

**Plan Estratégico Institucional  
2018-2021**

Coordinación General de Planificación y  
Gestión Estratégica

Dirección de Planificación Intersectorial  
de la Movilidad

## Plan Estratégico Institucional 2018– 2021

### Contenido

1.	Descripción de la Institución .....	1
1.1.	Breve descripción histórica de la Institución .....	1
1.2.	Competencias, facultades, atribuciones y rol del Ministerio de Transporte y Obras Públicas..	4
	Infraestructura del Transporte.....	5
	Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial .....	5
	Transporte Aéreo .....	5
	Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial .....	5
2.	Diagnóstico Institucional .....	6
2.1.	Planificación .....	7
2.1.1.	Ejecución presupuestaria .....	8
2.2.	Talento humano .....	9
2.2.1.	Régimen Laboral.....	9
2.2.2.	Tipo de contrato .....	10
2.2.3.	Distribución del personal por género.....	10
2.2.4.	Nivel ocupacional por género y tipo de contrato.....	11
2.2.5.	Distribución del personal a nivel provincial .....	12
2.3.	Tecnologías de la información .....	12
2.3.1.	Servicios de la DTI.....	15
2.4.	Estructura organizacional.....	16
2.4.1.	Clima Laboral .....	19
2.5.	Procesos y procedimientos .....	19
2.5.1.	Procesos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas .....	20
3.	Análisis Situacional .....	21
3.1.	Político.....	21
3.2.	Económico .....	21
3.3.	Socio cultural.....	22
3.4.	Tecnológico .....	23
4.	Mapa de Actores (Stakeholders).....	23

5.	Matriz FODA - Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas .....	28
6.	Alineación Estratégica.....	30
6.1.	Alineación a los Ejes y Objetivos del Plan Nacional de Desarrollo.....	31
6.2.	Alineación a las Políticas del Plan Nacional de Desarrollo .....	31
6.3.	Alineación a las Estrategias de la Agenda de Coordinación Intersectorial - ACI.....	32
6.4.	Alineación a los Objetivos Sectoriales del Plan Sectorial del Sector Transporte .....	32
6.5.	Alineación de los Objetivos Estratégicos Institucionales del Plan Estratégico Institucional a los instrumentos del Sistema Descentralizado de Planificación Participativa. ....	33
6.6.	Intervenciones emblemáticas .....	34
7.	Elementos Orientadores.....	35
7.1.	Misión.....	35
7.2.	Visión .....	35
7.3.	Principios y Valores .....	35
8.	Objetivos Estratégicos Institucionales.....	37
8.1.	Estrategias de los Objetivos Estratégicos Institucionales .....	38
8.2.	Indicadores y Metas de los Objetivos Estratégicos Institucionales.....	41
8.3.	Estructura Programática de los Indicadores 2019-2021 .....	47
9.	Programación Plurianual y Anual de la Política Pública .....	49

## Índice de Gráficos y Tablas

### Gráficos

Gráfico 1.	Línea de Tiempo de Creación del MTOP.....	2
Gráfico 2.	Hitos Relevantes de la Historia Institucional .....	3
Gráfico 3.	Competencias - Facultades.....	4
Gráfico 4.	Participación - Régimen laboral.....	9
Gráfico 5.	Participación – Tipo de Contrato .....	10
Gráfico 6.	Participación – Género a Nivel Nacional .....	10
Gráfico 7.	Participación – Distribución Provincial .....	12
Gráfico 8.	Estructura Planta Central.....	17

Gráfico 9. Estructura a Nivel Desconcentrado - Subsecretaría Zonal .....	18
Gráfico 10. Estructura a Nivel Desconcentrado - Dirección Distrital .....	18
Gráfico 11. Mapa de Procesos .....	19
Gráfico 12. Gestión por Procesos.....	20
Gráfico 13. Mapa de Actores.....	27
Gráfico 14. Estructura General del Plan Nacional de Desarrollo .....	30
Gráfico 15. Objetivos del Plan Nacional de Desarrollo .....	31
Gráfico 16. Políticas del Plan Nacional de Desarrollo .....	31
Gráfico 17. Estrategias de la Agenda de Coordinación Intersectorial – ACI .....	32
Gráfico 18. Objetivos Sectoriales del Plan Sectorial del Sector Transporte.....	32
Gráfico 19. Alineación del Plan Estratégico Institucional.....	33
Gráfico 20. Corresponsabilidad en Intervenciones Emblemáticas .....	34
Gráfico 21. Principios - Valores .....	35
Gráfico 22. Mapa Estratégico.....	37

## Tablas

Tabla 1. Extracto de Atribuciones y Responsabilidades por Competencias .....	5
Tabla 2. Instituciones Adscritas y Relacionadas .....	6
Tabla 3. Fundamentos para el Diagnóstico Institucional .....	6
Tabla 4. Ejecución Presupuestaria del Año 2014 al 2018 (junio) .....	8
Tabla 5. Nivel ocupacional por género y tipo de contrato .....	11
Tabla 6. Situación actual de la Dirección de Tecnologías de la Información .....	13
Tabla 7. Mapa de actores relación directa .....	24
Tabla 8. Mapa de actores relación indirecta .....	26

## Presentación

El presente Plan Estratégico Institucional 2018 – 2021, ha sido elaborado con base en la metodología y lineamientos emitidos por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo – SENPLADES, de conformidad con lo dispuesto en la Constitución de la República del Ecuador, el Plan Nacional de Desarrollo “Toda una Vida” 2017 - 2021, la Agenda de Coordinación Intersectorial de Hábitat, Infraestructura y Recursos Naturales, el Plan Sectorial del Sector Transporte y el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En el marco de los parámetros anteriores, la Planeación Estratégica toma vital relevancia en la consecución de la visión, misión, valores y principios, objetivos estratégicos institucionales, estrategias, indicadores, y metas durante el período 2018 – 2021 de esta cartera de Estado; elementos básicos que nos permiten articular las políticas con la gestión e inversión pública; constituyéndose en un instrumento clave que permitirá evaluar los resultados a ser alcanzados, es decir es una guía técnica para la adecuada toma de decisiones.

El presente documento, es el resultado del esfuerzo coordinado y conjunto de cada una de las unidades que conforman el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el mismo que debe ser objeto de un permanente seguimiento y evaluación para garantizar su cumplimiento bajo criterios de eficiencia y complementariedad.



*Ing. Jorge Aurelio Hidalgo Zabala*

*Ministro de Transporte y Obras Públicas*

# Plan Estratégico Institucional 2018-2021

---

## 1. Descripción de la Institución

### 1.1. Breve descripción histórica de la Institución

En la administración del Doctor Isidro Ayora, Presidente de la República (1929 – 1931), se creó el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, mediante la firma del Decreto Supremo No. 92, del 9 de julio de 1.929.

Entre sus competencias, le correspondió todo lo concerniente con el estudio, construcción, explotación, conservación y financiamiento de las obras públicas; vigilancia de las obras municipales; abarcó también el progreso de la agricultura y del comercio en todos sus ramos; así como también fomentó la producción agrícola e industrial y su transporte.

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

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

El referido decreto considera: *“que es necesaria una verdadera política integral del transporte en el país, que posibilite la planificación, definición de estrategias y la debida coordinación multimodal e intermodal para que el Ecuador participe en los circuitos globales del transporte.”*

Además, establece: *“Que la emisión y coordinación de políticas generales de estrategias para el transporte y obras públicas, que tiendan a impulsar el desarrollo articulado de las diferentes formas de transporte, infraestructura, optimización y modernización de la conectividad interna y externa de la nación, mediante la toma de decisiones estratégicas con alta sensibilidad social, respeto del*

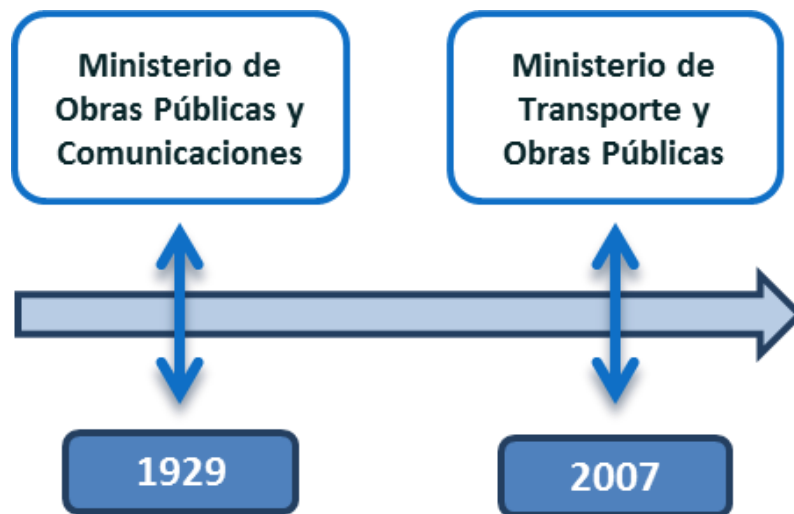
*ambiente y clara conciencia de la soberanía e independencia del país, debe corresponder a un solo ente gubernamental a fin de que el desarrollo del transporte ecuatoriano sea armónico y sustentable, preservando y mejorando las condiciones de vida de sus habitantes en un entorno de globalización del comercio y del transporte”.*

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

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

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

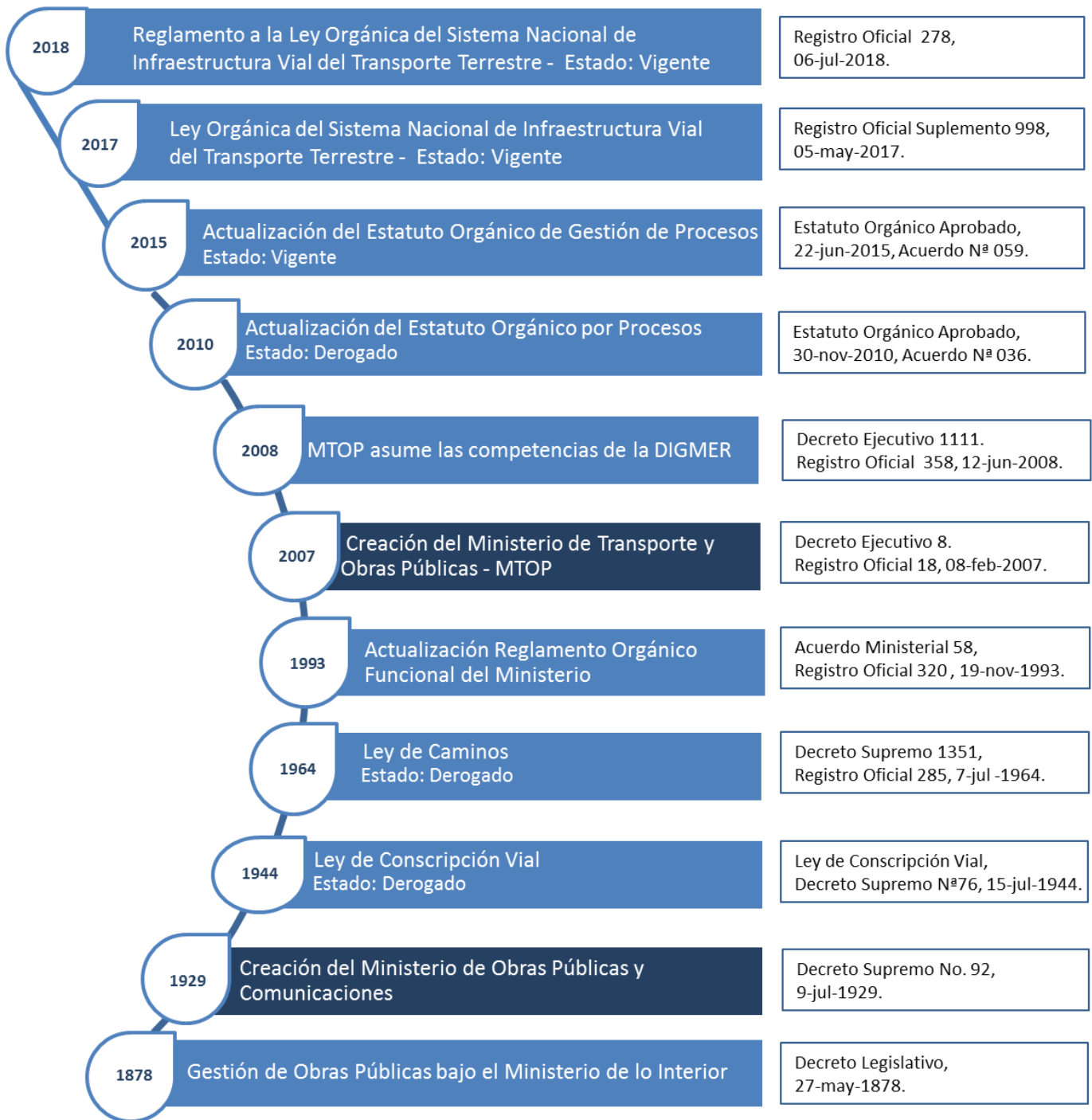
**Gráfico 1. Línea de Tiempo de Creación del MTOP**



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

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

**Gráfico 2. Hitos Relevantes de la Historia Institucional**



**Fuente:** Descripción de las fuentes, incluida en el gráfico.

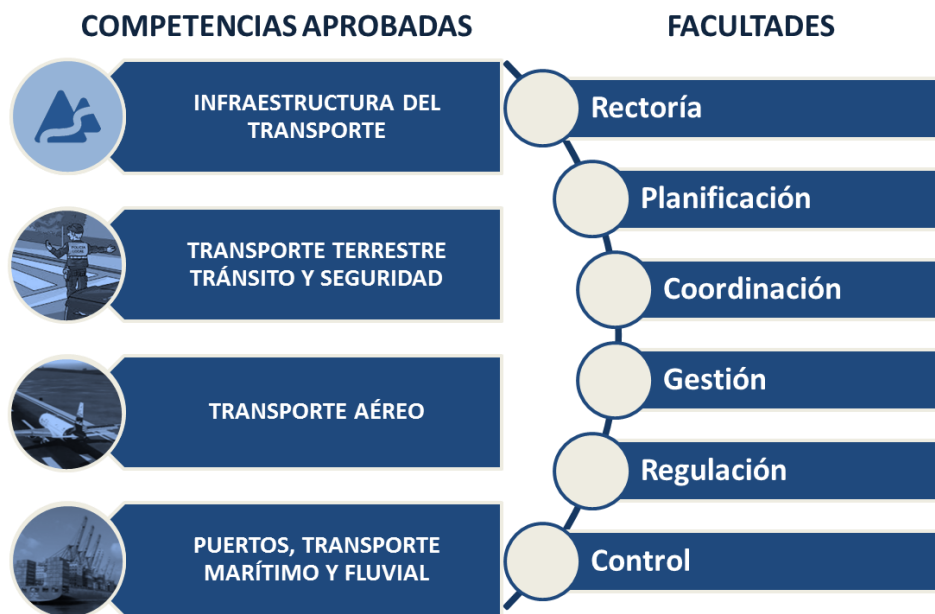


## 1.2. Competencias, facultades, atribuciones y rol del Ministerio de Transporte y Obras Públicas

De acuerdo al Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ejerce la rectoría del sistema nacional de transporte multimodal y tiene como misión la formulación, implementación y evaluación de políticas, regulaciones, planes, programas y proyectos que garanticen una red de transporte seguro y competitivo, minimizando el impacto ambiental y contribuyendo al desarrollo social y económico del país.

