



**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS**

**COORDINACIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN**

**PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA INSTITUCIONAL 2015 – 2017**

**AÑO 2015**

## ÍNDICE

1. DESCRIPCIÓN INSTITUCIONAL.....	7
1.1 Descripción de la institución .....	7
1.2 Rol y competencias del MTOP.....	10
1.3 Estructura Orgánica del MTOP .....	26
2. DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL.....	28
2.1 Planificación .....	28
2.1.1 Ejecución presupuestaria .....	30
2.2 Talento Humano.....	31
2.2.1 Régimen Laboral.....	31
2.2.2 Tipo de Contrato.....	32
2.2.3 Distribución del personal por género.....	32
2.2.4 Nivel superior por género .....	33
2.2.5 Nivel operativo por género .....	34
2.2.6 Tipo de contrato por género .....	34
2.2.7 Inclusión de personal con discapacidad.....	35
2.2.8 Personal según tipo de etnia.....	36
2.2.9 Distribución del personal a nivel provincial .....	37
2.3 Tecnologías de la información.....	38
2.4 Desarrollo institucional .....	40
2.4.1 Estructura orgánica .....	40
2.4.2 Clima laboral.....	41
2.5 Procesos y procedimientos .....	41
2.5.1 Procesos Gobernante .....	43
2.5.2 Gerenciamiento (Agregadores de valor).....	44
2.5.3 La gestión habilitante de asesoría.....	45
2.5.4 La gestión habilitante de apoyo .....	47
2.5.5 La gestión desconcentrada.....	48
3. ANÁLISIS DE CONTEXTO .....	49
3.1 Análisis PESTC.....	50

3.2	Análisis sectorial .....	53
3.2.1	Productivo .....	53
3.2.2	Territorial.....	53
3.2.3	Social.....	54
3.2.4	Ambiental .....	54
3.2.5	Transporte terrestre.....	55
3.2.6	Infraestructura .....	55
3.2.7	Transporte aéreo.....	56
3.2.8	Transporte marítimo y fluvial .....	57
3.3	Mapa de actores y actoras .....	58
3.4	FODA.....	64
3.4.1	Ponderaciones de análisis FODA .....	68
4.	ELEMENTOS ORIENTADORES .....	72
4.1	Misión .....	72
4.2	Visión .....	73
4.3	Valores.....	73
4.4	Principios .....	75
5.	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS INSTITUCIONALES .....	80
	Objetivo estratégico 1 .....	80
	Objetivo estratégico 2 .....	80
	Objetivo estratégico 3 .....	80
	Objetivo estratégico 4 .....	80
5.1	Alineación con los objetivos y políticas del PNBV .....	80
	Objetivo 2 .....	80
	Política 2.4.....	80
	Objetivo 3 .....	81
	Política 3.12.....	81
	Objetivo 6.....	81
	Política 6.6.....	81
	Objetivo 7.....	81
	Política 7.7.....	81

Objetivo 10.....	81
Política 10.9.....	81
5.2 Alineación con los objetivos de la Agenda Sectorial de la Producción .....	82
Objetivo.....	82
Estrategias:.....	82
5.3 Políticas y estrategias sectoriales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas .....	82
Política 1.....	82
Estrategias:.....	82
Política 2.....	83
Estrategias:.....	83
Política 3.....	83
Estrategia:.....	83
Política 4.....	83
Estrategias:.....	83
Política 5.....	84
Estrategias:.....	84
Política 6.....	84
Estrategias:.....	84
5.4 Indicadores de los Objetivos Estratégicos Institucionales (OEI) .....	89
5.5 Metas de los OEI.....	90
6. ESTRATEGIAS.....	94
6.1 Estrategias del análisis FODA .....	94
6.2 Estrategias de los OEI .....	96
7. PROGRAMACIÓN PLURIANUAL Y ANUAL DE LA POLÍTICA PÚBLICA (Anexo 1).....	98

## GRÁFICOS

Gráfico 1	Línea de tiempo de creación del MTOP .....	10
Gráfico 2	Estructura orgánica del MTOP .....	27
Gráfico 3	Participación - Régimen laboral.....	31
Gráfico 4	Participación – Tipo de contrato .....	32
Gráfico 5	Participación – Género a nivel nacional .....	32
Gráfico 6	Tipos de cargo de nivel superior según género.....	33
Gráfico 7	Nivel operativo por género.....	34
Gráfico 8	Participación – Tipo de contrato según el género.....	34
Gráfico 9	Participación – Discapacidad .....	35
Gráfico 10	Participación – Etnia.....	36
Gráfico 11	Participación – Distribución provincial .....	37
Gráfico 12	Mapa de procesos.....	42
Gráfico 13	Estado de la Red Vial Estatal.....	56

## TABLAS

Tabla 1	Años de creación y atribuciones del MTOP (1929-2007).....	9
Tabla 2	Matriz de competencias - Infraestructura del transporte.....	11
Tabla 3	Matriz de competencias - Transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.....	15
Tabla 4	Matriz de competencias - Transporte aéreo .....	16
Tabla 5	Matriz de competencias - Puertos y transporte marítimo y fluvial.....	16
Tabla 6	Fundamentos para el diagnóstico.....	28
Tabla 7	Ejecución presupuestaria del año 2007 al 2014.....	30
Tabla 8	Matriz PESTC .....	51
Tabla 9	Tipo de administración de aeropuertos .....	57

Tabla 10 Puertos comerciales.....	58
Tabla 11 Puertos especiales.....	58
Tabla 12 Mapa de actores y actoras .....	59
Tabla 13 Matriz FODA .....	66
Tabla 14 Análisis de la situación interna (fortalezas – debilidades) .....	68
Tabla 15 Análisis de la situación externa (oportunidades y amenazas) .....	70
Tabla 16 Objetivos estratégicos institucionales.....	80
Tabla 17 Alineación con los objetivos y políticas del PNBV .....	80
Tabla 18 Alineación con los objetivos de la Agenda Sectorial de Producción .....	82
Tabla 19 Políticas y estrategias sectoriales del MTOP.....	82
Tabla 20 Alineación al Plan Nacional del Buen Vivir .....	85
Tabla 21 Indicadores de los OEI .....	89
Tabla 22 Metas de los OEI .....	91
Tabla 23 Estrategias ofensivas .....	95
Tabla 24 Estrategias de ajuste .....	95
Tabla 25 Estrategias defensivas o de reorientación .....	95
Tabla 26 Estrategias de supervivencia .....	96
Tabla 27 Estrategias de los OEI .....	96
Tabla 28 PPPP .....	98
Tabla 29 PPPP / Región.....	100
Tabla 30 PAPP.....	101
Tabla 31 PAPP / Región .....	103

## **1. DESCRIPCIÓN INSTITUCIONAL**

### **1.1 Descripción 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.

Posteriormente, en el gobierno del Ingeniero León Febres Cordero, el titular del Ministerio de Obras Públicas, Ingeniero Alfredo Burneo, mediante Acuerdo Ministerial No. 037, del 15 de octubre de 1984, declara al 9 de julio de 1.929 como fecha oficial de creación de la Cartera de Estado.

El Economista Rafael Correa, Presidente Constitucional de la República, en vista de las necesidades del sector transporte, mediante Decreto Ejecutivo No. 8 del 15 de enero del 2007, publicado en el Registro Oficial N° 18 con fecha 8 de febrero de 2007, crea el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en sustitución del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

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”<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Registro Oficial No. 18, Pág. 2

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”<sup>2</sup>.

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”. 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.

El Plan Nacional para el Buen Vivir 2013-2017, establece en su numeral 2, sobre el socialismo del Buen Vivir y lo define como el horizonte que ofrece alternativas para construir una sociedad más justa, en la que el centro de la acción pública sea el ser humano y la vida. Supera los límites de las visiones convencionales de desarrollo que lo conciben como un proceso lineal, de etapas históricas sucesivas, que reducen el concepto a una noción exclusiva de crecimiento económico.

En este sentido, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene por objetivo general: “Contribuir al desarrollo del país, a través de la formulación de políticas, regulaciones, planes, programas y proyectos, que garanticen un Sistema Nacional del Transporte Intermodal y Multimodal, sustentado en una red de transporte con estándares internacionales de calidad, alineados con las directrices económicas sociales, medioambientales y el Plan Nacional de Desarrollo”<sup>3</sup>.

Además, 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

---

<sup>2</sup> Registro Oficial No. 18, Pág. 2

<sup>3</sup> Registro Oficial martes 30 de Noviembre de 2010. Acuerdo MTOP No. 036, Pág. 3

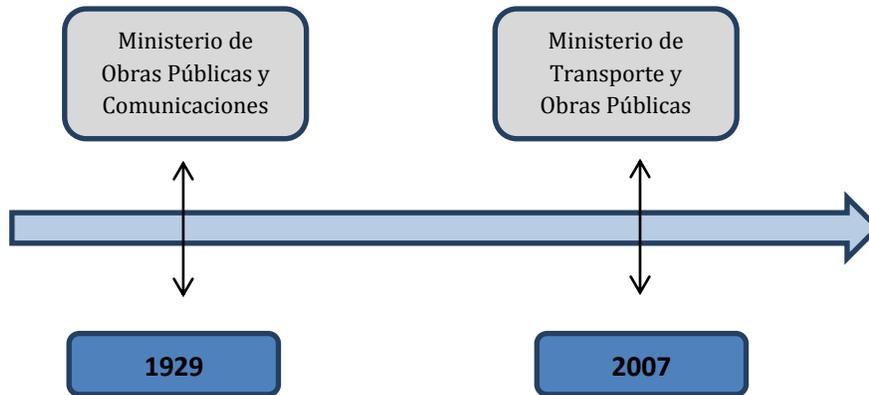
como el acceso y acercamiento a los pueblos, a la educación, servicios de salud, actividades comerciales, sociales y culturales, posibilitando la conectividad y movilidad entre las zonas y regiones del país; fomentando el descubrimiento y crecimiento de sitios con potencialidad turística; en definitiva, mejora la calidad de vida de los habitantes, así como el ahorro de tiempo e insumos.

**Tabla 1 Años de creación y atribuciones del MTOP (1929-2007)**

<b>Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (1929)</b>	<b>Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2007)</b>
<p>Creado en la administración del Doctor Isidro Ayora mediante Decreto Supremo No. 92 del 9 de julio de 1929.</p> <p>Las funciones que desarrollaron en ese entonces 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</p>	<p>El Señor Presidente Constitucional de la República Economista Rafael Correa Delgado mediante Decreto Ejecutivo No. 8 del 15 de enero del 2007, publicado en el Registro Oficial N° 18 con fecha 8 de Febrero de 2007, crea el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en sustitución del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.</p> <p>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</p>

Fuente: Dirección de Planificación Intersectorial de la Movilidad - MTOP

**Gráfico 1 Línea de tiempo de creación del MTOP**



Fuente: Dirección de Planificación Intersectorial de la Movilidad - MTOP

## 1.2 Rol y competencias del MTOP

El MTOP, asume dentro de su rol de entidad rectora de la política pública, 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. En este sentido, se han definido cuatro tipos de competencias para esta Cartera de Estado, que son: Infraestructura del Transporte; Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Transporte Aéreo y Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial<sup>4</sup>.

A continuación se detallan las matrices de competencias del MTOP en cada uno de los niveles de desconcentración que fue aprobada por la SENPLADES:

<sup>4</sup> Informe de los productos del proceso de cambio institucional y desconcentración de la función ejecutiva – MTOP Pág. 3

**Tabla 2 Matriz de competencias - Infraestructura del transporte**

No.	Competencia	Facultades	Productos/Servicios	Niveles de Desconcentración		
				Central	Zonal	Distrital
1	INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE	RECTORÍA	Políticas Públicas del transporte (infraestructura)	X		
2		RECTORÍA	Políticas Públicas del transporte que garanticen la libertad del transporte (infraestructura)	X		
3		REGULACIÓN	Normativa para el control de los pesos, tamaños de los vehículos que transitan por las vías	X		
4		REGULACIÓN	Lineamientos para la ejecución de proyectos de infraestructura.	X		
5		REGULACIÓN	Directrices y lineamientos para el establecimiento del derecho de vía	X		
6		REGULACIÓN	Resoluciones y cambios administrativos en la regulación correspondiente a la clasificación de los caminos.	X		
7		PLANIFICACIÓN	Planes Programas y proyectos de ejecución de obras de infraestructura del transporte las actividades de reconstrucción, rehabilitación y conservación.	X	X	
8		PLANIFICACIÓN	Planes programas y proyectos de Infraestructuras, servicios aeroportuarios y servicios aeronáuticos	X	X	
9		PLANIFICACIÓN	Proyectos de Infraestructura que permitan disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras del País, como ciclo vías y espacios similares	X	X	X
10		PLANIFICACIÓN	Planes, programas y proyectos para la conservación de los caminos públicos	X	X	X

No.	Competencia	Facultades	Productos/Servicios	Niveles de Desconcentración		
				Central	Zonal	Distrital
11	INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE	COORDINACIÓN	Acuerdos de ejecución de los estudios ambientales de infraestructura del transporte	X	X	
12		COORDINACIÓN	Acuerdos de cuidado de los caminos de uso público			X
13		COORDINACIÓN	Acuerdos de ejecución de los estudios ambientales de infraestructura del transporte			X
14		COORDINACIÓN	Informes de coordinación de las actividades de reconstrucción, rehabilitación y mantenimiento.			X
15		GESTIÓN	Informes de coordinación de proyectos infraestructura vial, portuaria, marítima , aeroportuaria y ferroviaria	X		X
16		GESTIÓN	Informes de coordinación de la gestión para solución de daños en la Red Vial Estatal.			X
17		GESTIÓN	Informes de coordinación de la aplicación del derecho de vía			X
18		GESTIÓN	Informes de aprobación de estudios de apertura de los nuevos caminos que se necesiten en el territorio nacional en el ámbito de la competencia Institucional y en las diversas secciones del territorio nacional.	X	X	
19		GESTIÓN	Informes de gestión de la Red Vial Estatal			X
20		GESTIÓN	Informes de autorización de construcciones de canales de agua			X

No.	Competencia	Facultades	Productos/Servicios	Niveles de Desconcentración		
				Central	Zonal	Distrital
21	INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE	GESTIÓN	Estrategias que permitan generar las alianzas público privadas del transporte	X		
22		GESTIÓN	Contratos y convenios de alianzas público privadas	X		
23		GESTIÓN	Notificaciones de ocupación de caminos	X		X
24		GESTIÓN	Informes técnicos para solución de daños en la Red Vial Estatal.			X
25		GESTIÓN	Autorizaciones de construcción de canales paralelos que crucen por caminos públicos		X	
26		GESTIÓN	Informes de Estudios, Especificaciones Técnicas, planos y presupuestos de las obras viales.	X	X	
27		GESTIÓN	Informes de técnicos de conservación de caminos públicos			X
28		GESTIÓN	Informes de explotación de canteras de piedra, arena, y otros materiales necesarios para la construcción, mejoramiento, rectificación o mantenimiento de los caminos públicos.			X
29		GESTIÓN	Actos administrativos de revertimiento de administración de bienes correspondientes a la infraestructura del transporte	X		
30		GESTIÓN	Informes de asesoramiento y asistencia técnica a los organismos y entidades del sector público para la estructuración, administración, dirección y gerencia de proyectos de las alianzas público privadas relacionadas con la infraestructura del transporte	X	X	X
31		GESTIÓN	Informes técnicos relacionados con la operación y niveles de servicio de los procesos de delegación.	X		X
32		GESTIÓN	Informes de supervisión de fiscalización técnica de aeropuertos	X		X
33		CONTROL	Informe de control sobre el mantenimiento de vías a cargos de GADs.			X
34		CONTROL	Informe de Fiscalización de los fondos destinados a las obras de infraestructura del país	X	X	X
35		CONTROL	Informes de control y supervisión de utilización de los recursos provenientes del cobro de peajes	X		
36		CONTROL	Informe de avance, desarrollo y calidad de ejecución de obras.			X

No.	Competencia	Facultades	Productos/Servicios	Niveles de Desconcentración		
				Central	Zonal	Distrital
37	INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE	CONTROL	Informes de cumplimiento de la política de alianzas público-privadas para la gestión de conservación de la Infraestructura.	X		
38		CONTROL	Informes de control de la conducción de las aguas			X
39		CONTROL	Informe de control de ejecución de proyectos de infraestructura del transporte aprobados	X	X	X
40		CONTROL	Informes de aprobación sobre contratos de delegación sobre la administración de la infraestructura de la Red Estatal	X	X	
41		CONTROL	Informes de supervisión de cumplimiento de la programación anual de actividades, la construcción de nuevos puertos y la ampliación de los existentes.	X		X
42		CONTROL	Informes de Control técnico de proyectos de construcción, ensanchamiento, mejoramiento o rectificación de caminos.			X
43		GESTIÓN	Informes de declaratoria de uso público	X		
44		GESTIÓN	Matrículas de equipo caminero y maquinaria pesada de propietarios naturales y jurídico.	X		X
45		CONTROL	Informes de evaluación técnica de los proyectos de infraestructura del transporte	X	X	X

Fuente: Informe aprobatorio para la Matriz de Competencias del Ministerio de Transporte y Obras Públicas – MTOP. Pág. 4-15

**Tabla 3 Matriz de competencias - Transporte terrestre, tránsito y seguridad vial**

No.	Competencia	Facultades	Productos/Servicios	Niveles de Desconcentración		
				Central	Zonal	Distrital
46	TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL	RECTORÍA	Políticas Públicas del transporte (terrestre)	X		
47		REGULACIÓN	Lineamientos para el régimen de delegación de los servicios públicos provistos mediante las infraestructuras y facilidades portuarias y del transporte acuático.	X		
48		REGULACIÓN	Normativa para regulación del Transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.	X		
49		REGULACIÓN	Lineamientos para la operación y cobro de peajes en la Red Vial Estatal a excepción de los casos en que se hubiere delegado las vías a la administración de operación y mantenimiento a los GADs o a la iniciativa privada, de conformidad a las cláusulas previstas en los contratos de delegación.	X		
50		REGULACIÓN	Normativas que garanticen la libre movilidad de personas, vehículos y bienes, bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial;	X		
51		REGULACIÓN	Normativa que regule en los requisitos obligatorios en todo proyecto de construcción de vías de circulación vehicular, la incorporación de senderos asfaltados o de hormigón para el uso de bicicletas	X		
52		PLANIFICACIÓN	Proyectos de promoción del transporte terrestre con tarifas diferenciadas	X		
53		PLANIFICACIÓN	Plan Nacional de Movilidad Terrestre	X	X	
54		GESTIÓN	Licencias previas a la importación de vehículos de carga pesada.	X		X
55		GESTIÓN	Certificado de operación regular y especial a los vehículos de transporte de carga pesada que circula por la red estatal.	X		X
56		CONTROL	Informes de control de los pesos, tamaños de los vehículos que transitan por las vías			X
57		CONTROL	Informes de supervisión y evaluación del Plan Nacional de Movilidad	X	X	

Fuente: Informe aprobatorio para la Matriz de Competencias del Ministerio de Transporte y Obras Públicas - MTOP. Pág. 4-15

**Tabla 4 Matriz de competencias - Transporte aéreo**

No.	Competencia	Facultades	Productos/Servicios	Niveles de Desconcentración		
				Central	Zonal	Distrital
58	TRANSPORTE AÉREO	RECTORÍA	Políticas Públicas del transporte aéreo.	X		
59		REGULACIÓN	Normativa para regulación del Transporte aéreo y aeroportuario	X		
60		REGULACIÓN	Normativa para el transporte (aéreo)	X		
61		PLANIFICACIÓN	Proyectos de promoción del transporte-tarifas diferenciadas (transporte aéreo)	X		
62		COORDINACIÓN	Acuerdos, Compromisos interinstitucionales, hojas de ruta para el desarrollo del transporte aéreo	X		
63		CONTROL	Informes de avance de construcción de obras aeroportuarias e informes de operatividad de aeródromos y helipuertos	X	X	
64		GESTIÓN	Informes de aprobación de tasas y derechos por servicios aeronáuticos	X		
65		GESTIÓN	Informes técnicos para la celebración de convenios o acuerdos de transporte aéreo	X		

Fuente: Informe aprobatorio para la Matriz de Competencias del Ministerio de Transporte y Obras Públicas – MTOP. Pág. 4-15

**Tabla 5 Matriz de competencias - Puertos y transporte marítimo y fluvial**

No.	Competencia	Facultades	Productos/Servicios	Niveles de Desconcentración		
				Central	Zonal	Distrital
66	PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL	RECTORÍA	Políticas Públicas del transporte marítimo y fluvial y actividades portuarias.	X		
67		RECTORÍA	Política Pública para Rectoría del Puerto, Estado Ribereño y Estado de Abanderamiento	X		
68		RECTORÍA	Políticas Públicas Portuarias	X		
69		RECTORÍA	Políticas públicas navieras	X		
70		RECTORÍA	Políticas públicas para la gestión de los tratados internacionales relacionados a la Marina Mercante	X		

No.	Competencia	Facultades	Productos/Servicios	Niveles de Desconcentración		
				Central	Zonal	Distrital
71	PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL	REGULACIÓN	Normativa para regulación del Transporte marítimo y fluvial y actividades portuarias.	X		
72		REGULACIÓN	Lineamientos para el régimen de delegación de los servicios públicos provistos mediante las infraestructuras y facilidades portuarias y del transporte acuático.	X		
73		REGULACIÓN	Lineamientos para las alianza público-privadas de servicios portuarios	X		
74		REGULACIÓN	lineamientos para la creación y establecimiento de nuevos puertos	X		
75		REGULACIÓN	Lineamientos de los Servicios Portuarios	X		
76		REGULACIÓN	Lineamientos que permitan generar la reglamentación de trabajo a bordo	X		
77		REGULACIÓN	Acuerdos Ministeriales o Resoluciones que contienen restricciones a empresas y buques de bandera de terceros países.	X		
78		REGULACIÓN	Lineamientos de clasificación de arqueo y avalúo o tasación de las unidades de la	X		
			Marina Mercante Nacional			
79		REGULACIÓN	Lineamientos de determinación de libertad de tráfico de los armadores y/o empresas navieras que operen en tráficos de cabotaje e internacional de carga o pasajeros.	X		
80		REGULACIÓN	Directrices para fijar tarifas y normas de ejecución marítima y fluvial	X		
81		REGULACIÓN	Normas, lineamientos para la aprobación de afiliaciones o desafiliaciones de unidades de la Marina Mercante Nacional a convenciones de navegación.	X		
82		REGULACIÓN	Norma de registro y avalúo de documentos de estado de la Bandera	X		
83		PLANIFICACIÓN	Proyectos para transporte público marítimo y fluvial y tarifas diferenciadas	X		
84		PLANIFICACIÓN	Planes, programas y proyectos de la gestión del transporte Portuario, Marítimo y fluvial.	X		
85	PLANIFICACIÓN	Planes y programas para la provisión de servicios públicos de infraestructura portuaria	X			

