

REGISTRO OFICIAL[®]

ÓRGANO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

MINISTERIOS DE TRANSPORTE Y
OBRAS PÚBLICAS Y DEL INTERIOR

**ACUERDO INTERMINISTERIAL
N° MTOP-INT-2023-001-ACU**

**APRUÉBESE LA POLÍTICA PÚBLICA
NACIONAL DE CONTROL OPERATIVO DE
TRÁNSITO CON ENFOQUE DE SEGURIDAD
CIUDADANA Y PROTECCIÓN INTERNA**

ACUERDO INTERMINISTERIAL Nro. MTOP-INT-2023-001-ACU

Ing. César Eduardo Rohon Hervas
MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Ing. Juan Ernesto Zapata Silva
MINISTRO DEL INTERIOR

CONSIDERANDO:

Que el artículo 3 de la Constitución de la República del Ecuador preceptúa: “(...) *son deberes primordiales del Estado: 1. Garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales, en particular la educación, la salud, la alimentación, la seguridad social y el agua para sus habitantes. (...) 8. Garantizar a sus habitantes el derecho a una cultura de paz, a la seguridad integral y a vivir en una sociedad democrática y libre de corrupción.*”;

Que el artículo 154 de la Constitución de la República del Ecuador establece: “*A las ministras y ministros de Estado, además de las atribuciones establecidas en la ley, les corresponde: 1. Ejercer la rectoría de las políticas públicas del área a su cargo y expedir los acuerdos y resoluciones administrativas que requiera su gestión.*”;

Que el artículo 163 de la Constitución de la República del Ecuador determina: “(...) *la Policía Nacional es una institución estatal de carácter civil, armada, técnica, jerarquizada, disciplinada, profesional y altamente especializada, cuya misión es atender la seguridad ciudadana y el orden público, y proteger el libre ejercicio de los derechos y la seguridad de las personas dentro del territorio nacional.*”;

Que el artículo 226 la de la Constitución de la República del Ecuador prevé: “*Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.*”;

Que el artículo 227 de la Constitución de la República del Ecuador dispone: “*La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.*”;

Que el artículo 393 de la Constitución de la República del Ecuador preceptúa: *“El Estado garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones y delitos. La planificación y aplicación de estas políticas se encargará a órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno.”*;

Que el artículo 15 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas dispone: *“(...) La definición de la política pública nacional le corresponde a la función ejecutiva, dentro del ámbito de sus competencias. Los ministerios, secretarías y consejos sectoriales de política, formularán y ejecutarán políticas y planes sectoriales con enfoque territorial, sujetos estrictamente a los objetivos y metas del Plan Nacional de Desarrollo. Los gobiernos autónomos descentralizados formularán y ejecutarán las políticas locales para la gestión del territorio en el ámbito de sus competencias, las mismas que serán incorporadas en sus planes de desarrollo y de ordenamiento territorial y en los instrumentos normativos que se dicten para el efecto (...)*”;

Que el artículo 60 del Código Orgánico de Entidades de Seguridad Ciudadana y Orden Público, determina que la misión de la Policía Nacional es: *“(...) la protección interna, la seguridad ciudadana, el mantenimiento del orden público y, dentro del ámbito de su competencia, el apoyo a la administración de justicia en el marco del respeto y protección del libre ejercicio de los derechos y la seguridad de las personas dentro del territorio nacional, a través de los subsistemas de prevención, investigación de la infracción e inteligencia anti delincuencia”*;

Que el artículo 61 del Código Orgánico de Entidades de Seguridad Ciudadana y Orden Público, establece las funciones de la Policía Nacional, entre las cuales se encuentra: *“(...) 6. Cumplir con el control operativo en los ámbitos requeridos de la seguridad ciudadana, protección interna y orden público, en coordinación con las entidades competentes de los distintos niveles de gobierno, en el marco de los lineamientos y directrices del ministerio rector de la seguridad ciudadana, protección interna y orden público (...)*”;

Que el artículo 63 del Código Orgánico de Entidades de Seguridad Ciudadana y Orden Público, prevé que le corresponde: *“Al ministerio rector de la seguridad ciudadana, protección interna y orden público le corresponde dirigir las políticas, planificación, regulación, gestión y control de la Policía Nacional”*;

Que en los numerales 1, 3 y 4 del artículo 64 del Código Orgánico de Entidades de Seguridad Ciudadana y Orden Público determina: *“(...) El titular del ministerio rector de la seguridad ciudadana, protección interna y orden público tendrá las siguientes funciones: 1. Elaborar planes, programas y proyectos en materia de seguridad ciudadana, protección interna y orden público articulados al Plan Nacional de Desarrollo, de acuerdo a lo establecido en las leyes y reglamentos; (...) 3. Velar por la debida ejecución de las políticas públicas en materia de seguridad ciudadana, protección interna y orden público, en el marco de los derechos*

constitucionales y en armonía con el Plan Nacional de Desarrollo; 4. El titular del ministerio rector de la seguridad ciudadana, protección interna y orden público tendrá la función de ejercer la presentación legal, judicial y extrajudicial de la Policía Nacional (...)”;

Que el artículo 75 del Código Orgánico de Entidades de Seguridad Ciudadana y Orden Público dispone: *“Componente de Gestión Preventiva. - El componente de gestión preventiva es la unidad que coordina, en el ámbito preventivo, la aplicación de la planificación estratégica y de la política pública y genera la doctrina en el área de su competencia. Le corresponde determinar la organización de los procedimientos de control del orden público y protección interna, vigilancia y patrullaje, apoyo en el control de las organizaciones de vigilancia y seguridad privada, el control del porte y tenencia de armas de conformidad con la ley, entre otros que, según las necesidades operativas, (sic) se crearen mediante acuerdo del ministerio rector en seguridad ciudadana, protección interna y orden público (...)*”;

Que el literal b) del artículo 11 de la Ley de Seguridad Pública y del Estado establece: *“(...) b) Seguridad ciudadana y orden público: Ministerio rector de la seguridad ciudadana, protección interna y orden público y Policía Nacional.- La seguridad ciudadana, protección interna, el mantenimiento y control del orden público tendrán como ente rector al ministerio rector de la seguridad ciudadana, protección interna y orden público, que será el responsable de la dirección, planificación, regulación, gestión y control de la Policía Nacional. Corresponde a la Policía Nacional la ejecución de las políticas la que contribuirá con los esfuerzos públicos, comunitarios y privados para lograr la seguridad ciudadana, la protección de los derechos, libertades y garantías de la ciudadanía. Apoyará y ejecutará todas las acciones en el ámbito de su responsabilidad constitucional, para proteger a los habitantes en situaciones de violencia, delincuencia común y crimen organizado. Coordinará su actuación con los órganos correspondientes de la Función Judicial y las entidades del Sistema de Seguridad Pública y del Estado. La Policía Nacional desarrollará sus tareas de forma desconcentrada a nivel local y regional, en estrecho apoyo y colaboración con los gobiernos autónomos descentralizados. En la ejecución de tareas para prevenir o combatir al crimen organizado, así como para defender a los habitantes de las situaciones de violencia, la Policía Nacional como ente ejecutor podrá contar con el apoyo complementario, extraordinario, regulado y fiscalizado de las Fuerzas Armadas en el marco de sus atribuciones y misión constitucional, previa justificación basada en parámetros técnicos que visibilicen que las capacidades de la Policía Nacional han sido empleadas y la amenaza no ha sido controlada, y una vez declarado el estado de excepción. Esta colaboración será siempre en operaciones específicas y subordinadas al Presidente de la República, sin perjuicio del ejercicio de las competencias ordinarias de las Fuerzas Armadas. El ministerio rector de la seguridad ciudadana, protección interna y orden público y Policía Nacional a fin de asegurar la coordinación de acciones a nivel territorial y con los gobiernos autónomos descentralizados, articulará acciones con la entidad responsable de la coordinación y supervisión de la gestión de las gobernaciones provinciales y la entidad encargada de la coordinación de la seguridad pública y del Estado. (...)*”;

Que el artículo 1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: *“(...) tiene como objetivo la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano”;*

Que el artículo 2 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial determina: *“(...) el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización”;*

Que el artículo 11 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial prevé: *“El Estado fomentará la participación ciudadana en el establecimiento de políticas nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que garanticen la interacción, sustentabilidad y permanencia de los sectores público, privado y social.”;*

Que el artículo 15 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece: *“Publicación de políticas en materia de transporte.- El Ministerio del sector será el responsable de la rectoría y control general del Sistema Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados; expedirá el Plan Nacional de Movilidad y Logística del Transporte y Seguridad Vial y supervisará y evaluará su implementación y ejecución.”;*

Que el artículo 16 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial prevé: *“Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.- La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es el ente encargado de la regulación y planificación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, dentro del ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del sector. Tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito.”;*

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica, jurisdicción nacional, presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propios.”;

Que el artículo 17 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece: *“Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.- La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es una entidad de control y regulación técnica del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, la misma que estará adscrita al Ministerio del sector y será regida por un Directorio que sesionará en forma ordinaria una vez al mes; y, extraordinariamente cuando lo convoque su Presidente o a solicitud de al menos cuatro de sus*

miembros. Sus resoluciones se adoptarán por mayoría absoluta de votos. El Presidente tendrá voto dirimente.”;

Que el artículo 234 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: *“Naturaleza jurídica de la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE).- La Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) es una persona jurídica de derecho público, desconcentrada, de duración indefinida, con patrimonio propio y con autonomía funcional, administrativa, financiera y presupuestaria, con domicilio en la ciudad de Guayaquil, tiene a su cargo el control de la red vial estatal con excepción de las zonas urbanas de competencia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados y aquellas circunscripciones de competencia de la Policía Nacional.*

Por delegación de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial podrá ejercer además el control del tránsito dentro de la circunscripción territorial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados que no se encuentren en ejecución de sus competencias.

La planificación y organización de estas acciones serán coordinadas con los Gobiernos Autónomos Descentralizados que se encuentren en ejercicio de sus competencias.”;

Que en la Disposición Transitoria Sexagésima Quinta, párrafo dos, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial preceptúa: *“El(a) Ministro(a) rector(a) del Transporte, en coordinación con el(a) Ministro(a) de Gobierno, dentro del plazo de 6 meses a partir de la vigencia de la presente Ley, dictará la política pública para el ejercicio del control operativo del tránsito por parte de la Policía Nacional del Ecuador y la Comisión de Tránsito del Ecuador dentro de la red vial estatal, en función de la seguridad ciudadana y la protección de las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial estatal, también de la protección interna, zonas de frontera y vías colectoras. Adicionalmente, la proximidad de las unidades operativas, la optimización de recursos, las necesidades específicas de cada sector.”*

Que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas fue creado mediante Decreto Ejecutivo Nro. 8 de 15 de enero de 2007, publicado en el Registro Oficial No.18 de 08 de febrero de 2007, sustituyendo así al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones;

Que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas como ente rector del Sistema Nacional del Transporte Multimodal tiene la misión de formular, implementar y evaluar 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;

Que el Estatuto Orgánico de gestión organizacional por procesos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas menciona como misión del Ministro de Transportes y Obras Públicas; *“Formular, dirigir y coordinar la ejecución de políticas públicas en el ámbito del transporte nacional, que permitan contar con un sistema de transporte seguro y de calidad en los ejes*

intermodal y multimodal a través de la definición de planes, programas y proyectos intersectoriales, que fortalezcan la integración y el desarrollo del país”;

Que mediante Decreto Ejecutivo No. 381 de 30 de marzo de 2022, el Presidente Constitucional de la República escindió del Ministerio de Gobierno, el Viceministerio del Interior y dispuso la creación del Ministerio del Interior, como organismo de derecho público, con personalidad jurídica dotado de autonomía técnica, administrativa, operativa y financiera, encargado de formular las políticas para seguridad ciudadana, protección interna y orden público;

Que los literales c) y d) del artículo 3 del Decreto Ejecutivo Nro. 381 de 30 de marzo de 2022, establecen las siguientes atribuciones y competencias al Ministerio del Interior: “(...) c. *Emitir, formular, fomentar, dirigir y evaluar las políticas nacionales de seguridad ciudadana, en coordinación con las instancias políticas y operativas pertinentes y con la sociedad civil (...) d. De conformidad con el Código Orgánico de Entidades de Seguridad Ciudadana y Orden Público tendrá la rectoría de la seguridad ciudadana, protección interna y orden público, así como dirigir las políticas, planificación, regulación, gestión y control de la Policía Nacional.*”;

Que mediante Decreto Ejecutivo Nro. 568 de 26 de septiembre de 2022, el Presidente Constitucional de la República designó al ingeniero Juan Zapata, como Ministro del Interior;

Que mediante Decreto Ejecutivo Nro. 750 de 24 de mayo de 2023, el Presidente Constitucional de la República, designó al ingeniero César Eduardo Rohon Hervas, como Ministro de Transporte y Obras Públicas;

Que mediante memorando Nro. MDI-VSC-2023-0368-MEMO de 28 de junio de 2023 la magister Sandra Patricia Molina Barreiro, Viceministra de Seguridad Ciudadana del Ministerio del Interior, pone en conocimiento al señor Ministro del Interior la política pública que permita articular líneas de acción para el control operativo de tránsito, seguridad ciudadana, Movilidad activa y sostenible y transporte de mercancías en la red vial estatal 2023-2025, así como, la propuesta de Decreto Ejecutivo para la consecución de las acciones respectivas;

Que mediante memorando Nro. MDI-VSC-SEP-2023-0159-MEMO de 10 de julio de 2023 el doctor Lester Martín Andrés Cabrera Toledo, Subsecretario de Estudios y Política de la Seguridad, remitió el instrumento correspondiente a la política pública que permita articular líneas de acción para el control operativo de tránsito, seguridad ciudadana, Movilidad activa y sostenible y transporte de mercancías en la red vial estatal 2023-2025, validada por la Subsecretaría de Estudios y Política de la Seguridad, conforme las observaciones de su estructura general identificados, previo la publicación del instrumento de planificación;

Que, mediante el informe de viabilidad técnica de la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna, emitido por

las unidades competentes del Ministerio del Interior y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se concluyó:

“ (...) Los ejes estratégicos establecidos en la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna muestran una integración orgánica interinstitucional en cumplimiento con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, los Objetivos de Desarrollo Nacional, las metas establecidas para el Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, la Constitución de la República del Ecuador, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad vial, los Planes Nacionales de Seguridad y los relacionados a temas de tránsito, y demás cuerpos normativos que respaldan la inclusión de acciones que salvaguardan la seguridad ciudadana y protección interna a nivel nacional. Esta integración plantea una lógica de optimización de recursos y capacidades.