El MTOP, asume dentro de su rol de entidad rectora del transporte multimodal, la planificación y ejecución de planes, programas y proyectos, además de la formulación de políticas y regulaciones, vinculados a las actividades de construcción y conservación de la infraestructura del transporte, así como la gestión de las diferentes modalidades del transporte a nivel nacional. 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. En el Gráfico 3, se pueden identificar las competencias y facultades aprobadas para el MTOP.

Gráfico 3. Competencias - Facultades



Fuente: Matriz de competencias. Aprobación SENPLADES: Oficio Nro. SENPLADES-SGTEPBV-2016-0083-OF

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

Tabla 1. Extracto de Atribuciones y Responsabilidades por Competencias

COMPETENCIAS	ATRIBUCIONES
<b>Infraestructura del Transporte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordinar la definición de políticas, normas, metodologías e instrumentación técnica en el ámbito de su competencia;</li> <li>• Supervisar y monitorear la inversión y realización de las obras de desarrollo, conservación y mejoramiento de la infraestructura del transporte;</li> <li>• Supervisar los estudios que determinen la adecuada justificación y factibilidad técnica, económica, social y ambiental de los proyectos de la infraestructura del transporte;</li> <li>• Autorizar el desarrollo físico de los planes, programas y proyectos, proponiendo acciones preventivas y correctivas que canalicen su avance;</li> <li>• Dirigir la evaluación y la actualización permanente del inventario nacional de la infraestructura del Transporte;</li> <li>• Aprobar los proyectos y presupuestos que presenten al Ministerio, para la conservación estatal;</li> <li>• Aprobar guías metodológicas para el fomento y la participación comunitaria en lo relacionado con la planificación participativa correspondiente a la gestión de la infraestructura del transporte, en coordinación con las Subsecretarías Zonales y Direcciones Distritales;</li> <li>• Emitir autorizaciones para el cobro de peaje en caminos particulares;</li> <li>• Dirigir y resolver los procesos de registro y consecución de caminos privados.</li> </ul>
<b>Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definir políticas en materia de transporte terrestre, ferroviario y alternativo; y verificar su cumplimiento;</li> <li>• Definir la regulación del transporte terrestre, ferroviario y alternativo en el ámbito de su competencia;</li> <li>• Coordinar la actualización de la normativa vigente en lo referente a modalidades de operación, condiciones técnicas de equipos, seguros del transporte terrestre, ferroviario y alternativo y toda normativa relacionada con el área de su competencia;</li> <li>• Coordinar la actualización del Plan Multimodal de Transporte;</li> <li>• Articular el desarrollo del Plan Nacional de Seguridad Vial con las diferentes entidades de control del transporte terrestre;</li> <li>• Aprobar la emisión de licencias de importación previo al embarque, certificados de operación regulares y especiales de vehículos de carga pesada;</li> <li>• Coordinar con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre ANT, Ferrocarriles del Ecuador EP y Comisión de Tránsito del Ecuador CTE, la formulación de proyectos, leyes, normas, acuerdos y resoluciones relacionados con la gestión del transporte terrestre, ferroviario y alternativo respectivamente.</li> </ul>
<b>Transporte Aéreo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordinar las políticas del transporte aéreo y del sistema aeroportuario de conformidad con las políticas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y del Plan Nacional de Desarrollo y someterlas a conocimiento de la máxima autoridad;</li> <li>• Supervisar a través de los órganos pertinentes, los procedimientos para el otorgamiento de concesiones, autorizaciones o permisos para operar servicios de transporte aéreo y aeroportuarios;</li> <li>• Promover estudios de infraestructura aeroportuaria y la proyección de los mismos;</li> <li>• Coordinar con el Consejo Nacional de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, la formulación de proyectos de iniciativas de leyes, reglamentos, acuerdos y resoluciones relacionadas con la gestión del transporte aéreo;</li> <li>• Coordinar la gestión del transporte aéreo con los procesos Institucionales desconcentrados y con los diferentes modos del transporte.</li> </ul>
<b>Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aprobar proyectos de reglamentos de servicios portuarios, manuales de organización y demás, que rijan con carácter uniforme, a todas las entidades portuarias;</li> <li>• Aprobar la planificación de inspecciones periódicas a las entidades portuarias y formular las observaciones y recomendaciones del caso;</li> <li>• Aprobar la planificación anual de la fiscalización del uso de todos los puertos o instalaciones marítimas o fluviales concedidos a personas naturales o jurídicas, privadas o públicas;</li> <li>• Aprobar los títulos y matrículas para el desarrollo de servicios portuarios, del personal marítimo, armadores y agencias navieras;</li> <li>• Aprobar las tarifas de fletes de los buques que sirven en el tráfico marítimo y fluvial nacional;</li> <li>• Promover como política de Estado la protección marítima y portuaria, implementando en el país el Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP) y todas las medidas y regulaciones de seguridad que se consideren pertinentes y su respectivo control.</li> </ul>

Fuente: Matriz de competencias. Aprobación SENPLADES: Oficio Nro. SENPLADES-SGTEPBV-2016-0083-OF

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

**Tabla 2. Instituciones Adscritas y Relacionadas**

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

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

## 2. Diagnóstico Institucional

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

**Tabla 3. Fundamentos para el Diagnóstico Institucional**

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

**Fuente:** SENPLADES - Guía Metodológica de Planificación Institucional

## 2.1. Planificación

“La planificación, es diseñar una hoja de ruta, que permita construir un futuro deseado, que propenda al desarrollo y la reducción de las desigualdades y brechas de género, étnico, culturales, intergeneracionales, sociales y territoriales, previendo los recursos necesarios para el efecto<sup>1</sup>”.

La Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, en su calidad de ente rector de la planificación nacional y el ordenamiento territorial, y como ente estratégico del país, emite directrices y normas para la formulación, articulación, coordinación y coherencia de los instrumentos de planificación y de ordenamiento territorial, de manera que se asegure la coordinación de las intervenciones planificadas del Estado en el territorio, así como la verificación de la articulación entre los diferentes sectores y niveles de gobierno. Estos lineamientos y normas son de obligatorio cumplimiento para las entidades establecidas en el artículo 4 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas - COPLAFIP, en las diferentes instancias de planificación, mismos que son considerados en los instrumentos del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa generados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

La Coordinación General de Planificación y Gestión Estratégica, a través de la Dirección de Planificación Intersectorial de la Movilidad, en estricto cumplimiento del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos, organizó una serie de talleres técnicos participativos con todas las unidades de la institución, permitiendo una identificación y definición concertada de cada una de las fases del proceso de elaboración del Plan Estratégico Institucional, considerando los lineamientos y directrices emitidas por SENPLADES.

La gestión del plan se registra y monitorea mediante el programa de Gobierno por Resultados - GPR, así como la metodología de seguimiento y evaluación institucional. La gestión del Plan Anual de Inversión y del Plan Operativo Anual se hace mediante el Sistema de Planificación e Inversión Pública y el sistema financiero Esigef, permitiendo la vinculación plan – presupuesto.

Mediante Oficio Nro. MTOP-MTOP-18-277-OF de 2 de abril de 2018, se hace la entrega formal del Plan Anual Comprometido 2018, en el cual se establecen los objetivos, estrategias, indicadores, metas, proyectos y procesos a cumplirse en el presente ejercicio fiscal, por parte de las unidades ministeriales de esta cartera de Estado.

---

<sup>1</sup> SENPLADES - Guía Metodológica de Planificación Institucional –Pág. 12

### 2.1.1. Ejecución presupuestaria

El análisis plurianual de la inversión codificada y devengada de todos los proyectos por provincias desde el año 2014 al 2018 de la institución:

**Tabla 4. Ejecución Presupuestaria del Año 2014 al 2018 (junio)**

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS  
INVERSIÓN: COMPROMETIDA Y DEVENGADA POR PROVINCIAS, SEGÚN AÑOS  
Período: 2014-2018 (2018 al 30 de junio)

PROVINCIAS	TOTAL DEL PERÍODO		
	2014 -2018 (dólares)		
	COMPROMETIDO	DEVENGADO	% DE EJECUCIÓN
AZUAY	121'263.444	102'434.543	84,50%
BOLÍVAR	82'809.246	77'676.745	93,80%
CAÑAR	221'220.425	213'540.449	96,50%
CARCHI	197'618.898	195'642.508	99,00%
COTOPAXI	227'413.533	187'053.930	82,30%
CHIMBORAZO	71'227.402	63'396.743	89,00%
EL ORO	289'375.253	260'642.583	90,10%
ESMERALDAS	111'279.131	99'353.360	89,30%
GUAYAS	151'512.894	145'337.696	95,90%
IMBABURA	130'610.842	129'920.144	99,50%
LOJA	339'209.068	286'237.802	84,40%
LOS RÍOS	200'778.816	198'766.332	99,00%
MANABÍ	704'437.388	630'333.140	89,50%
MORONA	232'922.444	150'648.970	64,70%
NAPO	34'428.602	34'171.682	99,30%
PASTAZA	20'784.415	20'774.084	100,00%
PICHINCHA	702'853.073	639'150.203	90,90%
TUNGURAHUA	129'303.347	124'075.574	96,00%
ZAMORA CH.	111'879.122	110'164.015	98,50%
GALÁPAGOS	36'133.410	35'089.099	97,10%
SUCUMBÍOS	53'398.712	46'690.933	87,40%
ORELLANA	48'657.975	38'358.601	78,80%
STO. DOMINGO T.	12'498.710	11'978.602	95,80%
SANTA ELENA	44'512.192	40'970.263	92,00%
<b>NACIONAL</b>	<b>231'224.681</b>	<b>223'793.507</b>	<b>96,80%</b>
TOTAL GENERAL	4.507'353.023	4.066'201.506	PROMEDIO DEVENGADO <b>90,20%</b>

**Fuente:** Ministerio de Economía y Finanzas cédulas presupuestarias Esigef (2014 al 30 de junio de 2018) - Dirección de Información Seguimiento y Evaluación – MTOP

A nivel de provincias, se ha efectuado un análisis promedio de los últimos cuatro años (2014 al 2018), en el cual se puede apreciar que las provincias de Pastaza, Imbabura, Napo, Los Ríos y Carchi han llegado a devengar su presupuesto comprometido más del 99%.

La ejecución presupuestaria con porcentajes menores al promedio, se debe a varios factores, como la gestión propia de los ejecutores, la programación de ejecución inadecuada, procesos de contratación desiertos, como también la capacidad de respuesta de las entidades de aprobación y provisión de recursos.

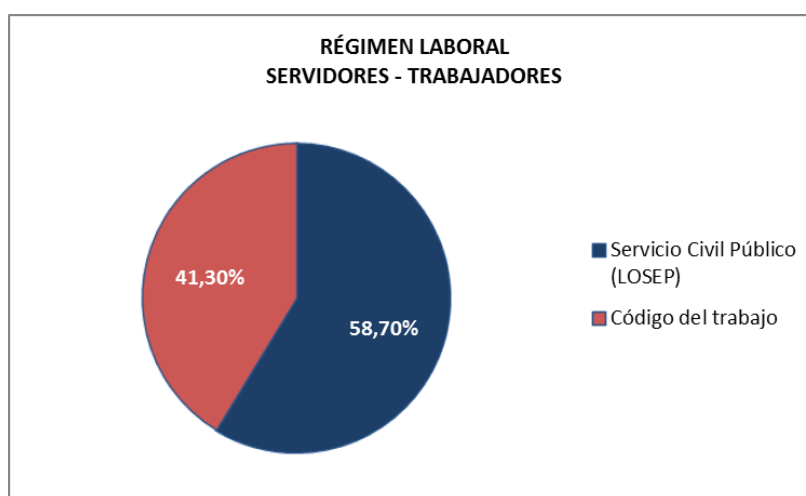
## 2.2. Talento humano

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 Recursos Humanos, la institución cuenta con un total de 2.380 servidores a nivel nacional, estructurado de la siguiente manera:

### 2.2.1. Régimen Laboral

Gráfico 4. Participación - Régimen laboral

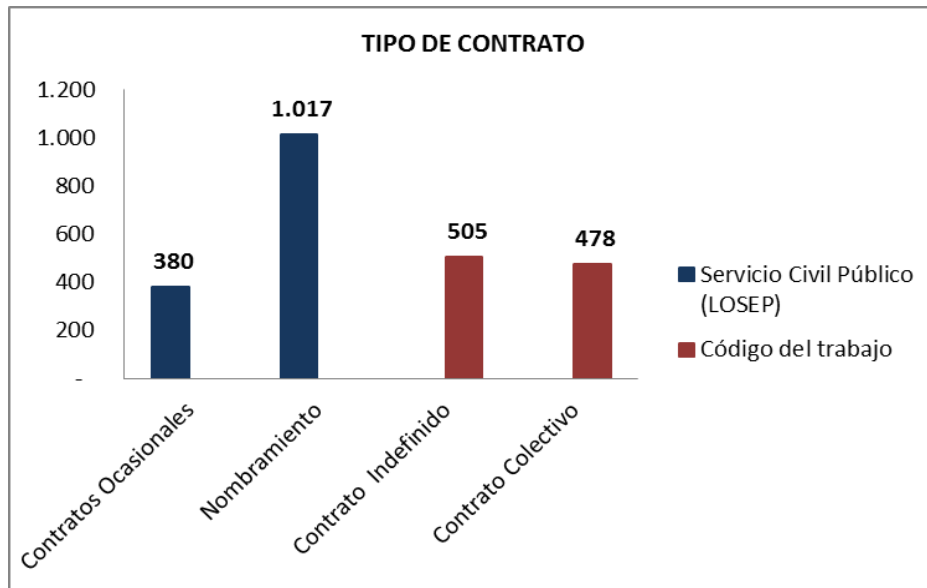


Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas - Dirección de Administración de Recursos Humanos - Junio 2018

En referencia a este punto, se puede observar, que el 41.30% (983) de trabajadores, laboran bajo la figura de Código de Trabajo y un 58.70% (1.397) de servidores están bajo el régimen de la LOSEP.