No.	Competencia	Facultades	Productos/Servicios	Niveles de Desconcentración		
				Central	Zonal	Distrital
86	PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL	PLANIFICACIÓN	Plan del Sistema Nacional de Puertos	X		
87		PLANIFICACIÓN	Programa y proyectos de promoción de mantenimiento de la flota mercante.	X		
88		PLANIFICACIÓN	Plan de Gestión estratégico Portuario, Marítimo y Fluvial	X		
89		PLANIFICACIÓN	Plan de Desarrollo de la delegación del Puerto	X		
90		PLANIFICACIÓN	Planes de Capacitación al Interior y Exterior de las AsPs	X		
91		COORDINACIÓN	Informes de coordinación con las autoridades portuarias sobre la entrega de información administrativa y técnica.	X		
92		COORDINACIÓN	Actas de trabajo, acuerdos, etc., del establecimiento de la documentación exigible al tráfico marítimo y fluvial	X		
93		COORDINACIÓN	Actas de trabajo, acuerdos, etc., orientados a la promoción y cooperación de empresas navieras.	X		
94		COORDINACIÓN	Actas de trabajo, acuerdos, etc., con entidades y actores relacionados con la gestión del transporte interno y externo.	X		
95		COORDINACIÓN	Acuerdos, actas de trabajo, e informes de coordinación del cumplimiento del Plan de administración de los servicios públicos de infraestructura marítima, portuaria y fluvial.	X		
96		COORDINACIÓN	Actas de reunión con armadores, personeros de las compañías navieras, miembros de los comités de usuarios y más personas afines para tratar asuntos de tráfico marítimo;	X		
97		COORDINACIÓN	Informes de Coordinación con entidades externas para la aplicación del Plan del	X		
			Sistema Nacional de Puertos.			
98		GESTIÓN	Estadísticas relacionadas con la gestión portuaria de los puertos y sanciones impuestas.	X		
99		GESTIÓN	Regulaciones y normas que contienen incentivos de inversión del transporte por agua, explotación de puertos y desarrollo de la industria naviera	X		
100	GESTIÓN	Informe técnico para la aprobación del plan general de inversión presentado por las entidades portuarias.	X			

No.	Competencia	Facultades	Productos/Servicios	Niveles de Desconcentración		
				Central	Zonal	Distrital
101	PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL	GESTIÓN	Informes de aprobación de afiliaciones o desafiliaciones de unidades de la Marina Mercante Nacional a convenciones de navegación.	X		
102		GESTIÓN	Informes de aprobación del Plan General de Inversiones del Sistema Portuario Nacional y presupuestos anuales de las entidades portuarias	X		
103		GESTIÓN	* Informe técnico de Inspecciones por solicitud de: Construcción, Operación, Modificación y/o Ampliación de Facilidades o Instalaciones Portuarias - Tráfico Internacional	X		
			* Informe técnico favorable para emisión de Matrículas de Operadores Portuarios:			
			* Informe técnico por cambio de razón social			
			Informe técnico por ampliación de actividades			
104		GESTIÓN	Sistema Nacional de Información de Puertos y Transporte Acuático	X		
105		GESTIÓN	Informes de gestión de la Escuela de Formación de marinos mercantes y establecimiento del pensum para la formación del personal de gente de mar.	X		
106		GESTIÓN	Sistema Nacional de Información de Puertos y Transporte Acuático	X		
107		GESTIÓN	Informes de gestión relacionado con el manejo de las superintendencias de los terminales petroleros.	X		
108		GESTIÓN	Informes de Gestión de los puertos marítimos y fluviales	X		
109		GESTIÓN	Propuestas de modificación a la reglamentación portuaria y resoluciones de modificaciones	X		
110	GESTIÓN	Inventario de la Infraestructura portuaria marítima y fluvial	X			
111	GESTIÓN	Resoluciones sobre reclamaciones de los usuarios de los puertos, en todo lo concerniente a los servicios no hayan sido solucionadas por las Entidades Portuarias;	X			
112	GESTIÓN	Resolución sobre la autorización del uso con propósitos comerciales, de puertos o instalaciones marítimas o fluviales, por parte de personas naturales o jurídicas privadas o públicas.	X			

No.	Competencia	Facultades	Productos/Servicios	Niveles de Desconcentración		
				Central	Zonal	Distrital
113	PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL	GESTIÓN	Resoluciones sobre el establecimiento de nuevos puertos	X		
114		GESTIÓN	Informes técnicos de creación y establecimiento de nuevos puertos	X		
115		GESTIÓN	Informes de estudios sobre la influencia de las instalaciones portuarias en el Sistema Nacional de Transportes	X		
116		GESTIÓN	Informes técnicos de ejecución del Sistema Portuario Nacional	X		
117		GESTIÓN	Informes técnicos de jurisdicción de las Entidades Portuarias;	X		
118		GESTIÓN	Informes de cumplimiento de Leyes Normas y Reglamentos de la Gestión Portuaria.	X		
119		GESTIÓN	Títulos y matrículas del personal marítimo que labora en los puertos nacionales;	X		
120		CONTROL	Informes de operación de los puertos especiales que manejen carga calificada.	X		
121		GESTIÓN	Resoluciones administrativas derivadas de los servicios al tráfico marítimo y fluvial.	X		
122		GESTIÓN	Informes estadísticos de la gestión del transporte Portuario, Marítimo y fluvial.	X		
123		GESTIÓN	Registro de Matrícula de naves, autorización de la contratación de oficiales y tripulantes extranjeros, en buques nacionales, y cese de bandera de naves de menos de 500 TRB y mayores de 500 TRB.	X		
124		GESTIÓN	Registro de clasificación y otorgamiento de títulos y matrículas para el personal marítimo de tráfico nacional e internacional.	X		
125		GESTIÓN	* Resolución de permiso de construcción, operación, modificación y/o ampliación de facilidades o instalaciones portuarias tráfico cabotaje	X		

No.	Competencia	Facultades	Productos/Servicios	Niveles de Desconcentración		
				Central	Zonal	Distrital
126	PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL	GESTIÓN	* Inspecciones portuarias por solicitud de: construcción, operación, modificación, y/o ampliación de facilidades o instalaciones portuarias - cabotaje.	X		
127		GESTIÓN	* Informe técnico para la construcción, operación, modificación y/o ampliación de facilidades portuarias - tráfico de cabotaje.	X		
128		GESTIÓN	Emisión de documentos de bandera para naves entre 11 a 149 TRB			
			Emisión de documentos de bandera para naves de pasaje de más de 12 pasajeros. Emisión de documentos de bandera para naves entre 150 a 499 TRB y mayores de 500 TRB:			
			Emisión de documentos de bandera para naves de hasta 10 TRB Reporte de Inspección de Estado Rector del Puerto			
129		GESTIÓN	Autorización para concurso público de delegación	X		
130		GESTIÓN	1. Permisos de tráfico nacional e internacional a los buques de bandera nacional o naves de bandera extranjera que operan en el país bajo contrato de asociación o fletamento.			
			2. Autorizaciones de salida a naves para viajar al exterior para carenamiento o mantenimiento			
			3. Autorización de Libre Operación (Bunkereo o Alije)			
			4. Autorización excepcional de presentación de servicios para naves extranjeras que vayan a operar en el país			
131	GESTIÓN	Emisión de Matriculas, Certificados, Autorizaciones, Permisos y otros documentos habilitantes para la navegación	X			
132	GESTIÓN	Informe técnico de:				
		* Proyecto de resolución de implantación de enmiendas.				
		* Disposiciones a autoridades portuarias				
		* Acuerdo de entendimiento firmado				

No.	Competencia	Facultades	Productos/Servicios	Niveles de Desconcentración		
				Central	Zonal	Distrital
133	PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL	GESTIÓN	1. Matrículas de personal mercante para el personal de abordaje y de tierra	X		
			2. Registro y refrendo de Títulos y Certificados de los cursos OMI para personal mercante			
			3. Certificados de Suficiencia			
			4. Permisos provisionales de embarque			
134		GESTIÓN	Certificado Internacional de Líneas de carga	X		
			Certificado Internacional de Arqueo			
			Endoso de certificado de líneas de carga			
135		GESTIÓN	Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, IOPP	X		
136		GESTIÓN	Certificado Seguridad y Prevención de la Contaminación, CSPC	X		
137		GESTIÓN	Certificados de Gestión de Seguridad para buques de pasaje y carga	X		
138		GESTIÓN	Informes de gestión en la adquisición de buques mercantes y elementos para los mismos, así como para construcciones o reparaciones;	X		
139		GESTIÓN	Informes de intervención relativos al régimen fiscal portuario	X		
140		GESTIÓN	Sistemas tarifarios para el transporte fluvial.	X		
141		GESTIÓN	Sanciones a los importadores o exportadores que no diere cumplimiento a las disposiciones sobre el transporte de carga reservada.	X		
142		GESTIÓN	Informes de gestión respecto de la racionalización de los costos y fletes marítimos.	X		
143		GESTIÓN	Informes de Estudios técnicos sobre la industria naviera comercial.	X		
144		GESTIÓN	Informes de Autorizaciones de desguace buques o embarcaciones y de otros elementos flotantes.	X		
145		GESTIÓN	Informes o registros de Contratos de Oficiales y Tripulantes extranjeros, en buques nacionales	X		
146		GESTIÓN	Matrículas e informes de cesación de bandera nacional	X		
147	GESTIÓN	Informes de implementación de servicios para el mantenimiento del flujo de comercio.	X			
148	GESTIÓN	Informes de ampliación de cabotaje.	X			
149	GESTIÓN	Informes de gestión del transporte por agua	X			

No.	Competencia	Facultades	Productos/Servicios	Central	Zonal	Distrital
150	PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL	GESTIÓN	Informes de Asesoramiento técnico Gobierno, Ministerios, Dependencias y Bancos Oficiales.	X		
151		GESTIÓN	Propuestas de estudios de transporte marítimo provenientes de la iniciativa de armadores o usuarios	X		
152		CONTROL	Informes de control de aplicación de normas y procedimientos	X		
153		GESTIÓN	Registros de tarifas y fletes de las empresas navieras que operen en el transporte de carga de importación o exportación	X		
154		GESTIÓN	Informes de gestión de los servicios de seguros, abastecimientos y demás auxiliares del comercio marítimo y fluvial	X		
155		GESTIÓN	Dictámenes de 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	X		
156		GESTIÓN	Resoluciones que contienen Informes de regulación de las líneas de navegación de los buques nacionales de propiedad del Estado o particulares,	X		
157		GESTIÓN	Autorizaciones de transporte internacional	X		
158		GESTIÓN	Autorizaciones de viajes extraordinarios a puertos nacionales o extranjeros;	X		
159		GESTIÓN	Autorizaciones, calificaciones para la construcción e importación de buques y repuestos.	X		
160		CONTROL	* Informe de control de la delegación a entidades portuarias; * Informe de evaluación de gestión, técnico y económico, presentado por las entidades portuarias del país.	X		
161		CONTROL	* Informes de control de la concesión a entidades portuarias.	X		
			* Informe de aprobación de los planes de capacitación al interior y el exterior del país, de las entidades portuarias y sus reformas.			
			* Informe técnico de análisis para la exoneración parcial o total del pago de tarifas portuarias a buques y/o cargas.			
	* Informe de control sobre el cumplimiento de leyes, normas y reglamentos que rigen la gestión portuaria en el país.					

No.	Competencia	Facultades	Productos/Servicios	Niveles de Desconcentración		
				Central	Zonal	Distrital
162	PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL	CONTROL	Informes de Inspección de Naves extranjeras y bajo contrato de asociación	X		
			Certificaciones implantación de códigos ISM y PBIP			
163		CONTROL	18. Inspecciones de escantillonado (proceso de construcción del buque)	X		
			19. Inspección de astilleros, varaderos, parrillas, talleres o factorías navales			
			20. Inspección de: seguridad de estaciones de balsas salvavidas, de seguridad de estaciones de extintores conraincendios			
			21. Inspecciones de seguridad a naves de bandera nacional o extranjeras que operen en el país bajo contratos			
164		CONTROL	Informes de control de los estándares y parámetros de calidad en la prestación de servicios de puertos privados	X		
165		CONTROL	Informes de supervisión de los procesos de delegación de la provisión de servicios públicos.	X		
166		CONTROL	Informe técnico de evaluación de gestión de la prestación de los servicios portuarios en los terminales privados	X		
167		CONTROL	Informe técnico para aprobación o modificación del reglamento tarifario de las autoridades portuarias.	X		
168		CONTROL	Informes de Control de esquema tarifario	X		
169		CONTROL	Informes de control de la política de alianzas público-privadas	X		
170		CONTROL	Informes de control de aplicación de Tarifas de fletes y servicios.	X		
171		CONTROL	Boletín Estadístico	X		
	Informes de Gestión, Técnicos, Financiero o Económicos					
172	CONTROL	Informes de Supervisión sobre mejoras en los puertos comerciales.	X			

No.	Competencia	Facultades	Productos/Servicios	Niveles de Desconcentración		
				Central	Zonal	Distrital
173	<b>PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL</b>	CONTROL	Informe de Inspección, conclusiones y recomendaciones / Realizar inspecciones y re inspecciones programadas	X		
174		CONTROL	Informe de fiscalización de los puertos, instalaciones marítimas o fluviales concedidos a personas naturales o jurídicas, privadas o públicas.	X		
175		CONTROL	Informes de Control de coactivas, multas y sanciones.	X		
176		CONTROL	Informes de control de la gestión del transporte marítimo y fluvial y sus diferentes actores.	X		
177		CONTROL	Informes de control de la seguridad en las vías navegables.	X		
178		CONTROL	Informes de control de la homologación de tarifas de fletes de los buques que sirven en el tráfico marítimo internacional.	X		
179		CONTROL	Informes de control de la aplicación de las restricciones de las exclusiones de tráfico y reserva de carga.	X		
180		CONTROL	Informe de evaluación de la ejecución presupuestaria de las Autoridades Portuarias.	X		
181		CONTROL	Informe de control del plan de actividades y el presupuesto de las entidades portuarias.	X		

Fuente: Informe aprobatorio para la Matriz de Competencias del Ministerio de Transporte y Obras Públicas – MTOP. Pág. 4-15

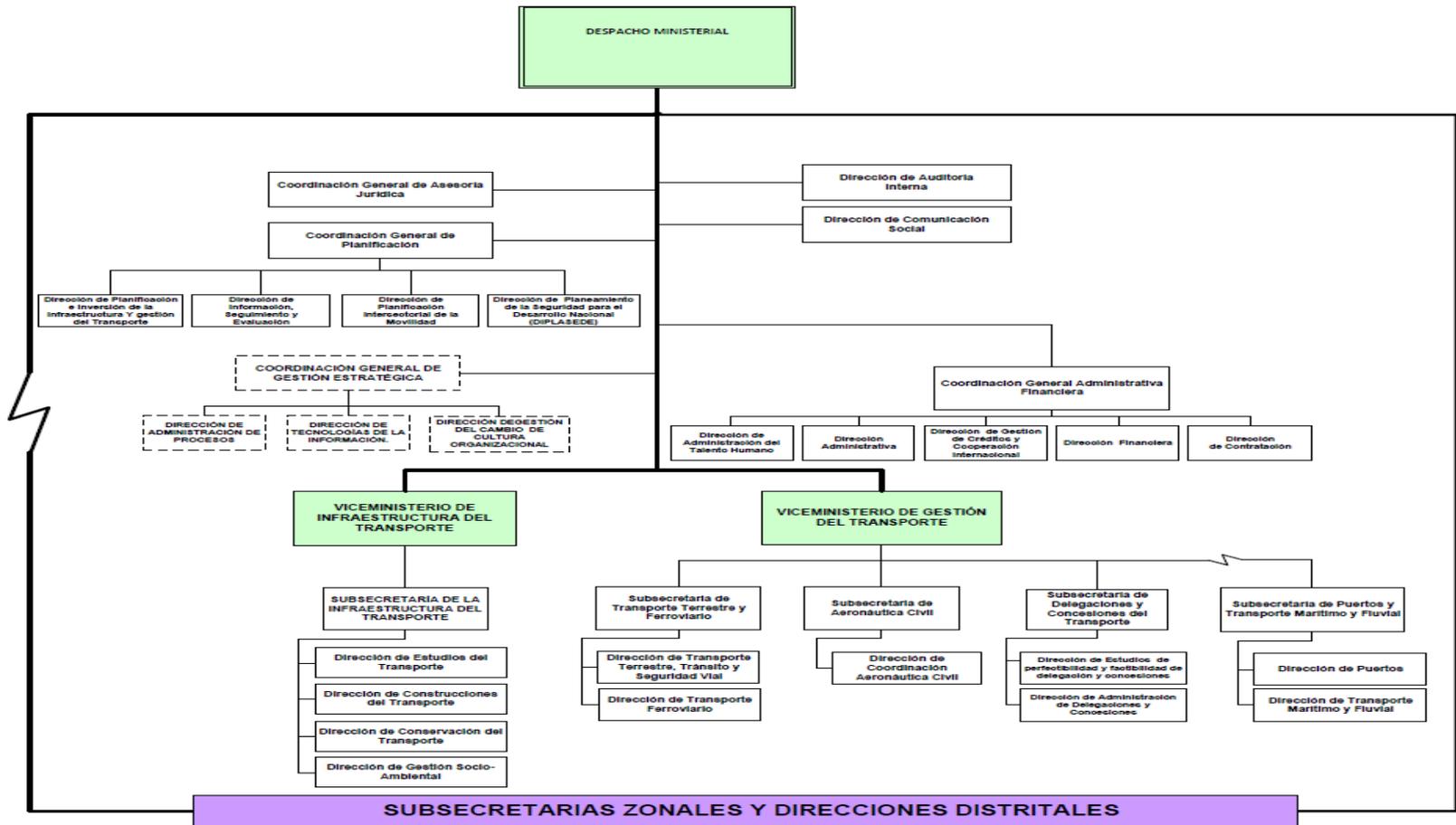
### **1.3 Estructura Orgánica del MTOP**

La Estructura Orgánica de Gestión Organizacional por Procesos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, está conformada por unidades técnicas, jurídicas, administrativas y financieras interrelacionados, alineados con la misión y el desarrollo institucional y define su estructura orgánica sustentada en los objetivos institucionales.

A partir de enero de 2013, se incorpora a la estructura organizacional del MTOP, la Coordinación General de Gestión Estratégica con las siguientes direcciones: Dirección de Administración de Procesos, Dirección de Tecnologías de la Información y Comunicaciones - DTIC, Dirección de Gestión del Cambio de Cultura Organizacional, como unidad de asesoría al Despacho Ministerial. La misma que consta en el estatuto y sus competencias son gestionadas por la unidad de Desarrollo Institucional y por la DTIC. En la actualidad esta Coordinación se encuentra en proceso de implementación.

A continuación se detalla la estructura organizacional actual del MTOP:

Gráfico 2 Estructura orgánica del MTOP



Fuente: Registro Oficial No. 878, del jueves 24 de enero de 2013 pag.14

Entidades del transporte: Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Comisión de Tránsito del Ecuador, Dirección General de Aviación Civil, Fondo de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, Instituto Nacional de Investigación de Transporte, Autoridades Portuarias de Manta, Guayaquil, Esmeraldas y Puerto Bolívar, Empresa Pública TAME.

Unidades desconcentradas: Subsecretarías Zonales, Direcciones Distritales y Terminales Petroleros (Balao, Libertad y Salitral).

## 2. DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL

Mediante el diagnóstico institucional, se identifica la situación actual de la institución, sus capacidades y limitaciones y la forma de operar de la entidad, para conseguir mejorar la gestión administrativa, técnica y política, lo cual optimizará resultados y procesos, tanto a nivel interno como externo.

Para esta Cartera de Estado, se ha considerado cinco ejes fundamentales que están establecidos en la Guía Metodológica de Planificación Institucional de la Secretaría Nacional de Planificación (SENPLADES), los mismos que a continuación se describen:

**Tabla 6 Fundamentos para el diagnóstico**

	<i>Planificación</i>
<b>FUNDAMENTOS PARA EL DIAGNÓSTICO</b>	<i>Talento Humano</i>
	<i>Tecnologías de la información</i>
	<i>Desarrollo Institucional</i>
	<i>Procesos y procedimientos</i>

Fuente: Guía Metodológica de Planificación Institucional de la SENPLADES

### 2.1 Planificación

La planificación, es diseñar una hoja de ruta que permita construir un futuro deseado, que propenda al desarrollo para el Buen Vivir y la reducción de las desigualdades y brechas de género, étnico, culturales, intergeneracionales, sociales y territoriales, previendo los recursos necesarios para el efecto<sup>5</sup>.

Es primordial que en los objetivos del MTOP, se determine que la planificación debe ser un proceso integral y sistémico, alineado a los ejes políticos, al Plan Nacional para el Buen Vivir, objetivos nacionales e intersectoriales; en este sentido se mantiene un trabajo coordinado con las distintas áreas y entidades involucradas de la institución.