El control operativo de tránsito y la seguridad ciudadana son conceptos altamente interrelacionados y presentan correlaciones proporcionales. Esto implica que cualquier factor de riesgo que afecte a la seguridad ciudadana podrá impactar al tránsito y viceversa. Uno de los factores identificados es el control operativo. Por ello, y sobre la base del escenario que vive el Ecuador, se observa como una oportunidad estratégica la implementación de una política integral para el control operativo de tránsito.

La articulación entre todas las instituciones, tanto rectoras como operativas, es vital para lograr cumplir con la política y, a través de esta, aportar a la mejora de los índices de siniestralidad, violencia y delincuencia dentro del espacio público vial a nivel nacional (...);

Que en el referido informe de viabilidad técnica de la *Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna* se recomendó:

“(...) En vista de la urgencia de implementar una política pública que permita articular líneas de acción para el control operativo de tránsito, seguridad ciudadana y protección interna, se continúe con el proceso correspondiente para su publicación e implementación.

Se eleve este informe a las Coordinaciones Jurídicas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y del Ministerio del Interior, para elaborar el instrumento legal con el que se publique la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna. En el proceso de elaboración, las partes técnicas de ambos ministerios deben estar presentes.

Los procesos sean formalizados interinstitucionalmente, integrando capacidades conforme el ámbito de sus competencias. Esto se puede realizar toda vez se desarrolle la planificación operativa y de manera conjunta, integrada y corresponsable. Esto permitirá evitar subutilización de recursos y capacidades.

Se articule la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna con todos los instrumentos de planificación de la política pública de movilidad, seguridad vial y seguridad ciudadana.

Una vez sea publicada la presente política, se inicie el proceso de la planificación operativa con todas las instituciones integrantes y competentes, bajo el liderazgo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y del Ministerio del Interior. (...)”;

Que es necesario que el Ministerio del Interior y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas aprueben la *Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna*; y,

En ejercicio de las atribuciones que les confiere el artículo 154 numeral 1 de la Constitución de la República del Ecuador, artículo 64 numerales 1, 3 y 4 del Código Orgánico de Entidades de Seguridad Ciudadana y Orden Público; artículo 15 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Decreto Ejecutivo No. 381 de 30 de marzo de 2022 literal c);

ACUERDAN:

Artículo 1.- Aprobar la **Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna**, instrumento que consta como anexo al presente acuerdo.

Artículo 2.- Disponer al Ministerio del Interior, a través de la Policía Nacional en su calidad de entidad operativa de la seguridad ciudadana y control de tránsito dentro de su jurisdicción, y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Comisión de Tránsito del Ecuador en su calidad de entidad operativa de control de tránsito dentro de su jurisdicción, la aplicación e implementación de la *Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna*; y a la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial la socialización de esta Política Pública a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, dentro del ámbito de sus competencias.

Artículo 3.- Motivar a las máximas autoridades de todas las entidades públicas no contempladas en el ámbito de aplicación, señalado en el artículo que precede, procurar la alineación, aplicación y difusión de las acciones establecidas en el marco del cumplimiento de estas disposiciones, con la finalidad de garantizar los derechos constitucionales abordados en la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna.

Artículo 4.- Confórmese la Mesa Técnica de Seguimiento y Evaluación del Plan Operativo de la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna, la cual establecerá la metodología, seguimiento y parámetros de evaluación, integrada por las siguientes instituciones:

- Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviario;
- Ministerio del Interior, a través de Subsecretaría de Estudios y Política de la Seguridad y,
- Policía Nacional del Ecuador, a través de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial.

Artículo 5.- Encargar al Ministerio del Interior y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la implementación, coordinación, seguimiento y evaluación de la *Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna*, a través de un plan operativo con un modelo de gestión estratégico y un modelo de gestión operativo.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

PRIMERA. - En el término de 70 días, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio del Interior expedirán el Plan Operativo de la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna, en articulación con las demás instituciones con competencia para el control operativo de tránsito. Este instrumento incluirá un modelo de gestión estratégico para la consecución de la Política Pública y del Plan Operativo.

La elaboración de este Plan Operativo estará a cargo de la Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de la Subsecretaría de Estudios y Política de la Seguridad del Ministerio del Interior; y, de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Ecuador.

La ejecución de este Plan Operativo será coordinada, participativa y de corresponsabilidad entre todas las instituciones intervinientes y con competencia para el control operativo de tránsito en el territorio nacional.

SEGUNDA. - En el término de 60 días, la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Ecuador elaborará el modelo de gestión operativo para la aplicación de lineamientos y directrices para el control operativo de tránsito, y corresponderá al Ministerio del Interior la expedición de este modelo de gestión.

DISPOSICIÓN FINAL. - Disponer al Ministerio del Interior la realización de las gestiones pertinentes para la publicación del presente acuerdo en el Registro Oficial.

El presente acuerdo ministerial entrará en vigencia a partir de su suscripción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE. - Dado, en Quito, Distrito Metropolitano, a los 31 días del mes de octubre de 2023.



Firmado electrónicamente por:
**CESAR EDUARDO ROHON
HERVAS**

Ing. César Eduardo Rohón Hervas
MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS



Firmado electrónicamente por:
**JUAN ERNESTO ZAPATA
SILVA**

Ing. Juan Ernesto Zapata Silva
MINISTRO DEL INTERIOR

Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y protección interna

Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Ministerio del Interior

**Gobierno
del Ecuador**

CRÉDITOS

Guillermo Lasso Mendoza
Presidente de la República del Ecuador

César Rohon Hervas
Ministro de Transporte y Obras Públicas

Juan Ernesto Zapata
Ministro del Interior

José Quirós Rumbea
**Viceministro de Servicios del Transporte y
Obras Públicas**

Sandra Molina Barreiro
Viceministra de Seguridad Ciudadana

Metodología prospectiva y planificación
Diómedes Palacios

Equipo de prospectiva y planificación
Diómedes Palacios
Wilson Pavón
Diana Duque
Jorge Jirón
Carlos Semblantes
Andrés Aguirre
Diego Ricaurte
Manolo Coronel

Equipo de investigación y consulta
Carlos Semblantes
Andrés Aguirre
Diego Ricaurte
Manolo Coronel
Diómedes Palacios
Diana Duque
Jorge Jirón
Mayra Herrera
Klever Almeida
Andrés Montero

Edición y corrección de estilo
Amelia Ribadeneira
Diómedes Palacios

Quito, octubre de 2023.
Ministerio del Interior
Gobierno Nacional

**Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad
Ciudadana y Protección Interna**

CONTENIDO

Índice de Ilustraciones	
Índice de Gráficos	
Índice de Tablas	
1. Introducción	
2. Marco Legal	
2.1. Constitución de la República del Ecuador	
2.2. Código Orgánico de Entidades de Seguridad Ciudadana y Orden Público	
2.3. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	
2.4. Código Orgánico Integral Penal	
2.5. Ley Sistema Nacional de Infraestructura Vial Transporte Terrestre.....	
3. Etapa de Preparación	
3.1. Equipos para la formulación de la Política Pública.....	
3.1.1. Conformación de los equipos para la formulación de la Política Pública	
3.1.2. Actores e instancias de coordinación	
3.1.3. Espacios de participación.....	
3.1.4. Instrumentos del marco de planificación	
3.1.5. Hoja de ruta proceso de formulación de política pública	
4. Etapa de Diagnóstico y línea base sobre tránsito y seguridad ciudadana en el Ecuador	
4.1. La seguridad vial en el Ecuador	
4.2. Instrumentos de Política pública nacional e internacional para el control operativo de tránsito.....	
4.2.1. Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 (PMDASV) 36	
4.2.2. Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 de Colombia	
4.2.3. Programa Integral de Seguridad Vial de México.....	
4.2.4. Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana 2017-2020.....	
4.2.5. Estudio Prospectivo de Seguridad Ciudadana y Orden Público 2030	
4.3. Análisis de convergencia de instrumentos de política pública.....	
4.4. Megatendencias.....	
4.5. Variables de impacto para el tránsito por grupo	
4.5.1. Infraestructura vial segura.....	
4.5.2. Transporte Multimodal y la planificación del uso del territorio	
4.5.3. Seguridad Ciudadana y Pública en relación al control operativo de tránsito y la movilidad multimodal terrestre	
4.6. Identificación del Problema	
4.7. Identificación de oportunidades y problemáticas.....	
5. Etapa de construcción de la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y protección interna	
5.1. Actores Involucrados en la Política Pública Nacional de Control Operativo Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y protección interna	
5.2. Competencias integradas de los actores directos para la política pública.....	

Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna

5.3.	Integración de Actores de la Política Pública.....	
5.3.1.	Competencias integradas de los actores directos para la política pública	
5.4.	Principios éticos, ejes y enfoques.....	
5.4.1.	Principios éticos	
5.4.2.	Ejes de la Política.....	
5.4.3.	Enfoques de la política.....	
5.5.	Objetivos Estratégicos.....	
5.6.	Estrategias de la política pública.....	
5.7.	Indicadores de la política pública.....	
5.8.	Vinculación al Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa – SNDPP.....	
5.9.	Presupuesto de Referencial	
5.10.	Operativización de la política pública nacional.....	
6.	Etapa de validación y aprobación	
6.1.	Validación	
6.2.	Aprobación.....	
7.	Referencias.....	

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1. Metas del Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial.....	
Ilustración 2. Contexto general del PEM.....	
Ilustración 3. Principales flujos logísticos en la red vial estatal Ecuador.....	
Ilustración 4. Ejes estratégicos del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana.....	
Ilustración 5. Megatendencias identificadas vinculadas para tránsito.....	
Ilustración 6. Siniestros de Tránsito 2020-2022.....	
Ilustración 7. Mapa de Distribución de Controles Integrados Ecuador.....	
Ilustración 8. Rutas operadoras interprovinciales e intraprovinciales 2021.....	
Ilustración 9. Frecuencia de rutas interprovinciales 2021.....	
Ilustración 10. Delitos de trata de personas y tráfico ilícito de migrantes en Ecuador.....	
Ilustración 11. Red de Actores Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y protección interna.....	
Ilustración 12. Principios éticos, ejes y enfoques de la política pública.....	

Índice de Gráficos

Gráfico 1. Actores de Coordinación de Política Pública Nacional	
Gráfico 2. Instrumentos de planificación	
Gráfico 3. Principales causas de siniestralidad fatal en Ecuador	
Gráfico 4. Vehículos de carga pesada matriculados por provincia en 2022	
Gráfico 5. Tipo de Administración Red Vial Ecuador	
Gráfico 6. Estado de la red Vial Ecuador	
Gráfico 7. Total, Delitos – Robos Ecuador 2019-2022	
Gráfico 8. Armas de fuego incautadas en las vías y carreteras.....	
Gráfico 9. Droga incautada en ejes viales y carreteras a nivel nacional.....	
Gráfico 10. Homicidios intencionales en vías y carreteras.....	

Índice de Tablas

Tabla 1. Distribución de equipo político y técnico para la formulación de la política pública nacional.....	
Tabla 2. Objetivos, Metas y Políticas de Desarrollo Sostenible.....	
Tabla 3. Objetivos y metas del PND.....	
Tabla 4. Objetivos del Plan Nacional de Seguridad Integral.....	
Tabla 5. Objetivos identificados del Plan Nacional de Seguridad Ciudadana horizonte 203025	
Tabla 6. Ejes estratégicos de la movilidad segura.....	
Tabla 7. Objetivos de la Estrategia Nacional de Movilidad Segura.....	
Tabla 8. Objetivos del Plan Estratégico Institucional de la Agencia Nacional de Tránsito 2021-2025.....	
Tabla 9. Objetivos Estratégicos del Plan Institucional de la Comisión de Tránsito del Ecuador.....	
Tabla 10. Objetivo del Plan Integral de Control de Tránsito y Seguridad en las Carreteras ..	
Tabla 11. Vehículos de carga pesada matriculados por provincia en 2022.....	
Tabla 12. Áreas de acción de la estrategia nacional del PNSV 2022-2031.....	
Tabla 13. Pilares estratégicos del Programa Integral de Seguridad Vial Ciudad de México ..	
Tabla 14. Interrelación de instrumentos y estudios pertinentes a Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna ..	
Tabla 15. Megatendencias y problemáticas para el control de tránsito.....	
Tabla 16. Delitos de mayor connotación Ecuador.....	
Tabla 17. Matriz de identificación de problemas.....	
Tabla 18. Análisis de oportunidades de desarrollo y problemas priorizados.....	
Tabla 19. Actores involucrados directamente con la política pública de acuerdo a su competencia.....	
Tabla 20. Visión y objetivos estratégicos de las instituciones relacionadas con la política pública.....	
Tabla 21. Objetivos estratégicos de la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de seguridad ciudadana y protección interna.....	
Tabla 22. Estrategias de la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna.....	
Tabla 23. Indicadores de Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna.....	
Tabla 24. Vinculación entre objetivos de la política pública y el sistema nacional de descentralizado de planificación participativa.....	
Tabla 25. Presupuesto referencia de la política pública.....	

1. Introducción

El desarrollo del Ecuador, así como en muchos otros países, está determinado en función de la capacidad de movilidad activa y sostenible y del transporte existente en el territorio a nivel nacional. Si bien es cierto, la era de la tecnología ha acortado distancias y reducido los tiempos, se debe fortalecer la seguridad de la red vial estatal, como eje fundamental para el progreso del país. En este sentido, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sobre la cual se plantea la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y protección interna, delimita tres ámbitos de intervención: Seguridad Vial, Transporte Terrestre y Tránsito, que deben ser gestionados corresponsablemente entre las instituciones competentes del gobierno central con los diferentes gobiernos autónomos descentralizados del país.

Esta política pública está construida en función de lo que determina la normativa legal vigente y atendiendo a los desafíos actuales existentes en la sociedad. Así, la política plantea lineamientos integrales para la intervención pública de forma sistémica, para operativizar el conjunto armónico de acciones que promuevan los derechos y las garantías constitucionales. Además, la política pública plantea una orientación de optimización de recursos y procesos, para lograr respuestas claras y sostenibles, que permitan al Estado una intervención inteligente. Es por ello que, los mecanismos interinstitucionales se convierten en un factor estratégico para incrementar la calidad del control técnico sectorial de transporte y, a través de este, impactar en la delincuencia y la violencia en el espacio público vial, incrementando, entre otros, los niveles de la seguridad vial, la seguridad ciudadana, la protección interna y el orden público.