### 2.2.2. Tipo de contrato

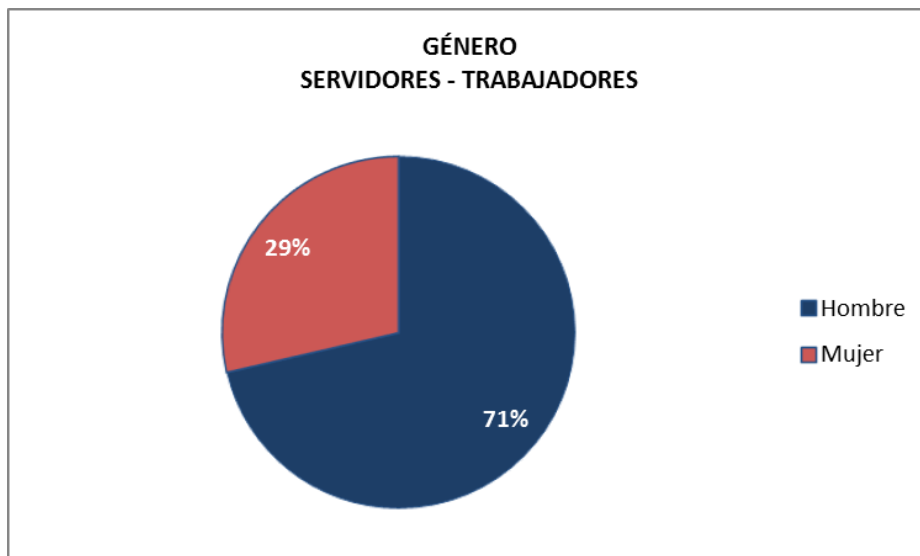
Gráfico 5. Participación – Tipo de Contrato



Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas – Dirección de Administración de Recursos Humanos - Junio 2018

### 2.2.3. Distribución del personal por género

Gráfico 6. Participación – Género a Nivel Nacional



Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas – Dirección de Administración de Recursos Humanos – Junio de 2018

La institución, en referencia al período anterior registra un incremento en la participación del personal femenino de un 24% a un 29%.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas no posee ningún tipo de barrera institucional para la contratación de personal, quienes postulan a las ofertas laborales a través de los años, son en su mayoría del género masculino, la igualdad de oportunidades en el acceso al empleo está abierto en cada convocatoria, sin embargo debido a que el trabajo en su mayoría es (para carretera) de tipo operativo atrae a más a hombres que mujeres.

#### 2.2.4. Nivel ocupacional por género y tipo de contrato

A continuación se detalla el nivel ocupacional por género que maneja la institución:

**Tabla 5. Nivel ocupacional por género y tipo de contrato**

NIVEL OCUPACIONAL TIPO DE CONTRATO Y GÉNERO	HOMBRE	MUJER	TOTAL GENERAL
<b>1 CONTRATOS CÓDIGO DE TRABAJO</b>	<b>939</b>	<b>44</b>	<b>983</b>
CONTRATO INDEFINIDO	485	20	505
CONTRATO COLECTIVO	454	24	478
<b>2 NIVEL OPERATIVO - LOSEP</b>	<b>700</b>	<b>619</b>	<b>1319</b>
CONTRATOS OCASIONALES	235	139	374
NOMBRAMIENTO	465	480	945
<b>3 PROFESIONALES DE LA SALUD - MÉDICOS - LOSEP</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>9</b>
NOMBRAMIENTO	4	5	9
<b>5 NIVEL OPERATIVO - ESCALAS PROPIAS - LOSEP</b>		<b>1</b>	<b>1</b>
NOMBRAMIENTO		1	1
<b>8 NIVEL SUPERIOR DECRETO 135 - LOSEP</b>	<b>56</b>	<b>12</b>	<b>68</b>
CONTRATOS OCASIONALES	5	1	6
NOMBRAMIENTO	51	11	62
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>1699</b>	<b>681</b>	<b>2380</b>

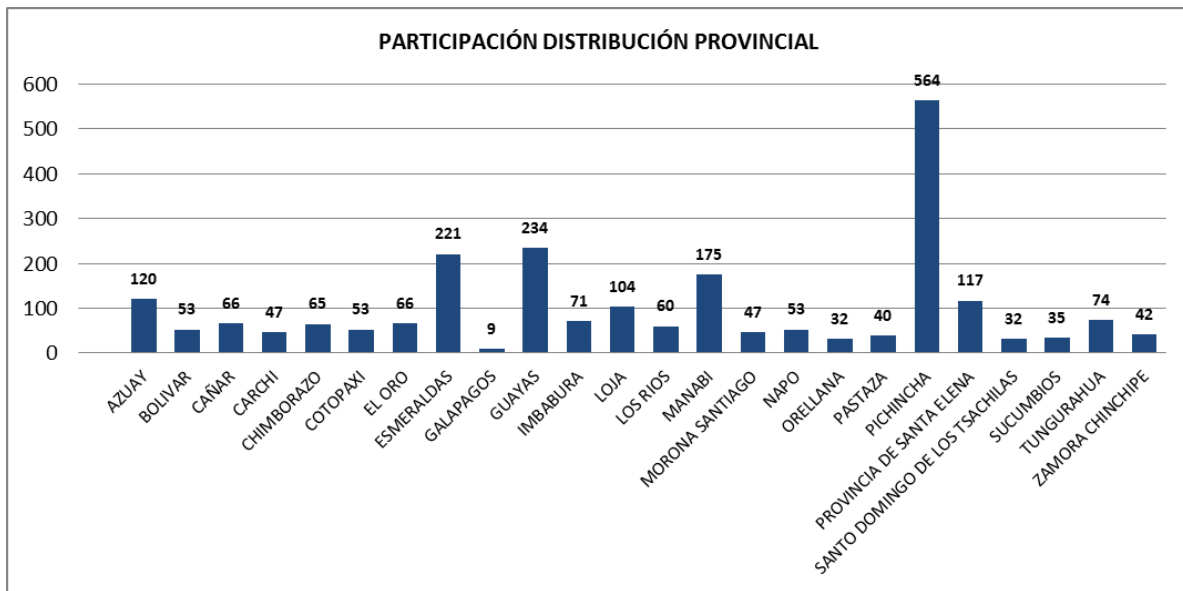
**Fuente:** Ministerio de Transporte y Obras Públicas – Dirección de Administración de Recursos Humanos - junio de 2018

De los 2.380 servidores de la institución, 983 están ubicados en relación de dependencia dentro del código de trabajo. De los 1.397 que laboran bajo la LOSEP, 1.319 están en el nivel operativo, 68 en el nivel jerárquico superior y 10 en otro tipo de nivel ocupacional. Del nivel jerárquico superior se evidencia un mayor número de cargos ocupados por el 82% de hombres (56 hombres), que desempeñan sus capacidades en las áreas directivas, asesores, subsecretarios regionales, entre otros; mayor representatividad masculina con relación al 70% del período pasado.



### 2.2.5. Distribución del personal a nivel provincial

Gráfico 7. Participación – Distribución Provincial



Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas – Dirección de Administración de Recursos Humanos - Junio de 2018.

Se ha podido identificar que la mayor cantidad de servidores que prestan sus servicios en la institución, se encuentran en las provincias de Pichincha, Guayas, Esmeraldas, Manabí, y Azuay, quienes representan el 55% del total de trabajadores del país.

### 2.3. Tecnologías de la información

La Dirección de Tecnologías de la Información -DTI- es un área de apoyo transversal, tanto para los procesos operativos como administrativos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, tiene como misión “Planear y ejecutar proyectos y procesos de Tecnologías de la Información para la aplicación de políticas públicas y mejora de la gestión institucional y de los servicios a la ciudadanía, así como garantizar la operación de los sistemas y servicios informáticos, gestionar la seguridad informática, brindar soporte técnico en herramientas, aplicaciones, sistemas y servicios informáticos de la institución e implementar la interoperabilidad con otras entidades”<sup>2</sup>

Entre las principales responsabilidades administrativas de la DTI, 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

<sup>2</sup> MTOP - Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos

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.
- 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.

Con el fin de mantener la gestión institucional en niveles óptimos, la Dirección de Tecnologías de la Información, ejecuta cuatro subprocesos para el cumplimiento de su misión, que a continuación se detallan:

**Tabla 6. Situación actual de la Dirección de Tecnologías de la Información**

SUBPROCESO	ANÁLISIS SITUACIÓN ACTUAL
<p><b>Gestión Interna de Desarrollo de Sistemas Informáticos</b></p> <p>Este subproceso garantiza la operación de los sistemas y servicios informáticos del MTOP en el desarrollo y mantenimiento de los mismos; y a la vez, vela por el buen funcionamiento del portal de servicios.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La plataforma tecnológica del SITOP, simplificación de trámites y portal de servicios, no se encuentra actualizada en la última versión, esta soportada en un esquema Red Hat 6 sobre una base de datos Postgres 9.2, la misma que se requiere de mejoras en infraestructura para soportar la gran cantidad de información que se maneja y que la institución requiere para responder a autoridades y entidades de control.</li> <li>• Se cuenta con infraestructura para ambientes de desarrollo, pre-producción y producción, cada funcionario desarrollador lo hace de forma local y posteriormente lo valida con el usuario final en este ambiente.</li> <li>• El múltiple crecimiento de usuarios y transacciones ha provocado saturación en el sistema. La incorporación del Módulo Portal de Servicios y Facturación Electrónica, demanda mayor capacidad en disco, procesadores, memorias, seguridades, etc., generando múltiples inconvenientes por falta de estos elementos.</li> </ul>
<p><b>Gestión Interna de Infraestructura y Operaciones</b></p> <p>Este subproceso garantiza la funcionalidad de la infraestructura tecnológica en materia de redes, comunicaciones voz y datos, sistemas de procesamiento y almacenamiento de la información en la matriz y a nivel nacional.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El hardware cumplió su vida útil y software sobre el cual se encuentra la plataforma de virtualización, no se encuentra actualizado.</li> <li>• Los servidores de telefonía IP no soportan las nuevas versiones estables de colaboración liberadas por el fabricante, por lo que no permite modernizar la arquitectura realizando un Upgrade con la finalidad de mantener el servicio, así como el CUCM y Call Manager están en End-of-life.</li> <li>• Se realizó un mantenimiento de Active Directory primario y secundarios a nivel nacional que conforma MTOP matriz, con sus respectivas direcciones provinciales y subsecretarías regionales, cabe indicar que la infraestructura que soporta a este directorio tiene una antigüedad de 7 años aproximadamente, los mismos que no disponen de soporte ni garantía técnica.</li> <li>• Se cuenta con sistema de respaldo y almacenamiento de información, el cual requiere de mayor capacidad e infraestructura adecuada para abastecer a toda la institución.</li> <li>• El sistema de videoconferencia no abastece para varias</li> </ul>

	<p>comunicaciones simultáneas, debido a que no se tiene una infraestructura adecuada.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El switch de core (uno inoperativo) y los equipos de networking, al momento no disponen de soporte técnico ni garantía es decir que si alguno de los elementos del hardware llega a tener inconvenientes no se podrá realizar el cambio de los equipos.</li> <li>• Los equipos de seguridad perimetral fueron adquiridos en el 2010, por lo que ha cumplido su vida útil de 5 años, además se encuentran sin la opción de sistemas de detección de intrusos (IPS) debido a que no se dispone de licencias activas, que identifica, clasifican y detienen con precisión el tráfico malicioso.</li> <li>• Se han efectuado mantenimientos correctivos del sistema de aire acondicionado en el Data Center, sin embargo se requiere de un mantenimiento completo para todos los sistemas que forman parte del Centro de Datos para proporcionar un correcto funcionamiento de los servidores y equipos de networking que residen en él.</li> </ul>
<p><b>Gestión Interna de Seguridad de la Información</b></p> <p>Este subproceso crea políticas, procedimientos de seguridad y realiza auditorías de las mismas, con el fin de mantener un nivel de exposición siempre menor al nivel de riesgo que la propia institución ha decidido asumir. También implementa el Esquema Gubernamental de Seguridad de la Información (EGSI).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El proyecto Esquema Gubernamental de Seguridad de la Información EGSI, se ha completado en sus 2 fases en un 100%, adicionalmente como parte de la fase 1, se aprueba las Políticas Generales de Seguridad de la Información mediante Acuerdo Ministerial No. 032 de 23 de mayo 2017 por la Máxima Autoridad del MTOP.</li> <li>• Las atribuciones y responsabilidades del Comité de Seguridad de la Información fueron suprimidas mediante Acuerdo Ministerial No. 1606, las mismas que son asumidas por la Coordinadora General de Planificación y Gestión Estratégica, quien continúa con la gestión de la Seguridad de la Información del MTOP.</li> <li>• En base al cronograma de Gestión de Seguridad de la Información en el presente año se procederá a efectuar los controles de Seguridad de la información basado en el EGSI, los productos del Estatuto de Gestión Organizacional por Procesos y la normativa vigente.<sup>3</sup></li> </ul>
<p><b>Gestión Interna de Soporte Técnico</b></p> <p>Los productos y servicios de este subproceso, proporcionan el apoyo tecnológico a las autoridades y funcionarios de la institución, relacionados con hardware/software, usuarios de sistemas gubernamentales, red, seguridad, mantenimiento preventivo/correctivo de los equipos tecnológicos enmarcados en la Gestión de Seguridad de la Información, el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos siguiendo las mejores prácticas basados en estándares internacionales de mesas de ayuda (ITIL).<sup>4</sup></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problemas con el Servidor de Videoconferencia.</li> <li>• Aprobación de proyectos tecnológicos ante el MINTEL (Gobierno de Electrónico) de los siguientes proyectos:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Servicio de renovación de licencias ArcGis.</li> <li>○ Adquisición de computadoras de escritorio y portátiles.</li> <li>○ Adquisición de equipos multifunción.</li> <li>○ Adquisición de proyectores.</li> </ul> </li> </ul>

Fuente: MTOP - Unidad de Soporte Técnico Informático

Por lo antes mencionado y en relación a las necesidades que presenta la DTIC, es importante considerarlas y atenderlas con la urgencia que el caso amerita, con el objetivo de cumplir con las atribuciones y responsabilidades alineadas a la misión institucional.

<sup>3</sup> Gestión Interna de la Seguridad de la Información, año 2018, código : USI-2018-018, Pág.7-8

<sup>4</sup> INFORME MTOP-DTI-2017-015, Diagnóstico de la Dirección de Tecnologías de la Información MTOP Pág.3

### 2.3.1. Servicios de la DTI

La Dirección de Tecnologías de la Información tiene el siguiente catálogo de servicios:

#### **Servicios de Accesos y Seguridad:**

- Administración de cuentas institucionales.
- Administración de acceso físico.
- Firmas electrónicas y token.
- Sistema biométrico.
- Antivirus.

#### **Servicios de Equipamiento Tecnológico:**

- Computadores de escritorio.
- Computadores portátiles.
- Impresión y fotocopiado.
- Software y aplicaciones ofimáticas.

