Programáticos y Objetivos Nacionales y organizado sobre cinco ejes fundamentales: Económico, Social, Seguridad Integral, Transición Ecológica e Institucional.

La política pública se convierte en una herramienta que pretende establecer a nivel nacional y en todos los modos de transporte, una garantía primordial en el efectivo cumplimiento de los derechos, priorizando así en la dignidad humana eje esencial del desarrollo del hombre, a través del establecimiento de objetivos, estrategias, indicadores y metas alineadas coherentemente con el manejo presupuestario, de cada una de las áreas de gestión. Este plan está formulado sobre la base de la situación actual de Gobierno, e incluye las disposiciones y competencias asignadas al Ministerio de Transporte y Obras Públicas como ente rector, al igual que se basa en las políticas nacionales, intersectoriales y sectoriales, fomentando su rol y competencias, de forma que deberá brindar efectiva y eficientemente los servicios que le permitan garantizar derechos a través del cumplimiento de las políticas propuestas relacionadas al sector. Los programas y proyectos identificados territorialmente, se describen en la Programación Plurianual y Anual de la Política Pública, los cuales se encuentran anexos al presente documento.

9. Programación Plurianual y Anual de la Política Pública

Anexo I. Programación Plurianual de la Política Pública.

Anexo II: Programación Anual de la Política Pública.