Este instrumento está construido por los entes rectores de transporte y de seguridad ciudadana, bajo lineamientos de planificación internacional y nacional, así como sobre el análisis de buenas prácticas de países con caracterización similar al Ecuador. Además, esta política emplea enfoques correlacionales entre las políticas de seguridad vial y de seguridad ciudadana y pública, de forma armonizada con las recomendaciones internacionales de tránsito a nivel mundial para lograr su aplicación efectiva en el territorio ecuatoriano.

En este sentido, la presente política pública es integral, con una visión de corresponsabilidad interinstitucional y responde a un análisis fenomenológico del control operativo de tránsito y de la seguridad ciudadana. Este documento aborda con mirada prospectiva las problemáticas a nivel nacional, integrando variables de impacto de forma transversal, tanto para el control de tránsito como de la seguridad ciudadana y pública. Este abordaje dinamiza los ejes estratégicos de intervención y permite un diálogo óptimo a los actores que intervienen en la política. Los actores se integran y articulan sobre la base de cinco elementos: seguridad; protección y auxilio; control operativo; regulación de infraestructura y emisión de títulos habilitantes.

Es así que, la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y protección interna se convierte en un instrumento estratégico para el Estado ecuatoriano, orientado a incrementar la optimización y efectividad de los procesos del control operativo de tránsito y de la seguridad ciudadana.

2. Marco Legal

2.1. Constitución de la República del Ecuador

De conformidad con el artículo 66, numeral 14, de la Constitución de la República, se reconoce y garantiza a las personas el derecho a transitar libremente por el territorio nacional. Asimismo, el artículo 393 indica que el Estado garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones.

En el artículo 394 se establece la obligación del Estado de garantizar la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial, dentro de todo el territorio nacional, enfatizado la necesidad de incentivar el uso de transporte público masivo y adoptar políticas de tarifas de transporte diferenciadas. Es el Estado, por medio de sus instituciones, el encargado de regular el transporte en todas sus formas y demás actividades aeroportuarias y portuarias. El artículo 226 menciona que las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos dada la potestad estatal, en sus actuaciones solo deberán ejercer sus competencias y facultades atribuidas por la Constitución y la ley, teniendo el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos que se reconocen en la Constitución.

La institución encargada, de acuerdo con el artículo 163, de atender la seguridad ciudadana y el orden público, y de proteger el libre ejercicio de los derechos y la seguridad de las personas, incluyendo el derecho a libre tránsito y movilidad y la seguridad de las personas en las vías y espacios públicos, dentro de todo el territorio nacional será la Policía Nacional. Esto sobre la base del respeto irrestricto de los derechos humanos, la investigación especializada, prevención, control, prevención del delito y el uso de medios de disuasión y conciliación como alternativas al uso de la fuerza, y en coordinación con los diferentes niveles de gobierno.

2.2. Código Orgánico de Entidades de Seguridad Ciudadana y Orden Público

De conformidad con el artículo 2 del Código Orgánico de Entidades de Seguridad Ciudadana y Orden Público que establece que: Las disposiciones de este Código son de aplicación obligatoria en todo el territorio nacional y se rigen al mismo, entre otras entidades, la Policía Nacional, las entidades complementarias de seguridad de la Función Ejecutiva como el Cuerpo de Vigilancia Aduanera, el Cuerpo de Vigilancia de la Comisión de Tránsito del Ecuador, y el Cuerpo de Seguridad y Vigilancia Penitenciaria; y las entidades complementarias de seguridad de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Metropolitanos como los Cuerpos de Control Municipales o Metropolitanos, los Cuerpos de Agentes Civiles de Tránsito; y los Cuerpos de Bomberos.

El artículo 7 establece que “...en el marco de las competencias y funciones específicas reguladas por este Código, las actividades de las entidades de seguridad tendrán los siguientes fines:

1. Contribuir, de acuerdo a sus competencias, a la seguridad integral de la población velando por el cumplimiento del ejercicio de los derechos y garantías de las personas, garantizando el mantenimiento del orden público y precautelando la paz social;
2. Prevenir la comisión de infracciones;
3. Colaborar con la administración de justicia en la investigación de infracciones siguiendo los procedimientos establecidos y el debido proceso;
4. Proteger a las máximas autoridades de las Funciones del Estado y sus sedes;
5. Apoyar al control del espacio público, gestión de riesgos y manejo de eventos adversos; y,
6. Apoyar el cumplimiento de las decisiones de la autoridad competente enmarcadas dentro del ordenamiento jurídico”.

En los artículos 59, 60 y 61 se establecen la naturaleza, la misión y las funciones Policía Nacional. Asimismo, en el artículo 257 se menciona que “...las entidades complementarias de seguridad de la Función Ejecutiva son el Cuerpo de Vigilancia Aduanera, el Cuerpo de

Vigilancia de la Comisión de Tránsito del Ecuador y el Cuerpo de Seguridad y Vigilancia Penitenciaria reguladas por el presente Libro y demás normativa vigente”. En el artículo 261 se determina que “...el Cuerpo de Vigilancia de la Comisión de Tránsito del Ecuador es el órgano de ejecución operativa de la autoridad nacional competente para la regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, que de conformidad al ámbito del presente Libro se constituye como una entidad complementaria de seguridad.

En el artículo 262 se define que “... el Cuerpo de Vigilancia de la Comisión de Tránsito del Ecuador ejecutará operaciones relacionadas con la dirección y control de las actividades operativas de los servicios de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en la red vial estatal y sus troncales nacionales, con sujeción a las regulaciones emanadas por la autoridad nacional competente para el control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Además, realizará la investigación de accidentes de tránsito por disposición de la Fiscalía General del Estado, en coordinación con el órgano nacional competente en medicina legal y ciencias forenses; y, la formación del Cuerpo de Vigilantes y de Agentes Civiles de Tránsito”.

Finalmente, en el artículo 267 se menciona que “... las entidades complementarias de seguridad de los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos son los Cuerpos de Control Municipal o Metropolitano, los Cuerpos de Agentes Civiles de Tránsito y los Cuerpos de Bomberos regulados conforme al presente Libro y a la normativa vigente”.

2.3. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad vial, en el artículo 1, establece que esta “tiene como objetivo la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano”. Considerando que el artículo 2 determina los fundamentos de la Ley bajo los principios generales de: “el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización”.

Conforme al artículo 3, para el establecimiento de la política pública en la materia, se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad.

Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos del presupuesto, en el siguiente orden:

1. Peatones, especialmente las personas pertenecientes a grupos de atención prioritaria;
2. Bici usuarios y usuarios de vehículos de tracción humana;
3. Servicio de transporte público de pasajeros;
4. Servicio de transporte comercial y de carga; y,
5. Transporte particular.

El artículo 11 estipula que “El Estado fomentará la participación ciudadana en el establecimiento de políticas nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que garanticen la interacción, sustentabilidad y permanencia de los sectores público, privado y social.”

Además, de conformidad con el artículo 30-1 y el artículo 30-1A donde se establece respectivamente que: En el cumplimiento de sus competencias, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los Gobiernos Autónomos Descentralizados coordinarán con la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional y la Comisión de Tránsito del Ecuador los planes de contingencia y seguridad vial. Y que, la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional ejercerá el control de tránsito sobre la red vial estatal y sus corredores arteriales y vías colectoras, siempre que no atraviesen por zonas urbanas dentro de la jurisdicción de los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

Por otro lado, el artículo 16 señala que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es el ente encargado de la regulación y planificación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, dentro del ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas determinadas por el ministerio rector del sector.

Asimismo, el artículos 30.2 y el artículo 30.4 señalan respectivamente que: Las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, estarán conformadas por personal civil especializado, seleccionado y contratado por el Gobierno Autónomo Descentralizado y formado por la Policía Nacional del Ecuador, la Comisión Nacional de Tránsito del Ecuador y/o Institutos Tecnológicos e Instituciones de Educación Superior especializados en transporte, tránsito y Seguridad Vial, salvo que se trate de control de tránsito por medio de medios tecnológicos debidamente avalados y homologados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Y que, la regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el sistema de red vial estatal, definidas por el Ministerio del ramo, siempre que no atraviesen por las zonas urbanas o rurales de la circunscripción territorial y jurisdicción de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, será de competencia de la Policía Nacional del Ecuador o de la Comisión de Tránsito del Ecuador, según sea el caso.

Por otro lado, la disposición general Sexagésima Quinta señala que:

Mientras los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en razón de sus competencias constitucionales exclusivas, cuenten con la institucionalidad necesaria para ejercer la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y la seguridad vial en el territorio nacional, la Policía Nacional y la Comisión de Tránsito del Ecuador ejercerán el control antes indicado en los términos contemplados en la presente Ley, y de acuerdo a las resoluciones del Consejo Nacional de Competencias.

El(a) Ministro(a) rector(a) del Transporte, en coordinación con el(a) Ministro(a) de Gobierno, dentro del plazo de 6 meses a partir de la vigencia de la presente Ley, dictará la política pública para el ejercicio del control operativo del tránsito por parte de la Policía Nacional del Ecuador y la Comisión de Tránsito del Ecuador dentro de la red vial estatal, en función de la seguridad ciudadana y la protección de las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial estatal, también de la protección interna, zonas de frontera y vías colectoras. Adicionalmente, la proximidad de las unidades operativas, la optimización de recursos, las necesidades específicas de cada sector.

2.4. Código Orgánico Integral Penal

Dentro del Código Orgánico Integral Penal se sanciona tanto delitos y contravenciones, y de igual forma contempla las infracciones de tránsito, delitos y contravenciones por igual. En este sentido, el artículo 371 define que “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones

culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial”. El artículo 375 menciona que “La persona que al conducir un Vehículo automotor lo utilice como medio para la comisión de un delito, además de Su responsabilidad como autor o cómplice del hecho, será sancionada con la Suspensión de la licencia para conducir por el tiempo que dure la condena. La Sanción deberá ser notificada a las autoridades de tránsito competentes”.

Dentro del artículo 376 como delitos culposos de tránsito:

“Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan. La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos”.

En el artículo 377 como muerte culposa “La persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad”.

Además, el artículo 378 señala que “La persona contratista o ejecutor de una obra que por infringir un deber objetivo de cuidado en la ejecución de obras en la vía pública o de construcción, ocasione un accidente de tránsito en el que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años”. El artículo 379 establece que, “En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones a las personas, se aplicarán las sanciones previstas en el Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad vial”.

El artículo 147 menciona que, para el control y ejecución de las contravenciones de tránsito establecidas en el Código Orgánico Integral Penal, serán competentes los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales y Metropolitanos, la Policía Nacional y la Comisión de Tránsito del Ecuador, dentro de la circunscripción territorial donde haya sido cometida la contravención en función de su jurisdicción y competencia. Cuando los agentes de tránsito de los Gobiernos Autónomos Descentralizados o los vigilantes de la Comisión de Tránsito del Ecuador vayan a sancionar una contravención y exista ataque o resistencia por

parte del presunto o los presuntos infractores o de terceros, podrán requerir la asistencia de la Policía Nacional del Ecuador.

2.5. Ley Sistema Nacional de Infraestructura Vial Transporte Terrestre

La Ley Sistema Nacional de Infraestructura Vial Transporte Terrestre, en el artículo 1, establece el régimen jurídico para el diseño, planificación, ejecución, construcción, mantenimiento, regulación y control de la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios, cuya rectoría está a cargo del ministerio encargado de la competencia de vialidad, sin perjuicio de las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados. En este mismo sentido, el artículo 2 establece las disposiciones que serán de aplicación obligatoria para aquellas entidades que conforman el sector público según la Constitución de la República, las personas jurídicas o naturales del sector privado, de la economía mixta y de la economía popular y solidaria, así como de todas aquellas cuya actividad sea el servicio público y se encuentre relacionada con la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios. Para efectos de la aplicación de la presente Ley se entiende como ministerio rector a la institución que ejerza la competencia de vialidad, la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios.

Respecto a la clasificación de las vías, en el artículo 4 se señala que La Red vial nacional es el “conjunto de todas las carreteras y caminos existentes en el territorio ecuatoriano que componen el sistema vial nacional. La red vial nacional, en razón de su jurisdicción y competencia, está integrada por la red vial estatal, regional, provincial y cantonal urbana”. Asimismo, el artículo 5 establece que:

“Se considera como red vial estatal, cuya competencia está a cargo del gobierno central, al conjunto de vías conformadas por las troncales nacionales que a su vez están integradas por todas las vías declaradas por el ministerio rector como corredores arteriales o como vías colectoras. Son corredores arteriales aquellas vías de integración nacional, que entrelazan capitales de provincias, puertos marítimos, aeropuertos, pasos de frontera y centros de carácter estratégico para el desarrollo económico y social del país. Son vías colectoras aquellas vías que tienen como función colectar el tráfico de las zonas locales para conectarlos con los corredores arteriales, bajo el principio de predominio de la accesibilidad sobre la movilidad. El ente rector podrá declarar una vía como corredor arterial o vía colectora como parte de la red vial nacional. La declaración deberá ser

debidamente motivada, atendiendo la planificación territorial nacional y los parámetros técnicos y económicos que para el efecto se establezca en el Reglamento de esta Ley. En ningún caso, en las vías afectadas con la declaratoria, se podrá privar a los gobiernos autónomos descentralizados de alguno o parte de sus ingresos reconocidos por ley, sin resarcir con recursos equivalentes en su duración, cuantía o inversión.”

Asimismo, en el artículo 45 se señala que:

“La autoridad regulará y controlará, en el ámbito de su competencia, la conservación de la infraestructura del transporte terrestre en relación a la circulación de vehículos de carga pesada, de acuerdo a lo establecido para el efecto en la presente Ley, su Reglamento General y demás normativa aplicable.”

Por otro lado, el artículo 46 menciona que:

“Se prohíbe la circulación, por todas las vías de la infraestructura del transporte terrestre, a los vehículos de carga, que excedan los pesos y medidas máximas permitidas y en general de cualquier clase de vehículos con oruga metálica, llantas de acero o con cadenas en sus ruedas, que deberán transportarse en plataformas, remolques o semirremolques y dar cumplimiento a las normas técnicas señaladas en el Reglamento General de esta Ley. Se exceptúan aquellos vehículos cuyos pesos y dimensiones excedan a los permitidos cuando ocasionalmente, deban transportarse cargas indivisibles de pesos y dimensiones, o ambos a la vez, los que para el efecto deberán contar con los certificados de circulación especiales, sin perjuicio de las normativas que los gobiernos autónomos descentralizados dentro de su jurisdicción y competencia establezcan para el efecto que obligatoriamente deberá guardar relación con la normativa nacional emitida al respecto. La autoridad competente podrá fijar, cobrar o autorizar tasas y tarifas viales, por la emisión de certificados de circulación para el transporte de cargas especiales.