#### **Servicios de Comunicaciones y Telefonía:**

- Videoconferencias.
- Telefonía VoIP.
- Internet.
- Correo electrónico institucional.
- Soporte de red inalámbrica.

#### **Aplicaciones de Negocio:**

- GPR.
- eSIGEF.
- Quipux.

#### **Servicios de Gestión Técnica:**

- Administración de servidores.
- Administración de base de datos.
- Administración de aplicaciones (SITOP, SITOP PUERTOS, PORTAL DE SERVICIOS).
- Administración de redes.
- Gestión de Data Center.
- Gestión de telefonía.

#### **Servicios de Soporte Operacional:**

- Mesa de servicios.
- Respuesta a incidentes.
- Resolución de problemas.
- Cumplimiento de solicitudes.
- Gestión de respaldos y restauración.
- Gestión del conocimiento.
- Gestión de archivos.
- Administración de licenciamientos y arrendamientos.

**Servicios de Diseño y Desarrollo de Sistemas:**

- Análisis.
- Diseño.
- Implantación.
- Validación y pruebas.

**Servicios de Estrategia y Control:**

- Gestión de proyectos de TI.
- Control de cambios.
- Gestión de seguridad de la información.
- Auditorías e informes.

**Sistemas de Información:**

- Sistema Integrado de Transporte y Obras Públicas –SITOP.
- Simplificación de Trámites (Portal de Servicios/Servicios-Trámites).

## 2.4. Estructura organizacional

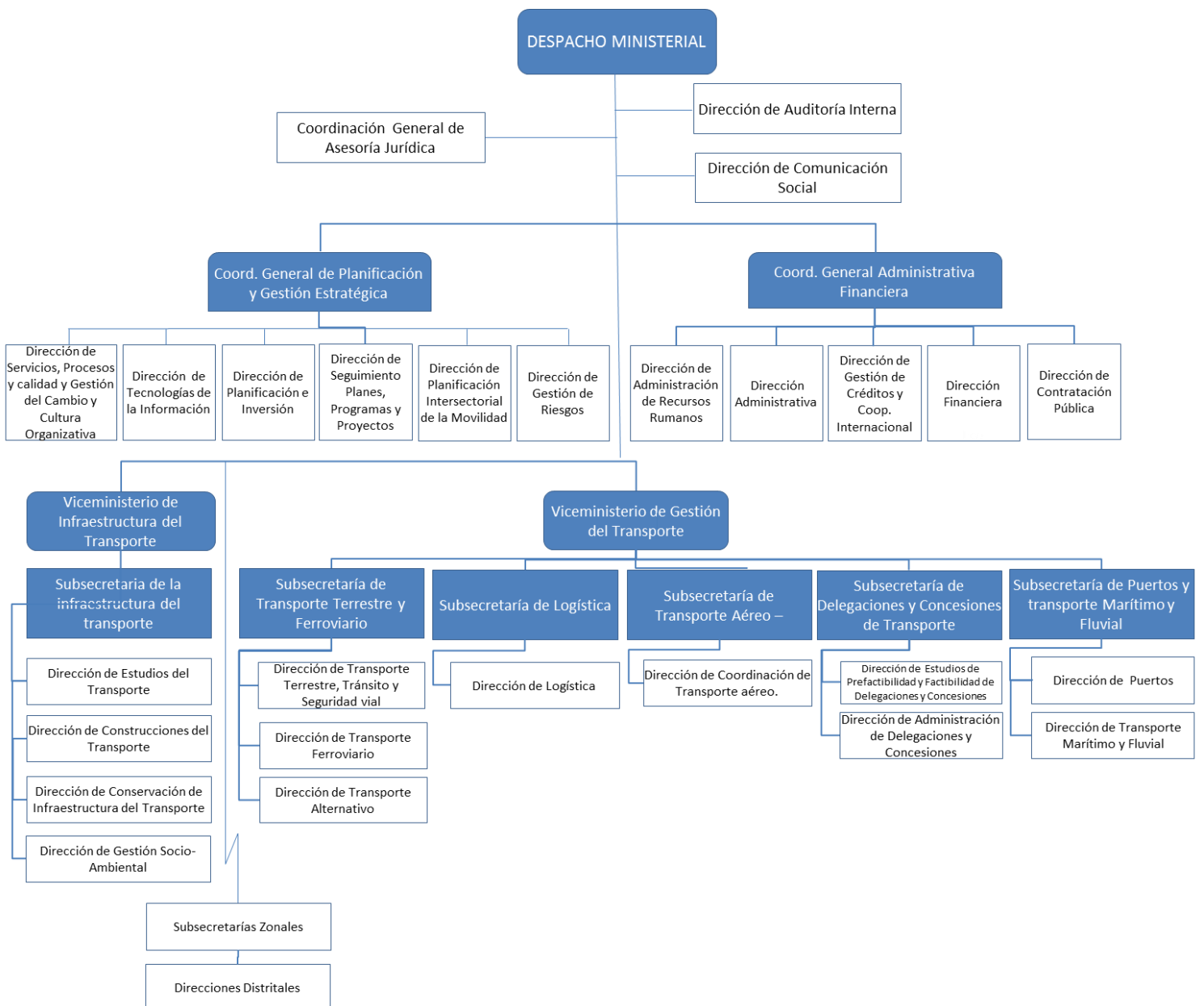
Las unidades establecidas en la estructura orgánica institucional, guardan relación con el modelo de gestión de la institución legalmente aprobado y la razón de ser del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, plasmada en su misión institucional; su gestión es desconcentrada y su estructura, permite el cumplimiento de los objetivos y metas institucionales y está orientada a la rectoría, planificación, estudios, supervisión, construcción, conservación y concesión de la infraestructura y los servicios en los diferentes modos de transporte, a través de unidades y procesos perfectamente articulados con los diferentes niveles de gestión.

El Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos aprobado el 22 de junio de 2015, establece que es parte del Viceministerio de Gestión del Transporte la Subsecretaría de Logística, adicionalmente el referido estatuto establece que es parte de la Coordinación General de Planificación y Gestión Estratégica, la Dirección de Servicios, Procesos, Calidad y Gestión del Cambio y Cultura Organizativa, hasta la presente fecha no se encuentran implementadas estas unidades en la institución y las atribuciones, responsabilidades y productos son asumidos por otras unidades técnicas. La Gestión Socio Ambiental es un eje transversal, actualmente la Dirección Socio Ambiental se ubica en el Viceministerio de Infraestructura bajo la Subsecretaría de Infraestructura, es pertinente analizar su reubicación.

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. 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.

**Gráfico 8. Estructura Planta Central**



Fuente: MTOP - Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos – 22 de Junio 2015.

**Gráfico 9. Estructura a Nivel Desconcentrado - Subsecretaría Zonal**



Fuente: MTOP - Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos – 22 de Junio 2015.

**Gráfico 10. Estructura a Nivel Desconcentrado - Dirección Distrital**



Fuente: MTOP - Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos – 22 de Junio 2015.

### 2.4.1. Clima Laboral

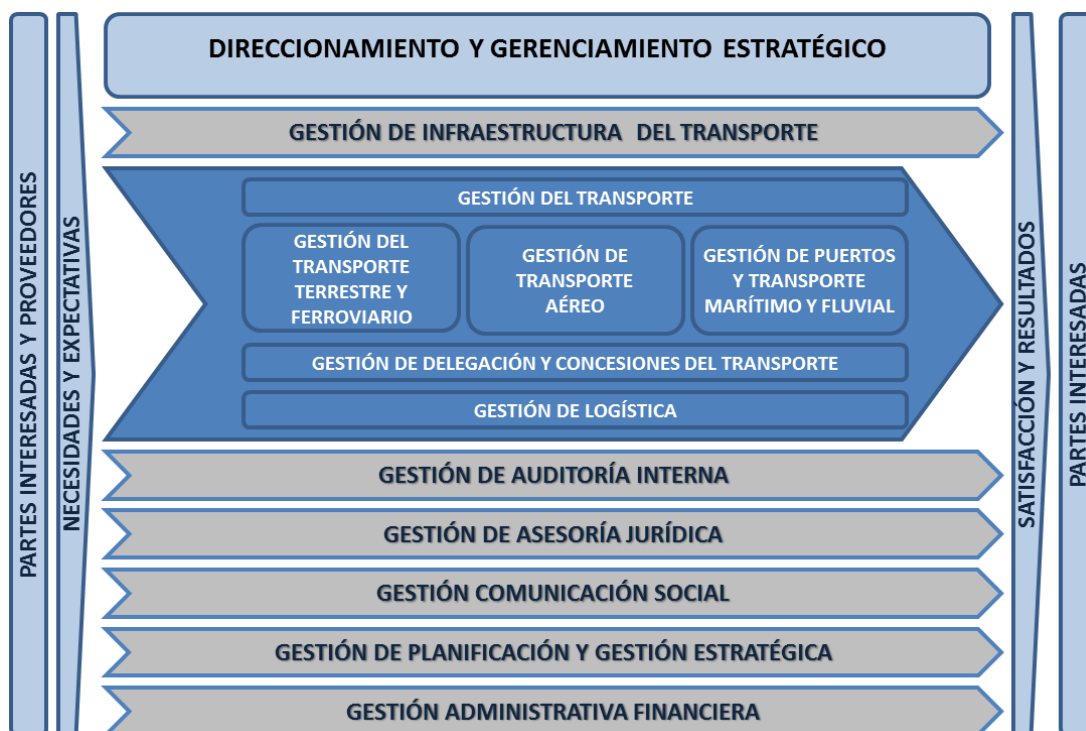
La Dirección de Administración de Recursos Humanos, las organizaciones del Sindicato y Asociación de empleados, han realizado actividades que promueven la unión de los empleados y servidores.

Con estas actividades, 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 de clima laboral.

### 2.5. Procesos y procedimientos

El mapa de procesos, presenta una visión general del sistema organizacional de la institución, en el cual se visualiza los procesos que lo componen, así como sus relaciones principales. El mapa de procesos que esta entidad mantiene, se presenta de la siguiente manera:

Gráfico 11. Mapa de Procesos



Fuente: MTOP - Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos – 22 de Junio 2015.

En el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos, 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 descrito. Actualmente el MTOP, no cuenta con manuales de procesos y procedimientos, dispone lo siguiente:



### Gráfico 12. Gestión por Procesos

EL MTOP CUENTA CON:

#### Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos

Aprobado el 22 Junio 2015 por la SNAP y Acuerdo Ministerial 59 Publicado en el registro Oficial Nro.361 del 26 Ag 2015 ✓



Fuente: MTOP - Coordinación General de Planificación y Gestión Estratégica - Delegado de Procesos – Junio de 2018

#### 2.5.1. Procesos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Para cumplir con su misión el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, acorde con lo determinado en el Modelo de Gestión, las unidades constantes en la estructura orgánica institucional, se ubican en varios niveles de gestión: gobernantes, agregadores de valor y habilitantes de asesoría y apoyo, los cuales se encuentran distribuidos en la estructura por jerarquías y acorde a la naturaleza de su gestión de la siguiente manera:

- **Gobernantes.-** Son aquellos procesos que proporcionan directrices, políticas y planes estratégicos, para la dirección y control de la institución.
- **Sustantivos.-** Son aquellos procesos que realizan actividades esenciales para proveer de servicios y los productos que ofrece la institución a sus clientes. Los procesos sustantivos se orientan al cumplimiento de la misión institucional.
- **Adjetivos.-** Son aquellos procesos que proporcionan productos o servicios a los procesos gobernantes y sustantivos, se clasifican en procesos adjetivos de asesoría y de apoyo.
- **Desconcentrados.-** Son los procesos que permiten gestionar, atribuciones, responsabilidades y el portafolio de productos en el nivel zonal de la institución y participar en el diseño de políticas, metodologías y herramientas; en el ámbito de su competencia en los procesos de información, planificación, inversión pública, reforma del Estado e innovación de la gestión pública, participación ciudadana y; seguimiento y evaluación.

### 3. Análisis Situacional

#### 3.1. Político

Actualmente, el mundo se encuentra en una etapa de la historia en donde se vive un proceso de cambio continuo, bajo un contexto de paradojas y contradicciones. Por un lado, somos conscientes del actual desarrollo tecnológico, del crecimiento exponencial de la comunicación, expresada en nuevos medios, plataformas y redes sociales, y por otra parte, la deficiencia de dichos avances frente a la resolución de las grandes problemáticas de la actualidad, como la pobreza, la desigualdad, el hambre y la guerra.

En el mundo se acepta la transferencia de recursos financieros de un país a otro sin mayores restricciones, pero se limita el derecho a la movilidad de las personas, sumado a ello otros problemas, como los efectos del cambio climático, el deterioro ambiental a causa de la contaminación, la desaparición de bosques y selvas, las inundaciones y las sequías cada vez más extremas y más prolongadas. De igual manera se presenta el repunte de las crisis que provocan fenómenos migratorios forzados, los genocidios y las situaciones de violencia extrema contra grupos poblacionales específicos.

Desde la perspectiva internacional, la política actual está caracterizada por dinámicos cambios que van configurando a futuro un mundo crecientemente influenciado por la multipolaridad y por el ascenso de diversas economías emergentes.

En el contexto nacional, el gobierno actual trajo consigo una serie de modificaciones a nivel de la organización institucional de todo el Estado; como la supresión de los Ministerios Coordinadores. El plan de gobierno propuesto se enfoca en siete sectores: política, producción, política exterior, seguridad, social, hábitat y vivienda, infraestructura y recursos naturales no renovables.

Además, el gobierno se encuentra comprometido con todos sus esfuerzos para enfrentar los desafíos que tiene el país como la lucha contra la corrupción, la erradicación de la pobreza extrema, la dificultad económica y el desempleo. La creación de la Comisión Anticorrupción integrada por una diversidad de actores, que busca dar transparencia, siendo esta lucha uno de los principales desafíos para el régimen. Este hito marca un precedente en la construcción del Plan Nacional de Desarrollo, pues uno de los objetivos es “Objetivo 8: Promover la transparencia y la corresponsabilidad para una nueva ética social”, y las instituciones públicas deberán alinear su accionar buscando alcanzarlo.

#### 3.2. Económico

La Constitución del Ecuador establece como uno de los objetivos de la política económica, “incentivar la producción nacional, la productividad y competitividad”, para lo cual se requiere mantener una relación dinámica y equilibrada entre -Sociedad, Estado y Mercado-, aplicando principios de corresponsabilidad social, que incentive el crecimiento económico nacional, considerando un manejo adecuado de los recursos naturales y bienes tangibles e intangibles del país, en el marco de una visión que promueva el acceso a mejores condiciones de vida de los ciudadanos.

Las políticas económicas adoptadas en el país durante el año 2016, sumadas a una caída de los precios de petróleo a sus mínimos de hasta 24 dólares, le significó a la economía menos dinero disponible y una contracción económica generalizada. Según la publicación del Banco Central del Ecuador (BCE) la economía ecuatoriana para el año 2016 se contrajo 1,6%. Las proyecciones para el año 2017 estimaban un crecimiento del 1%, considerando una mejora en las exportaciones y mayor gasto del gobierno por el aumento de los precios del petróleo.