Es necesario señalar, que todos los planes y herramientas de planificación (Plan Estratégico Institucional, Planes Operativos, Plan Plurianual de Política Pública, GPR, Plan Plurianual de Inversión), se cumplen en base al Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas y son validados por la Secretaría Nacional de Planificación–SENPLADES, Secretaría de la Administración Pública – SNAP y el Ministerio

<sup>5</sup> Guía Metodológica de Planificación Institucional – SENPLADES Pág. 12

Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad - MCPEC, conforme al ámbito de su competencia.

Para la elaboración del Plan Estratégico Institucional, se a considerando los lineamientos emitido por la SENPLADES. Por tanto y tomando en cuenta dicha metodología, a continuación se analiza la Dirección de Información, Seguimiento y Evaluación de la institución:

Dentro de los procesos internos que mantiene la institución encontramos la gestión efectuada por la Dirección de Información, Seguimiento y Evaluación, que a través de la Unidad de Estadística, utiliza procedimientos de recopilación, análisis y divulgación de la información y en cuanto a los temas de seguimiento y evaluación, se desarrollan las metodologías y directrices que emiten las entidades del sector en este caso el Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad, Secretaría Nacional de la Administración Pública y Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo.

Las metodologías empleadas están enfocadas en el cumplimiento de los objetivos institucionales y son de uso obligatorio, permitiendo realizar una evaluación de la gestión, sin embargo, es necesario periódicamente realizar un diagnóstico e implementar innovaciones para el cumplimiento de la misión y visión del MTOP.

Respecto a la evaluación, se tiene planteado para el presente año un plan, que permita realizar las valoraciones de resultado e impacto, sin embargo esta Cartera de Estado, ha venido trabajando con actividades que permiten verificar el cumplimiento de objetivos institucionales, a través de visitas in situ, indicadores de gestión y reportes semestrales.

En cuanto a la innovación de los sistemas informáticos, es ideal realizar talleres participativos compuestos con los departamentos de Información, Seguimiento y Evaluación, Construcciones, Conservación Vial, Estudios, entre otros, con el objetivo de generar la necesidad de la creación de indicadores en el Sistema Integrado de Transporte y Obras Públicas SITOP.

El problema existente en esta área, es la falta de capacidad de operación entre los sistemas gubernamentales (eSIGEF, SIPeIP) y el módulo de contratos del SITOP, ya que esta Dirección tiene una función transversal, lo cual limita la entrega de informes, tanto al usuario interno como externo en el tiempo solicitado

### 2.1.1 Ejecución presupuestaria

A continuación se detalla la inversión codificada y devengada de todos los proyectos por provincias desde el año 2007 al 2014 de la institución:

**Tabla 7 Ejecución presupuestaria del año 2007 al 2014**

PROVINCIAS	TOTAL DEL PERÍODO (en millones de dólares)		
	CODIFICADO	DEVENGADO	% DE EJECUCIÓN
AZUAY	303.982.894	212.919.893	70,04
BOLIVAR	205.722.392	140.685.033	68,39
CAÑAR	380.645.033	271.942.325	71,44
CARCHI	131.708.935	125.737.420	95,47
COTOPAXI	564.568.718	514.057.705	91,05
CHIMBORAZO	316.907.030	223.130.886	70,41
EL ORO	477.298.511	339.402.429	71,11
ESMERALDAS	500.210.559	405.026.441	80,97
GUAYAS	648.237.228	426.415.202	65,78
IMBABURA	190.152.099	151.266.035	79,55
LOJA	737.640.499	539.404.601	73,13
LOS RIOS	600.332.450	458.850.573	76,43
MANABÍ	1.529.164.027	1.174.998.352	76,84
MORONA	575.705.814	407.688.604	70,82
NAPO	211.065.377	161.618.428	76,57
PASTAZA	74.616.503	61.671.652	82,65
PICHINCHA	871.404.882	655.704.265	75,25
TUNGURAHUA	312.407.950	220.309.776	70,52
ZAMORA CH.	155.015.656	126.449.415	81,57
GALAPAGOS	37.252.476	25.148.945	67,51
SUCUMBIOS	200.334.101	161.956.496	80,84
ORELLANA	254.587.436	178.462.846	70,10
STO. DOMINGO T.	336.962.678	281.215.111	83,46
SANTA ELENA	279.866.783	218.330.578	78,01
*NACIONAL	1.071.093.682	742.920.453	69,36
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>10.966.883.713,10</b>	<b>8.225.313.466,52</b>	<b>75,00</b>

\*Nacional: Inversiones que se han realizado a nivel nacional sin especificar la provincia.

Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas cédulas presupuestarias Esigef (2014 al 31 de diciembre). Elaboración: MTOP, Coordinación de Planificación, Dirección de Información Seguimiento y Evaluación. NOTA: La información corresponde a la Inversión Devengada y a la ubicación geográfica real del proyecto (diferente a la provincia que administra el proyecto eSIGEF). Se incluye la fuente 998

A nivel de provincias, se ha efectuado un análisis promedio de los últimos años (2007 al 2014), en el cual se puede apreciar que Carchi con el 95.47% es la provincia que más ha devengado de su presupuesto codificado, seguido de Cotopaxi con 91.05% y por Santo Domingo de los Tsáchilas con (83.46%).

Es importante concluir diciendo, que el porcentaje devengado de la institución en este período es del 75.00%. Considerando que este porcentaje de ejecución presupuestaria es bueno en relación a la cantidad de dinero codificado para la ejecución de proyectos de inversión, en este sentido el MTOP está comprometido en mejorar su gestión, con el objetivo de prestar un mejor servicio y satisfaciendo así las necesidades de la ciudadanía.

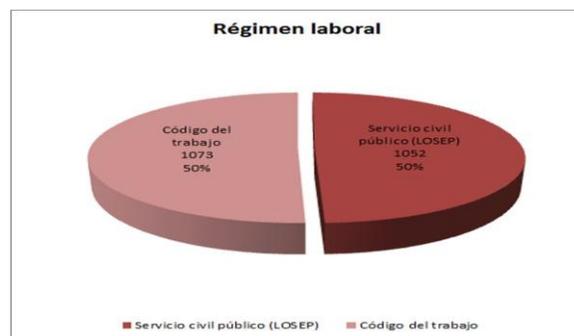
## 2.2 Talento Humano

La importancia del talento humano es muy significativa, ya que está encaminada hacia el cumplimiento de los objetivos y metas que se ha fijado la institución; 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 2125 servidores a nivel nacional, estructurado de la siguiente manera:

### 2.2.1 Régimen Laboral

**Gráfico 3 Participación - Régimen laboral**

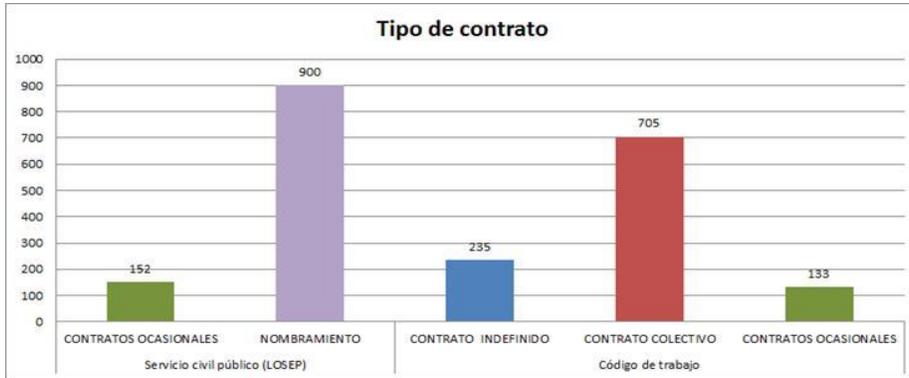


Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano - Ministerio de Transporte y Obras Públicas - marzo de 2015

En referencia a este punto, se puede observar, que existe una paridad entre servidores y trabajadores que laboran bajo la figura de Código de Trabajo y Servicio Civil Público. En el primero son parte 1073 servidores, que representan el 50% y en el segundo son 1052, que representan igual porcentaje.

### 2.2.2 Tipo de Contrato

**Gráfico 4 Participación – Tipo de contrato**



Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano - Ministerio de Transporte y Obras Públicas – marzo de 2015

De acuerdo al Art. 58 de la LOSEP, la institución cumple con lo establecido, ya que no sobrepasa el límite del 20% de contratos ocasionales, pues actualmente se mantiene en un 13.4%, dicho resultado es obtenido de la suma de los contratos ocasionales tanto de la LOSEP como del Código del Trabajo.

### 2.2.3 Distribución del personal por género

**Gráfico 5 Participación – Género a nivel nacional**



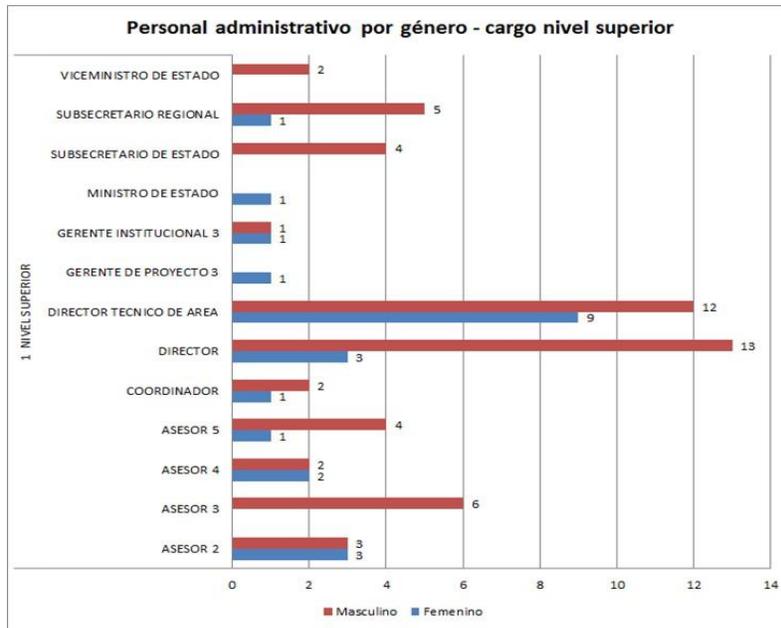
Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano - Ministerio de Transporte y Obras Públicas – marzo de 2015

La institución cuenta con un alto porcentaje de personal masculino, esto se debe al trabajo que realiza el MTOP, el cual representa el 76% (1.616) del total de servidores

a nivel nacional, contrasta con la participación femenina que representa un 24% (509).

### 2.2.4 Nivel superior por género

**Gráfico 6 Tipos de cargo de nivel superior según género**



Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano - Ministerio de Transporte y Obras Públicas – marzo de 2015

De un total de 77 servidores, se evidencia un mayor número de cargos de nivel superior ocupados por 54 hombres (70%), que desempeñan sus capacidades en las áreas directivas, asesores, subsecretarios regionales, entre otros; considerando también que la participación de las mujeres en un número de 23 servidoras (30%), es importante, ya que representan un aporte fundamental en la toma de decisiones de la institución.

### 2.2.5 Nivel operativo por género

**Gráfico 7 Nivel operativo por género**



Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano - Ministerio de Transporte y Obras Públicas – marzo de 2015

A nivel nacional, de 959 servidores que trabajan en el área operativa, el 56% (537) son hombres, y 44% (422) son mujeres, desde esta perspectiva vemos que existe mayor participación masculina en este nivel, pero de igual manera se evidencia una importante intervención del género femenino, que llevan a cabo actividades operativas, entre las principales están: analistas, asistentes, expertos, especialistas, oficinistas, entre otras.

### 2.2.6 Tipo de contrato por género

**Gráfico 8 Participación – Tipo de contrato según el género**



Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano - Ministerio de Transporte y Obras Públicas – marzo de 2015

En la distribución de género por tipo de contrato, existe una cifra mayor de participación de mujeres en el Servicio Civil Público (LOSEP), debido al tipo de actividades administrativas y técnicas que realizan en la institución, en relación al personal femenino que labora bajo la figura de Código del Trabajo. En este sentido hay que concluir manifestando que a nivel general el MTOP, cuenta con el 76.00% de servidores y trabajadores son hombres y el 24.00% son mujeres, lo cual se debe a la naturaleza en sí de la institución que demanda mano de obra masculina.

### 2.2.7 Inclusión de personal con discapacidad

**Gráfico 9 Participación - Discapacidad**



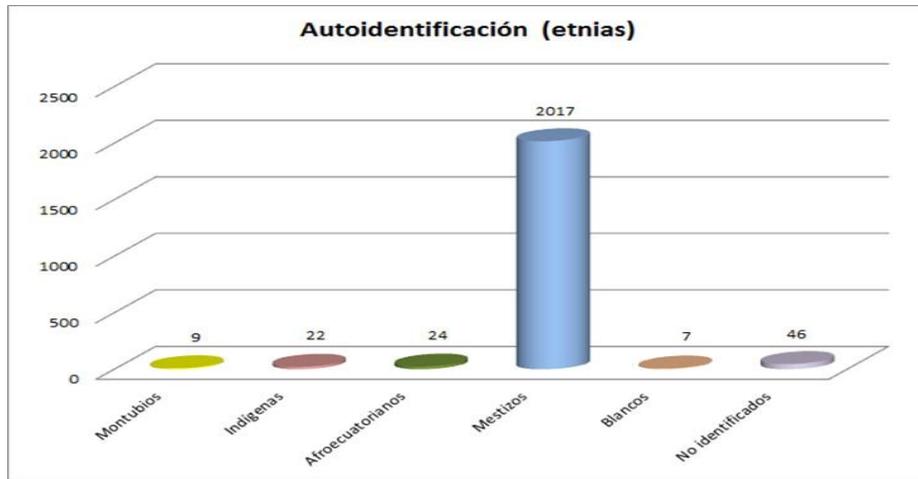
Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano - Ministerio de Transporte y Obras Públicas – Marzo de 2015

La Ley Orgánica de Discapacidades, en septiembre 2012, estableció dar un trato preferencial de respeto y protección a los derechos de las personas con discapacidad.

Al respecto, el MTOP, cuenta con el aporte de 52 servidores con capacidades especiales, que representa el 2.4%, de un total de 2.125, con esto se establece dar un trato preferencial de respeto y protección a los derechos de personas con discapacidad e inclusión al ámbito laboral.

## 2.2.8 Personal según tipo de etnia

**Gráfico 10 Participación – Etnia**

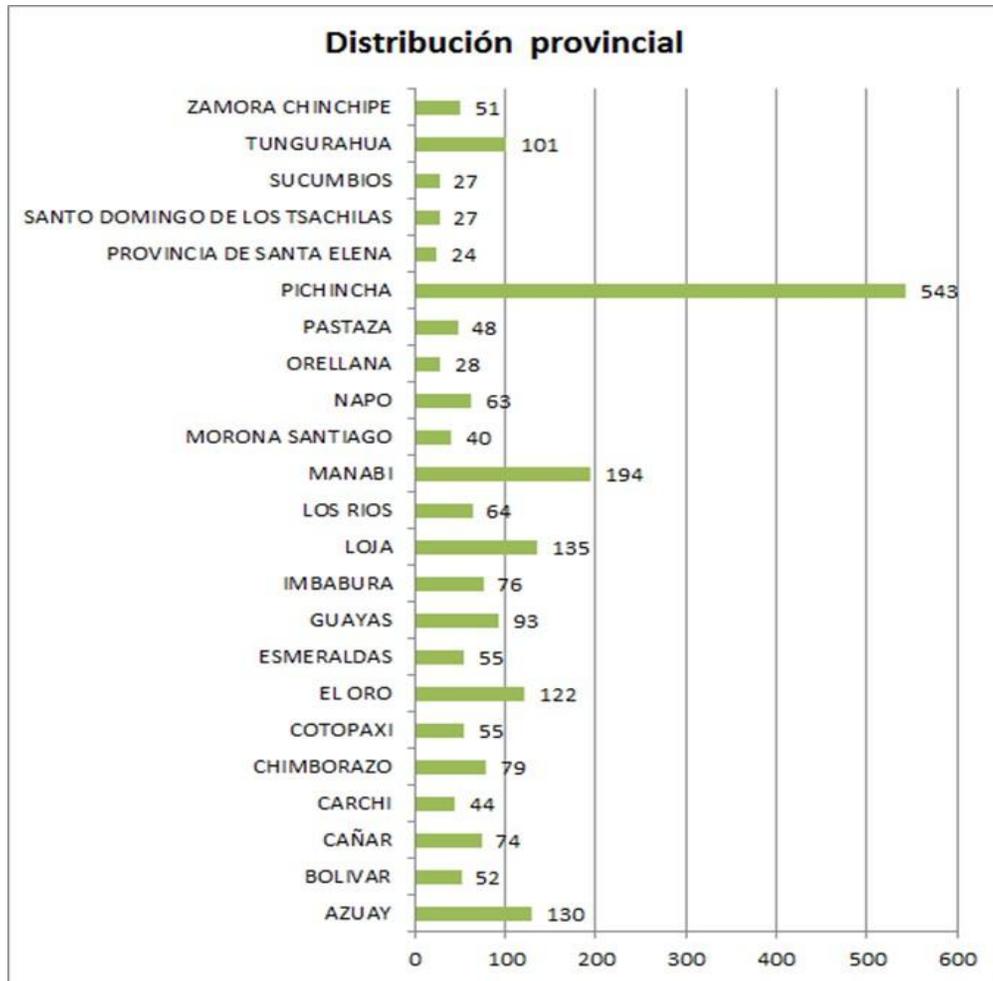


Fuente: Coordinación de Bienestar Social - Ministerio de Transporte y Obras Públicas - Marzo de 2015

En cuanto a los grupos étnicos que laboran en la institución, se han registrado algunos tipos, teniendo mayor presencia el grupo de mestizos, seguidos por los no identificados, afroecuatorianos, indígenas, montubios y blancos. En este sentido la institución paulatinamente, se encuentra tratando de insertar a servidores y trabajadores de las diferentes comunidades, pueblos y nacionalidades del Ecuador, con el objetivo que exista una accesibilidad en igualdad de condiciones.

## 2.2.9 Distribución del personal a nivel provincial

Gráfico 11 Participación – Distribución provincial



Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano - Ministerio de Transporte y Obras Públicas - Marzo de 2015

Se ha podido identificar que la mayor cantidad de servidores que prestan sus servicios en la institución, se encuentran en las provincias de Pichincha, Manabí, Azuay, Loja, El Oro y Tungurahua, los cuales representan el 57,7% del total de trabajadores del país.

Según este análisis solo en la provincia de Pichincha, se encuentra el 26% de la totalidad de servidores y trabajadores del país. Por lo cual, se deberá analizar si este número de servidores es necesario para dicha provincia.

### **2.3 Tecnologías de la información**

La Dirección de Tecnologías de Información y Comunicación del MTOP, tiene las atribuciones y responsabilidades, el mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos tecnológicos y todo lo referente a la transformación del parque informático y ejecución de políticas para el respaldo y seguridad de la información.

Dentro de sus principales actividades se encuentran, los proyectos de innovación tecnológica que se desarrollan de manera coordinada entre instituciones del gobierno central, con la finalidad de conseguir eficacia de los recursos económicos y tecnológicos, que se relacionan con la infraestructura y transporte, entre las principales responsabilidades administrativas de la DTIC, podemos señalar las siguientes:

- Mantener un servicio de internet y enlace de datos a nivel nacional con la empresa del estado CNT.
- Controlar y monitorear el ancho de banda que nos permite optimizar el servicio de internet contratado con CNT.
- Gestionar el control perimetral, que permite minimizar información de spams a nivel del correo institucional zimbra y ataques a la red de datos institucional.
- Gestionar el Sistema Integrado de Transporte y Obras Públicas - SITOP y los correspondientes módulos que atienden a los procesos agregadores de valor y entidades del transporte, como es el módulo de administración de proyectos y contratos, módulos de planificación, infraestructura, seguimiento de planillas, informe ejecutivo, matriculación de equipo caminero, pesaje, etc.
- Incorporar sistemas tecnológicos, para las entidades del transporte como, módulo de puertos, portal de servicios ciudadanos.
- Mantener el sistema de inventario georreferenciado año 2012
- Controlar los sistemas propios de la entidad para los procesos de apoyo, tales como: procedimientos de control de asistencia y accesos al edificio sede, módulos de control dentro del sistema SITOP, tales como: control de vehículos, viáticos, garantías, recaudaciones, liquidaciones, etc.

En cuanto a la ejecución de proyectos de desarrollo que permitan mejorar la eficiencia del MTOP, se ha efectuado lo siguiente:

- Se encuentra implementado el correo seguro en la herramienta colaborativa zimbra a nivel jerárquico superior.
- El MTOP, cuenta con un sistema de voz sobre IP, que permite mantener la comunicación entre matriz y las sedes provinciales.
- Apoyo en el desarrollo del Geoportal con información migrada del inventario georreferenciado.
- Se cuenta con software y herramientas adecuadas, que el recurso humano de soporte técnico utiliza para los usuarios en matriz y sedes provinciales.
- La institución cuenta con una red de datos a nivel de datos, con tecnología de punta CISCO.
- Se dispone de un data center, de buena capacidad e infraestructura de servidores.
- La institución cuenta con sistemas interinstitucionales de apoyo como son: e-SIGEF, SPRYN, SIITH, GPR, GIRC.

Respecto a las necesidades que presenta la DTIC, se puede mencionar las siguientes

- Existe una capacidad de almacenamiento que se debe repotenciar, ya que al momento es mínima relacionado a los requerimientos que la institución posee.
- Es necesario la extensión de la garantía técnica de la plataforma de servidores Blade, Storage y Sistemas de Respaldo y Recuperación.
- Existe software licenciado a nivel de procesos agregadores de valor que cumplieron su vida de licenciamiento y necesitan ser renovados (Autocad, Sap, Safe, Bridge, Autocivil, Etaps, Visim, Visum, Arcgis).
- El equipamiento del sistema de control de accesos a las oficinas del Edificio Matriz, está cumpliendo su vida útil por lo que se hace necesario efectuar una renovación de dicho equipamiento.
- Es necesario procesos de mantenimiento del equipamiento tecnológico de los usuarios del MTOP a nivel nacional (equipos, impresoras, scanner, sistemas de videoconferencia, proyectores, equipos de control de asistencia, etc.)
- La necesidad de la institución de ir agregando más servicios en el portal del MTOP, se hace necesario el desarrollo de nuevos procesos y servicios complementarios en el sistema integrado SITOP.
- La obligatoriedad de cumplir con el esquema de seguridad de la Información ESGI, dispuesto por la SNAP; es necesario implementar los sistemas de gestión de la seguridad de la información, efectuar

auditorías informáticas como el análisis de la vulnerabilidad de la infraestructura de la red, etc.