3. Etapa de Preparación

En esta etapa se presenta el proceso preparativo para la construcción de la Política Pública para el Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna, de acuerdo a los lineamientos de la Guía Metodológica para la Formulación de Política Pública de la Secretaría Nacional de Planificación. En este sentido, en esta sección se presenta la conformación de los equipos técnicos, actores e instancias de coordinación, espacios de participación, instrumentos del marco de planificación y la hoja de ruta para el proceso de formulación.

3.1. Equipos para la formulación de la Política Pública

De acuerdo a la transitoria sexagésima quinta de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad vial, es competencia del ente rector de transporte y obras públicas en coordinación con el ente rector de la seguridad ciudadana, protección interna y orden público, la construcción de la:

“[P]olítica [P]ública para el ejercicio del control operativo del tránsito por parte de la Policía Nacional del Ecuador y la Comisión de Tránsito del Ecuador dentro de la red vial estatal, en función de la seguridad ciudadana y la protección de las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial estatal, también de la protección interna, zonas de frontera y vías colectoras”.

En este sentido, el equipo se conforma por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y por el Ministerio del Interior, a través de sus unidades competentes y de acuerdo a las atribuciones de los estatutos orgánicos por procesos.

3.1.1. Conformación de los equipos para la formulación de la Política Pública

Mediante convocatoria interinstitucional, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y el Ministerio del Interior conformaron en reunión interinstitucional el equipo técnico con el cual se conforma una mesa metodológica para la formulación de la política pública nacional. En este sentido, se establece un equipo articulado en materia de tránsito y de seguridad ciudadana. De esta forma, el equipo está liderado por funcionarios de los entes rectores de tránsito y transporte y de seguridad ciudadana, protección interna y orden

público, que ejecutan actividades de planificación y operativas para el control operativo de tránsito . A continuación, se presenta la tabla de conformación del equipo:

Tabla 1. Distribución de equipo político y técnico para la formulación de la política pública nacional.

Equipo Político	Equipo Técnico
<ul style="list-style-type: none"> Ministerio de Transporte y Obras Públicas 	<ul style="list-style-type: none"> Viceministerio de Infraestructura de Transporte y Obras Públicas Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviario Dirección de Transporte Terrestre y Ferroviario Agencia Nacional de Tránsito Comisión de Tránsito del Ecuador
<ul style="list-style-type: none"> Ministerio del Interior 	<ul style="list-style-type: none"> Viceministerio de Seguridad Ciudadana Subsecretaría de Estudios y Política de la Seguridad Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad. Policía Nacional

Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

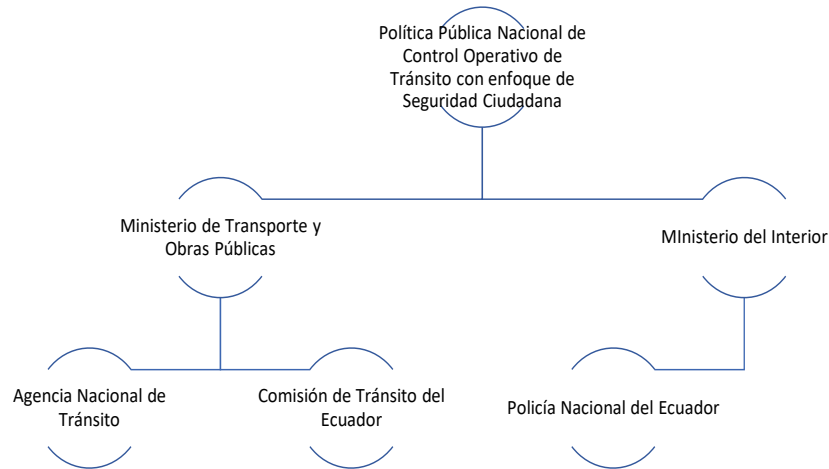
3.1.2. Actores e instancias de coordinación

Para el proceso de coordinación de la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna, en cumplimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad vial, específicamente de la disposición general Sexagésima Quinta, y conforme la necesidad estatal de establecer un instrumento de planificación que permita viabilizar las estrategias operativas de control de tránsito a nivel nacional, se ha determinado que los actores que coordinarán este proceso serán los entes rectores de tránsito y transporte y de seguridad ciudadana y orden público, específicamente:

- Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y
- Ministerio del Interior.

En este sentido y con motivo de efectivizar las capacidades interinstitucionales, cada ministerio aporta al equipo de coordinación con instrumentos de planificación, regulación y de lineamientos de operatividad, en términos de la integración de los conceptos de tránsito, seguridad ciudadana y orden público.

Gráfico 1. Actores de Coordinación de Política Pública Nacional



Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

3.1.3. Espacios de participación

Los espacios de participación, por la naturaleza de esta política pública, se establecen como mecanismos para el levantamiento, diálogo e integración de criterios sobre el control operativo de tránsito, seguridad ciudadana y protección interna. Estos espacios, entre otros, permiten analizar información cualitativa y cuantitativa, identificar problemáticas y sus componentes en términos de los fenómenos que busca atender este instrumento de planificación, así como priorizar las problemáticas reconocidas y proponer posibles soluciones de acuerdo a las competencias y recursos de los actores involucrados.

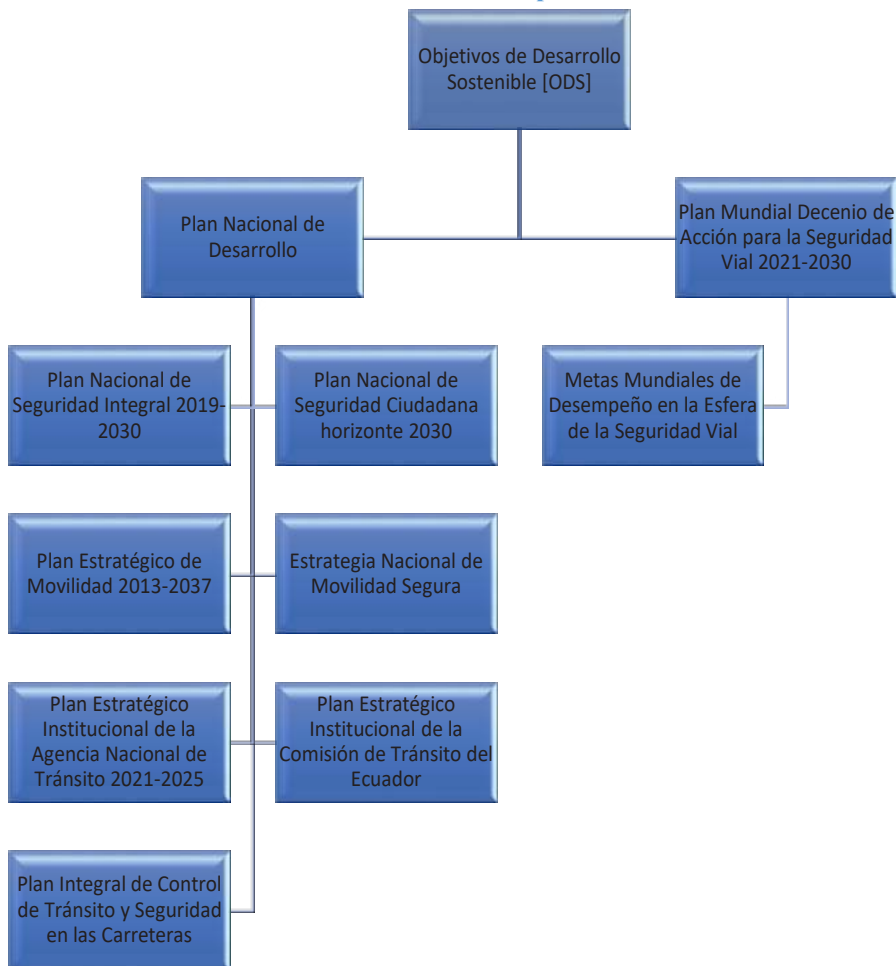
A más de ello, estos espacios de participación permiten integrar observaciones y comentarios de expertos de tránsito, seguridad y protección interna, a través de la construcción de criterios técnicos, especializados y transversalizados, como aporte sustancioso para esta política pública. Los aportes en estos espacios de participación, entonces, son de carácter estratégico para este instrumento de planificación, puesto que permiten consolidar una visión amplia sobre lo que se debe realizar y cómo hacerlo para efectivizar el control operativo de tránsito, así como para aportar a la mejora de la seguridad ciudadana y garantizar la protección interna. Este proceso se realiza en articulación con la normativa de la planificación vigente, así como con

los programas, proyectos y demás instrumentos existentes que se encuentran alineados al Plan Nacional de Desarrollo del Estado ecuatoriano y otros instrumentos internacionales.

3.1.4. Instrumentos del marco de planificación

En concordancia con la lógica de planificación nacional, Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna se alinea, principalmente, a dos grupos de instrumentos: internacionales y nacionales.

Gráfico 2. Instrumentos de planificación



Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

Respecto a los documentos internacionales se identifican los instrumentos: Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas y el Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad vial de la Organización Mundial de la Salud con las Metas Mundiales de Desempeño en la Esfera de la Seguridad Vial. Respecto a los documentos nacionales, se identifican en

orden jerárquico y consecutivo el Plan Nacional de Desarrollo vigente, el Plan Nacional de Seguridad Integral, el Plan de Seguridad Ciudadana y Convivencia Social Pacífica, la Estrategia Nacional de Movilidad Segura, Plan Estratégico Institucional de la Agencia Nacional de Tránsito, Plan Estratégico Institucional de la Comisión de Tránsito del Ecuador y el Plan Integral de Control de Tránsito y Seguridad en las Carreteras.

3.1.4.1. Objetivos de Desarrollo Sostenible [ODS]

Como parte de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en el año 2015, todos los Estados miembros de las Naciones Unidas decidieron un “...plan maestro para conseguir un futuro sostenible para todos” (ONU, 2015). Este instrumento de planificación internacional está conformado por un total de 17 objetivos con el propósito de atender varios temas de manera prospectiva. Los objetivos 9 y 11 corresponden a Industria Innovación e Infraestructura y Ciudades y Comunidades Sostenibles, los que tiene relación, respecto a esta política, con los ejes e infraestructura vial como mecanismo de desarrollo del transporte terrestre público, privado y comercial, y que, a nivel nacional, aportan en el fomento de la conexión de la red vial estatal, a niveles intracantonal, intraprovincial, interprovincial, intrarregional e internacional. Los principios de accesibilidad, asequibilidad, equitativa y universal, con aquellos con los que se gestionan estos factores para la movilidad y transporte.

En el marco de los objetivos 3 y 16, que corresponden a temas de Salud y Bienestar e Institucionalidad, Paz y Justicia, se observa una relación con la presente política hacia una propuesta para la reducción de siniestralidad vial y mortalidad en accidentes de tránsito. Al mismo tiempo, se puede enfocar las capacidades en términos de institucionalidad, eficacia y transparencia, anticorrupción. Desde esta lógica, el aporte de este instrumento sobre estos objetivos tiene como enfoque intervenir la red vial estatal para impactar el contrabando, armas ilícitas, municiones, explosivos, drogas y sustancias sujetas a fiscalización; los robos y asaltos en transporte terrestre, entre otros delitos precedentes y conexos que afectan a la Seguridad Ciudadana y Pública.

Tabla 2. Objetivos, Metas y Políticas de Desarrollo Sostenible

Objetivo 3: Buena Salud.

- **Meta 3.6.** Reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico.

Objetivo 9: Innovación e infraestructura.

- **9.1.** Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

Objetivo 11: Ciudades y Comunidades sostenibles.

- **Metas 11.2.** Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

Objetivo 16: Paz y Justicia.

- **Política 16.1.** Reducir todas las formas de violencia y las correspondientes tasas de mortalidad
- **Política 16.4.** Reducir las corrientes financieras y de armas ilícitas, fortalecer la recuperación y devolución de los activos robados y luchar contra todas las formas de delincuencia organizada.
- **Política 16.5.** Reducir la corrupción y el soborno en todas sus formas.
- **Política 16.6.** Crear a todos los niveles instituciones eficaces y transparentes que rindan cuentas.
- **16.a.** Fortalecer las instituciones nacionales pertinentes, incluso mediante la cooperación internacional, para crear a todos los niveles, particularmente en los países en desarrollo, la capacidad de prevenir la violencia y combatir el terrorismo y la delincuencia.

Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

3.1.4.2. Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030

La Asamblea General de Naciones Unidas estableció, mediante Resolución 74/299, el Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial para reducir muertes y traumatismos relacionados con actividades de tránsito. Este plan plantea la construcción de instrumentos de política pública a nivel nacional y local con un enfoque a la generación de sistemas seguros integrados. Este documento abarca cinco pilares: [1] gestión de la seguridad vial, [2] vehículos más seguros, [3] infraestructura vial más segura, [4] usuarios más seguros y [5] sistemas de respuesta ante la emergencia. Para el cumplimiento de estos pilares, como parte de las recomendaciones expuestas en el plan, en el proceso de la construcción de la política se considera la programación de elementos que permitan financiar, gestionar y fortalecer las capacidades estratégicas y tecnologías, así como la corresponsabilidad entre el gobierno, sociedad civil, sector privado, entidades financieras y organismo internacionales.

Dentro de este instrumento, la Organización Mundial de la Salud adopta doce metas mundiales de Desempeño en la Esfera de la Seguridad Vial. De estas metas, se toman ocho metas que están relacionadas al presente instrumento de política pública:

Ilustración 1. Metas del Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial



Fuente: Plan Mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2023.

3.1.4.3. Plan Nacional de Desarrollo (PND)

Según el artículo 280 de la Constitución de la República, el Plan Nacional de Desarrollo, de aquí en adelante PND, es el máximo instrumento de planificación en el Ecuador. El PND

vigente, publicado en el año 2021, está compuesto por cinco ejes y dieciséis objetivos. Los objetivos 9, y 10, principalmente, tienen un enfoque hacia la seguridad integral y la institucionalidad del país, estos objetivos buscan garantizar los servicios, entre ellos los correspondientes a los sistemas transporte terrestre público y masivo, haciendo énfasis en la seguridad, sostenibilidad, eficiencia y calidad.