La Balanza Comercial durante el período enero–noviembre del 2017, registró un superávit en valor FOB de USD 26,8 millones, debido a un aumento en el valor FOB de las exportaciones petroleras, consecuencia de la recuperación del precio de barril de petróleo y a un crecimiento de las exportaciones no petroleras; si se compara con el saldo comercial en el mismo período del año 2016 (USD 1,160.3 millones), este disminuyó en 97.7%.<sup>5</sup>

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, 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.

### 3.3. Socio cultural

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 contratar a 4.044<sup>6</sup> trabajadores que 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 de los objetivos del Plan

---

<sup>5</sup> Banco Central del Ecuador-Estadísticas Macroeconómicas-Ene/18

<sup>6</sup> Matriz de microempresas correspondiente a Junio 2018

Nacional de Desarrollo “Todo una vida” que es el instrumento por medio del que se concreta la garantía de derechos y hace relación al empleo digno.

### 3.4. Tecnológico

La tecnología y el conocimiento representan elementos fundamentales que permiten incrementar la productividad, la generación de valor agregado, un mejoramiento de los servicios, así como el desarrollo de sistemas que orienten condiciones favorables para la inversión pública y privada en la ejecución de proyectos que aporten a un cambio en el esquema productivo nacional.

En los últimos diez años se han mejorado las condiciones de competitividad sistémica al construir una infraestructura que permite una mayor conectividad como base para el desarrollo productivo, que incluye la incorporación de una infraestructura tecnológica con mejores accesos a los beneficios que brindan las Tecnologías de Información y Comunicación (TIC).

Las políticas nacionales del actual Gobierno están orientadas al fortalecimiento de cadenas productivas para potenciar a los diferentes sectores, incrementando la capacidad tecnológica y valor agregado incorporado, utilizando el conocimiento, la tecnología y la innovación para la vinculación de la estrategia productiva hacia el desarrollo nacional. Es así, que para el año 2021 el Plan Nacional de Desarrollo plantea como meta incrementar de 4.6 a 5.6 el Índice de Desarrollo de Tecnologías de la Información y Comunicación; este impulso que se genera en la visión nacional deberá ser aprovechado por las entidades del sector transporte incorporando o desarrollando niveles eficientes en la utilización de las TIC.

## 4. Mapa de Actores (Stakeholders)

El objetivo principal de este capítulo, consiste en definir e identificar los diferentes actores que intervienen en la actividad en la cual se desenvuelve el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, realizando una aproximación conceptual y análisis descriptivo, para obtener un mejor conocimiento de los mismos.

Esto nos va a permitir por un lado recabar información para establecer una red de instituciones, entidades, usuarios y demás actores que poseen un carácter relevante para el sector transporte y profundizar, por otro lado, en el conocimiento sobre la creación, desarrollo e implantación de sistemas de medida, basados en las personas como fuente principal de información. Todo ello ayudará a generar información estratégica, de forma rápida y fiable, que sirva para la toma de decisiones institucionales, alineado con la misión institucional.

Con el fin de identificar los actores que intervienen en la actividad del MTOP, se determinó que los principales protagonistas del entorno del MTOP, son los que se detallan en las siguientes tablas considerando la relación directa o indirecta:

**Tabla 7. Mapa de actores relación directa**

CATEGORÍA	ACTORES	ROL
ESTADO	ASAMBLEA NACIONAL	Emite lineamientos y directrices mediante la emisión de leyes y decretos relacionada con los temas de transporte e infraestructura.
ESTADO	SECRETARIA NACIONAL DE PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO (SENPLADES)	Generar, coordinar, programas y articular lineamientos para la planificación en función del Plan Nacional de Desarrollo.
ESTADO	MINISTERIO DE FINANZAS	Coordina y controla la política fiscal de ingresos y gastos y financiamiento público.
ESTADO	MINISTERIO DE TRABAJO	Generar, políticas, lineamientos y normas para una eficaz administración del talento humano.
ESTADO	CONSEJO SECTORIAL DE HÁBITAT, INFRAESTRUCTURA Y RECURSOS NATURALES	Revisión, articulación, coordinación, armonización y aprobación de la política ministerial e interministerial dentro de su ámbito y sujeción al Plan Nacional de Desarrollo.
ESTADO	MINISTERIO DE AMBIENTE	Controlar y regular los permisos ambientales de los proyectos de infraestructura de transporte.
ESTADO	CONSEJO DE GOBIERNO DEL RÉGIMEN ESPECIAL DE GALÁPAGOS	Garantizar la conservación del Patrimonio Natural del Estado y organizar las actividades que se realizan en Galápagos.
ESTADO	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.
ESTADO	AGENCIA DE REGULACIÓN Y CONTROL HIDROCARBURÍFERO (ARCH)	Establecer regulaciones para la ejecución del transporte hidrocarburiífero.
ESTADO	MINISTERIO DE TURISMO	Regulación, control, planificación, gestión promoción y difusión de la actividad turística.

<b>ESTADO</b>	MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR	Dotar de una política logística eficiente para todo el sector de comercio exterior.
<b>ESTADO</b>	MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES	Coordinar los compromisos adquiridos por nuestro país en lo que respecta a acuerdos binacionales y multinacionales.
<b>ESTADO</b>	INSTITUCIONES ADSCRITAS	Instituciones del sector transporte relacionadas al MTOP.
<b>ESTADO</b>	ORGANISMOS DE SOCORRO (POLICÍA NACIONAL, CRUZ ROJA, CUERPO DE BOMBEROS)	Coordinan acciones de respuesta ante situaciones de emergencia institucional.
<b>GREMIOS</b>	GREMIOS, ORGANIZACIONES TRANSPORTISTAS	Velar por los intereses y aspiraciones de los diferentes gremios
<b>EMPRESAS PRIVADAS</b>	CONTRATISTAS CONSULTORES MICROEMPRESAS	Grupo de personas que permiten el accionar del MTOP.
<b>USUARIOS</b>	T. EXTRAPESADO T. PESADO T. LIVIANO MOTOS T. MARÍTIMO T. AÉREO	Grupo de personas que demandan el servicio de infraestructura de transporte
<b>GAD</b>	AME CONGOPE CONAGOPARE	Administra fondos designados por el MTOP, a través de convenios

Fuente: MTOP - Taller Análisis Situacional de Planificación Estratégica Institucional – Equipo metodológico

Tabla 8. Mapa de actores relación indirecta

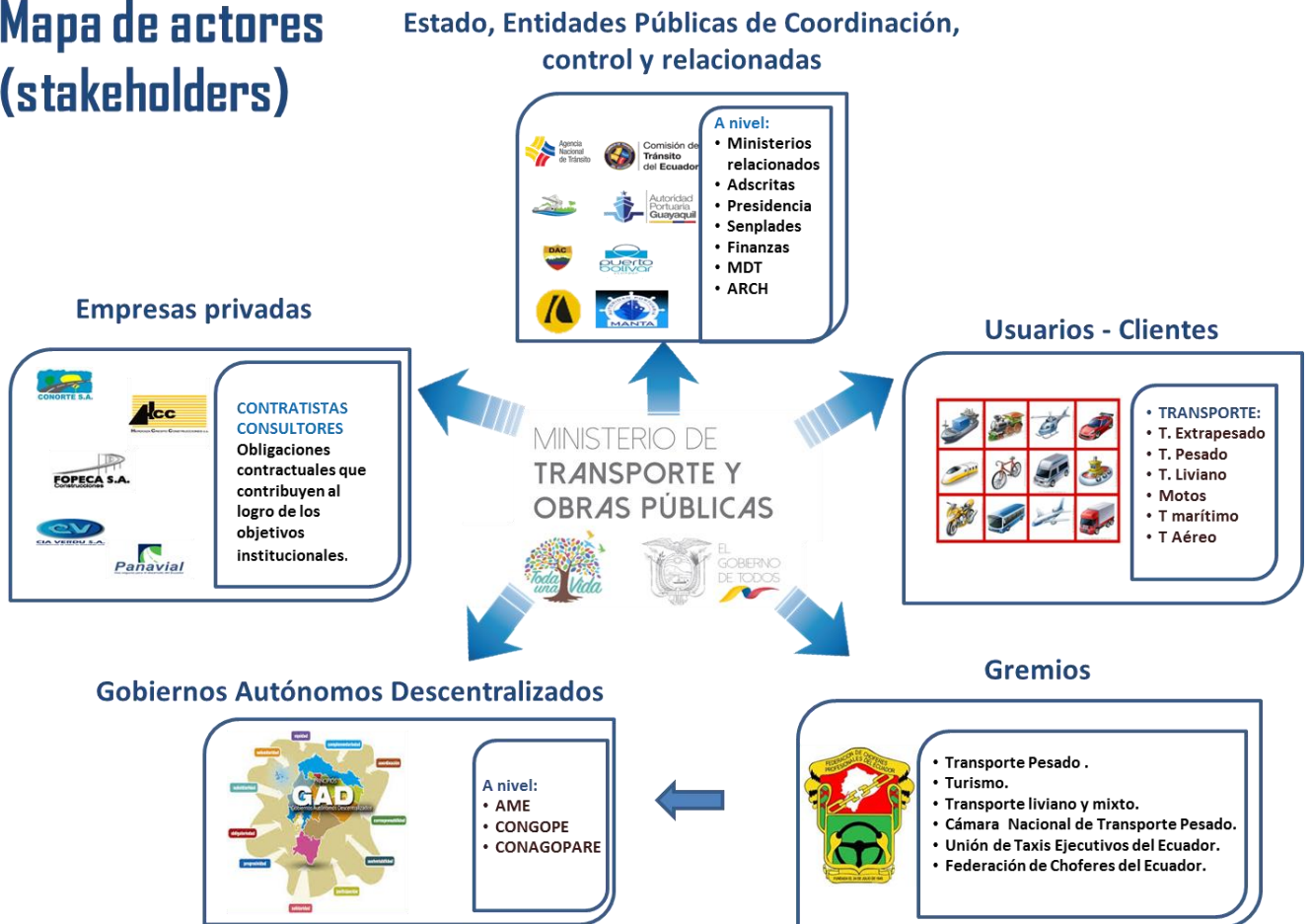
ACTORES	CATEGORÍA	ROL
<b>BANCA</b>	BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO	Apoyo en el diseño de proyectos, provee asistencia financiera y técnica; y, servicios de conocimiento en apoyo a las intervenciones de desarrollo.
<b>BANCA</b>	BANCO DE DESARROLLO DEL ECUADOR	Oferta de soluciones financieras y servicios de asistencia técnica, para mejorar la calidad de vida de la población.
<b>BANCA</b>	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.
<b>ESTADO</b>	INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL	Autorizar la construcción de obras en lugares donde existen vestigios arqueológicos.
<b>ESTADO</b>	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.
<b>ESTADO</b>	SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR (SENAE)	Aplicar la normativa aduanera en los servicios y logística de transporte.
<b>ESTADO</b>	SECRETARIA DE GESTIÓN DE RIESGOS	Coordina acciones para prevenir y enfrentar desastres naturales.

Fuente: MTOP - Taller: Análisis Situacional de Planificación Estratégica Institucional

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

Gráfico 13. Mapa de Actores

## Mapa de actores (stakeholders)



Fuente: MTOP - Taller: Análisis Situacional de Planificación Estratégica Institucional



## 5. Matriz FODA - Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas

FORTALEZAS		OPORTUNIDADES	
F1	Aporte al desarrollo económico nacional como ente rector del sector transporte.	O1	Metodologías y normativas gubernamentales; y, estándares nacionales e internacionales para gestión de procesos y servicios.
F2	Se promueve el fortalecimiento de herramientas tecnológicas adecuadas para la gestión.	O2	Nuevas tecnologías para apoyar la gestión y mejorar los servicios. (Ej.: Avance tecnológico para la ampliación y mantenimiento de vías, sistemas informáticos, etc.)
F3	Experiencia laboral, conocimiento de la dinámica del sector, capacidad técnica y destrezas del personal en el desempeño de sus funciones.	O3	Redes sociales están al alcance de más del 90% de ecuatorianos.
F4	Recurso humano comprometido hacia una gestión pública de calidad.	O4	Demanda permanente de infraestructura y servicios de transporte multimodal por parte de población.
F5	Posicionamiento y reconocimiento del MTOP en la gestión de proyectos del sector transporte.	O5	Oferta de créditos y de cooperación por parte de organismos internacionales, para inversión y fortalecimiento institucional.
F6	Institucionalidad fuerte, gestión desconcentrada y cobertura de la entidad a nivel nacional.	O6	Posicionamiento de los temas medioambientales en las políticas nacionales.
F7	Programa de formación y acompañamiento interno y externo permanente.	O7	Alianzas Estratégicas e incentivos (APP, delegación, concesión, convenios, etc.) con otras entidades del sector público, privado e internacional, que permitan reducir costos operativos.
F8	Capacidad técnica para promover y concretar recursos de financiamiento destinados a programas de inversión para el sector transporte.		
F9	Buena relación con stakeholders para la atención emergente de necesidades de las diferentes áreas.		

F10 Disposición de las autoridades para promover procesos de cambio en el modelo de gestión del transporte.

## DEBILIDADES

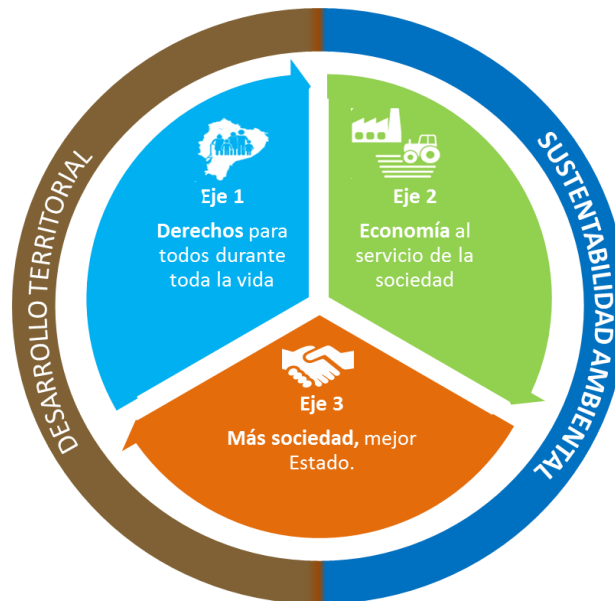
## AMENAZAS

D1	El actual Estatuto Orgánico por Procesos no refleja la realidad institucional.	A1	Ataques a la infraestructura informática.
D2	Falta de implementación de gestión por procesos y servicios en la institución.	A2	Escasos recursos económicos del Presupuesto General del Estado.
D3	La infraestructura tecnológica, es insuficiente y obsoleta para el desempeño correcto y oportuno de las competencias institucionales.	A3	Política de austeridad y disminución del tamaño del Estado.
D4	Rotación y falta de personal técnico, para un mayor fortalecimiento en las actividades que se ejecutan y que se tienen proyectadas.	A4	Imagen institucional afectada por actos de corrupción presentados en administraciones anteriores.
D5	Falta de un sistema integrado de información, (políticas, metodología, sistemas) que garantice el respaldo del conocimiento institucional a lo largo del tiempo.	A5	Ocurrencia de fenómenos naturales y antrópicos.
D6	Escasa capacitación al personal en temas técnicos.	A6	Marco normativo difuso, contrapuesto para la gobernanza del transporte y demora en la promulgación de leyes.
D7	Cambio de autoridades genera discontinuidad en los procesos y proyectos.	A7	El tamaño del mercado (aéreo) ecuatoriano, es mucho menor en comparación a otros países de la región como: Brasil, México, Colombia, Perú.
D8	Deficitaria coordinación y articulación interna y con entidades adscritas.	A8	Poca comprensión de los beneficios de la movilidad sostenible en los GAD.
D9	Limitados recursos para el cumplimiento de los objetivos institucionales.	A9	Modificación de directrices, lineamientos y normativas por parte de organismos de planificación y control gubernamental.