- Desarrollar proyectos, que permitan una alta disponibilidad de la información que utiliza y genera el MTOP.

Por lo antes mencionado y en relación a las necesidades que presenta la DTIC, es importante considerarlas y atenderlas con el objetivo que se cumplan con las atribuciones y responsabilidades determinadas para la Dirección, las mismas que van alineadas a la misión institucional.

## **2.4 Desarrollo institucional**

### **2.4.1 Estructura orgánica**

Las unidades establecidas en la estructura orgánica institucional, guardan estricta relación con el modelo de gestión de la institución legalmente aprobado 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 las 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 relación entre unidades que gestionan procesos se establece a través de líneas de autoridad y de comunicación, que garantizan la gestión armónica e integrada de la entidad.

La gestión de los procesos se cumple de forma estricta acorde a lo dispuesto en el marco legal y normativo, sus manuales se ejecutan de conformidad a lo que disponga el órgano rector de la administración pública en esta materia, cuya fase se encuentra en desarrollo.

El STAFF institucional, se encuentra liderado por la máxima autoridad, está constituido por la alta Dirección del MTOP y constituye el órgano de sostenibilidad del proceso de toma de decisiones del ejercicio de la rectoría institucional y de la generación de las políticas públicas del transporte nacional emitidas por el MTOP en el ámbito de su competencia.

El enfoque de derechos de los servidores, se encuentra garantizado en el marco legal y normativo, establecido en el Reglamento Interno de Talento Humano, y en actos

administrativos, que garantizan la operatividad del Comité de Ética Institucional, sostenidos por procesos transversales permanentes de comunicación e información interna.

#### **2.4.2 Clima laboral**

En cuanto a las actividades que se han realizado para promover el clima laboral dentro de la institución, se ha efectuado de manera simultánea en los diferentes niveles de gestión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, actividades, talleres de sensibilización y más actividades sociales a nivel nacional, incentivando la participación de todos los servidores y trabajadores de la institución.

También es necesario mencionar, que la Unidad de Administración de Talento Humano, en coordinación con la asociación de empleados del MTOP, realizó la gestión para la habilitación del comedor institucional en el edificio central, a fin de que el personal, pueda disponer de un área adecuada y cómoda para servirse sus alimentos.

Además, se han llevado a efecto de manera simultánea en los diferentes niveles de gestión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de actividades y talleres de sensibilización a nivel nacional, los mismos que se han realizado de manera virtual y presencial.

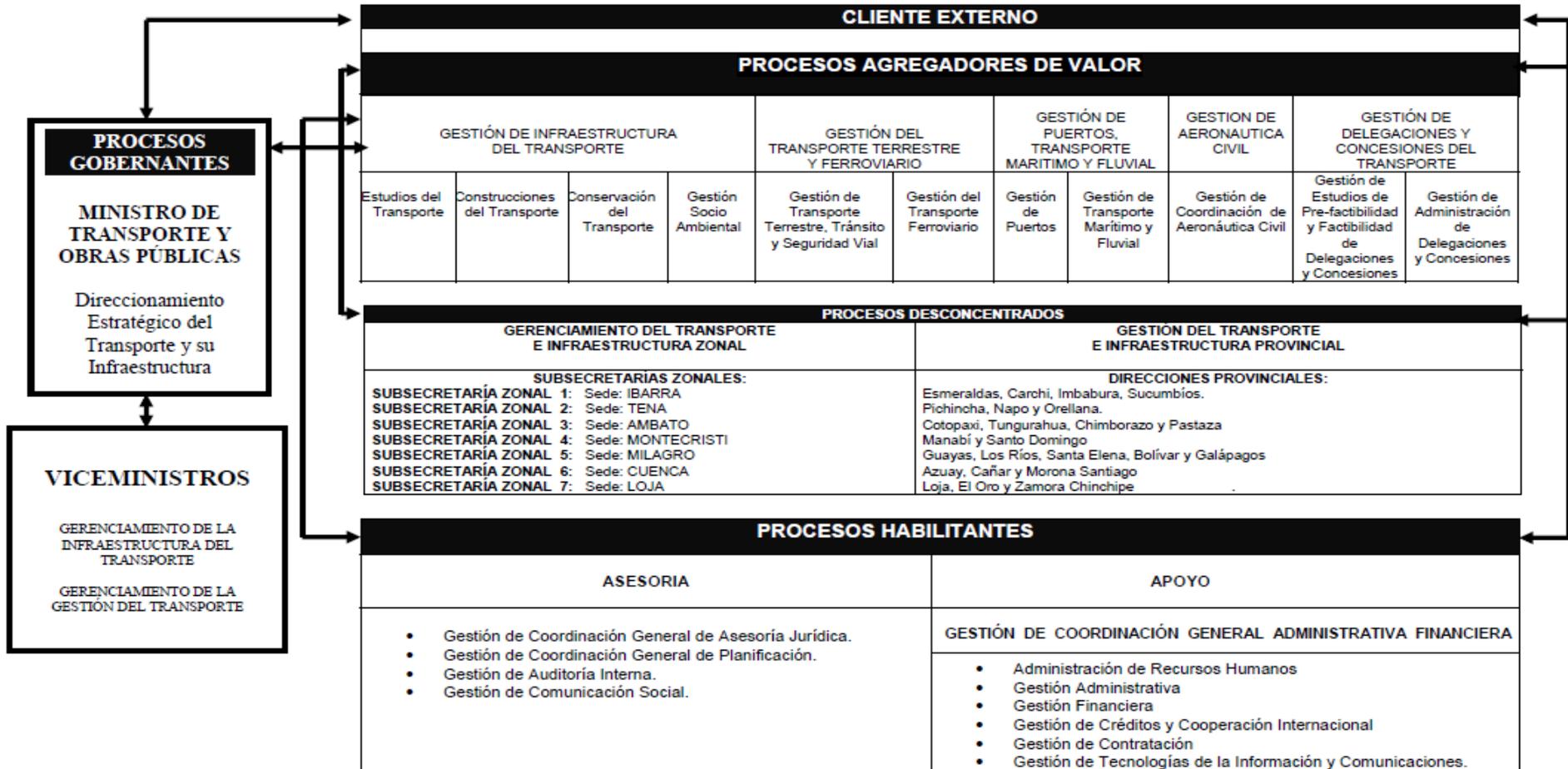
Con estas actividades realizadas, se evidencia el fortalecimiento del clima laboral y la malla de relación en los diferentes niveles de gestión, ya que existe una mayor interacción entre los servidores y autoridades, lo cual conlleva a incrementar el sentido de pertenencia de los trabajadores con la institución. En este contexto, en la actualidad existe un estudio de diagnóstico, al que se está encaminando el desarrollo de estrategias de fortalecimiento para este proceso.

#### **2.5 Procesos y procedimientos**

El mapa de procesos, presenta una visión general del sistema organizacional de la institución, en donde además se presentan los procesos que lo componen así como sus relaciones principales. A través de este tipo de gráfica podemos percatarnos de tareas o pasos que afectan positiva o negativamente el resultado final del trabajo.

A continuación se presenta el mapa de procesos del MTOP:

Gráfico 12 Mapa de procesos



Fuente: Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos – Acuerdo No. 036

Nota: Cliente externo se considera a la ciudadanía

De acuerdo al Estatuto Orgánico, dentro del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se encuentran identificados los procesos que más adelante se detallan, los mismos que se encuentran enmarcados dentro del mapa de procesos anteriormente descrito, ya que actualmente el MTOP, no cuenta con Manuales de Procesos y Procedimientos, por lo cual sus procesos no son lo suficientemente ágiles.

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, las cuales se encuentran distribuidas en la estructura por jerarquías y acorde a la naturaleza de su gestión de la siguiente manera:

### **2.5.1 Procesos Gobernante**

El despacho ministerial, dirigida por la máxima autoridad; emite las políticas institucionales y las políticas públicas del transporte nacional, que sustentan el ejercicio de la rectoría del MTOP, con el apoyo de sus viceministros (infraestructura y gestión del transporte), evidenciándose líneas de autoridad y comunicación que generan la sostenibilidad de gestión institucional.

Los despachos de los Viceministros de Infraestructura y Gestión del Transporte, conjuntamente con la máxima autoridad, emiten el direccionamiento estratégico, en su calidad de proceso gobernante.

En este nivel se gerencia el STAFF, es el encargado del proceso de toma de decisiones, está dirigido por la máxima autoridad y representado por la alta dirección del MTOP: Viceministros, Subsecretarios de Estado, Subsecretarios Zonales, Coordinadores Generales, Superintendentes de los Terminales Petroleros, Directores Técnicos y Directores Provinciales, sus procesos se encuentran articulados a través de líneas de comunicación y coordinación.

Para gestionar sus procesos el MTOP, en calidad de rector del transporte nacional, coordina de manera eficiente con las **entidades del transporte**: Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Comisión de Tránsito del Ecuador, Dirección General de Aviación Civil, Fondo de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, Instituto Nacional de Investigación de Transporte, Autoridades Portuarias de Manta, Guayaquil, Esmeraldas y Puerto Bolívar, Empresa Pública TAME, a las que proporciona la política, lineamientos sectoriales, supervisa, controla y evalúa su gestión en el ámbito de su competencia, el

cumplimiento y observancia de las directrices emitidas, debiendo además a observar los lineamientos emitidos por el Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad – MCPEC y la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo – SENPLADES, así como coordinar con los Gobiernos Autónomos Descentralizados y demás organismos que proporcionan insumos para su gestión<sup>6</sup>.

### **2.5.2 Gerenciamiento (Agregadores de valor)**

En este nivel de la estructura orgánica se ubican las unidades y procesos agregadores de valor, la generación de sus productos permite la materialización de la misión institucional y la ejecución de la política de la entidad, sobre la base de la articulación estratégica de procesos técnicos y habilitantes, ubicados en la administración central y en los territorios que gestionan los procesos de construcción y conservación de la obra pública, así como los servicios del transporte.

En este nivel, se gestionan de manera articulada las Subsecretarías de: Infraestructura del Transporte, Aeronáutica Civil, Transporte Terrestre y Ferroviario, Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial y la Subsecretaría de Delegaciones y Concesiones; estas Subsecretarías, articulan su gestión con las Subsecretarías Zonales, Direcciones Provinciales y con las oficinas de Transporte Marítimo y Fluvial desconcentradas, subordinada a la Subsecretaría de Puertos y Transporte, Marítimo y Fluvial, a través de líneas de comunicación y coordinación se pueden identificar en la estructura orgánica a las Direcciones Técnicas, que gestionan los procesos agregadores de valor institucional y los procesos de estudios, construcciones, conservación y gestión socio-ambiental de la infraestructura del transporte, que abarcan las fases de construcción de los proyectos de infraestructura.

También se ubican de manera articulada en la estructura orgánica las direcciones técnicas dependientes o subordinadas a las Subsecretarías detalladas en párrafos anteriores, que ejecutan procesos inherentes a los servicios del transporte, relacionadas con la gestión del Transporte Terrestre y Ferroviario, Aeronáutica Civil, Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, y Delegaciones Concesiones, sus productos vistos de manera sinérgica e integrada aportan de manera conjunta con los productos generados de las direcciones correspondientes a la Subsecretaría de Infraestructura del Transporte cumplir la misión institucional.

---

<sup>6</sup> Informe de los productos del proceso de cambio institucional y desconcentración de la función ejecutiva – MTOP Pág.23

### **2.5.3 La gestión habilitante de asesoría**

En este nivel de la estructura orgánica, se ubican la Coordinación General de Planificación con las direcciones de: Planificación de Inversión de la Infraestructura y Gestión del Transporte, Información Seguimiento y Evaluación, Planificación Intersectorial de la Movilidad y la Dirección de Planeamiento de la Seguridad para el Desarrollo Nacional - DIPLASEDE; así como la Coordinación General de Asesoría Jurídica, la Dirección de Auditoría Interna y la Dirección de Comunicación Social; precisando que también se encuentra en este nivel la Coordinación General Estratégica, con las Direcciones de Administración de Procesos, Tecnologías de la información y Gestión del Cambio y Cultura Organizacional, la misma que no se ha implementado en la actualidad.

Coordinación General de Planificación.- Se ubica en el nivel asesor de la estructura orgánica institucional, tiene como misión elaborar el presupuesto institucional, diseñar y proponer los planes institucionales a ser ejecutados por los procesos agregadores de valor en los territorios o en la administración central según corresponda y en el tema gasto corriente por la unidad requirente, la planificación cuenta con procesos que están desconcentrados en el nivel territorial, específicamente en las Subsecretarías Zonales, en esta jurisdicción se ubican las unidades de planificación zonal que se encuentra efectivamente articuladas con las diferentes unidades del MTOP.

La Coordinación General está integrada por las siguientes unidades:

Dirección de Planeamiento de la Seguridad para el Desarrollo Nacional (DIPLASEDE).- Siendo la Dirección encargada de planificar, organizar, coordinar y asesorar a las autoridades del Ministerio en asuntos internos y externos relacionados con la gestión del riesgo en el ámbito de responsabilidad del MTOP, su gestión se basa en la coordinación con las Subsecretarías Regionales, Direcciones Provinciales, en torno a estrategias; planes de prevención y mitigación de riesgos; y atención de emergencias que pueden presentarse en la Red Vial Estatal; así mismo, se encarga de coordinar con las diferentes instancias del MTOP, la prevención y atención de emergencias que puedan presentarse en las instalaciones de la Entidad; acciones que contribuyen a la protección de personas y bienes, frente a riesgos de origen natural o antrópico.

Dirección de Planificación de Inversión de la infraestructura y Gestión del Transporte.- Tiene como misión planificar, programar y evaluar el cumplimiento de los planes, metas y objetivos y coordinar la programación técnica y financiera del MTOP, su gestión se ha desconcentrado gradualmente a los territorios, este proceso

aún se encuentra en fase de desarrollo, su gestión se encuentra subordinada a la Coordinación General de Planificación y sus procesos están articuladas con los procesos institucionales.

Dirección de Información, Seguimiento y Evaluación.- Su misión, es administrar el sistema de información institucional, y generar mecanismos de evaluación, destacando que el sistema de información institucional se encuentra en fase de diseño, como se puede verificar en el Acuerdo Ministerial de Reforma al SITOP, y sobre la gestión del proceso de seguimiento y evaluación. Los procesos de esta Dirección, se encuentran articulados de manera efectiva con las unidades y procesos de la institución, tanto en el nivel desconcentrado (que en la actualidad se encuentra en desarrollo), como en el nivel central y sus insumos constituyen aportes directos a los procesos de retroalimentación de la planificación institucional y al proceso de toma de decisiones.

Dirección de Planificación Intersectorial de la Movilidad.- Esta Dirección, se crea para gestionar la Planificación Sectorial del Transporte, elaborar el Plan Nacional de la Movilidad Multimodal, la formulación de sus políticas y estrategias y la implementación del subsistema desconcentrado de movilidad, la gestión de sus procesos en su gran mayoría han sido gestionados por otras unidades y dependencias del MTOP, gran parte de sus actividades están orientadas o tienen relación con la gestión de los subsistemas de gestión territorial de la movilidad, su gestión se desarrolla en su totalidad en el nivel central.

Coordinación General de Asesoría Jurídica.- En el ámbito de su competencia se gestionan los procesos de patrocinio legal, contrataciones y estudios jurídicos, estos procesos se desarrolla en observancia a disposiciones establecidas en marco legal y normativo, su gestión se realiza en la administración central, se han desconcentrados varios de sus procesos, precisando que la institución ha ubicado en las subsecretarías zonales procesos legales que son gestionados por unidades zonales de asesoría jurídica y apoyados por profesionales del derecho ubicados en las Direcciones Provinciales, como parte de la cadena de gestión institucional distribuida a lo largo del territorio nacional en el ámbito de competencia del MTOP, que permite el cumplimiento de los objetivos de la Coordinación y de la institución en materia de administración de procesos legales y normativos.

Dirección de Auditoría Interna.- Esta Dirección gestiona los procesos de control posterior y la asesoría a la máxima autoridad, su gestión se ejecuta con soporte en el plan de auditoría, la ejecución de su misión guarda relación con disposiciones

establecidas en la Ley de Contraloría, y se ejecuta a través de auditorías de gestión y exámenes especiales financieros y de control de obras públicas y ambientales, esta se cumple en el nivel central con alcance al nivel desconcentrado.

Dirección de Comunicación Social.- Su misión está relacionada con el posicionamiento de la imagen Institucional, a través de la difusión de la información del MTOP y del sector relacionada con la obra pública, los servicios institucionales e información de naturaleza interna, sus procesos se encuentran integrados y para la gestión se reciben información de las diferentes unidades ubicadas en los diferentes niveles de gestión MTOP.

#### **2.5.4 La gestión habilitante de apoyo**

La gestión habilitante de apoyo en la estructura orgánica institucional, se encuentra representada por la Coordinación General Administrativa Financiera, a la que se subordinan jerárquicamente las Direcciones: Financiera, Administrativa, Talento Humano y Créditos y Cooperación Internacional, debiendo mencionar que la Dirección de Tecnologías de la Información, continua actualmente subordinada a la citada Coordinación General; en razón que la Coordinación General Estratégica, no se encuentra implementada en el ámbito de competencia del MTOP, la gestión habilitante de apoyo se encuentra desconcentrada hacia los territorios, mediante las Unidades Administrativas Financieras Provinciales, que cuentan con atribuciones relacionadas con la gestión administrativa financiera.

Dirección Administrativa.- A través de sus unidades gestiona los procesos de adquisiciones, ingresos, distribución, control y mantenimiento de los bienes institucionales, su gestión se cumple en la administración central, establece lineamientos y directrices que orientan la gestión de los bienes del MTOP, su gestión se encuentra desconcentrada y se realiza en los territorios, a través de las unidades administrativas y financieras, sus procesos se encuentran articulados de manera integral entre el nivel desconcentrado y el nivel central.

Dirección Financiera.- Gestiona los procesos correspondientes al sistema financiero (Presupuesto, Contabilidad y Tesorería), mediante sus respectivas unidades, su principal rol es la ejecución del presupuesto institucional, un significativo porcentaje de su gestión se encuentra desconcentrada y la misma se ejecuta en los territorios a través de las unidades administrativas financieras.

Dirección de Tecnologías de la Información.- La gestión que lleva adelante la Dirección, se la ejecuta en el nivel central y desconcentrado de la institución. En el nivel central la realiza la DTIC y en los territorios sus procesos se ejecutan, a través de las Direcciones Provinciales, específicamente en las unidades administrativas financieras, mediante un equipo de trabajo tecnológico, también se la efectúa con cobertura las subsecretarías zonales y a los equipos de trabajo de puertos transporte marítimo y fluvial ubicados en los territorios.

Dirección de Créditos y Cooperación Internacional.- Su misión está enfocada a gestionar los créditos provenientes de los préstamos y de la cooperación internacional; recursos que destinan a los proyectos de obra pública de competencia del MTOP. Su gestión se ubica en el nivel central e interactúa con el nivel desconcentrado, a través de requerimiento de información relacionado con la coordinación de préstamos y el requerimiento de insumos para nuevos créditos, así como el control de los desembolsos.

Dirección de Administración de Talento Humano.- Tiene como misión gestionar los subsistemas de talento humano, esta dependencia se encuentra ubicada en el nivel central, propone e implementa políticas y lineamientos en el área de su competencia, cuenta con equipos desconcentrados, los mismos que en los territorios se encuentran subordinados a las unidades administrativas financieras en las Direcciones Provinciales. Gestiona de forma articulada los procesos correspondientes a los subsistemas de planificación del talento humano, clasificación de puestos, reclutamiento y selección de personal, formación, capacitación, desarrollo profesional, evaluación del desempeño, y los procesos de desarrollo institucional y salud ocupacional, cuyos insumos garantizan la sostenibilidad de la administración del talento humano institucional.

### **2.5.5 La gestión desconcentrada**

La gestión desconcentrada del MTOP, cuenta con dos grandes ejes de gestión, articulados armónicamente con el nivel central que aportan a la construcción de obra pública, a la gestión de los servicios del transporte en los territorios y al cumplimiento de la misión de la entidad, garantizando la materialización de los preceptos del buen vivir, relacionados con acercar los servicios a los ciudadanos en los territorios y el posicionamiento efectivo del proceso de desconcentración de la entidad.

Subsecretarías Zonales.- Estas dependencias se encuentran ubicadas geográficamente en los territorios y tienen como misión la gestión de los procesos de asesoría:

planificación, comunicación social, asesoría jurídica y tres unidades técnicas como son: las unidades de estudios, gestión ambiental y la coordinación de infraestructura zonal, en la estructura orgánica se los puede identificar como parte de las unidades desconcentradas de la institución, sus procesos se encuentran armonizados e integrados a la gestión del MTOP, en observancia de la política institucional y del marco regulatorio y normativo vigente, señalando que las Direcciones Provinciales, se encuentra subordinadas a estas Subsecretarías en el ámbito de su jurisdicción y competencias.

La gestión de estas Subsecretarías, además de lo descrito en el párrafo precedente, es mantener una permanente coordinación con el nivel central, supervisar y controlar la gestión de los procesos que se ejecutan en el ámbito provincial, a fin de realizar los ajustes y afinamientos técnico-administrativos que corresponda y tomar estos insumos como un aporte que permita la retroalimentación y sostenibilidad de la planificación y la gestión de la obra pública zonal.

Direcciones Provinciales.- Ubicadas en el nivel desconcentrado de la estructura orgánica institucional, son unidades encargadas de ejecutar en los territorios los planes y proyectos de obra pública en materia de infraestructura vial y los servicios del transporte de competencia del MTOP, su gestión se encuentra subordinada y articulada a las Subsecretarías Zonales y a la política institucional y directrices emanadas del nivel central.