Dentro de las prioridades se establece la conectividad y accesibilidad territorial, especialmente, con los sectores rurales, velando por la libertad de tránsito y movilidad vial sin que esto afecte a la soberanía nacional, integridad territorial y seguridad del Estado. En este sentido, esta política busca garantizar el derecho al libre tránsito a la una movilidad vial segura desde una lógica del fortalecimiento del control del tránsito.

Tabla 3. Objetivos y metas del PND

Objetivo 9. Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos

- Meta 9.2.1. Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito insitu, de 12.62 a 11.96 por cada 100.000 habitantes

Objetivo 10. Garantizar la soberanía nacional, integridad territorial y seguridad del Estado

- Meta 10.1.1. Incrementar el índice de ciberseguridad global de 26.3 a 51.3

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo del Ecuador Creación de Oportunidades 2021-2023.

Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

3.1.4.4. Plan Nacional de Seguridad Integral 2019-2030

El Plan Nacional de Seguridad Integral 2019-2030 es un instrumento de política pública prospectivo que abarca, como ámbitos de acción, la defensa, la seguridad pública y seguridad ciudadana y la gestión de riesgos. Este Plan presenta un enfoque de articulación interinstitucional a nivel Estado, lo que permitirá intervenir y gestionar, entre otros, amenazas, riesgos, dilemas y desafíos en materia de seguridad nacional con un enfoque sistémico, desde una planificación que busca la implementación del triángulo griego¹ de la prospectiva:

¹ “Esta teoría fue resaltada por Michel Godet en su obra "De l'anticipation à l'action" (1992) y la enfatiza recientemente en su novísima publicación "Manuel de Prospective Stratégique" (1997). Con ella quiere llamar la atención sobre el hecho de que, si el futuro no es producido por los propios actores sociales, sencillamente no ocurrirá” (Mojica, 1999).

anticipación, apropiación y la acción estratégica. En este sentido, la Política Pública Nacional para el Control Operativo de Tránsito, Seguridad Ciudadana, Movilidad Humana activa y sostenible y Transporte de Mercancías en la Red Vial Estatal se alinea los objetivos de este Plan, principalmente, a los objetivos 3 y 4 que corresponden a Seguridad Pública y Ciudadana.

Tabla 4. Objetivos del Plan Nacional de Seguridad Integral

Objetivo 3: Garantizar la seguridad ciudadana previniendo y controlando la delincuencia, minería ilegal, el crimen organizado y la trazabilidad de drogas ilícitas para consolidar la convivencia pacífica.

Objetivo 4: Mantener el orden público en el territorio nacional; en marcados en el respeto a los derechos humanos frente a las alteraciones internas producto de las actividades sociales, política, económica, desastres naturales y emergencias; para garantizar el normal desarrollo de las actividades de la sociedad y el Estado.

Fuente: Plan Nacional de Seguridad Integral 2019-2030.

Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

3.1.4.5. Plan Nacional de Seguridad Ciudadana horizonte 2030

El Plan Nacional de Seguridad Ciudadana horizonte al 2030, es un instrumento de política pública que tiene como objetivo consolidar una sociedad segura, resiliente ante el delito y de convivencia social pacífica, a través de la gestión efectiva de la seguridad ciudadana, la protección interna y el orden público. Este plan consta de seis objetivos prospectivos. De estos seis objetivos prospectivos, esta política se alinea, específicamente, a los objetivos 2, 3 y 5.

Tabla 5. Objetivos identificados del Plan Nacional de Seguridad Ciudadana horizonte 2030

Objetivo 2. Consolidar al Ecuador como un Estado resiliente y corresponsable ante el delito y violencia, con visión estratégica descentralizada y equidad territorial y respetando los derechos humanos y la atención prioritaria.

Objetivo 3. Implementar un Sistema Integral de Seguridad Ciudadana y Pública, adaptable a las dinámicas evolutivas de la delincuencia organizada, economías ilegales y mercados criminales, que permita garantizar las libertades y la democracia.

Objetivo 5. Consolidar en la sociedad ecuatoriana una cultura de paz y gestión pacífica de conflictos a través del Sistema Integral de Seguridad Ciudadana y Pública.

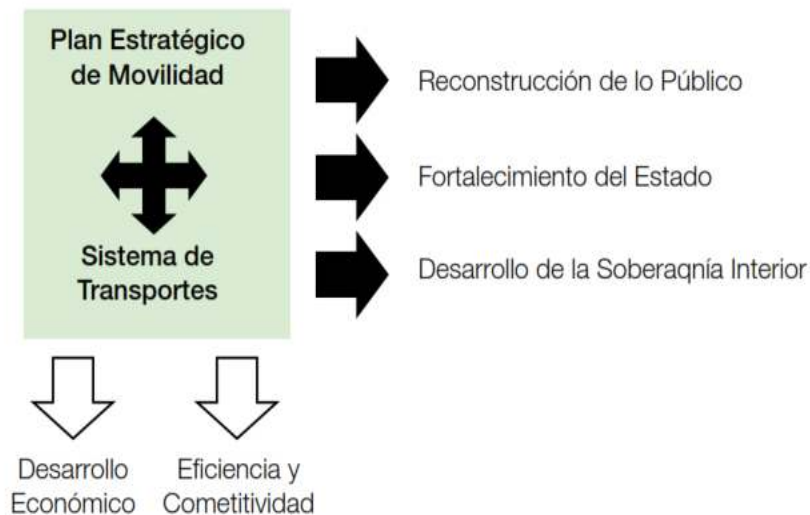
Fuente: Plan Nacional de Seguridad Ciudadana y Pública horizonte 2030 PNSCP.

Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

3.1.4.6. Plan Estratégico de Movilidad 2013-2037

El Plan Estratégico de Movilidad multimodal (PEM) orienta el desarrollo del Sistema de Transporte de Ecuador para el período 2013-2037, definiendo los programas de actuación con infraestructuras, equipamientos y el marco institucional y de gestión. Este instrumento de planificación, tiene como objetivo la regulación y la planificación de la movilidad en el Ecuador, con enfoque de optimización y efectividad de los procesos en los que interviene el plan, fortaleciendo al Estado, el ejercicio de la soberanía real en todo el territorio nacional, la integración social y el desarrollo económico.

Ilustración 2. Contexto general del PEM



Fuente: Plan Estratégico de Movilidad 2021-2023.

Elaboración: Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

En este sentido, los objetivos del Plan Estratégico de Movilidad 2013-2037 se alinean al contexto general de los sistemas de transporte y su operativización, conforme al fortalecimiento institucional. Los objetivos a los que se alinea la política pública son al objetivo 1 y 6, puesto que permiten desarrollar sistemas de transportes eficientes e integran las capacidades estratégicas a nivel territorial.

Objetivo 1. Disponer de un Sistema de Transportes moderno, en el que la intermodalidad, funcionalidad, capacidad y adecuada conservación sean aspectos fundamentales del mismo.

Objetivo 6. Potenciar la cohesión y equilibrio del territorio, facilitando la movilidad interna del país, incluida la integración de las regiones especiales

Por otro lado, el PEM establece la definición de las actuaciones en términos de multimodalidad, específicamente en los criterios, prioridades, jerarquías, entre otros, que orientan el desarrollo del sistema de movilidad y el cumplimiento de los objetivos del Plan. Para este fin, el documento define las capacidades que tiene el MTOP en torno a las capacidades de los actores que conforman el sector.

3.1.4.7. Estrategia Nacional de Movilidad Segura

Esta Estrategia tiene como objetivo facilitar al Gobierno Nacional la coordinación e implementación de programas de movilidad segura, sostenible e inclusiva, enfocándose en la disminución del número de fallecidos y heridos graves en siniestros de tránsito. Este instrumento de política pública está elaborado bajo la lógica de cinco ejes en términos de gestión de movilidad, vías más seguras, vehículos más seguros, usuarios más seguros y respuestas ante siniestros de tránsito. Este documento ha sido construido bajo estándares internacionales y de acuerdo a la realidad del Ecuador. Los ejes que componen la estrategia se presentan en el siguiente orden:

Tabla 6. Ejes estratégicos de la movilidad segura

Eje 1. Gestión de movilidad: Promover alianzas entre instituciones y organismos coordinadores con la capacidad de desarrollar planes y estrategias basadas en el levantamiento de información

Eje 2. Vías más seguras: Mejoramiento de infraestructura vial, planificación, diseño y construcción enfocado en usuarios más vulnerables.

Eje 3. Vehículos más seguros: Introducción de nuevas tecnologías para seguridad pasiva y activa de vehículos.

Eje 4. Usuarios más seguros: Desarrollar programas integrales que mejoren el comportamiento de todos los actores de las vías (educación vial). Potenciales leyes y normativas a favor de los vulnerables.

Eje 5. Respuesta ante siniestros de tránsito: Potenciar la capacidad de respuesta ante siniestros de tránsito tanto en vías como en los sistemas de salud.

Fuente: Estrategia Nacional de Movilidad Segura, Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Elaboración: Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

El objetivo general de esta Estrategia es reducir, mínimamente al 50%, el número de víctimas de siniestros de tránsito hasta el año 2030, tomando como referencia el año 2019, y con un enfoque integral de la movilidad segura a nivel nacional. Esta visión tiene como objetivo, primordialmente, lograr una atención estratégica al espacio vial público, a todos los usuarios y a las capacidades del Estado para lograr una intervención eficaz y eficiente.

En este sentido y para la construcción de la Política Pública Nacional para el Control Operativo de Tránsito, Seguridad Ciudadana, Movilidad activa y sostenible y Transporte de Mercancías en la Red Vial Estatal, se han tomado en consideración los siguientes objetivos específicos dentro de cada uno de los cinco ejes:

Tabla 7. Objetivos de la Estrategia Nacional de Movilidad Segura

Objetivo 2. Cumplir con los estándares técnicos en las vías nuevas del país de manera que su clasificación de seguridad vial sea de tres estrellas o superior.

Objetivo 3. Cumplir con estándares de seguridad vial estrictos y avalados por Reglamentos técnicos mundiales en el 100% de los vehículos nuevos comercializados en el país

Objetivo 4. Reducir a la mitad la proporción de vehículos que viajan por encima del límite de velocidad establecido.

- Contar con el uso adecuado de cascos homologados por todos los motociclistas a nivel nacional.
- Contar con el uso adecuado de cinturones de seguridad por todos los ocupantes de vehículos motorizados a nivel nacional y cumplir con el uso adecuado de sistemas de retención infantil por todos los niños pasajeros a nivel nacional.
- Reducir a la mitad el número de muertes y heridos graves por siniestros de tránsito debido a conducción distraída y bajo efectos del alcohol y/o sustancias estupefacientes
- Reducir el 90% de usuarios que usan el celular mientras conducen.
- Regular el tiempo de conducción y períodos de descanso para los conductores profesionales (incluyendo transporte de carga, y operadores de transporte público, transporte de pasajeros).
- Reducir al mínimo el intervalo de tiempo transcurrido entre un siniestro de tránsito y la presentación de atención de servicios de emergencia por parte de profesionales.

Objetivo 5. Reducir al mínimo el intervalo de tiempo transcurrido entre un siniestro de tránsito y la presentación de atención de servicios de emergencia por parte de profesionales

Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

3.1.4.8. Plan Estratégico Institucional de la Agencia Nacional de Tránsito 2021-2025

Este instrumento de planificación se encuentra conformado por tres objetivos estratégicos, los que se encuentran alineados con el eje 3 de Seguridad Integral del Plan Nacional de Desarrollo, específicamente al objetivo 9, que tiene como objetivo garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos.

Tabla 8. Objetivos del Plan Estratégico Institucional de la Agencia Nacional de Tránsito 2021-2025

Objetivo 1. Reducir la siniestralidad y mortalidad en la infraestructura vial nacional.

Objetivo 2. Incrementar las acciones orientadas a la implementación de un modelo de gestión adecuado de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a nivel nacional.

Objetivo 3. Fortalecer las capacidades institucionales

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito.

Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

3.1.4.9. Plan Estratégico Institucional de la Comisión de Tránsito del Ecuador

Este Plan consta de un objetivo general y seis objetivos estratégicos. Para la construcción de esta política pública se han considerado los objetivos estratégicos 1, 2 y 3, los que se encuentran alineados al objetivo 9 del Plan Nacional de Desarrollo, al objetivo 11 de los Objetivo de Desarrollo Sostenible y a las metas del Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030.

Tabla 9. Objetivos Estratégicos del Plan Institucional de la Comisión de Tránsito del Ecuador

Objetivo 1. Incrementar la eficacia, eficiencia y cobertura del Control técnico sectorial de transporte del Tránsito.

Objetivo 2. Incrementar la eficacia en la Investigación de Accidentes de Tránsito.

Objetivo 3. Incrementar la cobertura y mejorar de la calidad de procesos de formación, capacitación y especialización de vigilantes y agentes civiles de tránsito.

Fuente: Comisión de Tránsito del Ecuador.

Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

3.1.4.10. Plan Integral de Control de Tránsito y Seguridad en las Carreteras

Este Plan fue elaborado por la Policía Nacional del Ecuador, específicamente por la Dirección General de Seguridad y Control del Orden Público y la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial. Dentro de este plan se identifican dos objetivos alineados a este instrumento de política pública, específicamente el primer y segundo objetivo estratégico institucional que corresponde a (1) incrementar la efectividad de la seguridad ciudadana y el orden público en el territorio nacional; e (2) incrementar la confianza de la ciudadanía en la Policía Nacional.

Tabla 10. Objetivo del Plan Integral de Control de Tránsito y Seguridad en las Carreteras

Objetivo General. Ejecutar acciones preventivas para la seguridad integral en el control de tránsito y prevención del delito en carreteras, a través de controles fijos y móviles en coordinación interinstitucional.

Fuente: Policía Nacional del Ecuador.

Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

4. Etapa de Diagnóstico y línea base sobre tránsito y seguridad ciudadana en el Ecuador

El siguiente apartado tiene por objeto presentar un diagnóstico sobre las problemáticas de mayor incidencia y factores de riesgo relacionados a la seguridad vial, específicamente con mirada al control operativo de tránsito y movilidad. Adicional, se analizan las problemáticas de la seguridad ciudadana, protección interna y orden público que ocurren en el espacio público vial para lograr una comprensión fenomenológica sobre lo que sucede en las vías del Ecuador. Este apartado, entonces, permitirá definir, en función de las competencias del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio del Interior, una línea base de problemáticas a ser intervenidas por el Estado ecuatoriano.