## 6. Alineación Estratégica

En el marco del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa, la Planificación Institucional es un instrumento que contribuye al cumplimiento de las metas sectoriales, y a través de estas, a las metas del Plan Nacional de Desarrollo, éste último se consolida como el instrumento al que se articulan todos los elementos propios de la gestión pública en el Ecuador, cuya versión “Toda una Vida” 2017-2021 se encuentra estructurado por dos pilares fundamentales: la sustentabilidad ambiental y el desarrollo territorial, en torno a tres ejes: 1) Derechos para todos durante toda la vida; 2) Economía al servicio de la sociedad; y, 3) Más Sociedad mejor Estado; cada uno de los ejes contiene tres Objetivos Nacionales de Desarrollo con políticas de carácter nacional y que responden a una lógica intersectorial, es decir, aquellas cuya implementación es de responsabilidad de varios sectores.

**Gráfico 14. Estructura General del Plan Nacional de Desarrollo**



**Fuente:** CNP - Plan Nacional de Desarrollo – “Toda una Vida” 2017-2021

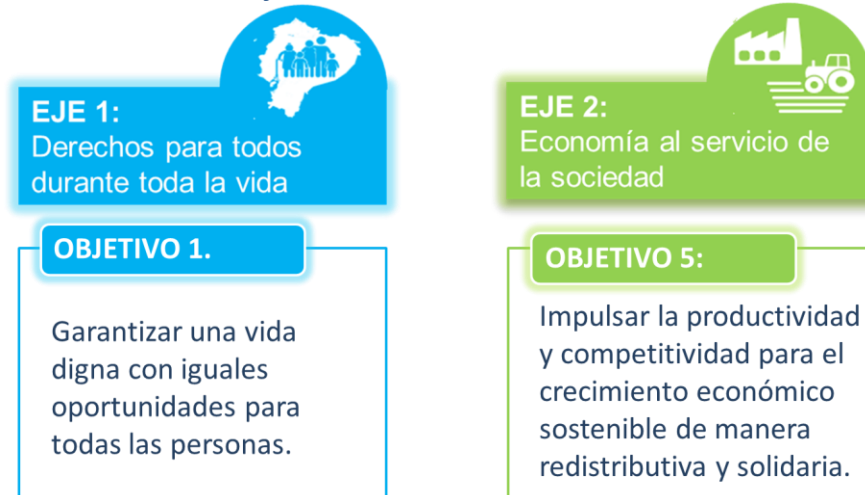
La planificación institucional se articula con el Plan Nacional de Desarrollo, obedece a un proceso integral y sistémico, alineado a sus Ejes Programáticos y Objetivos Nacionales; sobre la base de la sustentabilidad ambiental y el desarrollo territorial, constituyéndose en una herramienta de gestión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

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

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

La gestión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se alinea a los siguientes objetivos del Plan Nacional de Desarrollo “Toda una Vida” 2017-2021:

Gráfico 15. Objetivos del Plan Nacional de Desarrollo

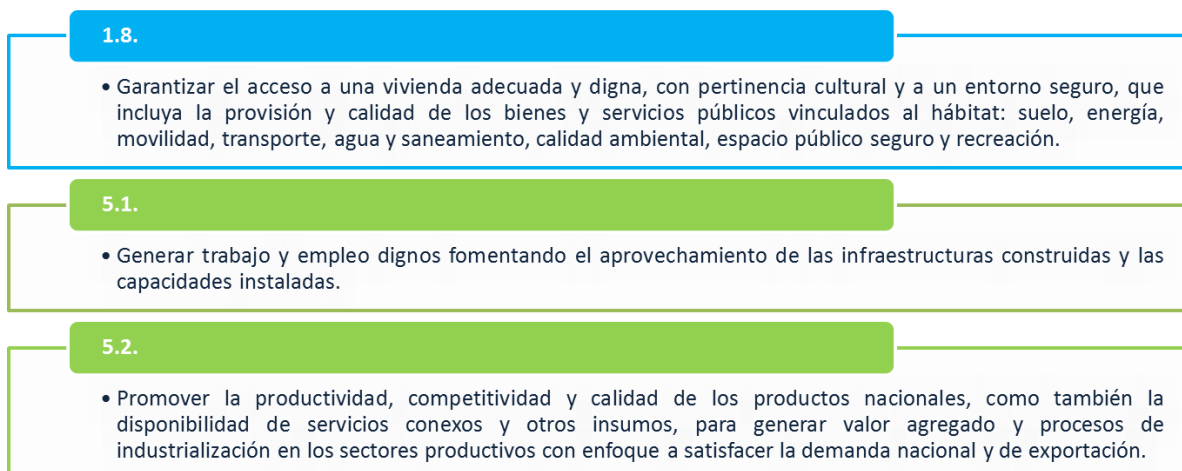


**Fuente:** Plan Nacional de Desarrollo – “Toda una Vida” 2017-2021, Agenda de Coordinación Intersectorial - ACI de Hábitat, Infraestructura y Recursos Naturales

## 6.2. Alineación a las Políticas del Plan Nacional de Desarrollo

La gestión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se alinea directamente a las siguientes Políticas del Plan Nacional de Desarrollo “Toda una Vida” 2017-2021:

Gráfico 16. Políticas del Plan Nacional de Desarrollo



**Fuente:** Plan Nacional de Desarrollo – “Toda una Vida” 2017-2021, Agenda de Coordinación Intersectorial - ACI de Hábitat, Infraestructura y Recursos Naturales

### 6.3. Alineación a las Estrategias de la Agenda de Coordinación Intersectorial - ACI

La gestión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se alinea a través del Plan Sectorial del Sector Transporte a las siguientes estrategias de la Agenda de Coordinación Intersectorial - ACI:

**Gráfico 17. Estrategias de la Agenda de Coordinación Intersectorial – ACI**

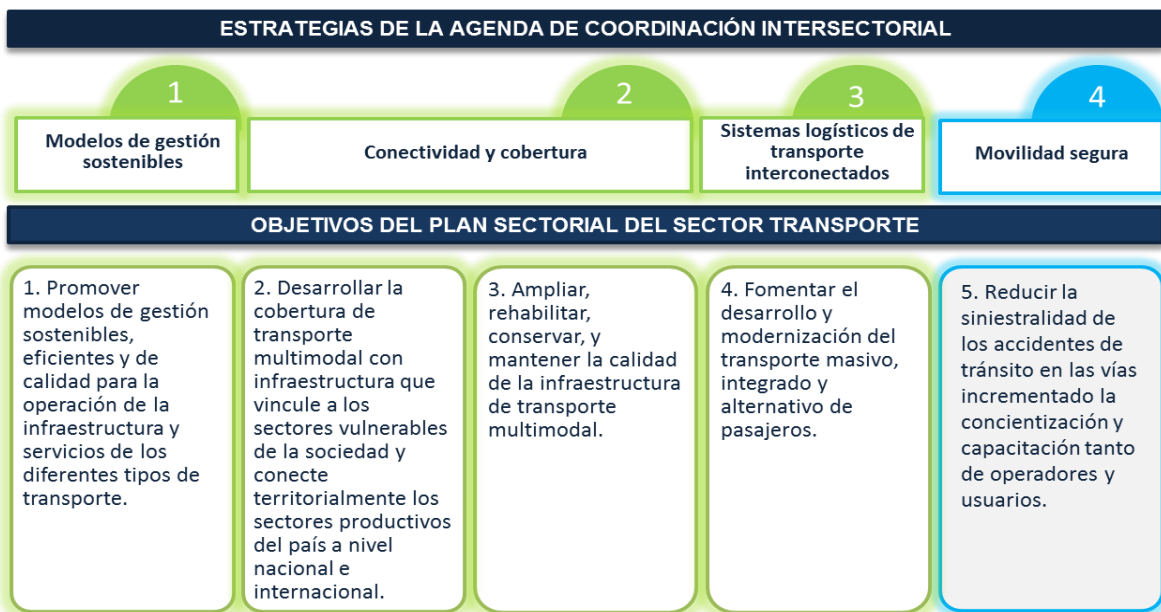


**Fuente:** Agenda de Coordinación Intersectorial - ACI de Hábitat, Infraestructura y Recursos Naturales.

### 6.4. Alineación a los Objetivos Sectoriales del Plan Sectorial del Sector Transporte

La gestión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se alinea directamente a los siguientes objetivos del Plan Sectorial del Sector Transporte:

**Gráfico 18. Objetivos Sectoriales del Plan Sectorial del Sector Transporte**



**Fuente:** Agenda de Coordinación Intersectorial - ACI de Hábitat, Infraestructura y Recursos Naturales.

## 6.5. Alineación de los Objetivos Estratégicos Institucionales del Plan Estratégico Institucional a los instrumentos del Sistema Descentralizado de Planificación Participativa.

Gráfico 19. Alineación del Plan Estratégico Institucional



**FUENTE:** Plan Nacional de Desarrollo – “Toda una Vida” 2017-2021, Agenda de Coordinación Intersectorial - ACI de Hábitat, Infraestructura y Recursos Naturales, Plan Sectorial del Sector Transporte

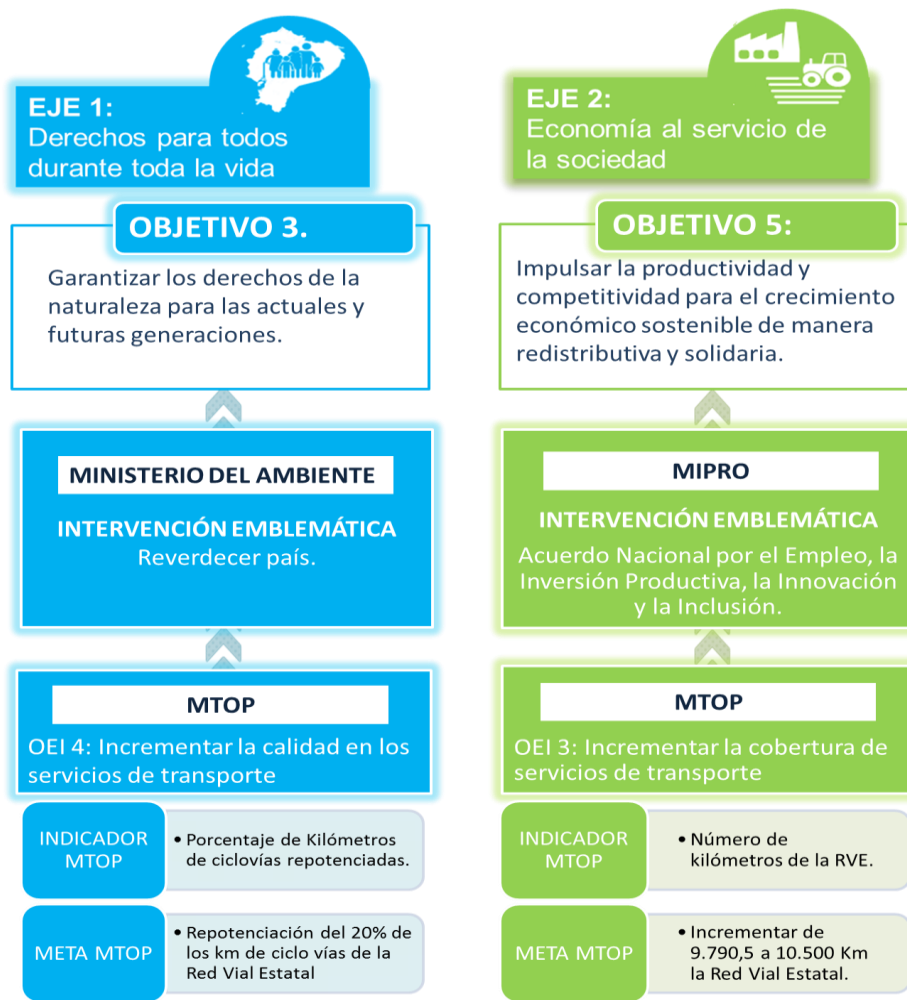
## 6.6. Intervenciones emblemáticas

El Plan Nacional de Desarrollo “Toda una Vida” 2017 - 2021, define 19 intervenciones emblemáticas, el MTOP es corresponsable en dos de ellas, las cuales se detallan a continuación:

- Reverdecer País - MAE
- Acuerdo Nacional por el Empleo, la Inversión Productiva, la Innovación y la Inclusión – MIPRO

Con documento No. MAE-MAE-2018-1417-O, de 31 de julio de 2018, el Ministerio del Ambiente responsable directo de la intervención "**Reverdecer país**"; y, con documento No. MIPRO-CGPGE-2018-0563-M, de 1 de agosto de 2018, el Ministerio de Industrias y Productividad, responsable directo de la intervención "**Acuerdo Nacional por el Empleo, la Inversión Productiva, la Innovación y la Inclusión**", solicitan la alineación y afiliación de información de indicadores y/o proyectos para cada una de las intervenciones. A continuación se representa gráficamente la alineación y afiliación de los indicadores con los que el MTOP, aporta como corresponsable de las mencionadas intervenciones emblemáticas:

**Gráfico 20. Corresponsabilidad en Intervenciones Emblemáticas**



Fuente: MTOP - Dirección de Planificación Intersectorial de la Movilidad - Gobierno por Resultados

## 7. Elementos Orientadores

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

Los Elementos Orientadores de la Institución (EOI), permiten determinar a dónde queremos ir como institución, y hacen posible así direccionar la acción de cada entidad hacia los objetivos y políticas del Plan Nacional de Desarrollo, Agenda de Coordinación Intersectorial y Plan Sectorial.