Terminales Petroleros.- Su gestión se la realiza en el nivel desconcentrado y se encuentran subordinadas a la política institucional y a las directrices y supervisión de la Subsecretaría de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial, básicamente ejecutan operaciones de transporte de petróleo desde el terminal hasta los barcos que lo transportan al exterior.

### **3. ANÁLISIS DE CONTEXTO**

El análisis de contexto, identifica los factores del entorno que afectan a la institución, en este análisis se toman en cuenta los principales aspectos externos que afectan al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, así como también se identifican los factores positivos y negativos que influyen en la institución.

### **3.1 Análisis PESTC**

Se determinan los factores políticos, económicos sociales, tecnológicos y culturales que afectan al MTOP. Para lo cual a continuación se detalla la información relevante recopilada en el taller de identificación de componentes, realizado con los delegados de las unidades a nivel nacional:

**Tabla 8 Matriz PESTC**

TIPO DE FACTOR	IMPACTO
<b>POLÍTICO</b>	
Inestabilidad política	<p>Rotación de autoridades, afecta la toma de decisiones del Ministerio.</p> <p>Continuidad en la gestión, respalda la ejecución a largo plazo.</p> <p>Alcanza el cumplimiento de metas y objetivos de la institución.</p> <p>Existe continuidad en los procesos institucionales.</p>
Legislación laboral	<p>Al no existir una continuación de servidores por despidos, se pierde el talento humano capacitado y por ende se ve afectada la capacidad institucional.</p> <p>Restringe la contratación de personal.</p>
Estabilidad de ejecutivos y mandos medios	Da continuidad a los planes, programas y proyectos anuales y plurianuales de la institución.
<b>ECONÓMICO</b>	
Limitada asignación de recursos económicos	No se ejecutan los programas, proyectos y actividades planificadas.
Obtención de préstamos de organismos multilaterales y de países amigos	Ejecución de planes, programas y proyectos planificados con fondos externos.
Tributación	Mejora la planificación de asignación de recursos fiscales.

TIPO DE FACTOR	IMPACTO
<b>SOCIAL</b>	
Seguridad vial	Mejora las condiciones de señalización para el tráfico vehicular y peatonal a nivel nacional.
Atención a grupos prioritarios	Las personas privadas de la libertad son incluidas en proyectos sociales (Elaboración de señales de tránsito). Mejoran la calidad de vida y la inserción en el sistema productivo nacional, mediante la inclusión laboral en la institución.
Análisis de la población	Se analiza la afectación de la población en la ejecución de un nuevo proyecto. Desarrollo de una infraestructura adecuada con acceso para personas con capacidades especiales, adultos mayores y mujeres embarazadas.
<b>TECNOLÓGICO</b>	
Aprovechamiento del avance tecnológico (Transporte seguro)	Garantizar la seguridad de los usuarios con la implementación de las cámaras de vigilancia en las unidades de transporte público y comercial.
Nuevas invenciones y desarrollos (Control de velocidad en las vías)	Concientización de la Ley de Tránsito y control de velocidad en las carreteras.
<b>CULTURAL</b>	
Potenciar la difusión de raíces culturales y étnicas	Difusión de la diversidad cultural y fortalecimiento del turismo local, presentando vías en excelente estado.
Garantizar los derechos de las personas	La institución incluye dentro de su personal a servidores de las diferentes etnias del país.

Fuente: Taller Análisis Situacional de Planificación Estratégica Institucional MTOP

## **3.2 Análisis sectorial**

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, como rector del sector transporte, emite la política y la normativa que promueve la movilidad sostenible de transporte en el Ecuador, que permite el flujo interno y externo de bienes y personas, enfocándose en la movilidad intermodal y multimodal. Por lo cual coordina con las entidades del transporte a las que proporciona la política, lineamientos sectoriales, supervisa, controla y evalúa su gestión en el ámbito de su competencia, el cumplimiento y la observancia de las directrices emitidas, debiendo además observar los lineamientos emitidos por el Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad - MCPEC y la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo - SENPLADES, así como coordinar con los Gobierno Autónomos Descentralizados, y demás organismos que proporcionan insumos para su gestión<sup>7</sup>.

### **3.2.1 Productivo**

La intervención actual en infraestructura de transporte, permite el desarrollo de amplios sectores agrícolas, ganaderos, comerciales, productivos y turísticos; además ya que el transporte es un eje transversal comprende el soporte físico para que se realicen las actividades productivas, puesto que es fundamental en la dinamización de la economía y el cambio de la matriz productiva del Ecuador, permitiendo el acceso a la educación, a los servicios de salud, a los lugares de trabajo, así como también facilita la realización de diversas actividades necesarias para el desarrollo social y cultural.

También, permite la conectividad con las demás zonas o regiones del país, por tal razón contribuye al turismo facilitando el acceso a los lugares turísticos en menor tiempo y con menores costos operacionales. Es importante mencionar que el MTOP, sin ser su competencia propia, ha aportado con los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en la construcción y mejora de los caminos vecinales, con el propósito que toda la producción agrícola del sector sea llevada a los centros poblados y de acopio.

### **3.2.2 Territorial**

La economía ecuatoriana, se ha caracterizado por estar basada en productos primarios: el cacao, el banano, el petróleo y, más recientemente, las flores, los camarones, etc. En la década de los setenta, con el descubrimiento del petróleo en la

---

<sup>7</sup> Informe de los productos del proceso de cambio institucional y desconcentración de la función ejecutiva – MTOP Pág.23

Amazonía, el Ecuador asume un modelo rentista, basado en la explotación petrolera como principal producto de exportación. El presupuesto del Estado se multiplica por diez y el país empieza a dar los primeros pasos en la construcción de un Estado desarrollista, que impulsa inversiones viales, intenta integrar el país y promueve procesos de desarrollo rural<sup>8</sup>.

Con este desarrollo, en la actualidad, el país cuenta con un sistema de transporte terrestre, que permite mantener la cobertura en todo el territorio nacional, así los principales núcleos poblados del país están directamente atendidos, además en este sentido el MTOP, ha aportado en la reconstrucción de la Red Vial Nacional, Red Vial Cantonal y la Red Vial Provincial, con nuevos estándares de excelencia como:

Carreteras que contemplen la conectividad integral y territorial.

Medidas de seguridad con lineamientos internacionales de señalización, secciones viales adecuadas, mejora de los niveles de servicio, calidad de pavimento, etc.<sup>9</sup>

### **3.2.3 Social**

La obra de infraestructura vial que desarrolla el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, constituye un generador de fuentes empleo, ya que como política, se ha logrado que los moradores de los sectores de los proyectos sean contratados para la ejecución de los mismos, así como también para el mantenimiento y conservación vial.

Con este criterio, se ha conseguido que alrededor del 20% del total de trabajadores contratados sean habitantes de las áreas de influencia de los proyectos viales, esta medida ha permitido disminuir el desempleo a nivel nacional y dinamizar las economías locales, generando mayor producción e incremento en el empleo directo e indirecto, además que contribuye al cumplimiento del objetivo del Plan Nacional del Buen Vivir, que hace relación al empleo digno.

### **3.2.4 Ambiental**

En todos los proyectos de infraestructura del país se implementó el cumplimiento del Plan de Manejo Ambiental y la ejecución de obras de mitigación y remediación, acciones que los contratistas deben cumplir para minimizar el impacto y preservar el

---

<sup>8</sup> Modo de Desarrollo, Organización Territorial y Cambio Constituyente en el Ecuador, Pág. 13

<sup>9</sup> Estadísticas de Transporte en el Ecuador – MTOP, Pág. XI

entorno nacional, teniendo en cuenta tres factores que demanda especial cuidado, agua, aire y tierra.<sup>10</sup>

### **3.2.5 Transporte terrestre**

El transporte terrestre, provee el insumo principal para el resto de actividades económicas, ya que por la dinámica del intercambio de actividades que genera el desplazamiento entre diferentes puntos, el transporte público de pasajeros es el modo que promueve la vertebración territorial y favorece la cohesión regional, además que es generador de actividad económica y de empleo.

El transporte público de pasajeros, presenta beneficios externos en comparación con los modos privados de transporte, pero requieren ser cuantificados y medidos a través de indicadores tales como: contaminación, accesibilidad, seguridad, tiempos de viaje, etc. En este contexto, el MTOP, en conjunto con sus entidades del transporte, desarrolla proyectos encaminados a mejorar los índices de satisfacción respecto a la prestación de servicios de transporte. Promueve la renovación del Plan Renova e interviene directamente en la generación del Plan Nacional de Seguridad Vial.

En relación al transporte ferroviario en la actualidad el MTOP, ha señalado la vía férrea en el tramo Quito - Durán e Ibarra - Salinas, implementando de forma integral alrededor de 560 intersecciones a lo largo de esta vía. 390 intersecciones contemplan un sistema automatizado compuesto por barreras de seguridad; señales luminosas y acústicas; y semáforos vehiculares, ferroviarios y peatonales. Adicionalmente 170 intersecciones contemplan señalización básica horizontal y vertical<sup>11</sup>.

### **3.2.6 Infraestructura**

Dentro de la jurisdicción de la Red Vial Estatal, se definen corredores arteriales a los caminos de alta jerarquía funcional, los que se constituyen por aquellos que conectan en el continente, a las capitales de provincia, a los principales puertos marítimos con los del oriente o pasos de frontera. Se definen como vías colectoras a los caminos de mediana jerarquía funcional, cuyo objetivo es recolectar el tráfico de la zona rural o una región a la malla estratégica esencial de corredores arteriales. Son caminos que se

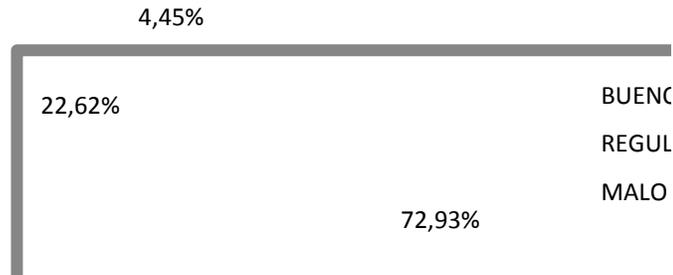
---

<sup>10</sup> Rendición de cuentas 2011, Pág. 5

<sup>11</sup> Rendición de cuentas MTOP 2014. Pág. 68

utilizan para servir el tráfico de recorridos intermedios o regionales, requiriendo de estándares geométricos adecuados para cumplir esta función<sup>12</sup>.

**Gráfico 13 Estado de la Red Vial Estatal**



Fuente: Dirección de Planificación Intersectorial de la Movilidad – Dirección de Conservación del Transporte – MTOP, Noviembre de 2014

El estado de la Red Vial Estatal con un total de 9.706,08 km, cuenta con un 72.93% de carretera en buen estado, el 22.62% en estado regular y un 4.45% en mal estado.

El MTOP, desde el año 2011 implementa el plan de modernización de la red estatal con la ejecución del “Programa de Autopistas” y la ampliación de las secciones de determinadas vías.<sup>13</sup>. Además el MTOP, impulsa el uso de bicicleta como medio alternativo de transporte no motorizado, por lo que se ejecutan varios proyectos para incorporar ciclo vías en las áreas urbanas, rurales y parte de las carreteras de la RVE.

### 3.2.7 Transporte aéreo

Los aeropuertos del Ecuador disponen de una amplia gama de servicios, equipamientos de navegación aérea e infraestructura. Dichos servicios son proporcionados por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), para los 18 aeropuertos administrados por dicha entidad, generando mayor seguridad para los usuarios.

La mayoría de los aeropuertos se encuentran gestionados por la DGAC, a excepción de los aeropuertos de Quito, Guayaquil y Galápagos, que son administrados por la autoridad municipal, quien a su vez los han concesionado a empresas privadas y un aeropuerto delegado en la ciudad de Cuenca.

<sup>12</sup> Estadísticas de Transporte en el Ecuador – MTOP, Pág. XI, XII

<sup>13</sup> Rendición de cuentas 2011, Pág. 110

A continuación se detalla el tipo de administración de los aeropuertos del país:

**Tabla 9 Tipo de administración de aeropuertos**

No. AEROPUERTOS	TIPO DE ADMINISTRACIÓN
1	DELEGADO
3	CONCESIONADOS
18	DGAC

Fuente: Dirección de Coordinación de Aeronáutica Civil

### 3.2.8 Transporte marítimo y fluvial

El desarrollo del sistema portuario, se ha presentado en dos ámbitos de acción: por un lado aparecen los nodos para tráfico internacional y por otro aquellos que preferentemente estarán destinados al tráfico interior. La red de puertos está formada por Autoridades Portuarias, Puertos Especiales, Terminales Privados, Marinas Deportivas y Puertos Fluviales.

Las Autoridades Portuarias, Puertos Especiales y Terminales Privados, están dirigidas principalmente al tráfico internacional de mercancías, si bien pueden asumir determinados tráficos de cabotaje.

Los Puertos Fluviales, son las infraestructuras portuarias, que quedan englobadas en la Red Portuaria de Tráfico Interior, cuya principal actividad es este tipo de tráfico, si bien en algunos casos y como actividad secundaria pueden asumir determinados tráficos internacionales.

A continuación se detallan los puertos comerciales y puertos especiales, con su respectivo tipo de tráfico:

**Tabla 10 Puertos comerciales**

UBICACIÓN	NOMBRE	CONCESIONARIO	TRÁFICO	TIPO DE PUERTO
<b>Esmeraldas</b>	Autoridad Portuaria de Esmeraldas		Internacional/Cabotaje	Terminal Multipropósito
<b>Manabí</b>	Autoridad Portuaria de Manta		Internacional/Cabotaje	Terminal Multipropósito Puerto Pesquero Industrial y Artesanal.
<b>Guayas</b>	Autoridad Portuaria de Guayaquil	CONTECON	Internacional	Terminal de Contenedores y Multipropósito
		ANDIPUERTO		Terminal De Carga al Granel y Multipropósito
<b>El Oro</b>	Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar		Internacional	Terminal Multipropósito

Fuente: Dirección de Puertos – MTOP

**Tabla 11 Puertos especiales**

UBICACIÓN	PUERTO	TRÁFICO	TIPO DE PUERTO
<b>Esmeraldas</b>	Superintendencia del Terminal Petrolero de Balao	Internacional/Cabotaje	Terminal Petrolero
<b>Santa Elena</b>	Superintendencia del Terminal Petrolero la Libertad	Internacional/Cabotaje	Terminal Petrolero
<b>Guayas</b>	Superintendencia del Terminal Petrolero El Salitral	Internacional/Cabotaje	Terminal Petrolero
<b>Santa Elena</b>	Terminal Marítimo Gasero de Monteverde	Internacional	Terminal Gasero

Fuente: Dirección de Puertos – MTOP

### 3.3 Mapa de actores y actoras

Un factor muy importante dentro del proceso de planificación estratégica, es la identificación de grupos de personas, instituciones u organizaciones que influyen en el ejercicio de cada una de las competencias de la institución, para priorizar los actores y establecer estrategias que permitirán alcanzar la misión institucional.

Del taller efectuado con los delegados de las unidades a nivel nacional, se determinó que los principales protagonistas del entorno del MTOP son los que se detallan en la siguiente tabla:

**Tabla 12 Mapa de actores y actoras**

<b>MAPA DE ACTORES Y ACTORAS</b>			
<b>ACTORES</b>	<b>ROL</b>	<b>POSICIÓN POTENCIALIDAD (Alianza o conflicto)</b>	<b>JERARQUIZACIÓN DE SU PODER (Limita o facilita acciones)</b>
ASAMBLEA NACIONAL	Emite lineamientos y directrices mediante la emisión de leyes y decretos relacionada con los temas de transporte e infraestructura.	FAVORECEDOR	ALTO
SECRETARIA NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA (SNAP)	Generar, coordinar, programas y articular lineamientos relacionados con la estructura organizacional y la gestión por procesos.	FAVORECEDOR	ALTO
MINISTERIO COORDINADOR DE PRODUCCIÓN EMPLEO Y COMPETITIVIDAD	Genera, coordina y regula las políticas, programas, proyectos y estrategias del sector productivo del país orientado al cambio de la Matriz Productiva del Ecuador.	FAVORECEDOR	ALTO
SECRETARIA NACIONAL DE PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO (SENPLADES)	Generar, coordinar, programas y articular lineamientos para la planificación en función del Plan Nacional de Desarrollo y del Plan Nacional del Buen Vivir.	FAVORECEDOR	ALTO
MINISTERIO DE FINANZAS	Coordina y controla la política fiscal de ingresos y gastos y financiamiento público.	FAVORECEDOR	ALTO
MINISTERIO DE TRABAJO	Generar, políticas, lineamientos y normas para una eficaz administración del talento humano.	FAVORECEDOR	ALTO
INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL	Autorizar la construcción de obras en lugares donde existen vestigios arqueológicos.	FAVORECEDOR	ALTO

<b>ACTORES</b>	<b>ROL</b>	<b>POSICIÓN POTENCIALIDAD (Alianza o conflicto)</b>	<b>JERARQUIZACIÓN DE SU PODER (Limita o facilita acciones)</b>
MINISTERIO DE AMBIENTE	Controlar y regular los permisos ambientales de los proyectos de infraestructura de transporte.	FAVORECEDOR	ALTO
INSTITUTO NACIONAL DE PREINVERSIÓN	Coordinar, ejecutar y certificar los procesos de estudios de pre inversión que generen entidades de derecho público del país en los sectores estratégicos, conforme al Plan Nacional de Desarrollo.	FAVORECEDOR	MEDIO
CONTRALORÍA GENERAL DEL ESTADO	Regular, controlar el manejo y el buen uso de los bienes y recursos públicos, que permitan evitar daños al patrimonio nacional.	FAVORECEDOR	ALTO
SERVICIO NACIONAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA (SERCOP)	Garantiza la gestión transparente en el proceso de contratación pública, promoviendo la capacidad del estado en la generación de obras y bienes públicos.	FAVORECEDOR	ALTO
SECRETARIA NACIONAL DE GESTIÓN DE RIESGOS	Coordina acciones para prevenir y enfrentar desastres naturales.	FAVORECEDOR	ALTO
SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS DEL ECUADOR (SENAE)	Aplicar la normativa aduanera en los servicios y logística de transporte.	INDIFERENTE	MEDIO
GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS	Administra fondos designados por el MTOP a través de convenios y forman parte de la Mesa 3: Infraestructura y Rehabilitación del Comité de Gestión de Riesgos, liderada por el MTOP.	FAVORECEDOR	ALTO
AGENCIA DE REGULACIÓN Y CONTROL HIDROCARBURÍFERO	Establecer regulaciones para la ejecución del transporte hidrocarburiífero.	FAVORECEDOR	ALTO
AGENCIA DE REGULACIÓN Y CONTROL AMBIENTAL MINERO (ARCOM)	Establecer regulaciones para la ejecución de los procesos mineros.	FAVORECEDOR	ALTO

<b>ACTORES</b>	<b>ROL</b>	<b>POSICIÓN POTENCIALIDAD (Alianza o conflicto)</b>	<b>JERARQUIZACIÓN DE SU PODER (Limita o facilita acciones)</b>
DIRECCIÓN NACIONAL DE ESPACIOS ACUÁTICOS (DIRNEA)	Controlar las actividades marítimas y fluviales, seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar.	FAVORECEDOR	ALTO
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.	FAVORECEDOR	ALTO
BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO	Apoyo en el diseño de proyectos, provee de asistencia financiera y técnica y servicios de conocimiento en apoyo a las intervenciones de desarrollo.	FAVORECEDOR	ALTO
BANCO DEL ESTADO	Oferta de soluciones financieras y servicios de asistencia técnica, para mejorar la calidad de vida de la población.	FAVORECEDOR	ALTO
BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA (CAF)	Promueve un modelo de desarrollo sostenible, mediante operaciones de crédito, recursos no reembolsables y apoyo en la estructuración técnica y financiera de proyectos de los sectores público y privado de América Latina.	FAVORECEDOR	ALTO
CÁMARA MARÍTIMA DEL ECUADOR	Velar por la correcta implementación de cada uno de los medios de transporte, cumpliendo con las leyes ecuatorianas.	FAVORECEDOR	ALTO
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES	Coordinar los compromisos adquiridos por nuestro país en lo que respecta a acuerdos binacionales y multinacionales.	FAVORECEDOR	ALTO

<b>ACTORES</b>	<b>ROL</b>	<b>POSICIÓN POTENCIALIDAD (Alianza o conflicto)</b>	<b>JERARQUIZACIÓN DE SU PODER (Limita o facilita acciones)</b>
ASOCIACIÓN DE TERMINALES PORTUARIOS PRIVADOS DEL ECUADOR	Estudiar, difundir y defender políticas que permitan la unión de sus asociados en búsqueda de la creación y mantenimiento de una legislación y reglamentación portuaria que impulse el desarrollo del comercio marítimo exterior ecuatoriano en base a la prestación de servicios portuarios.	FAVORECEDOR	ALTO
FLOTA PETROLERA ECUATORIANA	Empresa de transporte marítimo de hidrocarburos y otros recursos naturales contribuyen al desarrollo del país y del buen vivir.	FAVORECEDOR	ALTO
MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR	Dotar de una política logística eficiente para todo el sector de comercio exterior.	FAVORECEDOR	ALTO
MINISTERIO DE TURISMO	Regulación, control, planificación, gestión promoción y difusión de la actividad turística.	FAVORECEDOR	ALTO
GREMIOS, ORGANIZACIONES TRANSPORTISTAS	Velar por los intereses y aspiraciones de los diferentes gremios	FAVORECEDOR	ALTO
ORGANIZACIONES SOCIALES	Participar en labores relacionadas con el mantenimiento de la infraestructura.	FAVORECEDOR	ALTO
EMPRESAS PRIVADAS	Grupo de personas que permiten el accionar del MTOP.	FAVORECEDOR	ALTO
USUARIOS	Grupo de personas que demandan el servicio de infraestructura de transporte.	FAVORECEDOR	MEDIO

<b>ACTORES</b>	<b>ROL</b>	<b>POSICIÓN POTENCIALIDAD (Alianza o conflicto)</b>	<b>JERARQUIZACIÓN DE SU PODER (Limita o facilita acciones)</b>
CONTRATISTAS	Cumplir con las obligaciones contractuales que contribuyen al logro de los objetivos institucionales.	FAVORECEDOR	MEDIO
SERVIDORES PÚBLICOS	Profesionales que prestan servicios en la institución	FAVORECEDOR	MEDIO
CONSULTORES	Ejecutan estudios para la realización de proyectos	FAVORECEDOR	MEDIO
ENTIDADES DEL TRANSPORTE (Descritas en la pág. 27)	Desarrollan proyectos encaminados a mejorar los índices de satisfacción respecto a la prestación de servicios de transporte.	FAVORECEDOR	ALTO
MINISTERIO DE ELECTRICIDAD Y EMNEREGÍA RENOVABLE	Regula el control de las radiaciones ionizantes (densímetros nucleares, equipos de rayos X, entre otros). Así mismo, es miembro de la Mesa Técnica de Trabajo de Infraestructura y Rehabilitación del Comité de Gestión de Riesgos, liderada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas	FAVORECEDOR	ALTO
MINISTERIO DE EDUCACIÓN	Es miembro de la Mesa Técnica de Trabajo de Infraestructura y Rehabilitación del Comité de Gestión de Riesgos, liderada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	FAVORECEDOR	ALTO
MINISTERIO DE TELECOMUNICACIONES	Es miembro de la Mesa Técnica de Trabajo de Infraestructura y Rehabilitación del Comité de Gestión de Riesgos, liderada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	FAVORECEDOR	ALTO
MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO Y VIVIENDA	Es miembro de la Mesa Técnica de Trabajo de Infraestructura y Rehabilitación del Comité de Gestión de Riesgos, liderada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	FAVORECEDOR	ALTO

ACTORES	ROL	POSICIÓN POTENCIALIDAD (Alianza o conflicto)	JERARQUIZACIÓN DE SU PODER (Limita o facilita acciones)
INMOVILIAR	Elaborar planes de fortalecimiento de Infraestructura de las dependencias gubernamentales bajo las normas de sismo resistencia.	FAVORECEDOR	ALTO
ORGANISMOS DE SOCORRO (POLICÍA NACIONAL, CRUZ ROJA, CUERPO DE BOMBEROS)	Coordinan acciones de respuesta ante situaciones de emergencia institucional.	FAVORECEDOR	ALTO

Fuente: Taller Análisis Situacional de Planificación Estratégica Institucional MTOP

**FAVORECEDOR:** Cuando el actor con su gestión conjunta, aporta hacia el logro de los objetivos a cargo de la institución en torno a intereses comunes.