Para la construcción de este diagnóstico se revisan dos grupos de documentos. El primer grupo se refiere a documentos sobre los resultados del control operativo de tránsito e información de seguridad vial y ciudadana a nivel nacional. El segundo grupo se refiere a documentos sobre buenas prácticas e instrumentos de planificación de otros Estados relacionados a la naturaleza de esta política pública.

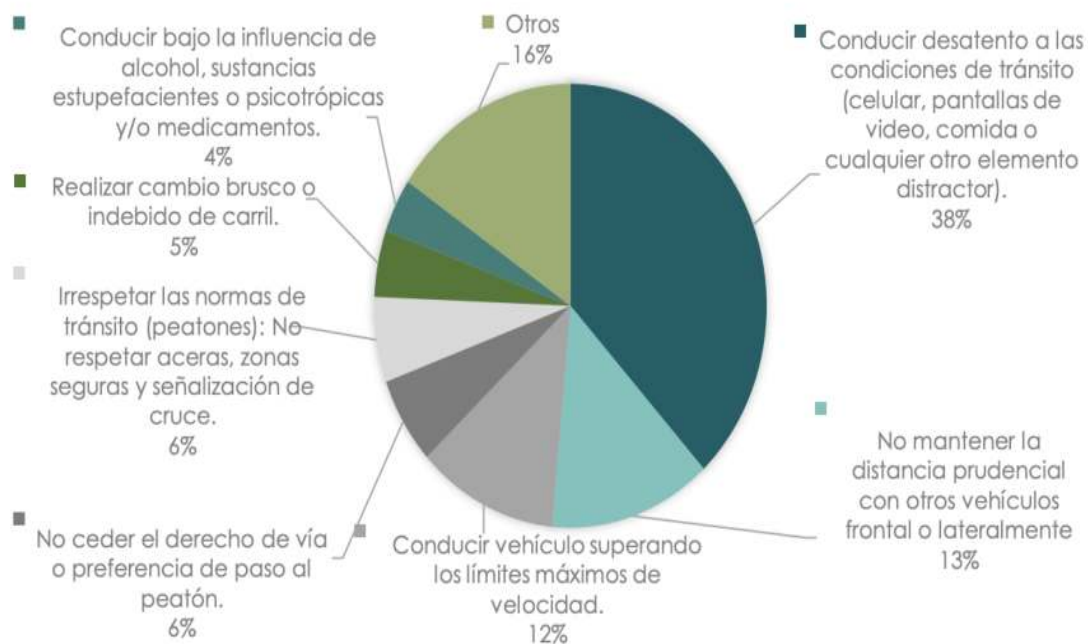
La revisión de estos dos grupos de documentos, por tanto, permitirá explicar qué fenómenos, actualmente y a futuro, impactan el tránsito en todo el Ecuador, para definir los objetivos de esta política pública y, sobre todo, el modelo de intervención interinstitucional en términos de tránsito, seguridad ciudadana y orden público, movilidad y transporte. Es por ello que, esta sección presenta una revisión de estudios prospectivos, así como la descripción de la línea base con factores e implicaciones incidentales al tránsito y la seguridad, detallando las megatendencias de impacto al tránsito a nivel mundial y, por ende, local. Por otro lado, se presenta un análisis de la información levantada respecto a seguridad ciudadana y pública dentro del espectro del espacio vial público, así como de siniestralidad, vialidad, entre otros.

4.1. La seguridad vial en el Ecuador

Según la Estrategia Nacional de Movilidad Segura 2021-2030, de todos los países analizados en América del sur, el Ecuador se encuentra en el quinto lugar con mayor mortalidad por siniestros de

tránsito (MTO, 2021). En este mismo documento se evidencia que, para el año 2019, la tasa de decesos de personas en accidentes de tránsito fue de 20 por cada 100.000 habitantes, lo que representa un total de 2.180 personas, cifra que se encuentra sobre el promedio de la región de América Latina y el Caribe (ANT,2019). En el mismo año, se registró un total de 20.000 personas que sufrieron algún tipo de lesión en siniestros de tránsito. A continuación, se presenta una ilustración sobre el análisis de las principales causas de siniestralidad fatal en el Ecuador.

Gráfico 3. Principales causas de siniestralidad fatal en Ecuador



Fuente: Estrategia Nacional de Movilidad Segura 2021-2030

Elaboración: Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTO.

Por otro lado, el transporte terrestre de bienes en el Ecuador está en función de la infraestructura existente de la red vial, así como del parque automotor, según los que se establecen los mecanismos de logística para su transporte. En este sentido, de acuerdo al análisis del PEM, la red vial debe ser potenciada "...en relación con los pasos laterales o variantes de población y sensibles limitaciones de trazado en planta y alzado, ordenación de intersecciones y estructura de la red" (MTO, 2013). Por otro lado, y sobre la base de este mismo análisis, es importante revisar los lineamientos técnicos de la vida útil de camiones, puesto que una cantidad considerable del parque automotor en el Ecuador la ha superado. Esto es importante para mejorar la efectividad del transporte de los bienes y lograr una mejora de la seguridad vial.

En la siguiente ilustración se representan las principales conexiones entre centros logísticos, las que se encuentran en color amarillo; las otras conexiones que se consideran de menor volumen, que se encuentran color rosa; y las principales conexiones con centros de producción color azul.

Ilustración 3. Principales flujos logísticos en la red vial estatal Ecuador



LEYENDA

PL	Plataforma Logística	CLIP	Centro Logístico Industrial Petrolero
ZAL	Zona de Actividad Logística	CCA	Centro de Carga Aérea
CLF	Centro Logístico en Frontera (en verde ya existente)	PS	Puerto Seco

Fuente: Plan Estratégico de Movilidad 2013-2037

Para el año 2022, por ejemplo, el parque automotor de carga pesada mantiene un registro de 73.533 vehículos matriculados, siendo Pichincha la provincia que agrupa el mayor número de matrículas, con un total de 14.593 automotores. Seguido, se encuentra la provincia de Guayas con un total de 11.486 vehículos matriculados. A continuación, se muestra una matriz e ilustración del parque automotor a nivel nacional.

Tabla 11. Vehículos de carga pesada matriculados por provincia en 2022

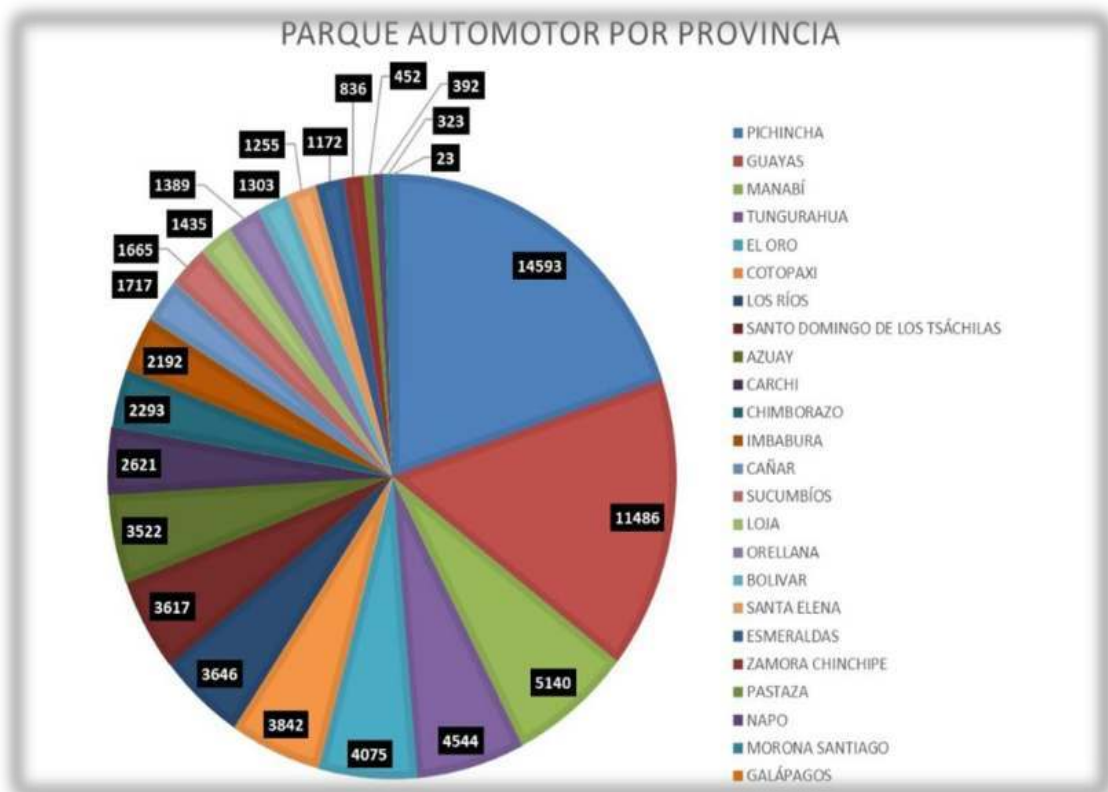
PROVINCIA	PARQUE AUTOMOTOR
Pichincha	14593
Guayas	11486
Manabí	5140
Tungurahua	4544
El Oro	4075
Cotopaxi	3842

Los Ríos	3646
Santo Domingo de los Tsáchilas	3617
Azuay	3522
Carchi	2621
Chimborazo	2293
Imbabura	2192
Cañar	1717
Sucumbíos	1665
Loja	1435
Orellana	1389
Bolivar	1303
Santa Elena	1255
Esmeraldas	1172
Zamora Chinchipe	836
Pastaza	452
Napo	392
Morona Santiago	323
Galápagos	23
Total	73533

Fuente: Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial.

Elaboración: Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

Gráfico 4. Vehículos de carga pesada matriculados por provincia en 2022



Fuente: Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial.

Elaboración: Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

4.2. Instrumentos de Política Pública Nacional e Internacional para el control operativo de tránsito

Durante las últimas dos décadas se han realizado una serie de análisis y estudios prospectivos con motivo de construir el panorama a futuro sobre varias temáticas que impactan a las sociedades, Estados, a la naturaleza y al mundo, y, en este caso de análisis, al tránsito. Hoy en día, se considera fundamental revisar estudios, documentos programáticos, planes y estrategias aplicadas a nivel internacional, los que se consideran como puntos de referencia y buenas prácticas que otros Estados han implementado en torno a la seguridad vial, seguridad ciudadana y orden público.

Es por ello que se han revisado varios documentos internacionales, dentro de lo que se destacan el Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 Colombia, el Programa Integral de Seguridad Vial de la Ciudad de México, el Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana. Tras la revisión de estos cuatro documentos se observan ciertos factores de convergencia, factores que se consideran estratégicos para aportar al fortalecimiento y delimitación de las megatendencias para la política pública nacional para el control operativo de tránsito, seguridad ciudadana, movilidad activa y sostenible y transporte de mercancías en la red vial estatal la política de tránsito, integrando criterios fundamentales que definan características y objetivos, conforme a la naturaleza de la seguridad vial, seguridad ciudadana y orden público en el país y los estándares internacionales vigentes y que deben ser integradas con las metas técnicas homologadas para los Estados a nivel mundial.

4.2.1. Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 (PMDASV)

El Plan Mundial describe las medidas indispensables para alcanzar las metas y establece lineamientos técnicos a integrar a la planificación de los gobiernos e instituciones asociadas, con motivo de aplicar un enfoque de sistemas seguros integrados al transporte, la infraestructura vial, el uso de vías de tránsito y la seguridad ciudadana.

La Asamblea General de las Naciones Unidas declaró, en su Resolución 74/299, el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de reducir las muertes y traumatismos a causa de la siniestralidad de tránsito a por lo menos el 50% durante este período. Para ello, se

gestiona apoyo a través de los gobiernos, así como de los organismos nacionales e internacionales enfocados a estos temas.

Cada año, el costo humano de los accidentes de tránsito representa u aproximado de \$5.2 billones de dólares y con una afectación a 99.465 víctimas. Estos costos incluyen, principalmente, en atención y tratamientos a lesiones leves hasta lesiones muy graves, siendo información estadística alarmante con respecto a los gastos que incurren al estado en pérdidas que inciden directamente en procesos preventivos. (iRAP, 2022)

El Plan mundial define 5 medidas recomendadas para la integración eficiente de los planes y políticas nacionales de seguridad vial, tránsito en referencia a los recursos y capacidad regional y local.

- **Transporte multimodal y planificación del uso del territorio:** Establece la combinación óptima de modos de transporte motorizados y no motorizados para garantizar la seguridad y el acceso equitativo a la movilidad, al tiempo que responde a las diversas necesidades y preferencias de una población.
- **Infraestructura vial segura:** La infraestructura vial debe planificarse, diseñarse, construirse y gestionarse para permitir la movilidad multimodal, incluyendo el transporte compartido/público.
- **Seguridad del vehículo:** Los vehículos deben diseñarse para garantizar la seguridad de los que están dentro y fuera de ellos, es indispensable contar con vehículos que mitiguen colisiones (seguridad activa) o para reducir el riesgo de traumatismos para los ocupantes y otros usuarios de la red vial cuando se produce una colisión (seguridad pasiva).
- **Uso seguro de las vías de tránsito:** El diseño y funcionamiento del sistema de transporte por carretera tienen en cuenta los comportamientos a través de una combinación de leyes, de su aplicación y de la educación vial. Los comportamientos de los usuarios de la carretera también están muy influenciados por las características de seguridad de los vehículos y el diseño de la infraestructura vial, que deben tener en cuenta las necesidades de todos sus usuarios y aplicarse de una manera intuitiva y fácil de entender, y que garantice que las acciones más fáciles y obvias sean las más seguras.
- **Respuesta tras las colisiones:** La atención de los traumatismos causados por una colisión puede tener plazos críticos: unos minutos de demora pueden suponer la diferencia entre la vida y la muerte. Por esta razón, se debe proporcionar una atención adecuada, integrada y coordinada tan pronto como sea posible tras una colisión. Deben establecerse mecanismos para fortalecer la prestación de servicios de rehabilitación y el acceso a los mismos para las víctimas de colisiones. (OPS, 2021).

4.2.2. Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 de Colombia

Este Plan Nacional contempla diversas acciones para gestionar la seguridad a través de la aplicación de mejores prácticas en materia de regulación técnica vehicular; la adopción de especificaciones en materia de seguridad vial para la infraestructura carretera; el fortalecimiento del sistema de vigilancia en salud pública; la promoción del adecuado ejercicio de vigilancia y control; así como la actualización e implementación del modelo de otorgamiento, renovación y recategorización de licencias de conducción; entre otros.