### 7.1. Misión

Como entidad rectora del Sistema Nacional del Transporte Multimodal formula, implementa y evalúa políticas, regulaciones, planes, programas y proyectos que garantizan una red de transporte seguro y competitivo, minimizando el impacto ambiental y contribuyendo al desarrollo social y económico del país.

### 7.2. Visión

Ser el eje del desarrollo estratégico del país, garantizando la conectividad con acceso equitativo a la infraestructura y servicios de transporte multimodal.

### 7.3. Principios y Valores

Gráfico 21. Principios - Valores



Fuente: MTOP - Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos.



## Principios y valores<sup>7</sup>

---

### Honestidad.-

Es la cualidad que consiste en comportarse y expresarse con coherencia y sinceridad, de acuerdo con los valores de verdad y justicia.

### Orientación al logro.-

Tener capacidad para dirigir el comportamiento propio hacia el cumplimiento de estándares elevados, con miras al mejoramiento continuo en lo personal y profesional. Implica que la servidora o servidor público trabaja con tesón y disciplina para cumplir sus funciones con altos niveles de calidad alcanzando los resultados esperados y cerrando los procesos. Demuestra esfuerzo y persistencia en la consecución de sus objetivos, afrontando obstáculos y situaciones difíciles; procura que los servidores públicos de la institución obtengan resultados de excelencia.

### Orientación al servicio.-

Preocuparse por realizar el trabajo teniendo en cuenta los requerimientos y las demandas del usuario con eficacia y eficiencia. Mantener una relación permanente con el usuario para conocer y entender sus expectativas, intereses, necesidades buscando su satisfacción y mejora del servicio prestado en lineamientos de alta calidad y calidez.

### Calidad de Trabajo.-

Se refiere al conjunto de propiedades inherentes a un objeto que le confieren capacidad para satisfacer necesidades implícitas o explícitas de eficiencia y cumplimiento de objetivos propuestos para el cargo que desempeña la/el servidora/r y la/el trabajador.

### Respeto.-

Es la consideración de que alguien o algo tiene un valor por sí mismo y se establece una relación de reciprocidad: respeto mutuo, reconocimiento mutuo. Se muestra considerando las libertades y derechos de los demás y cumplimiento con las normas y leyes que rigen un país. Implica una relación cordial y tolerante.

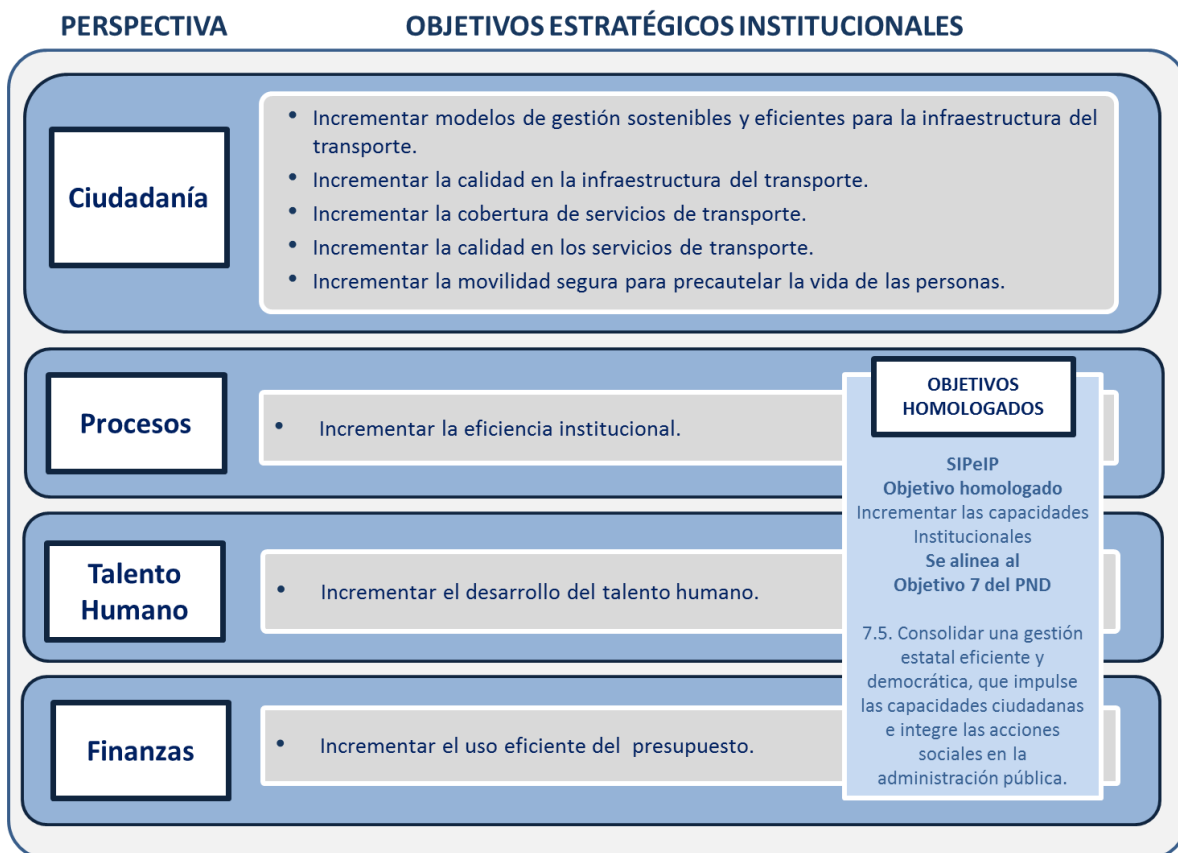
---

<sup>7</sup> MTOP - Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos.

## 8. Objetivos Estratégicos Institucionales

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

Gráfico 22. Mapa Estratégico



**Elaboración:** MTOP - Dirección de Planificación Intersectorial de la Movilidad – DPIM

Los objetivos homologados, correspondientes a las dimensiones de procesos, talento humano y presupuesto, pasarán a ser estrategias del objetivo estratégico denominado “Incrementar las capacidades institucionales”, en el SIPeIP.

## 8.1. Estrategias de los Objetivos Estratégicos Institucionales

Las estrategias son lineamientos generales de acción que establecen una dirección e indican “como” lograr el objetivo<sup>8</sup> y correspondientes a la razón de ser la entidad, mismas que se detallan a continuación:

### ***OEI 1: INCREMENTAR MODELOS DE GESTIÓN SOSTENIBLES Y EFICIENTES PARA LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE***

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

### ***OEI 2 INCREMENTAR LA CALIDAD EN LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE***

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

<sup>8</sup> Gobierno Por Resultados - GPR - Guía Metodológica

**OEI 3: INCREMENTAR LA COBERTURA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE**

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

**OEI 4: INCREMENTAR LA CALIDAD EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE**

- Mejorar los mecanismos de control con el uso de metodologías en 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.
- Fomentar el desarrollo y modernización del transporte alternativo no motorizado de pasajeros.
- Fortalecer la gestión de coordinación institucional entre ente rector, entidades adscritas y GAD.
- Fortalecer el marco legal del sistema de transporte marítimo, fluvial y portuario ecuatoriano.

**OEI 5: INCREMENTAR LA MOVILIDAD SEGURA PARA PRECAUTELAR LA VIDA DE LAS PERSONAS**

- Mejorar los mecanismos de control que fomenten el cumplimiento de las leyes de todos los modos de transporte.
- Implementar mecanismos de difusión de los derechos de los ciudadanos y ciudadanas en temas de transporte.
- Desarrollar mecanismos de participación ciudadana.
- Implementar campañas de difusión de aplicación de la ley en deberes y derechos.

- Concientizar a la comunidad el derecho de contar con servicios de transporte eficientes y de calidad.
- Implementar política pública nacional para orientar el diseño urbano del espacio público hacia la seguridad vial.

***OEI 6: INCREMENTAR LA EFICIENCIA INSTITUCIONAL EN EL MTOP (HOMOLOGADO)***

- Implementar una administración por procesos.
- Generar procesos transparentes y de acceso ciudadano.
- Desarrollar procesos eficientes de monitoreo, seguimiento y evaluación.

***OEI 7 INCREMENTAR EL DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL MTOP (HOMOLOGADO)***

- Implementar un plan de capacitación con metodologías y herramientas tecnológicas para fortalecer el conocimiento del recurso humano.
- Maximizar el uso de la herramienta de evaluación del desempeño individual.
- Identificar funciones que permitan el desarrollo laboral de los trabajadores con capacidades especiales.

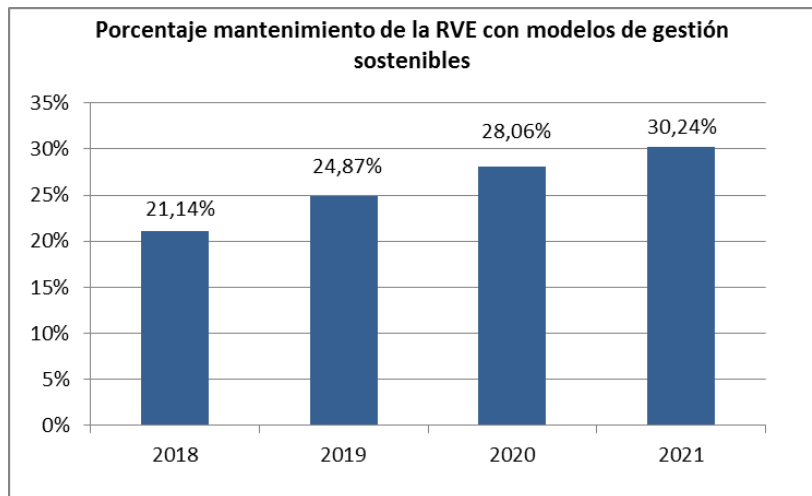
***OEI 8: INCREMENTAR EL USO EFICIENTE DEL PRESUPUESTO EN EL MTOP (HOMOLOGADO)***

- Monitorear continuamente la ejecución presupuestaria del PAPP, para detectar incumplimientos en los cronogramas presupuestarios y tomar las medidas correctivas.
- Apalancar a la inversión privada con inversión en infraestructura estatal.
- Gestionar recursos económicos ante organismos internacionales que permitan alcanzar los objetivos planteados.

## 8.2. Indicadores y Metas de los Objetivos Estratégicos Institucionales

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

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



- **Meta:**

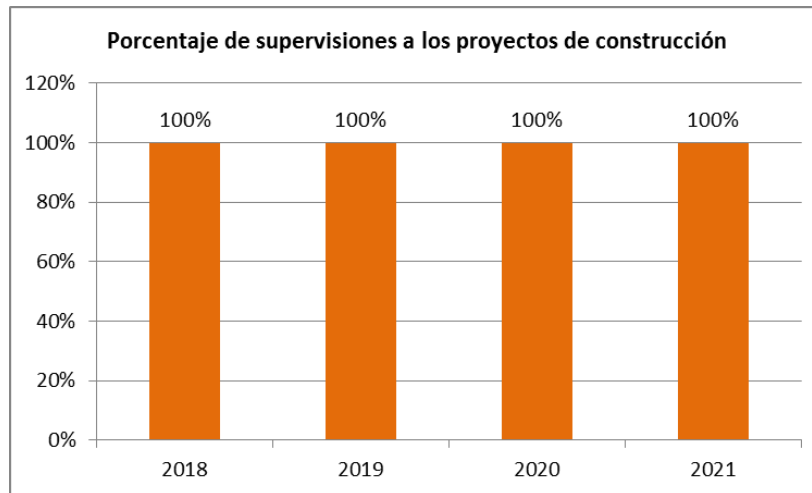
- **Indicador:** Porcentaje de supervisión para el control y cumplimiento de los contratos de delegación al sector privado.



- **Meta:**

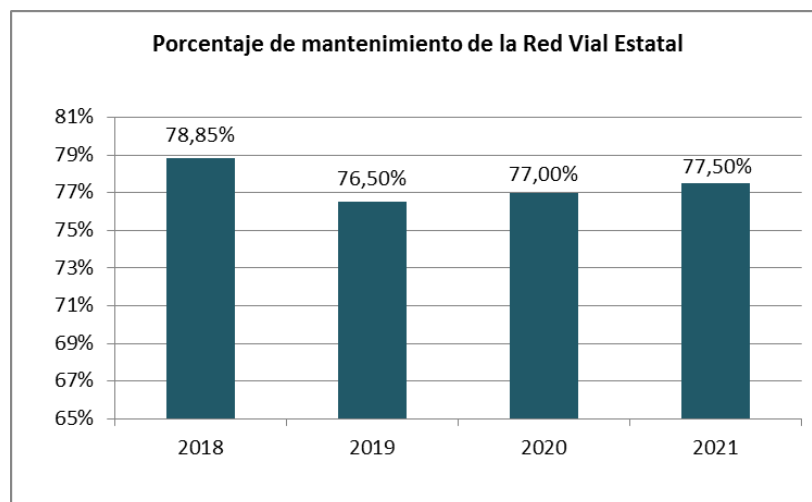
**OEI 2: INCREMENTAR LA CALIDAD EN LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE**

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



- **Meta:**

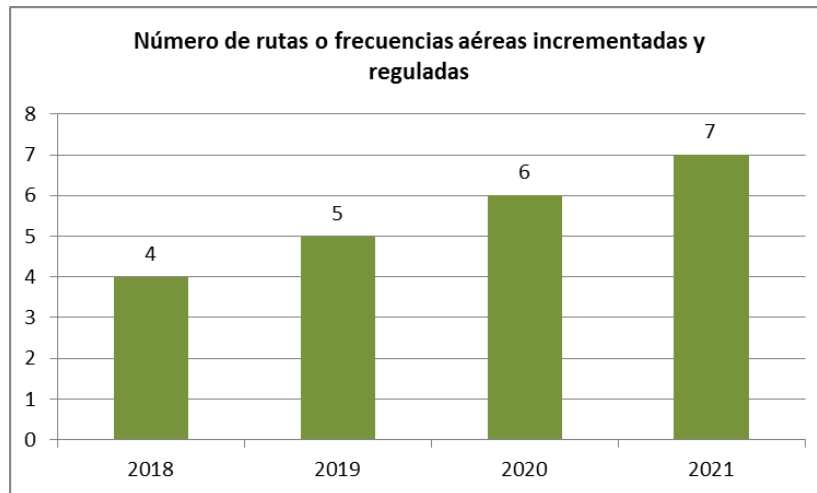
- **Indicador:** Porcentaje de mantenimiento de la Red Vial Estatal.