**INDIFERENTE:** Cuando el actor con su actividad no implica mayor compromiso en los logros de objetivos de la institución.

Este análisis de actores y actoras, permitirá 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.

### 3.4 FODA

El análisis FODA, es una herramienta que ayuda a determinar la situación actual de la organización, con el fin de obtener un diagnóstico detallado y que en función de éste, se pueda tomar decisiones encaminadas a cumplir con los objetivos y políticas formuladas.

El FODA, tiene como objetivo determinar:

- Fortalezas para aprovechar las oportunidades.
- Fortalezas para superar las amenazas.
- Debilidades para aprovechar las oportunidades.

- Debilidades para prepararse para las amenazas.

Ante esto, se realizaron talleres participativos con las unidades del MTOP a nivel nacional, obteniendo la siguiente información:

**Tabla 13 Matriz FODA**

<b>INTERNO</b>	<b>EXTERNO</b>
<b>FORTALEZAS (F)</b>	<b>OPORTUNIDADES (O)</b>
1.- El MTOP es el ente rector del transporte nacional (emite políticas y regulaciones)	1.- Interés de participación pública, privada y créditos internacionales, para el desarrollo de proyectos de infraestructura del transporte
2.- La infraestructura vial que ha desarrollado el MTOP en los últimos años	2.- Mejoramiento de la calidad del servicio de infraestructura vial a través de la implementación y uso de las herramientas tecnológicas e informáticas, acorde a las necesidades institucionales.
3.- Alta capacidad técnica institucional, para la intervención en proyectos del MTOP	3.- Avance tecnológicos en el desarrollo e implementación de sistemas informáticos logrando interacción del MTOP con usuarios acortando tiempo, costo y distancias; al igual que un avance en lo referente a maquinaria técnica.
4.- La gestión desconcentrada en el MTOP	4.- Sector estratégico (tenemos ventajas comparativas y competitivas en relación a otras instituciones).
5.- El disponer de recursos para atención inmediata	5.- Reconocimiento del MTOP por parte de la ciudadanía en la obra pública visible con impacto regional.
6.- Buena comunicación institucional a través de los sistemas de información implementados	6.- Capacidad de potenciar nuestra intervención mediante políticas y normativas nacionales.
7.- Gestores en la implementación del sistema tecnológico (SITOP), que permite optimizar la administración del proyecto.	7.- Demanda de necesidades de la población: gremios de comercio, turismo en los servicios de transporte (terrestre, aéreo, marítimo y fluvial) e infraestructura.
8.- Fortalecimiento institucional al asumir nuevos roles y competencias relativos al transporte.	8.- Existen fuentes de financiamiento externo para promover proyectos de inversión y fortalecimiento institucional

<b>DEBILIDADES (D)</b>	<b>AMENAZAS (A)</b>
1.- No existe una política de incentivo y remuneración conforme al perfil profesional y desempeño de funciones.	1.- Disposiciones para contratación y permanencia del personal del MTOP.
2.- Cambio de autoridades resta continuidad a los procesos.	2.- Reducción presupuestaria en comparación con los años anteriores, en los proyectos de inversión, que limita la intervención y ejecución planificada.
3.- Falta de aplicación y desconocimiento del Estatuto Orgánico por procesos de las unidades ejecutoras.	3.- Colapso de los sistemas informáticos. (Quipux, GPR, eSIGEF, SIPeIP)
4.- Falta de un programa anual de capacitación para el personal.	4.- Tiempos en los procesos de priorización de proyectos MCPEC y SENPLADES.
5.- Inadecuada racionalización del talento humano en diferentes áreas técnicas y operativas.	5.- Incidencia de actores políticos sectoriales en decisiones técnicas del MTOP
6.- Falencias del manual de clasificación de puestos (alta rotación de servidores y trabajadores)	6.- Dependencia de la aprobación y visto bueno de otras instituciones para la ejecución de proyectos emergentes.
7.- Descoordinación de las actividades entre servidores y trabajadores.	7.- Riesgo por efecto de temporadas invernales fuertes.
8.- Mejora de ciertos procesos entre la administración central con las unidades desconcentradas.	8.- Tabla salarial no acorde al mercado laboral.

Fuente: Taller Análisis Situacional de Planificación Estratégica Institucional MTOP

### 3.4.1 Ponderaciones de análisis FODA

Identificadas las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, se realizó una ponderación de cada una, con el objetivo de evaluar la situación interna y externa de la institución, obteniendo los siguientes resultados:

**Tabla 14 Análisis de la situación interna (fortalezas – debilidades)**

	<b>FORTALEZAS (F)</b>	<b>PESO %</b>	<b>CALIFICACIÓN</b>	<b>CALIFICACIÓN PONDERADA</b>	<b>SUBTOTAL</b>
1.	El MTOP, es el ente rector del transporte nacional (emite políticas y regulaciones).	7%	4	0.28	<b>1.91</b>
2.	La infraestructura vial que ha desarrollado el MTOP en los últimos años.	7%	4	0.28	
3.	Alta capacidad técnica institucional, para la intervención en proyectos del MTOP.	7%	4	0.28	
4.	La gestión desconcentrada en el MTOP.	5%	4	0.20	
5.	Disponer de recursos para atención inmediata.	5%	3	0.15	
6.	Buena comunicación institucional a través de los sistemas de información implementados.	4%	4	0.16	
7.	Gestores en la implementación del sistema tecnológico (SITOP), que permite optimizar la administración del proyecto.	7%	4	0.28	
8.	Fortalecimiento institucional al asumir nuevos roles y competencias relativos al transporte.	7%	4	0.28	

	<b>DEBILIDADES (D)</b>	<b>PESO %</b>	<b>CALIFICACIÓN</b>	<b>CALIFIC. PONDERADA</b>	<b>SUBTOTAL</b>
1.	No existe una política de incentivo y remuneración conforme al perfil profesional y desempeño de funciones.	6%	1	0.06	
2.	Cambio constante de autoridades restando continuidad a los procesos.	6%	2	0.12	
3.	Falta de aplicación y desconocimiento del Estatuto Orgánico por procesos de las unidades ejecutoras.	5%	2	0.10	
4.	Falta de un programa anual de capacitación para el personal.	6%	2	0.12	
5.	Inadecuada racionalización del talento humano en diferentes áreas técnicas y operativas.	4%	2	0.08	<b>0.72</b>
6.	Falencias del manual de clasificación de puestos (alta rotación de servidores y trabajadores).	4%	2	0.08	
7.	Descoordinación de las actividades entre servidores y trabajadores.	3%	2	0.06	
8.	Mejora de ciertos procesos entre la administración central con las unidades desconcentradas.	5%	2	0.10	
<b>TOTAL F+D =</b>					<b>2.63</b>

Fuente: Taller Análisis Situacional de Planificación Estratégica Institucional MTOP

Cuando el índice total es mayor a 2.5 se considera que la institución está en condiciones de afrontar el ambiente interno de manera adecuada, utilizando las fortalezas para enfrentar las debilidades

**Tabla 15 Análisis de la situación externa (oportunidades y amenazas)**

OPORTUNIDADES (O)	PESO %	CALIFICACIÓN	CALIFIC. PONDERADA	SUBTOTAL
1. Interés de participación pública, privada y créditos internacionales, para el desarrollo de proyectos de infraestructura	6%	4	0.24	<b>1.82</b>
2. Mejoramiento de la calidad del servicio de infraestructura vial a través de la implementación y uso de las herramientas tecnológicas e informáticas, acorde a al necesidades institucionales.	6%	4	0.24	
3. Avance tecnológicos en el desarrollo e implementación de sistemas informáticos logrando interacción del MTOP con usuarios acortando tiempo, costo y distancias; maquinaria técnica.	6%	4	0.24	
4. Sector estratégico ( tenemos preferencia en comparación a otras instituciones)	6%	4	0.24	
5. Reconocimiento del MTOP por parte de la ciudadanía en la obra pública visible con impacto regional	6%	3	0.18	
6. Capacidad de potenciar nuestra intervención mediante políticas y normativas nacionales.	6%	4	0.24	
7. Demanda de necesidades de la población: gremios de comercio, turismo en los servicios de transporte: (terrestre, aéreo, marítimo y fluvial) e infraestructura.	6%	4	0.24	
8. Existen fuentes de financiamiento externo para promover proyectos de inversión y fortalecimiento institucional	5%	4	0.20	

	<b>AMENAZAS (A)</b>	<b>PESO %</b>	<b>CALIFICACIÓN</b>	<b>CALIFIC. PONDERADA</b>	<b>SUBTOTAL</b>
1.	Disposiciones para contratación y permanencia del personal de la MTOP.	5%	1	0.05	
2.	Reducción presupuestaria en comparación con los años anteriores, en los proyectos de inversión, que limita la intervención y ejecución planificada.	5%	1	0.05	
3.	Colapso de los sistemas informáticos.	5%	2	0.10	
4.	Tiempos en los procesos de priorización de proyectos MCPEC y SENPLADES	5%	2	0.10	<b>0.74</b>
5.	Incidencia de actores políticos sectoriales en decisiones técnicas del MTOP	6%	2	0.12	
6.	Depender de la aprobación y visto bueno de otras instituciones para la ejecución de proyectos emergentes	6%	2	0.12	
7.	Riesgo por efecto de temporadas invernales fuertes	5%	2	0.10	
8.	Tabla salarial no acorde al mercado laboral	5%	2	0.10	
<b>TOTAL O+A =</b>					<b>2.56</b>

Fuente: Taller Análisis Situacional de Planificación Estratégica Institucional MTOP

Cuando el índice total es mayor a 2.5 se considera que la institución está en condiciones de afrontar el entorno de manera óptima, utilizando las oportunidades para enfrentar las amenazas

De acuerdo a la ponderación identificada para el análisis interno (fortalezas y debilidades), el cual es de 2,63, se define que la institución puede aprovechar sus fortalezas para disminuir la ocurrencia de sus debilidades, sin embargo es necesario

tomar en cuenta que la institución tiene el riesgo de que sus debilidades superen sus fortalezas ya que la ponderación está en el valor mínimo a cumplir, para esto se deberá hacer énfasis en las estrategias agresivas y de ajuste.

Adicionalmente, la suma de los valores ponderados de las fortalezas (1.89) es mayor que la suma de los valores ponderados de las debilidades (0.74) lo cual significa que las fortalezas son más representativas que las debilidades.

Al evaluar la situación externa (oportunidades y amenazas) de la institución, otorgándole una calificación a cada uno de los aspectos mencionados, se obtuvo un índice con valor de 2,56, el cual al ser mayor de 2,5, indica que la institución está en condiciones de afrontar el entorno de manera adecuada, utilizando las oportunidades para enfrentar las amenazas, para esto se debe hacer énfasis en estrategias de reorientación.

Adicionalmente la suma de los valores ponderados de las oportunidades (1.88), es mayor a la suma de los valores ponderados de las amenazas (0.68), lo que indica que las oportunidades pueden superar a las amenazas, con las que se puede enfrentar el MTOP.

#### **4. ELEMENTOS ORIENTADORES**

Permiten establecer el accionar institucional por medio de sus programas y servicios enfocados al cumplimiento de objetivos y políticas del PNBV, es por ello que como elementos primordiales de la planificación estratégica, el MTOP planteó su misión y visión 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 para el Buen Vivir, las Agendas Sectoriales, Zonales.<sup>14</sup>

##### **4.1 Misión**

Como entidad rectora del Sistema Nacional del Transporte Multimodal formula, implementa y evalúa políticas, regulaciones, planes, programas y proyectos que

---

<sup>14</sup>Guía Metodológica de Planificación Institucional – SENPLADES Pág. 22.

garantizan una red de Transporte seguro y competitivo, minimizando el impacto ambiental y contribuyendo al desarrollo social y económico del país<sup>15</sup>.

#### **4.2 Visión**

Ser el eje del desarrollo nacional y regional mediante la gestión del transporte intermodal y multimodal y su infraestructura con estándares de eficiencia y Calidad<sup>16</sup>.

A continuación se detallan los valores y principios enmarcados en el **Código de Ética del Ministerio de Transporte y Obras Públicas**, según acuerdo ministerial No. 67:

#### **4.3 Valores**

Art.4. Valores y principios.- El desempeño de los Servidores/as y Trabajadores/as del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se fundamentará en los siguientes valores y principios, cuyo ejercicio permitirá observar comportamientos éticos que se detallan:

a) Honestidad

- No aprovecharse de los demás, ni de los bienes ni recursos ajenos.
- Tratar a todos con justicia, equidad y con apego a la Ley.
- Ser recto y decente en las acciones que se desarrollen en beneficio de la sociedad.
- No abusar del poder conferido, respetar los derechos de los ciudadanos y privilegiar el interés público.
- Desarrollar credibilidad por estar comprometido con los proyectos institucionales, la búsqueda de la efectividad, imparcialidad y equidad y la diferenciación entre el interés individual y el bien común.
- Utilizar correctamente los datos proporcionados y producidos por la Institución y por otras Instituciones.

b) Bondad

- Ser solidario y reafirmar permanentemente su compromiso organizacional y responsabilidad social.
- Establecer y mantener relaciones armónicas con los demás.
- Ser conciliador y mediador en situaciones difíciles o conflictivas.
- Servir y colaborar con todos los ciudadanos en cualquier momento y lugar.

c) Perseverancia

- Buscar sistemáticamente el logro de metas y objetivos.

---

<sup>15</sup>Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos –Acuerdo No. 036. Pág. 3

<sup>16</sup>Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos –Acuerdo No. 036. Pág. 3

- Cumplir con los compromisos y responsabilidades laborales, a pesar de las dificultades.
- Buscar alternativas de solución ante los problemas y circunstancias difíciles.
- Esforzarse por no dejar trabajos pendientes.

Art. 5.- Relaciones con los compañeros.- La relación que debe mantenerse con cada uno de los compañeros de la institución debe desarrollarse con valores:

a) Respeto

- Valorar los sentimientos, ideas, actitudes, aptitudes y aportes de los demás.
- Escuchar, respetar, y acoger de ser útiles las ideas, criterios y sugerencias de los demás.
- Cumplir con los compromisos y acuerdos adquiridos.
- Dar un buen ejemplo.
- Aceptar y tolerar la diversidad.
- Acatar las disposiciones y directrices de las autoridades, que estén apegadas al ordenamiento jurídico.
- Cumplir las tareas con respeto y consideración a los compañeros.
- Permitir el ejercicio de la libertad de expresión en las relaciones interpersonales y sociales, sin que se menoscabe la integridad moral de los demás.
- Fomentar un ambiente armónico, siendo tolerantes, pacientes, comprensivos y receptivos.
- Administrar la información resultante de las actividades institucionales, respetando su origen y manteniendo en reserva la fuente cuando así expresamente esté indicado.

b) Lealtad

- Tener fidelidad a la Institución y a sus principios.
- Ser propositivo y desarrollar su capacidad de análisis que permita que las opiniones que vierta, agreguen valor en el crecimiento de la Institución y del personal.
- Asumir el trabajo con responsabilidad y apoyar al de los demás, para que las actividades se desarrollen con eficiencia y eficacia.
- Asumir errores y respaldar las acciones positivas de los demás.
- No contribuir a la cultura del rumor.

c) Cooperación

- Ayudar desinteresadamente a los demás.

- Comprometerse y fomentar el trabajo en equipo.
- Compartir experiencias, conocimientos e inquietudes.
- Estar dispuesto a asumir otras tareas y responsabilidades, aún fuera del horario normal de trabajo.
- Tener interés y preocupación por los demás.

d) Participación

- Fomentar una comunicación horizontal mediante la coordinación de las acciones de los compañeros y mantener su retroalimentación.
- Canalizar los criterios y sugerencias que formulen los Servidores/as y Trabajadores/as para la toma de decisiones.
- Difundir las acciones que se ejecutan en el MTOP hacia la ciudadanía.
- Contribuir y colaborar activamente en la planificación y ejecución de actividades que se prevén en beneficio de la comunidad.

#### **4.4 Principios**

Art. 6.- Actitud Laboral.- Las Autoridades, Servidores/as y Trabajadores/as, dentro de sus actividades profesionales deberán tener una actitud laboral adecuada que conllevará a la aplicación de principios como:

a) Identidad

- Conocer el Marco Filosófico, las Políticas de la Institución y aplicarlas en las actividades diarias.
- Valorar los roles y responsabilidades y apropiarse de ellas.
- Fortalecer la autoestima y el sentido de pertenencia a la Institución.
- Contribuir en la construcción de una imagen positiva de la Institución.
- No difamar a la Institución, autoridades, compañeros ni usuarios.

b) Responsabilidad

- Ser disciplinado y entregarse al trabajo.
- Optimizar los recursos organizacionales, procurando reducir el costo operacional de la entidad.
- Capacitarse y actualizar sus conocimientos permanentemente, con el propósito de mejorar su desempeño, alcanzando estándares de excelencia.
- Cumplir con las obligaciones y asumir las consecuencias de los actos.
- Trabajar por el bien común.
- Desarrollar confianza y madurez en el desempeño del puesto.
- Desempeñarse profesionalmente y comprometerse en la ejecución de la tarea.

- Involucrarse en las actividades emprendidas con responsabilidad social.
  - Mantener ordenado el sitio de trabajo y los registros que resultaren de su desempeño profesional.
  - No utilizar los bienes de la Institución para fines personales.
- c) Iniciativa
- Contribuir a crear, innovar, mejorar y apoyar actividades, procesos y proyectos.
  - Construir un ambiente de trabajo armónico y solidario, fomentar relaciones personales cálidas.
  - Fomentar una cultura del diálogo para la prevención y solución de conflictos.
  - Generar un análisis proactivo que promueva cambios.
  - Preocuparse por realizar bien el trabajo o sobrepasar un estándar, que pueden ser el propio rendimiento en el pasado, cumplir metas personales o proponer proyectos que no se han realizado antes.
  - Actuar proactivamente, creando oportunidades y/o minimizando problemas potenciales que no son evidentes para otros.
  - Anticiparse a las situaciones, actuando para crear oportunidades o evitar problemas que no son evidentes para los demás.
  - Plantear propuestas que conlleven nuevas visiones de trabajo con el comprometimiento de otros actores sociales.

Art. 7.- Relación con los ciudadanos.- La relación que deben tener las Autoridades, Servidores/as y Trabajadores/as del Ministerio de Transporte y Obras Públicas con los ciudadanos, debe basarse en los siguientes principios:

- a) Transparencia
- Proporcionar y difundir información, en forma clara, oportuna y adecuada.
  - Trabajar con apego a las normas y procedimientos dentro del Marco Jurídico vigente.
  - Mantener una actitud autocrítica y receptiva frente al usuario.
  - Atender y resolver los asuntos que son de su competencia, con oportunidad, eficiencia e imparcialidad.
  - Evitar emitir juicios de valor apresurados sobre las condiciones de los demás.
- b) Servicio
- Mantener una actitud positiva de servicio al usuario.
  - Atender al usuario poniéndose en su lugar y comprendiendo su punto de vista.
  - Guiar y orientar positivamente al usuario.

- Proponer e implementar mecanismos creativos y oportunos para satisfacer las necesidades de la ciudadanía.
- Ofrecer un trato equitativo y honesto en cada trámite, proporcionando los productos y servicios que los competen con la mayor calidad y oportunidad a su alcance, apegándose en todo momento a la regulación vigente y a la normativa interna del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

c) Flexibilidad

- Desarrollar la capacidad de adaptación a la dinámica social, rectificando oportunamente nuestras actitudes para:
- Lograr una mejor convivencia y entendimiento con los demás.
- Mantener equilibrio entre el estilo personal de trabajo, costumbres, hábitos y modos de actuar con el de los demás, para ser más productivos, mejorar la comunicación y establecer relaciones duraderas con los clientes.
- Mantener una actitud positiva de compromiso con la sociedad en el cumplimiento de la misión Institucional.
- Actualizarse permanentemente en cuanto a los avances científicos y tecnológicos relevantes en materia de transporte e infraestructura.