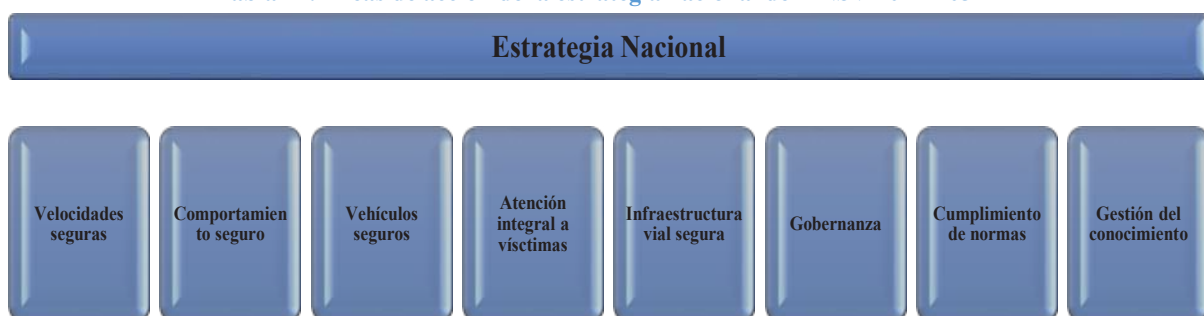
La integralidad de las acciones desarrolladas en el Plan Nacional permite que los ejes de acción para la seguridad vial gestionen las actividades específicas para la operativización de los ejes de tránsito y transporte, permitiendo la mitigación de los siniestros de tránsito (PNSV, 2022).

El plan establece 8 áreas de acción para el enfoque del sistema seguro:

1. **Velocidades seguras:** refiere a las velocidades gestionadas en la red vial conforme las necesidades de movilidad, medio ambiente, la calidad en la infraestructura vial, la seguridad del transporte pesado y el riesgo de fallecimiento o lesiones graves.
2. **Vehículos seguros:** Vehículos nuevos y en operación equipados con condiciones de seguridad que reducen la probabilidad de lesiones graves y fatales a sus ocupantes y demás actores viales. Los vehículos seguros consideran los siguientes aspectos:
 - Los vehículos ensamblados, producidos y comercializados cumplen con requisitos y especificaciones de desempeño con base en estándares vehiculares.
 - Los repuestos utilizados y las intervenciones realizadas permiten mantener a los vehículos en condiciones óptimas de operación y seguridad.
3. **Infraestructura vial segura:** Infraestructura cuyos espacios permiten que todos los actores viales realicen sus desplazamientos sin que su integridad se pueda ver afectada y cuyo diseño y operación tienen una consideración especial de los actores más vulnerables. Las vías seguras son auto explicativas, es decir, su diseño y sus elementos proporcionan una guía a los actores para tomar las decisiones adecuadas. La infraestructura vial segura posee las siguientes características:
 - Sus características y elementos favorecen la visibilidad, ofrecen indicaciones claras para orientar la conducción y la toma de decisiones, permiten realizar maniobras de forma segura, minimizan el riesgo de pérdida del control de los vehículos.
 - Las características de diseño y operación de la vía se adaptan a las características del entorno (p. ej. presencia de peatones, usuarios de medios de transporte no motorizados, zonas escolares, entre otros).

- Homogeneidad: evitan cambios significativos en las velocidades y en las direcciones de conducción; así mismo, segregan o facilitan el tránsito adecuado de los diferentes tipos de vehículos.
 - Previsibilidad: los actores viales pueden predecir las características de las vías sobre las cuales transitan.
 - Indulgencia: ante el error humano, sus características o elementos previenen o mitigan lesiones graves o fatales en los actores.
4. **Comportamiento seguro:** actuaciones de los actores viales acordes a la responsabilidad que implica el ejercicio de la movilidad, caracterizada por una formación que promueva aspectos como la concentración y cuidado al hacer uso del sistema de transporte y el respeto a las normas de tránsito definidas.
 5. **Cumplimiento de las normas de tránsito en el tema de seguridad vial:** corresponde a la observancia y acatamiento de las reglas establecidas para el ejercicio de una movilidad segura por parte de todos los actores corresponsables en la seguridad vial.
 6. **Atención integral a víctimas:** acciones orientadas a reducir la internalización de los impactos que genera la siniestralidad vial en el actor vial involucrado en el siniestro y en su núcleo familiar. Por lo anterior, su abordaje debe propender por el tratamiento integral de los afectados por siniestros viales al involucrar los aspectos físicos, psicosociales y jurídicos derivados de un siniestro con el fin de evitar el deterioro de la calidad de vida de los afectados.
 7. **Gobernanza:** Formulación, implementación y evaluación de acciones y procesos que se realizan en búsqueda del incremento de la prosperidad y bienestar de los ciudadanos en torno a un objetivo común y mediante el establecimiento de acuerdos entre los diferentes agentes. Estas acciones se rigen por un conjunto de valores que protegen el interés público, y que están destinadas a detectar de forma anticipada y correcta los problemas y que a su vez permiten la formulación efectiva de políticas públicas
 8. **Gestión de conocimiento:** Tiene como propósito la creación y difusión de datos e información que promueva una mejor comprensión y apropiación respecto a una problemática y el logro de la movilización de los diferentes actores sociales para promover una mayor conciencia.

Tabla 12. Áreas de acción de la estrategia nacional del PNSV 2022-2031



Fuente: Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.

Elaboración: Agencia Nacional de Seguridad Vial Colombia.

4.2.3. Programa Integral de Seguridad Vial de México

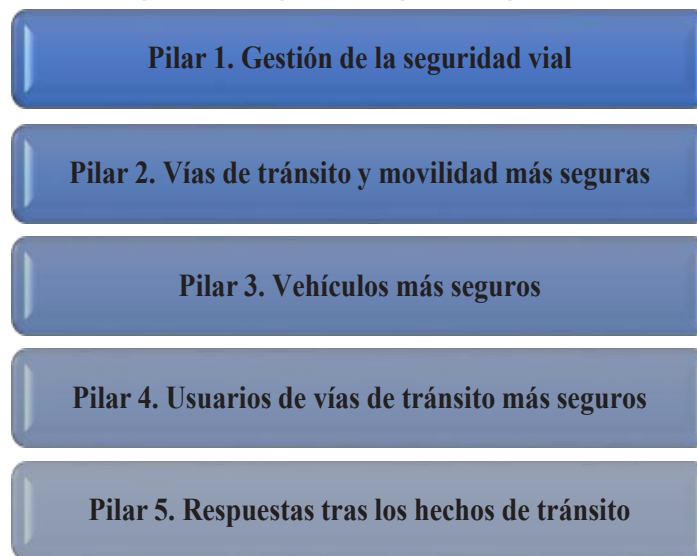
El Programa Integral de Seguridad Vial México, destaca en su construcción la participación de los ejes interinstitucionales y la población este plan ha generado una mayor legitimidad y apropiación social. En la construcción participativa el plan fue estructurado a través de 7 talleres que contaron con la participación de cientos de participantes, muchos de ellos con años de experiencia en materia de seguridad vial en México y en el mundo. De esta forma, participaron en la construcción del Programa Integral de Seguridad Vial, desde asociaciones de víctimas de hechos de tránsito, organizaciones de aseguradoras, fabricantes de autobuses o activistas peatonales, hasta funcionarios de nivel intermedio encargados del diseño y administración de las labores diarias del gobierno de la ciudad, o centros para la profesionalización de los operarios del transporte público.

El principal objetivo del Programa Integral de Seguridad Vial es reducir en 35% las muertes por hechos de tránsito para el año 2018 (respecto a la línea base de 2015), y lograr para 2021 una reducción del 50%. Los ejes estratégicos planteados para el Programa Integral de Seguridad vial 2016 - 2018 para la Ciudad de México, se detallan a continuación:

1. **Gestión de la Seguridad Vial:** Este primer eje se hace cargo del diseño institucional, legal y de control. En él se destacan los problemas de coordinación entre los entes públicos responsables de la seguridad vial, así como las carencias de capacitación en la ejecución de las medidas. De igual manera, recoge aquellas acciones que, aunque se encuentran normadas en el sentido correcto, se han quedado cortas en cuanto a su implementación, poniendo como ejemplo al Reglamento de la Ley de Movilidad, el Consejo Asesor, el Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial, y un sistema unificado de datos de siniestralidad que centralice toda la información que hoy se encuentra atomizada.
2. **Vías de Tránsito y Movilidad más Segura:** Este eje hace referencia principalmente a la infraestructura vial. Señala que la ciudad siguió en las últimas décadas un modelo en el que fue el auto particular y no las personas quienes estuvieron al centro de la toma de decisiones en materia de infraestructura. Sin embargo, destacan esfuerzos del nuevo modelo de movilidad para modificar esta realidad.
3. **Vehículos más Seguros:** Durante los últimos 10 años el parque vehicular ha crecido 6% en promedio por año en la ciudad de México. Por otro lado, en la Ley de Movilidad del Distrito Federal (art. 134) se establece que la ciudad de México debe crear un registro público de transporte, mismo que a la fecha sigue sin implementarse. Es importante notar que el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal no incorpora sistema de frenado ABS ni bolsas de aire con las características básicas a cumplir por los vehículos, además de que 36 % del parque vehicular de la Zona Metropolitana del Valle de México tiene más de 10 años de antigüedad.

4. **Usuarios de vías de tránsito más seguros:** Los usuarios de la vía son atendidos de acuerdo con su condición de vulnerabilidad, como lo señala la jerarquía de movilidad establecida en la Ley de Movilidad del Distrito Federal.
5. **Respuesta tras los hechos de tránsito:** Hace referencia a la atención que se proporciona a las víctimas de los hechos de tránsito en la ciudad de México, tanto inmediatamente como de manera posterior. Aquí desempeñan un papel importante los números para reporte de emergencias, los protocolos de actuación y rescate, los seguros, y la atención brindada tras un hecho de tránsito por los distintos actores involucrados.

Tabla 13. Pilares estratégicos del Programa Integral de Seguridad Vial Ciudad de México



Fuente: Programa Integral de Seguridad Vial Ciudad de México.

Elaboración: Gobierno de la ciudad de México.

4.2.4. Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana 2017-2020

El plan estratégico nacional para la seguridad vial de República Dominicana 2017-2020 mantiene la visión de establecer un compromiso compartido de las instituciones y los ciudadanos del país para la prevención y reducción de muertes y lesiones ocasionadas por el tránsito, sustentado en un modelo de movilidad segura y en la conciencia colectiva sobre el valor de la vida humana.

Para lograr esta visión, el Plan Estratégico Nacional debe convertirse en un compromiso de todos, logrando que el Estado y cada uno de los ciudadanos nos movamos hacia conductas de prevención, fundamentadas en el valor y respeto a la vida. Así, con motivo de alcanzar este propósito, el Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial se fundamenta en la siguiente filosofía:

- Gestión consensuada y participativa;

- Promoción del respeto a la vida;
- Orientación a cambios de cultura y sensibilización;
- Priorización de usuarios vulnerables;
- Disminución de la tolerancia a las infracciones;
- Acción preventiva y disuasiva.

De igual forma, las instituciones participantes parten de un compromiso para garantizar las siguientes acciones asociadas a la implementación y sostenibilidad del PENSV:

- Coordinación efectiva para la integración de los esfuerzos institucionales y la participación activa de los sectores involucrados y de la ciudadanía en general.
- Fiscalización permanente para el control de las acciones y comportamiento de los conductores.
- Comunicación transparente para el conocimiento de la ciudadanía sobre los avances y resultados del plan.
- Capacitación intensiva para la profesionalización de los gestores y la formación de la ciudadanía.
- Tecnificación para la modernización de herramientas y procedimientos y la confiabilidad en las informaciones y resultados.

Dicho Plan se encuentra estructurado a partir del propósito de que en el año 2020 las muertes ocasionadas por accidentes de tránsito se hayan reducido en un 30%, y para el logro del mismo define 6 ejes estratégicos, alineados a los pilares mundiales para la seguridad vial de la OMS, con sus correspondientes objetivos generales. Los mismos se componen de 21 objetivos específicos y 136 líneas de acción, que permiten el desarrollo de planes operativos derivados de las estrategias definidas.

Ilustración 4. Ejes estratégicos del Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana.

1 INSTITUCIONALIDAD	2 MOVILIDAD	3 EDUCACIÓN	4 FISCALIZACIÓN	5 ATENCIÓN	6 INFORMACIÓN
<p>Priorizado a causa de la existencia de múltiples instituciones con responsabilidad en aspectos de seguridad vial, un marco legal desactualizado, y capacidades que deben ser desarrolladas en términos de recursos y competencias por los responsables de trabajar el tema.</p>	<p>Identificado como un aspecto que requiere un arduo trabajo en términos de la estandarización con normas internacionales y los procesos para garantizar su cumplimiento en vías y vehículos.</p>	<p>Asociado a la identificación de fuertes debilidades en la conducta de los dominicanos con relación a la seguridad vial, que no han integrado la prevención en sus hábitos de movilización y que exhiben comportamientos que denotan poca valoración de la vida o una escasa conciencia de los riesgos involucrados.</p>	<p>Validado por la existencia de limitados recursos para la fiscalización, un débil esquema de sanción, y estructuras que dificultan la identificación y persecución de los infractores.</p>	<p>Relacionado con la necesidad de fortalecer el alcance de los logros en este aspecto a partir de la integración de un sistema de atención de emergencias del que anteriormente no se disponía, y de solucionar las debilidades identificadas en el sector de atención hospitalaria y rehabilitación de lesionados.</p>	<p>Requerido principalmente para mejorar la estructura de apoyo para el sistema de fiscalización y coadyuvar en el fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial.</p>
OBJETIVO	OBJETIVO	OBJETIVO	OBJETIVO	OBJETIVO	OBJETIVO
<p>Garantizar el fortalecimiento de las estructuras institucionales involucradas con la seguridad vial, tanto en el nivel central como en el local, promoviendo el liderazgo e integración de las mismas, así como la generación y actualización de sus marcos legales para dar respuestas a las necesidades actuales de la ciudadanía.</p>	<p>Promover el desarrollo de vías, vehículos y comportamientos más seguros, así como de acciones y servicios que permitan facilitar y eficientizar el tránsito y transporte de la población dentro de las ciudades, y a través de las carreteras y vías de comunicación del país.</p>	<p>Fortalecer los conocimientos y capacidades requeridos para gestionar adecuadamente la seguridad vial en el país y lograr las conductas que permitan el tránsito y transporte seguro de los ciudadanos.</p>	<p>Desarrollar la función fiscalizadora de los factores que impactan la seguridad vial, a partir del fortalecimiento y actualización del sistema de consecuencias existentes, la provisión de una adecuada dotación de personal, y la modernización de los equipos, herramientas y logística dedicada para los fines.</p>	<p>Lograr una respuesta oportuna y efectiva en los accidentes, y una atención hospitalaria que permita la recuperación y rehabilitación de los afectados.</p>	<p>Producir información confiable sobre la seguridad vial, a través de la integración de todas las instituciones en una plataforma común que garantice la estandarización, accesibilidad y difusión de la misma, y se convierta en una herramienta efectiva para la toma de decisiones.</p>

Fuente: Seguridad Vial de la República Dominicana 2017-2020.