- **Meta:**

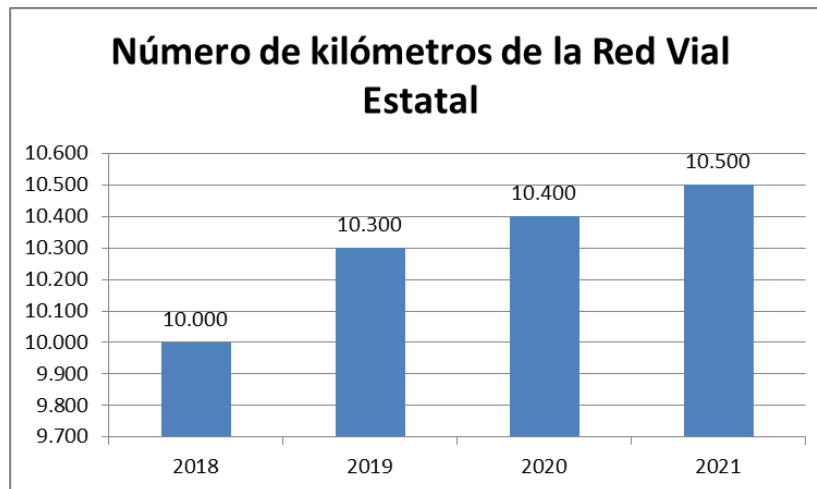
**OEI 3: INCREMENTAR LA COBERTURA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE**

- **Indicador:** Número de rutas o frecuencias aéreas incrementadas y reguladas.



- **Meta:**

- **Indicador:** Número de Kilómetros de la Red Vial Estatal.

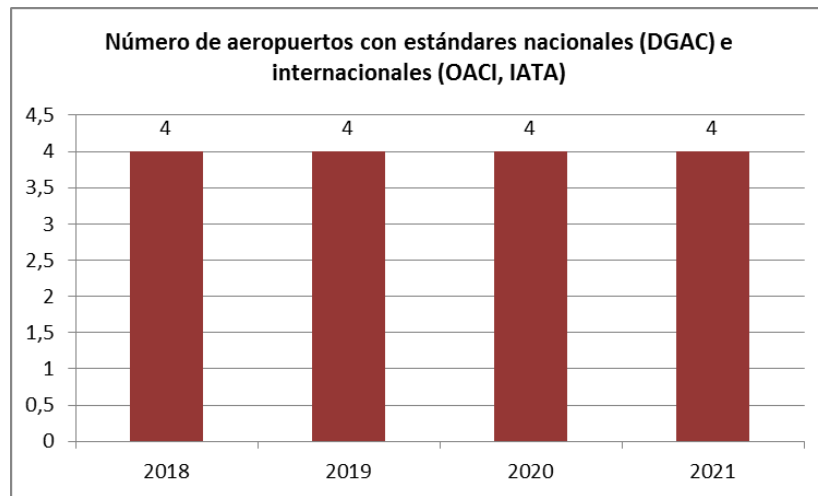


- **Meta:**



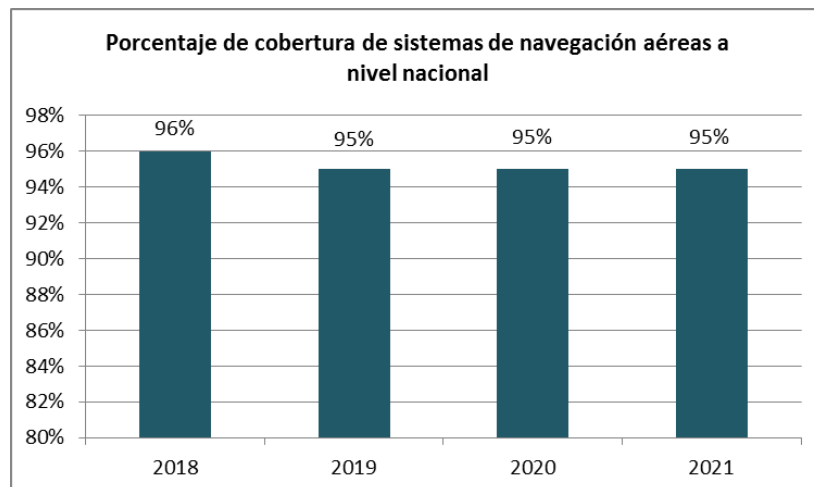
**OEI 4: INCREMENTAR LA CALIDAD EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE**

- **Indicador:** Número de aeropuertos con estándares nacionales (DGAC) e internacionales (OACI, IATA)



- **Meta:**

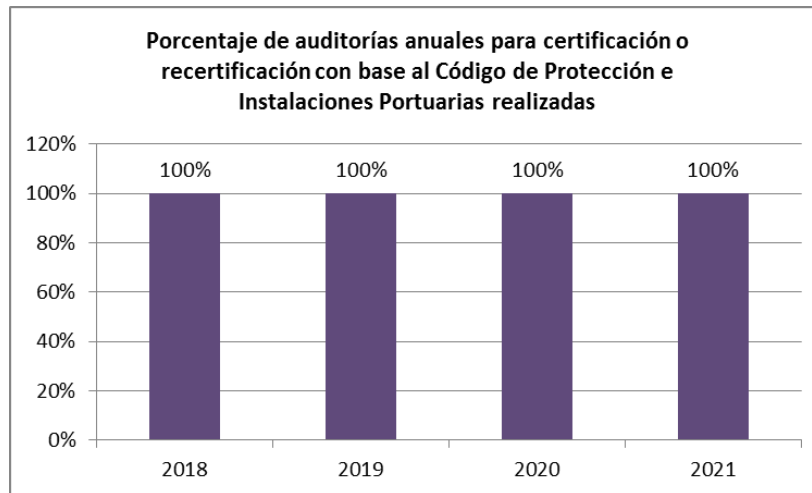
- **Indicador:** Porcentaje de cobertura de sistemas de navegación aéreas a nivel nacional.



- **Meta:**

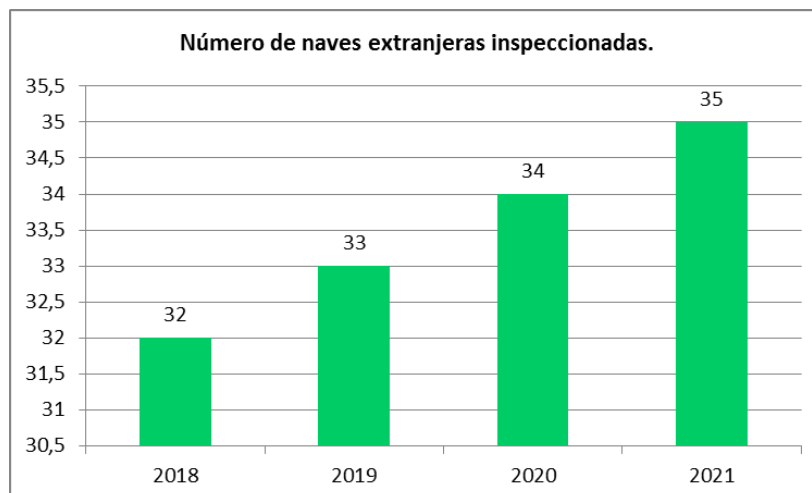
- **Indicador:** Porcentaje de auditorías anuales para certificación o recertificación con base al Código de Protección e Instalaciones Portuarias realizadas.

- **Meta:**



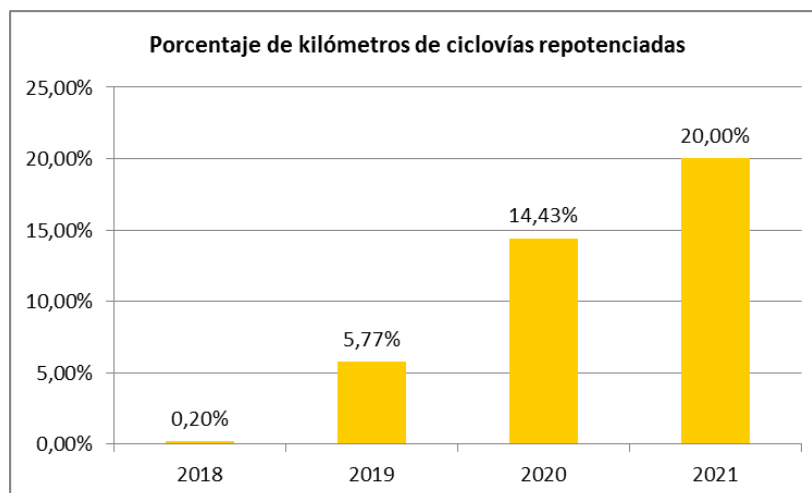
- **Indicador:** Número de naves extranjeras inspeccionadas.

- **Meta:**



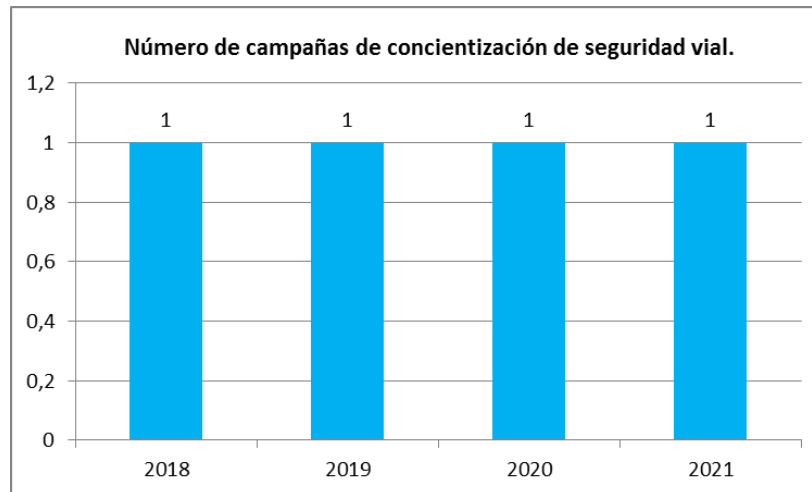
- **Indicador:** Porcentaje de kilómetros de ciclovías repotenciadas.

- **Meta:**



**OEI 5: INCREMENTAR LA CALIDAD EN LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE**

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



- **Meta:**

**OEI 6: INCREMENTAR LA EFICIENCIA INSTITUCIONAL EN EL MTOP (HOMOLOGADO)**

- **Indicador:** EFIC: Porcentaje de obras de Infraestructura reportadas en el Sistema de Seguimiento a Obras con problemas y detenidas.
- **Indicador:** EFIC: Número de servicios publicados en la carta de servicios institucional aprobada por el Ministerio de Trabajo en GPR.
- **Indicador:** EFIC: Porcentaje de servicios en operación incluidos en GRP.
- **Indicador:** EFIC: Número de procesos sustantivos mejorados y controlados estadísticamente.

**OEI 7: INCREMENTAR EL DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL MTOP (HOMOLOGADO)**

- **Indicador:** TH: Porcentaje de inclusión de personas con discapacidades.
- **Indicador:** TH: Número de servidores públicos capacitados de acuerdo al plan de formación y capacitación institucional.

**OEI 8: INCREMENTAR EL USO EFICIENTE DEL PRESUPUESTO EN EL MTOP (HOMOLOGADO)**

- **Indicador:** FIN: Porcentaje de ejecución presupuestaria

### 8.3. Estructura Programática de los Indicadores 2019-2021

Estructura programática de los indicadores 2019-2021					
OBJETIVOS INSTITUCIONALES	INDICADORES	Metas *			
		2018	2019	2020	2021
OEI 1.: Incrementar modelos de gestión sostenibles y eficientes para la infraestructura del transporte.	Porcentaje de mantenimiento de la RVE con modelos de gestión sostenibles	21,14%	24,87%	28,06%	30,24%
	Porcentaje de supervisión para el control y cumplimiento de los contratos de delegación al sector privado.	100%	100%	100%	100%
OEI 2.: Incrementar la calidad en la infraestructura del transporte.	Porcentaje de supervisiones a los proyectos de construcción	100%	100%	100%	100%
	Porcentaje de mantenimiento de la Red Vial Estatal	78,85%	76,50%	77,00%	77,50%
OEI 3.: Incrementar la cobertura de servicios de transporte.	Número de rutas o frecuencias aéreas incrementadas y reguladas	4	5	6	7
	Número de kilómetros de la Red Vial Estatal *	10.000	10.300	10.400	10.500
OEI 4.: Incrementar la calidad en los servicios de transporte.	Número de aeropuertos con estándares nacionales (DGAC) e internacionales (OACI, IATA)	4	4	4	4
	Porcentaje de cobertura de sistemas de navegación aéreas a nivel nacional	96%	95%	95%	95%
	Porcentaje de auditorías anuales para certificación o recertificación con base al Código de Protección e Instalaciones Portuarias realizadas	100%	100%	100%	100%
	Número de naves extranjeras inspeccionadas.	32	33	34	35
	Porcentaje de kilómetros de ciclovías repotenciadas	0,20%	5,77%	14,43%	20,00%
OEI 5.: Incrementar la movilidad segura para precautelar la vida de las personas	Número de campañas de concientización de seguridad vial .	1	1	1	1

\* Según Directrices de Planificación Institucional y Elaboración de la Proforma del Plan Anual de Inversión 2019 – SENPLADES para efectos del SIPeIP: “La entidad ingresará la proyección de las metas plurianuales que estima lograr para los años 2019, 2020 y 2021. Para registrar la línea base, la entidad deberá realizar una estimación del resultado de fin del año 2018”.

Estructura programática de los indicadores 2019-2021					
OBJETIVOS HOMOLOGADOS	INDICADORES	Metas			
		2018	2019	2020	2021
OEI 6: Incrementar la eficiencia institucional en MTOP (homologado)	EFIC: Porcentaje de Obras de Infraestructura reportadas en el sistema de Seguimiento a Obras con problemas y detenidas.	10%	Los indicadores homologados de desempeño gubernamental tienen por objeto mejorar, evaluar y generar información útil, a través de los avances obtenidos en la consecución de una gestión pública eficiente a nivel institucional, en tres dimensiones del <b>Mapa Estratégico</b> : Procesos, Recursos Humanos y Finanzas.		
	EFIC: Número de servicios publicados en la carta de servicios institucional aprobada por el Ministerio de Trabajo en GPR.	1			
	EFIC: Porcentaje de servicios en operación incluidos en GRP	100%			
	EFIC: Número de procesos sustantivos mejorados y controlados estadísticamente.	1			
OEI 7: Incrementar el desarrollo del talento humano en el MTOP (homologado)	TH: Porcentaje de inclusión de personas con discapacidades	1,4%	Las metas plurianuales de los Indicadores homologados, se encuentran sujetas a las directrices que SENPLADES presenta para los planes anuales comprometidos.		
	TH: Número de servidores públicos capacitados de acuerdo al plan de formación y capacitación institucional.	380			
OEI 8: Incrementar el uso eficiente del presupuesto en el MTOP (homologado)	FIN: Porcentaje de ejecución presupuestaria	1			

## **9. Programación Plurianual y Anual de la Política Pública**

Anexo I. Programación Anual de la Política Pública

Anexo II: Programación Plurianual de la Política Pública

## **10. Plan de Acción**

Anexo III: Plan Anual Comprometido 2018 del MTOP