Art.8.- Productividad.- Con el objeto de mejorar la productividad de las Autoridades, Servidores/as y Trabajadoras/es del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, es necesario se cumpla con la aplicación de los siguientes principios:

a) Uso del tiempo y recursos

- Retroalimentar la ejecución de los procesos, en forma permanente para mejorar la calidad de nuestros servicios.
- Planificar y organizar el trabajo en función de los objetivos institucionales.
- Esforzarse por optimizar el tiempo, especialmente cuando trabaja en equipo.
- Cumplir con las metas establecidas.
- Optimizar el uso de los recursos.
- Ser productivo.

b) Evaluación y Autoevaluación

- Autoevaluarse y autocriticar su propia gestión para mejorarla.
- Analizar los errores y buscar soluciones.
- Utilizar la retroalimentación de los clientes para mejorar la gestión.
- Mantener una actitud abierta a la rendición de cuentas ante la sociedad.

Art. 9.- Relación con Proveedores.- Las Autoridades, Servidores/as y Trabajadores/as, deben mantener una relación con los proveedores en base a los siguientes principios.

1. Los Servidores/as y Trabajadores/as que negocien la adquisición de los bienes y servicios que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, deben ofrecer y exigir a los proveedores un trato equitativo y honesto en cada transacción, buscando siempre los mejores intereses para la Institución.
2. La ejecución de obras, adquisición de bienes y prestación de servicios, incluidos los de consultoría, se efectuarán observando los procesos legales con transparencia, que aseguren la participación equitativa de los proveedores y una selección imparcial de los mismos, basada en criterios de calidad, rentabilidad, servicio, oportunidad y excelencia.

Art. 10.- Relación de los Servidores con las Autoridades.- Los Servidores/as y Trabajadores/as del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, deberán mantener la relación con las Autoridades aplicando los siguientes principios:

1. Los Servidores/as y Trabajadores/as deberán colaborar en todo momento con las autoridades competentes para el pleno ejercicio de sus actividades y actuar conforme a derecho en defensa de los legítimos intereses de la Entidad.
2. Los Servidores/as y Trabajadores/as que tienen relación con autoridades deben ofrecerles un trato amable y respetuoso, reconociendo su jerarquía y procurando una atmósfera de apertura y confianza que facilite la discusión de los asuntos y establecimiento de acuerdos y un clima laboral armónico.
3. Se debe atender plenamente los requerimientos y observaciones de las autoridades, buscando colaborar con eficacia, eficiencia y cortesía en el cumplimiento de su misión dentro de las facultades que le otorgue el marco normativo.

Art. 11.- Relación de las Autoridades con los Servidores/as y Trabajadores/as.- Las Autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, deberán mantener una buena relación con los Servidores/as y Trabajadores/as, observando estos principios:

- Las Autoridades deberán colaborar con los Servidores/as y Trabajadores/as para el pleno ejercicio de sus actividades y actuar conforme a derecho en defensa de los legítimos intereses de la Entidad.

- Las Autoridades deben ofrecer un trato amable y respetuoso hacia los Servidores/as y Trabajadores/as, procurando una atmósfera de apertura y confianza que facilite un adecuado clima laboral.

Art. 12.- Manejo de Información.- Las Autoridades, Servidores/as y Trabajadores/as del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, administrarán la información de la institución enmarcados en los siguientes principios:

1. Está prohibido distorsionar los registros y/o la información contable, o bien falsear las operaciones, ya sea para simular el cumplimiento de metas u objetivos, o para obtener algún beneficio personal.
2. Toda la información generada en los registros financieros es confidencial y solo se puede entregar a los usuarios debidamente autorizados por el jefe inmediato.
3. Las personas que tengan acceso a información privilegiada, deben tomar las medidas necesarias que eviten la divulgación o filtración de dicha información a personas no autorizadas.
4. Está prohibido utilizar información privilegiada para beneficio personal o de terceros, en tanto no sea autorizada por la Autoridad competente.
5. Quienes por sus responsabilidades dispongan de información privilegiada deberán cumplir con los requisitos y obligaciones descritos en el ordenamiento jurídico.
6. Las Autoridades, Asesores, Directores, Servidores/as y Trabajadores/as, que realicen actividades como catedráticos, expositores o alumnos, deberán abstenerse de utilizar información confidencial; salvo que ésta se encuentre debidamente autorizada; permitiéndose solamente el uso de la información pública.

Art. 13.- De la obligación de informar.- Todo Servidor/a que tuviere información comprobada o indicios respecto a un comportamiento de otro Servidor/a, contrario a la ética o que sea ilegal, tiene la obligación de informar por escrito a su superior inmediato, según corresponda, de no hacerlo, será sancionado de acuerdo con la Ley de Servicio Público.

Art. 14.- Prohibición de aceptar dádivas.- Los Servidores/as y Trabajadores/as están prohibidos de solicitar o aceptar de cualquier persona, de forma directa o indirecta, dádivas, gratificación, favor, auspicio, entretenimiento, préstamo o oportunidad de comprar u obtener descuentos o rebajas en bienes a menos que tal oportunidad esté disponible para el público en general. Queda expresamente prohibido recibir valor alguno, en especie o en efectivo.

## 5. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS INSTITUCIONALES

Según el Decreto Ejecutivo 555, en el cual dispone la implementación del Proyecto Gobierno por Resultados (GPR), la herramienta en su metodología determina, la sintaxis a utilizar en cuanto a la generación de los objetivos estratégicos institucionales; el cual es aplicado para la definición de los OEI del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

A continuación se detallan los objetivos estratégicos institucionales del MTOP:

**Tabla 16 Objetivos estratégicos institucionales**

<b>Objetivo estratégico 1</b>
Incrementar la calidad en la infraestructura del transporte.
<b>Objetivo estratégico 2</b>
Incrementar la cobertura de servicios de transporte.
<b>Objetivo estratégico 3</b>
Incrementar la calidad en los servicios de transporte.
<b>Objetivo estratégico 4</b>
Incrementar la difusión en derechos y deberes para los actores del transporte.

Fuente: Gobierno por Resultados – MTOP

### 5.1 Alineación con los objetivos y políticas del PNBV

Los objetivos estratégicos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se alinean a los siguientes objetivos y políticas del Plan Nacional para el Buen Vivir:

**Tabla 17 Alineación con los objetivos y políticas del PNBV**

<b>Objetivo 2</b>
Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial, en la diversidad.
Política 2.4
Democratizar los medios de producción, generar condiciones y oportunidades equitativas y

fomentar la cohesión territorial.

### **Objetivo 3**

Mejorar la calidad de vida de la población.

#### Política 3.12

Garantizar el acceso a servicios de transporte y movilidad incluyentes, seguros y sustentables a nivel local e internacional.

### **Objetivo 6**

Consolidar la transformación de la justicia y fortalecer la seguridad integral, en estricto respeto a los derechos humanos.

#### Política 6.6

Mejorar la seguridad vial.

### **Objetivo 7**

Garantizar los derechos de la naturaleza y promover la sostenibilidad ambiental territorial y global.

#### Política 7.7

Promover la eficiencia y una mayor participación de energías renovables sostenibles como medida de prevención de la contaminación ambiental.

### **Objetivo 10**

Impulsar la transformación de la matriz productiva.

#### Política 10.9

Impulsar las condiciones de competitividad y productividad sistémica necesarias para viabilizar la transformación de la matriz productiva y la consolidación de estructuras más equitativas de generación y distribución de la riqueza.

Fuente: Gobierno por Resultados – MTOP

## 5.2 Alineación con los objetivos de la Agenda Sectorial de la Producción

Los Objetivos Estratégicos Institucionales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se alinean a los siguientes objetivos y estrategias de la Agenda Sectorial de Producción:

**Tabla 18 Alineación con los objetivos de la Agenda Sectorial de Producción**

Objetivo
Incrementar la competitividad sistémica del sector productivo en el Ecuador.
<b>Estrategias:</b>
Promover la incorporación de estándares internacionales, sociales y ambientales en la producción nacional.
Fortalecer la inversión en sistemas integrales de logística y transporte, conectividad e infraestructura productiva.

Fuente: Gobierno por Resultados – MTOP

## 5.3 Políticas y estrategias sectoriales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas

A continuación se detallan las políticas y estrategias del MTOP, las cuales son emitidas por el Consejo Sectorial de la Producción y se encuentran alineadas a la institución:

**Tabla 19 Políticas y estrategias sectoriales del MTOP**

Política 1
Garantizar una óptima movilidad de personas y mercancías, en todos los modos y medios de transporte, a través de planificación, diseño, regulación, control seguimiento y evaluación del sector.
<b>Estrategias:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Integración de los diversos modos de transporte bajo la rectoría del MTOP, como ente rector del sector, encargado de la planificación participativa, desconcentrada, descentralizada para el desarrollo del sector, así como regular y controlar la operación por intermedio de las entidades del transporte (Agencias de Control).</li> <li>Propiciar un adecuado servicio de transporte de pasajeros regulado a través de</li> </ul>

niveles de servicio, tarifas diferenciadas, profesionalización de los operadores y medios de transporte normalizados.

- Fortalecer la integración física y operativa de los puertos con la Red Vial Estatal y aeropuertos.

### **Política 2**

Identificación de proyectos, sostenibles y socialmente equilibrados, que promuevan la participación de inversión privada como alternativa financiera para el desarrollo de la infraestructura y servicios del transporte.

#### **Estrategias:**

- Marco estable institucional que permite generar confianza y desarrollar proyectos a largo plazo.
- Servicios que permitan satisfacer el interés público.
- Promover la participación privada a través de incentivos que muestren rentabilidad de los proyectos de transporte y rentabilidad social con servicios eficientes y de calidad.

### **Política 3**

Desarrollar e implementar procesos de gestión ambiental, gestión de riesgos naturales, tanto en la intervención (construcción) como en la operación de los servicios de transporte (controles de emisiones de gases, sólidos y líquidos al ambiente), así como el control de asentamientos humanos en derechos de vía.

#### **Estrategia:**

- Cumplir con las normas ambientales en los procesos de construcción de infraestructura del transporte

### **Política 4**

Desarrollar la integración multimodal de los sistemas de transporte, generando desarrollo interno, que incentive los procesos productivos nacionales e internacionales.

#### **Estrategias:**

- Diseñar e implementar mecanismos e instrumentos que faciliten la integración de corredores nacionales de transporte y productividad.

- Desarrollar redes de transporte y nodos logísticos que integren zonas productivas con los puertos, aeropuertos y puerto seco.

### **Política 5**

Integrar y consolidar el territorio nacional a través de la construcción de infraestructura para el transporte, fortaleciendo los servicios conexos la integración física y operacional de la red nacional de transporte.

#### **Estrategias:**

- Implementar programas de estudios, diseños, construcción, rehabilitación, mantenimiento y modernización de infraestructura física y logística prioritaria a nivel nacional.
- Jerarquizar la red de transporte terrestre, desarrollando vías expresas, multi carriles y pasos de zonas pobladas y facilitadores de tránsito que enlacen las redes viales provinciales y urbanas.
- Clasificar la red de transporte terrestre que permita dar una operatividad funcional a las vías que conectan puertos, aeropuertos, ciudades, zonas productivas.

### **Política 6**

Promover la seguridad, calidad, conectividad y accesibilidad en la movilidad de personas y mercancías a nivel nacional e internacional.

#### **Estrategias:**

- Desarrollo de infraestructura física y equipamiento a través de la incorporación de conceptos de planificación, diseño, gestión de riesgos y seguridad vial para la movilidad y los estipulados en el Decreto Ejecutivo No. 451 del 4 de agosto del 2010.
- Implementación de “Proyectos Integrales” de infraestructura para la operación del transporte que permitan conectar nodos, zonas pobladas y puntos generadores de viajes.
- Impulsar el desarrollo del conocimiento técnico y científico del transporte en materias de seguridad, calidad, conectividad y accesibilidad conforme a especificaciones y normas que regulen el sector.

**Tabla 20 Alineación al Plan Nacional del Buen Vivir**

ALINEACIÓN - MTOP						
No.	Objetivos PNBV 2013-2017	POLÍTICAS DEL PNBV 2013-2017	Objetivo Intersectorial AGENDA SECTORIAL DE LA PRODUCCIÓN	Estrategia-AGENDA SECTORIAL DE LA PRODUCCIÓN	Objetivos Estratégicos Institucionales MTOP	Estrategias de los OEI
1	Objetivo 2: Auspiciar la igualdad la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial, en la diversidad.	2.4 Democratizar los medios de producción, generar condiciones y oportunidades equitativas y fomentar la cohesión territorial.	Incrementar la competitividad sistémica del sector productivo en el Ecuador.	<p>Promover la incorporación de estándares internacionales, sociales y ambientales en la producción nacional.</p> <p>Fortalecer la inversión en sistemas integrales de logística y transporte, conectividad e infraestructura.</p>	Obj.1 Incrementar la calidad en la infraestructura del transporte.	<p>1.1 Cumplir con los estándares y normas de seguridad nacionales en el transporte.</p> <p>1.2 Implementar un plan de mantenimiento periódico de la infraestructura del transporte.</p> <p>1.3 Integrar dentro del Sistema de Transporte, una red de carreteras de jerarquía racional, con los aeropuertos y los puertos.</p> <p>1.4 Cumplir con las normas ambientales en los procesos de construcción de infraestructura del transporte.</p> <p>1.5 Impulsar el desarrollo en la investigación técnica y científica en el sector transporte.</p>
	Objetivo 3: Mejorar la calidad de vida de la población	3.12 Garantizar el acceso a servicios de transporte y movilidad incluyentes, seguros y sustentables a nivel local e internacional.	Incrementar la competitividad sistemática del sector productivo en el Ecuador	<p>Promover la incorporación de estándares internacionales, sociales y ambientales en la producción nacional.</p> <p>Fortalecer la inversión en sistemas integrales logística y transporte, conectividad e infraestructura productiva.</p>	Obj 3 Incrementar la calidad en los servicios de transporte	<p>3.1 Mejorar los mecanismos de control con el uso de metodologías que fomenten el cumplimiento de las leyes de todos los modos de transporte.</p> <p>3.2 Establecer un sistema de medición continua de los servicios de todos los modos de transporte</p> <p>3.3 Generar incentivos para el desarrollo de servicios públicos de transporte</p> <p>3.4 Promover la participación de inversión privada como alternativa financiera para el desarrollo de la infraestructura y servicios del transporte.</p>

PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL – COORDINACIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN MTOP

2	Objetivo 7: Garantizar los derechos de la naturaleza y promover la sostenibilidad ambiental territorial y global.	7.7 Promover la eficiencia y una mayor participación de energías renovables sostenibles como medida de prevención de la contaminación ambiental.	Incrementar la competitividad sistemática del sector productivo en el Ecuador.	Promover la incorporación de estándares internacionales, sociales y ambientales en la producción nacional.	Obj. 1 Incrementar la calidad en la infraestructura del transporte.	1.4 Cumplir con las normas ambientales en los procesos de construcción de infraestructura del transporte.
				Fortalecer la inversión en sistemas integrales de lógica y transporte, conectividad e infraestructura productiva.		
			Incrementar la competitividad sistemática del sector productivo en el Ecuador.	Promover la incorporación de estándares internacionales, sociales y ambientales en la producción nacional.	Obj. 3 Incrementar la calidad en los servicios de transporte.	3.2 Establecer un sistema de medición continua de los servicios de todos los modos de transporte
				Fortalecer la inversión en sistemas integrales de logística y transporte, conectividad e infraestructura productiva.		
3	Objetivo 10: Impulsar la transformación de la matriz productiva.	10.9 Impulsar las condiciones de competitividad y productividad sistemática necesarias para viabilizar la transformación de la matriz productiva y la consolidación de estructuras más equitativas de generación y distribución de la riqueza.	Incrementar la competitividad sistemática del sector productivo en el Ecuador.	Fortalecer la inversión en sistemas integrales de logística y transporte, conectividad e infraestructura productiva.	Obj. 2 Incrementar la cobertura de servicios de transporte.	2.1 Implementar el Plan Estratégico de Movilidad del Ecuador.
						2.2 Ampliar cobertura a nivel nacional e internacional de todos los modos del transporte.
						2.3 Regular las rutas y frecuencias en todos los modos de transporte.
						2.4 Implementar programas de estudio, diseños, construcción, rehabilitación, mantenimiento y modernización de infraestructura física y lógica prioritaria a nivel nacional.

PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL – COORDINACIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN MTOP

4	Objetivo 10: Impulsar la transformación de la matriz productiva.	10.9 Impulsar las condiciones de competitividad y productividad sistemática necesarias para viabilizar la transformación de la matriz productiva y la consolidación de estructuras más equitativas de generación y distribución de la riqueza.	Incrementar la competitividad sistemática del sector productivo en el Ecuador.	Promover la incorporación de estándares internacionales, sociales y ambientales en la producción nacional.	Obj.1 Incrementar la calidad en la infraestructura del transporte.	1.1 Cumplir con los estándares y normas de seguridad nacionales en el transporte.
						1.2 Implementar un plan de mantenimiento periódico de la infraestructura del transporte.
						1.3 Integrar dentro del sistema de Transportes una red de carreteras de jerarquía nacional, con los aeropuertos y los puertos.
						1.4 Cumplir con las normas ambientales en los procesos de construcción de infraestructura del transporte.
				Fortalecer la inversión en sistemas integrales de logística y transporte, conectividad de infraestructura productiva.		1.5 Impulsar el desarrollo en la investigación técnica y científica en el sector transporte.
			Incrementar la competitividad sistemática del sector productivo en el Ecuador.	Fortalecer la inversión en sistemas integrales de logística y transporte, conectividad de infraestructura productiva.	Obj. 2 Incrementar la cobertura de servicios de transporte.	2.1 Implementar el Plan Estratégico de Movilidad del Ecuador.
						2.2 Incrementar cobertura a nivel nacional e internacional de todos los modos del transporte.
						2.3 Regular las rutas y frecuencias en todos los modos de transporte.
2.4 Implementar programas de estudio, diseño, construcción, rehabilitación, mantenimiento y modernización de infraestructura física y lógica prioritaria a nivel nacional.						

PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL – COORDINACIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN MTOP

5	Objetivo 6: Consolidar la transformación de la justicia y fortalece la seguridad integral, en escrito respecto a los derechos humanos.	6.6 Mejorar la seguridad vial.	Incrementar la competitividad sistemática del sector productivo en el Ecuador.	Promover la incorporación de estándares internacionales, sociales y ambientales en la producción nacional.	Obj.1 Incrementar la calidad en la infraestructura del transporte.	1.1 Cumplir con los estándares y normas de seguridad nacionales en el transporte.
				Fortalecer la inversión en sistemas integrales de logística y transporte, conectividad de infraestructura productiva.		1.2 Implementar un plan de mantenimiento periódico de la infraestructura del transporte.
						1.3 Integrar dentro del Sistema de Transporte una red de carreteras de jerarquía nacional, con los aeropuertos y los puertos.
						1.4 Cumplir con las normas ambientales en los procesos de construcción de infraestructura del transporte.
						1.5 Impulsar el desarrollo en la investigación técnica y científica en el sector transporte.
			Incrementar la competitividad sistemática del sector productivo en el Ecuador.	Fortalecer la inversión en sistemas integrales de logística y transporte, conectividad de infraestructura productiva.	Obj.4 incrementar la difusión en derechos y deberes para los actores del transporte.	4.1 Implementar mecanismos de difusión de los derechos de los ciudadanos y ciudadanas en temas de transporte.
						4.2 Desarrollar mecanismos de participación ciudadana.
						4.3 Publicar la información de los productos y servicios ofertados por las instituciones del ramo.
						4.4 Implementar campañas de difusión de aplicación de la ley en deberes y derechos.
						4.5 Concientizar a la comunidad el derecho de contar con servicios de transporte eficientes y de calidad.

Fuente: Dirección de Planificación Intersectorial de la Movilidad - MTOP

## 5.4 Indicadores de los Objetivos Estratégicos Institucionales (OEI)

A continuación se detallan los indicadores para cada uno de los OEI de la institución:

**Tabla 21 Indicadores de los OEI**

<p><b>Objetivo estratégico 1</b> <b>Incrementar la calidad en la infraestructura del transporte</b></p>
<p><b>Indicadores:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Porcentaje de incidentes atendidos en la Red Vial Estatal.</li> <li>• Porcentaje kilómetros señalizados de la Red Vial Estatal Nacional.</li> <li>• Porcentaje de mantenimiento de la Red Vial Estatal.</li> <li>• Número de aeropuertos estandarizados bajo la norma internacional para operaciones en plataforma y pista (OACI).</li> <li>• Porcentaje de empresas que cumplen los requisitos de sustentabilidad ambientales</li> </ul>
<p><b>Objetivo estratégico 2</b> <b>Incrementar la cobertura de servicios de transporte</b></p>
<p><b>Indicadores:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de rutas y frecuencias aéreas incrementadas y reguladas.</li> <li>• Porcentaje de Kilómetros construidos y/o rehabilitados.</li> </ul>
<p><b>Objetivo estratégico 3</b> <b>Incrementar la calidad en los servicios de transporte</b></p>
<p><b>Indicadores:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Porcentaje de usuarios que califican como satisfactorio el servicio vial.</li> <li>• Porcentaje de usuarios que califican como satisfactorio el servicio portuario.</li> <li>• Porcentaje de vuelos a tiempo.</li> <li>• Número de aeropuertos estandarizados bajo la norma internacional de servicio (IATA).</li> <li>• Velocidad promedio de desplazamiento en la RVE.</li> <li>• Número de proyectos con participación privada interna y externa.</li> </ul>
<p><b>Objetivo estratégico 4</b> <b>Incrementar la difusión en derechos y deberes para los actores del transporte</b></p>
<p><b>Indicadores:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de capacitaciones realizadas a los prestadores del servicio del transporte.</li> </ul>

Fuente: Gobierno por Resultados – MTOP

### **5.5 Metas de los OEI**

Las metas definidas para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tomadas del GPR, así como levantadas en el “Taller de programación de metas MTOP”, para cada uno de los Objetivos Estratégicos Institucionales e indicadores hasta el año 2017, se presentan a continuación:

**Tabla 22 Metas de los OEI**

OBJETIVO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 1	INDICADORES	META			UNIDAD DE MEDIDA	UNIDAD RESPONSABLE
		2015	2016	2017		
Incrementar la calidad en la infraestructura del transporte	Porcentaje de incidentes atendidos en la Red Vial Estatal	89	91	94	Porcentaje	Subsecretarías Zonales
	Porcentaje kilómetros señalizados de la Red Vial Estatal Nacional	82	86	89	Porcentaje	Subsecretarías Zonales
	Porcentaje de mantenimiento de la Red Vial Estatal	69	78	81	Porcentaje	Subsecretarías Zonales
	Número de aeropuertos estandarizados bajo la norma internacional para operaciones en plataforma y pista (OACI)	4	22	22	Número	Subsecretaría del Transporte Aeronáutico Civil
	Porcentaje de empresas que cumplen los requisitos de sustentabilidad ambientales	25	35	50	Porcentaje	Subsecretaría de la Infraestructura del Transporte

PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL – COORDINACIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN MTOP

OBJETIVO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 2	INDICADORES	META			UNIDAD DE MEDIDA	UNIDAD RESPONSABLE
		2015	2016	2017		
Incrementar la cobertura de servicio del transporte	Número de rutas y frecuencias aéreas incrementadas y reguladas	3	3	3	Número por año	Subsecretaría del Transporte Aeronáutico Civil
	Porcentaje de Kilómetros construidos y/o rehabilitados	83	89	91	Porcentaje	Subsecretarías Zonales
OBJETIVO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 3	INDICADORES	META			UNIDAD DE MEDIDA	UNIDAD RESPONSABLE
		2015	2016	2017		
Incrementar la calidad de los servicios de transporte	Porcentaje de usuarios que califican como satisfactorio el servicio portuario	80	83	85	Porcentaje	Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial
	Porcentaje de usuarios que califican como satisfactorio el servicio vial	90	92	94	Porcentaje	Subsecretaría de la Infraestructura del Transporte
	Porcentaje de vuelos a tiempo	85	86	87	Porcentaje	Subsecretaría del Transporte Aeronáutico Civil
	Número de aeropuertos estandarizados bajo la norma internacional de servicio (IATA)	4	22	22	Número	Subsecretaría del Transporte Aeronáutico Civil
	Velocidad promedio de desplazamiento en la RVE	67	77	81	Kilómetro / Hora	Subsecretarías Zonales
	Número de proyectos con participación privada interna y externa	1	2	3	Número acumulado por año	Subsecretaría de Delegaciones y Concesiones de Transporte

OBJETIVO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 4	INDICADORES	META			UNIDAD DE MEDIDA	UNIDAD RESPONSABLE
		2015	2016	2017		
Incrementar la difusión en derechos y deberes para los actores del transporte	Número de capacitaciones realizadas a los prestadores del servicio del transporte	15	31	46	Número acumulado por año	Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviario

Fuente: Taller de programación de metas MTOP

## **6. ESTRATEGIAS**

A partir del análisis situacional, en el cual se especificó la matriz F.O.D.A y la definición de los objetivos estratégicos institucionales, indicadores y metas esperadas, se han diseñado las estrategias para la consecución de la visión y misión de la institución.

### **6.1 Estrategias del análisis FODA**

Todas las propuestas de intervenciones que se formulen deben orientarse a solventar un problema o carencia identificada en el análisis del diagnóstico institucional y territorial, así como al sector que pertenece la institución, del direccionamiento estratégico o prioridades establecidas por la máxima autoridad para el periodo de gobierno y principalmente, a la implementación de las políticas constantes en los instrumentos de planificación existentes (PNBV y Agenda)<sup>17</sup>.

A continuación, se describen las estrategias obtenidas del análisis FODA, las mismas que se encuentran alineados a los Objetivos Estratégicos Institucionales:

---

<sup>17</sup> Guía Metodológica de Planificación Institucional – SENPLADES Pág. 28

**Tabla 23 Estrategias ofensivas**

<b>FO - ESTRATEGIAS OFENSIVAS</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impulsar el Plan Estratégico de Movilidad (PEM).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Organizar y optimizar el talento humano.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestionar financiamiento con los organismos multilaterales para la ejecución de nuevos proyectos.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fortalecer el proceso de desconcentración.</li> </ul>

Fuente: Taller Análisis Situacional de Planificación Estratégica Institucional MTOP

**Tabla 24 Estrategias de ajuste**

<b>FA - ESTRATEGIAS DE AJUSTE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseñar un plan de carrera a los servidores / trabajadores.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollar procesos interinstitucionales.</li> </ul>

Fuente: Taller Análisis Situacional de Planificación Estratégica Institucional MTOP

**Tabla 25 Estrategias defensivas o de reorientación**

<b>DO - ESTRATEGIAS DEFENSIVAS O DE REORIENTACIÓN</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fortalecer la cultura organizacional y comunicación interna.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaborar y diseñar Manuales de Procesos y Procedimientos.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementar talleres de socialización institucional.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fortalecer el Sistema Integrado de Transporte y Obras Públicas.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>

Fuente: Taller Análisis Situacional de Planificación Estratégica Institucional MTOP

**Tabla 26 Estrategias de supervivencia**

<b>DA - ESTRATEGIAS DE SUPERVIVENCIA</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolidar el plan de Fortalecimiento Institucional.</li> <li>• Fortalecer el relacionamiento intersectorial para la gestión conjunta de la política pública.</li> </ul>

Fuente: Taller Análisis Situacional de Planificación Estratégica Institucional MTOP

## 6.2 Estrategias de los OEI

Por otro lado, también la herramienta Gobierno por Resultados - GPR, establece la sintaxis para este componente, por tal razón a continuación se describen los OEI con sus respectivas estrategias:

**Tabla 27 Estrategias de los OEI**

<b>Objetivo estratégico 1 Incrementar la calidad en la infraestructura del transporte</b>
<p><b>ESTRATEGIAS:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cumplir con los estándares y normas de seguridad nacionales que rigen el transporte.</li> <li>• Implementar un plan de mantenimiento por niveles de servicio de la infraestructura del transporte.</li> <li>• Integrar dentro del Sistema de Transportes una red de carreteras de jerarquía racional, con los aeropuertos y los puertos.</li> <li>• Cumplir con las normas ambientales en los procesos de construcción de infraestructura del transporte.</li> <li>• Impulsar el desarrollo en la investigación técnica y científica en el sector transporte.</li> </ul>
<b>Objetivo estratégico 2 Incrementar la cobertura de servicios de transporte</b>
<p><b>ESTRATEGIAS:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementar el Plan Estratégico de Movilidad del Ecuador.</li> <li>• Ampliar la cobertura a nivel nacional e internacional de todos los modos del transporte.</li> <li>• Regular las rutas y frecuencias en todos los modos de transporte.</li> <li>• Implementar programas de estudios, diseños, construcción, rehabilitación, mantenimiento y modernización de infraestructura física y logística prioritaria a nivel nacional.</li> </ul>

**Objetivo estratégico 3**  
**Incrementar la calidad en los servicios de transporte**

**ESTRATEGIAS:**

- 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 para el desarrollo de servicios públicos de transporte.
- Promover la participación de inversión privada como alternativa financiera para el desarrollo de la infraestructura y servicios del transporte.

**Objetivo estratégico 4**  
**Incrementar la difusión en derechos y deberes para los actores del transporte**

**ESTRATEGIAS:**

- Implementar mecanismos de difusión de los derechos de los ciudadanas y ciudadanos en temas de transporte.
- Desarrollar mecanismos de participación ciudadana.
- Publicar la información de los productos y servicios ofertados por las instituciones del ramo.
- 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.

## 7. PROGRAMACIÓN PLURIANUAL Y ANUAL DE LA POLÍTICA PÚBLICA (Anexo 1)

A continuación se detalla en resumen el monto total de proyectos por OEI a nivel nacional:

**Tabla 28 PPPP**

### PROGRAMACIÓN PLURIANUAL DE LA POLÍTICA PÚBLICA

(dólares / corte junio 2015)

OEI	Año 2015	Año 2016	Año 2017
Incrementar la calidad en la Infraestructura del Transporte	140.913.068,86	42.751.883,77	-
Incrementar la calidad en los servicios del transporte	32.506.966,49	34.050.354,77	-
Incrementar la Cobertura del Servicio del Transporte.	1.186.552.707,39	492.630.003,35	20.438.560,34
Incrementar las Capacidades Institucionales.	1.595.488,69	-	-
<b>Total general</b>	<b>1.361.568.231,43</b>	<b>569.432.241,89</b>	<b>20.438.560,34</b>
Fuente: Dirección de Planificación e Inversión de la Infraestructura y Gestión del Transporte/ DPIM			

A continuación se detalla en resumen el monto total de proyectos por OEI a nivel regional (Subsecretarías):

#### REGIÓN 1

OEI	Año 2015	Año 2016	Año 2017
Incrementar la calidad en la Infraestructura del Transporte	7.105.563,19	470.517,33	-
Incrementar la Cobertura del Servicio del Transporte.	141.632.193,69	55.474.671,56	-
<b>Total general</b>	<b>148.737.756,89</b>	<b>55.945.188,89</b>	<b>-</b>
Fuente: Dirección de Planificación e Inversión de la Infraestructura y Gestión del Transporte/ DPIM			

#### REGIÓN 2

OEI	Año 2015	Año 2016	Año 2017
Incrementar la calidad en la Infraestructura del Transporte	24.469.399,16	8.598.680,81	-
Incrementar la calidad en los servicios del transporte	18.988.957,41	34.050.354,77	-
Incrementar la Cobertura del Servicio del Transporte.	225.876.155,93	2.051.784,16	-
<b>Total general</b>	<b>269.334.512,49</b>	<b>44.700.819,75</b>	<b>-</b>
Fuente: Dirección de Planificación e Inversión de la Infraestructura y Gestión del Transporte/ DPIM			

**REGIÓN 3**

<b>OEI</b>	<b>Año 2015</b>	<b>Año 2016</b>	<b>Año 2017</b>
Incrementar la calidad en la Infraestructura del Transporte	14.300.351,55	1.612.213,17	-
Incrementar la Cobertura del Servicio del Transporte.	93.395.827,16	195.357.309,77	149.726,61
<b>Total general</b>	<b>107.696.178,71</b>	<b>196.969.522,94</b>	<b>149.726,61</b>
Fuente: Dirección de Planificación e Inversión de la Infraestructura y Gestión del Transporte/ DPIM			

**REGIÓN 4**

<b>OEI</b>	<b>Año 2015</b>	<b>Año 2016</b>	<b>Año 2017</b>
Incrementar la calidad en la Infraestructura del Transporte	23.017.717,89	27.095.525,54	-
Incrementar la Cobertura del Servicio del Transporte.	121.736.254,77	12.868.351,03	215.116,51
<b>Total general</b>	<b>144.753.972,66</b>	<b>39.963.876,57</b>	<b>215.116,51</b>
Fuente: Dirección de Planificación e Inversión de la Infraestructura y Gestión del Transporte/ DPIM			

**REGIÓN 5**

<b>OEI</b>	<b>Año 2015</b>	<b>Año 2016</b>	<b>Año 2017</b>
Incrementar la calidad en la Infraestructura del Transporte	18.328.170,13	-	-
Incrementar la Cobertura del Servicio del Transporte.	152.637.550,95	32.002.212,87	3.690.428,87
<b>Total general</b>	<b>170.965.721,08</b>	<b>32.002.212,87</b>	<b>3.690.428,87</b>
Fuente: Dirección de Planificación e Inversión de la Infraestructura y Gestión del Transporte/ DPIM			

**REGIÓN 6**

<b>OEI</b>	<b>Año 2015</b>	<b>Año 2016</b>	<b>Año 2017</b>
Incrementar la calidad en la Infraestructura del Transporte	44.344.885,06	4.413.236,39	-
Incrementar la Cobertura del Servicio del Transporte.	104.609.075,68	53.893.253,47	15.443.801,10
<b>Total general</b>	<b>148.953.960,74</b>	<b>58.306.489,86</b>	<b>15.443.801,10</b>
Fuente: Dirección de Planificación e Inversión de la Infraestructura y Gestión del Transporte/ DPIM			

**REGIÓN 7**

<b>OEI</b>	<b>Año 2015</b>	<b>Año 2016</b>	<b>Año 2017</b>
Incrementar la calidad en la Infraestructura del Transporte	9.128.355,08	561.710,53	-
Incrementar la Cobertura del Servicio del Transporte.	343.003.863,90	140.982.420,49	939.487,25
<b>Total general</b>	<b>352.132.218,98</b>	<b>141.544.131,02</b>	<b>939.487,25</b>
Fuente: Dirección de Planificación e Inversión de la Infraestructura y Gestión del Transporte/ DPIM			

**NACIONAL - PLANTA CENTRAL**

<b>OEI</b>	<b>Año 2015</b>	<b>Año 2016</b>	<b>Año 2017</b>
Incrementar la calidad en la Infraestructura del Transporte	218.626,80	-	-
Incrementar la calidad en los servicios del transporte	13.518.009,08	-	-
Incrementar la Cobertura del Servicio del Transporte.	3.661.785,30	-	-
Incrementar las Capacidades Institucionales.	1.595.488,69	-	-
<b>Total general</b>	<b>18.993.909,87</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Fuente: Dirección de Planificación e Inversión de la Infraestructura y Gestión del Transporte/ DPIM			

**Tabla 29 PPPP / Región**

**PPPP REGIONAL**

<b>REGIÓN</b>	<b>Año 2015</b>	<b>Año 2016</b>	<b>Año 2017</b>
NACIONAL	18.993.909,87	-	-
REGIÓN 1	148.737.756,89	55.945.188,89	-
REGIÓN 2	269.334.512,49	44.700.819,75	-
REGIÓN 3	107.696.178,71	196.969.522,94	149.726,61
REGIÓN 4	144.753.972,66	39.963.876,57	215.116,51
REGIÓN 5	170.965.721,08	32.002.212,87	3.690.428,87
REGIÓN 6	148.953.960,74	58.306.489,86	15.443.801,10
REGIÓN 7	352.132.218,98	141.544.131,02	939.487,25
<b>Total general</b>	<b>1.361.568.231,43</b>	<b>569.432.241,89</b>	<b>20.438.560,34</b>

Fuente: Dirección de Planificación e Inversión de la Infraestructura y Gestión del Transporte / DPIM

La institución cuenta con programación cuatrimestral únicamente para el año 2015. A continuación se detalla en resumen el monto total de proyectos por OEI a nivel nacional:

**Tabla 30 PAPP**

**PROGRAMACIÓN ANUAL DE LA POLÍTICA PÚBLICA - 2015**

(dólares / corte junio 2015)

<b>OEI</b>	<b>I Cuatrimestre</b>	<b>II Cuatrimestre</b>	<b>III Cuatrimestre</b>
Incrementar la calidad en la Infraestructura del Transporte	18.924.233,73	71.499.593,37	50.489.241,76
Incrementar la calidad en los servicios del transporte	7.629.032,12	17.277.934,37	7.600.000,00
Incrementar la Cobertura del Servicio del Transporte.	227.983.827,66	573.486.502,05	385.080.923,48
Incrementar las Capacidades Institucionales.	-	1.595.488,69	-
<b>Total general</b>	<b>254.537.093,52</b>	<b>663.859.518,48</b>	<b>443.170.165,24</b>
Fuente: Dirección de Planificación e Inversión de la Infraestructura y Gestión del Transporte / DPIM			

A continuación se detalla en resumen el monto total de proyectos por OEI a nivel regional (Subsecretarías):

**REGIÓN 1**

<b>OEI</b>	<b>I Cuatrimestre</b>	<b>II Cuatrimestre</b>	<b>III Cuatrimestre</b>
Incrementar la calidad en la Infraestructura del Transporte	2.533.063,20	4.058.730,66	513.769,34
Incrementar la Cobertura del Servicio del Transporte.	65.586.691,88	39.456.974,41	36.588.527,40
<b>Total general</b>	<b>68.119.755,08</b>	<b>43.515.705,07</b>	<b>37.102.296,74</b>
Fuente: Dirección de Planificación e Inversión de la Infraestructura y Gestión del Transporte / DPIM			

**REGIÓN 2**

<b>OEI</b>	<b>I Cuatrimestre</b>	<b>II Cuatrimestre</b>	<b>III Cuatrimestre</b>
Incrementar la calidad en la Infraestructura del Transporte	5.663.743,99	9.239.415,92	9.566.239,24
Incrementar la calidad en los servicios del transporte	3.788.957,41	7.600.000,00	7.600.000,00
Incrementar la Cobertura del Servicio del Transporte.	40.188.209,41	91.456.610,96	94.231.335,56
<b>Total general</b>	<b>49.640.910,81</b>	<b>108.296.026,88</b>	<b>111.397.574,81</b>
Fuente: Dirección de Planificación e Inversión de la Infraestructura y Gestión del Transporte / DPIM			

**REGIÓN 3**

<b>OEI</b>	<b>I Cuatrimestre</b>	<b>II Cuatrimestre</b>	<b>III Cuatrimestre</b>
Incrementar la calidad en la Infraestructura del Transporte	1.787.816,11	9.099.852,30	3.412.683,14
Incrementar la Cobertura del Servicio del Transporte.	37.475.727,23	36.410.457,51	19.509.642,42
<b>Total general</b>	<b>39.263.543,35</b>	<b>45.510.309,81</b>	<b>22.922.325,56</b>
Fuente: Dirección de Planificación e Inversión de la Infraestructura y Gestión del Transporte / DPIM			

**REGIÓN 4**

<b>OEI</b>	<b>I Cuatrimestre</b>	<b>II Cuatrimestre</b>	<b>III Cuatrimestre</b>
Incrementar la calidad en la Infraestructura del Transporte	64.613,14	13.145.951,00	9.807.153,75
Incrementar la Cobertura del Servicio del Transporte.	5.497.086,35	90.558.524,88	25.680.643,54
<b>Total general</b>	<b>5.561.699,49</b>	<b>103.704.475,89</b>	<b>35.487.797,29</b>
Fuente: Dirección de Planificación e Inversión de la Infraestructura y Gestión del Transporte / DPIM			

**REGIÓN 5**

<b>OEI</b>	<b>I Cuatrimestre</b>	<b>II Cuatrimestre</b>	<b>III Cuatrimestre</b>
Incrementar la calidad en la Infraestructura del Transporte	2.985.513,00	12.020.480,99	3.322.176,15
Incrementar la Cobertura del Servicio del Transporte.	26.224.254,89	81.519.216,33	44.894.079,73
<b>Total general</b>	<b>29.209.767,89</b>	<b>93.539.697,31</b>	<b>48.216.255,88</b>
Fuente: Dirección de Planificación e Inversión de la Infraestructura y Gestión del Transporte / DPIM			

**REGIÓN 6**

<b>OEI</b>	<b>I Cuatrimestre</b>	<b>II Cuatrimestre</b>	<b>III Cuatrimestre</b>
Incrementar la calidad en la Infraestructura del Transporte	2.145.065,43	19.800.005,47	22.399.814,17
Incrementar la Cobertura del Servicio del Transporte.	22.400.104,99	44.857.370,17	37.350.146,32

**REGIÓN 7**

<b>OEI</b>	<b>I Cuatrimestre</b>	<b>II Cuatrimestre</b>	<b>III Cuatrimestre</b>
Incrementar la calidad en la Infraestructura del Transporte	3.744.418,87	3.916.530,23	1.467.405,98
Incrementar la Cobertura del Servicio del Transporte.	28.092.615,78	188.084.699,63	126.826.548,50
<b>Total general</b>	<b>31.837.034,65</b>	<b>192.001.229,86</b>	<b>128.293.954,47</b>

Fuente: Dirección de Planificación e Inversión de la Infraestructura y Gestión del Transporte / DPIM

**NACIONAL - PLANTA CENTRAL**

<b>OEI</b>	<b>I Cuatrimestre</b>	<b>II Cuatrimestre</b>	<b>III Cuatrimestre</b>
Incrementar la calidad en la Infraestructura del Transporte	-	218.626,80	-
Incrementar la calidad en los servicios del transporte	3.840.074,71	9.677.934,37	-
Incrementar la Cobertura del Servicio del Transporte.	2.519.137,14	1.142.648,16	-
Incrementar las Capacidades Institucionales.	-	1.595.488,69	-
<b>Total general</b>	<b>6.359.211,85</b>	<b>12.634.698,02</b>	<b>-</b>

Fuente: Dirección de Planificación e Inversión de la Infraestructura y Gestión del Transporte / DPIM

**Tabla 31 PAPP / Región**

**PAPP REGIONAL**

<b>REGIÓN</b>	<b>I Cuatrimestre</b>	<b>II Cuatrimestre</b>	<b>III Cuatrimestre</b>
NACIONAL	6.359.211,85	12.634.698,02	-
REGION 2	49.640.910,81	108.296.026,88	111.397.574,81
REGION 3	39.263.543,35	45.510.309,81	22.922.325,56
REGION 4	5.561.699,49	103.704.475,89	35.487.797,29
REGION 5	29.209.767,89	93.539.697,31	48.216.255,88
REGION 6	24.545.170,41	64.657.375,64	59.749.960,49
REGION 7	31.837.034,65	192.001.229,86	128.293.954,47
REGION1	68.119.755,08	43.515.705,07	37.102.296,74
<b>Total general</b>	<b>254.537.093,52</b>	<b>663.859.518,48</b>	<b>443.170.165,24</b>

Fuente: Dirección de Planificación e Inversión de la Infraestructura y Gestión del Transporte / DPIM