Elaboración: Secretaría de Seguridad Vial de República Dominicana.

4.2.5. Estudio Prospectivo de Seguridad Ciudadana y Orden Público 2030

La seguridad ciudadana se ha convertido en un eje fundamental para la protección de sostenibilidad del sistema social para el Estado ecuatoriano a nivel nacional. Para lograr un Ecuador seguro, la condición principal, vista como una herramienta estratégica dentro de la planificación, es disponer un escenario óptimo que permita proyectar a la seguridad en la población ecuatoriana de una forma óptima y efectiva.

En vista de lo expuesto, el Ministerio del Interior en conjunto con la Policía Nacional ha desarrollado un estudio prospectivo de Seguridad Ciudadana con enfoque al 2030. Este documento tiene como objetivo, por tanto, prospectar un escenario apuesta, precisando elementos para la planificación estratégica en territorio y que incluya factores de cambio. De esta forma, los escenarios se convierten en el descriptivo sobre qué es lo que se espera lograr hacia el 2030.

Las variables determinantes establecidas en el estudio prospectivo son:

1. Efectividad y confianza de la Policía Nacional;
2. Presencia del Estado;
3. Delincuencia organizada, economías y mercados ilegales;
4. Alteraciones sociales;
5. Educación de cultura de paz;
6. Delincuencia común.

De cada variable se registra un objetivo específico, que integra actores y acciones a corto, mediano y largo plazo respectivamente. Asimismo, la definición de los criterios fundamentados de la estructura de las variables determinadas, en la construcción del diagnóstico, permitió determinar los objetivos estratégicos establecidos al 2030 y se detallan a continuación:

1. Incrementar la percepción objetiva y subjetiva de la seguridad en la ciudadanía mediante la efectivización de los procesos y servicios de la PN en el territorio y el aumento de la confianza en la institución.
2. Consolidar al Ecuador como un Estado resiliente y corresponsable ante el delito y violencia, con visión estratégica descentralizada y equidad territorial.
3. Implementar un Sistema Integral de Seguridad Ciudadana y Orden Público, adaptable a las dinámicas evolutivas de la delincuencia organizada, economías ilegales y mercados criminales, que permita garantizar las libertades y la democracia.
4. Garantizar los bienes jurídicos y la democracia a través de un Sistema Integral de Seguridad Ciudadana y Orden Público, que permita anticipar evitar, prevenir, intervenir y mitigar las alteraciones y conflictos sociales.
5. Consolidar en la sociedad ecuatoriana una cultura de paz y gestión pacífica de conflictos a través del Sistema Integral de Seguridad Ciudadana y Orden Público.
6. Efectivizar un modelo de gestión efectivo de tratamiento del delito a través del Sistema Integral de Seguridad Ciudadana y Orden Público con enfoque a la reducción de indicadores de delito común y la investigación técnica especializada del delito.

4.3. Análisis de convergencia de instrumentos de política pública

El análisis determina los ejes de convergencia que existe entre los estudios nacionales y las experiencias internacionales que afectan al enfoque vial, seguridad ciudadana y orden público respectivamente.

Tabla 14. Interrelación de instrumentos y estudios pertinentes a Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna

Estudios - Políticas / Convergencia	Estudio Prospectivo de Seguridad Ciudadana 2030	Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 (PMDASV)	Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 de Colombia	Programa Integral de Seguridad Vial de México	Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana
Estudio Prospectivo de Seguridad Ciudadana 2030	-	•Efectividad y Confianza de la Policía Nacional •Presencia del Estado	•Efectividad y Confianza de la Policía Nacional	•Efectividad de la Policía Nacional •Presencia del Estado •Delincuencia organizada, economías y mercados ilegales	•Efectividad y Confianza de la Policía Nacional •Fortalecimiento del Sistema de Fiscalización
Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 (PMDASV)	•Infraestructura vial segura •Uso seguro de las vías de tránsito	-	•Infraestructura vial segura •Respuesta tras las colisiones	•Uso seguro de las vías de tránsito •Respuesta tras las colisiones	•Seguridad infraestructura vial.
Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 de Colombia	•Comportamiento seguro •Cumplimiento de las normas de tránsito en el tema de seguridad vial	•Infraestructura vial segura •Atención integral a víctimas •Cumplimiento de las normas de tránsito en el tema de seguridad vial	-	•Gestión de la Seguridad Vial •Respuesta tras los hechos de tránsito •Usuarios de vías de tránsito más seguros	•Gestión vial de respuesta oportuna y efectiva en incidentes de tránsito.
Programa Integral de Seguridad Vial de México	•Gestión de la Seguridad Vial Vías de Tránsito y Movilidad más Segura	•Vías de Tránsito y Movilidad más Segura •Vehículos más Seguros	•Vías de Tránsito y Movilidad más Segura •Vehículos más Seguros	-	•Movilidad segura.
Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana	•Gestión de información para integrar infraestructura vial segura	•Movilidad Segura •Respuesta oportuna incidentes de tránsito.	•Fortalecimiento de capacidades requeridas para gestionar adecuadamente la seguridad vial y transporte de la población.	Seguridad vial •Movilidad segura • Sistemas de información eficientes para control de tránsito y transporte.	-

Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

La convergencia del estudio para la política nacional de tránsito muestra la integración en temas de seguridad vial, normativa de tránsito, ejes de movilidad, entre otros. Además, se observa cómo se integran los ejes enlazados de seguridad ciudadana como prevalencia sobre la incidencia de grupos que alteran el orden público y consolidan acciones estatales sobre los ejes de tránsito estratégicos en las redes viales, que intervienen directamente en la seguridad nacional.

4.4. Megatendencias

Las megatendencias se entienden como los ejes de cambio de tipo social, demográfico o tecnológico capaces de transformar el mundo y el modo de vida. (AFI, 2021). Es importante recalcar que son fuerzas de carácter secular y estructural, que tienen impacto en varios niveles y sectores de la sociedad, a nivel económico, político e, inclusive, ambiental. En este sentido, se han revisado varios documentos en los que se presentan varias megatendencias globales.

En el documento Tendencias de Movilidad (Suramericana, 2020) se observan ciertas tendencias respecto a cómo las sociedades proyectan las formas de movilización y transporte. Estas tendencias, entendidas como factores para satisfacer las necesidades sociales, están siendo impactadas por varios fenómenos actuales: la hiperconectividad, el incremento de medios tecnológicos y el internet, escases de recursos, entre otros. Todas estas tendencias están cambiando y alterando los comportamientos humanos, así como afectando fuertemente la conectividad entre las personas y su movilización, así como el transporte y logística de mercancías y productos.

De esta forma, se observa que las sociedades han amplificado su espectro de movilidad, han empezado a emplear mayores cantidades de unidades de transporte, lo que impacta en el uso de mayores recursos para satisfacer mayores cantidades variadas de necesidades. Toda esta cadena de círculo ha resultado en beneficios para la sociedad [por ejemplo, actualmente es fácil lograr comprar un bien en China y movilizarlo en pocos días al Ecuador], aunque a la par ha generado varios perjuicios: impactos ambientales, contaminación de paquetería o, inclusive, problemas sanitarios.

El caso de la pandemia por SARS-CoV-2, que impactó a todo el mundo en el año 2020 con altas tasas de contagio de la COVID19, es un ejemplo claro que las implicaciones de estas megatendencias a nivel global, de las que el Ecuador no se escapa de recibir influencias. Esto debido a que la sociedad actual es una Sociedad Red que imbrica a todos los actores y los interrelaciona de formas antes nunca experimentado (Castells, 2006).

Luego de una revisión técnica de documentos sobre megatendencias, estudios nacionales e instrumentos internacionales, referentes a seguridad vial y tránsito [EPSC, PMDASV, PNSV, PISV], se presentan cuatro megatendencias de impacto al control de tránsito, considerando un enfoque integral para la política pública.

Ilustración 5. Megatendencias identificadas vinculadas para tránsito



Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

Estas megatendencias presentan una serie de impactos en el mundo moderno. De acuerdo al análisis revisado de estas megatendencias respecto al tránsito, se presenta su conceptualización a continuación:

- **Alteraciones en la Seguridad Nacional:** Se refieren a los factores internos y externos que afectan a la seguridad nacional de un Estado, con el objeto de prevenir o rechazar amenazas hacia la soberanía, la independencia y la territorialidad del Estado frente a posibles agresores (Font & Ortega, 2012).
- **Nuevos medios y formas de movilidad:** Se refiere a las diversas y distintas formas y tipos de movilidad. Esta actividad involucra el desplazamiento de personas de un sitio a otro, ya sea a través de sus propios medios de locomoción o utilizando algún tipo de transporte de vehículos para transporte de pasajeros, los transportes para bici usuarios y vehículos de tracción humana. (LOTTSV, 2008).
- **Transformación de espacios para la movilidad multimodal:** Se refiere a los cambios generados en la infraestructura vial, con motivo de brindar servicios que permitan la vialidad de las personas y mercancías en la red vial nacional, los que permitirán que el tránsito y transporte sea eficiente y genere bienestar a la población y facilite la cadena de valor en el sistema productivo a nivel nacional, permitiendo seguridad vial (Velásquez, 2015).
- **Bienestar Integral:** Se refiere al bienestar de una sociedad, según el cual todos los factores de incidencia son convergentes y aportan a la construcción de este bajo una lógica de protección del Estado. El bienestar depende del contexto y de la situación, y comprende aspectos básicos para una buena vida, con especial atención a la libertad y capacidad de elección, salud y bienestar social, seguridad, entre otros. El bienestar integral es un concepto

relativo al bienestar social, pues hace una referencia integral hacia el Estado del bienestar y la economía del bienestar (Armijos, Pontón, & Carrión, 2017).

En este sentido, estas cuatro megatendencias incluyen dimensiones que permitan orientar un instrumento de política pública sobre control de tránsito, especialmente a través de criterios estructurales conforme el análisis prospectivo, procesos de estandarización normativa a nivel global-local, así como en torno a las necesidades generadas conforme las problemáticas, causas y efectos, que son altamente dinámicos y presentan niveles de evolución constante por sus dinámicas de cambio constante. Esto implica, necesariamente, que las intervenciones del Estado deben ser adaptativas para lograr satisfacer necesidades sociales, resolver problemáticas de forma estratégica y anticiparse a riesgos con mirada prospectiva.

Toda vez se han revisado estas proyecciones sobre las principales implicaciones estructurales y de cambio a futuro, se levanta una radiografía sobre las actuales problemáticas y variables de impacto para el tránsito con enfoque de seguridad ciudadana, movilidad de personas y transporte de mercancías. Las megatendencias globales decantan en grupos de problemáticas a nivel nacional, las que, a su vez, se encuentran integradas por problemáticas de alto impacto al control de tránsito y, a través de este, a la seguridad ciudadana, a la movilidad y transporte. A continuación, se presenta una tabla que sintetiza estas problemáticas.

Tabla 15. Megatendencias y problemáticas para el control de tránsito

MEGATENDENCIAS	GRUPOS DE PROBLEMÁTICAS	PROBLEMÁTICAS DE ALTO IMPACTO
M1: Transformación de espacios para la movilidad	Infraestructura vial segura	a. Fallecidos in situ por siniestros de tránsito b. Estado de la red vial c. Integralidad del sistema d. Controles integrados e. Siniestros de tránsito f. Espacio de aparcamiento y movilidad de unidades transporte.
M2: Nuevos medios y formas de movilidad	Transporte Multimodal y la planificación de uso del territorio	a. Rutas b. Frecuencias c. Planificación articulada e integral d. Uso del suelo a nivel nacional e. Nuevas formas de movilidad y transporte f. Viajes compartidos g. Transformación de espacios para la movilidad h. Movilidad sostenible

<p>M3: Alteraciones en la Seguridad Nacional</p>	<p>Seguridad Ciudadana y Pública</p>	<ul style="list-style-type: none"> a. Armas de fuegos y blancas incautadas b. Droga incautada c. Homicidios intencionales en la red vial d. Trata de personas e. Rodo de bienes f. Robo de unidades económicas g. Robo de carros h. Rodo de motos i. Movilidad activa y sostenible
<p>M4: Bienestar integral</p>	<p>Mantenimiento del Orden Público</p>	<ul style="list-style-type: none"> a. Alteraciones sociales mayores y menores b. Destrucción del sistema vial nacional c. Afectación de la movilidad y transporte d. Presencia de varios tipos de violencias e. Movilidad como trabajo f. Consciencia colectiva para la seguridad

Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

4.5. Variables de impacto para el tránsito por grupo

Los cuatro grupos de problemáticas que integran la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna definen las variables integradas conforme el análisis de la problemática identificada para la construcción de este instrumento.

4.5.1. Infraestructura vial segura

La infraestructura vial segura está compuesta por todos los elementos de infraestructura, equipamiento y gestión que mitigan la cantidad y gravedad de posibles siniestros de tránsito. En este sentido, este apartado tiene por objeto identificar las variables de mayor incidencia de las que se producen efectos directos en el tránsito, seguridad ciudadana, movilidad activa y sostenible, y transporte de bienes en la red vial estatal.

Durante los últimos años, se ha registrado un incremento de problemáticas que impactan a la seguridad y la calidad de protección de la red vial estatal, específicamente a los usuarios de las vías de tránsito, con atención a las personas más vulnerables (los peatones, los ciclistas y los motociclistas). Para mejorar su protección, se requiere una aplicación de diversos acuerdos de infraestructuras viales, evaluaciones de la infraestructura via y de mejoramiento de la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las carreteras teniendo en cuenta la seguridad.

En lo que se refiere a los principales registro estadísticos suscitados en el espacio público vial, en el primer y segundo trimestre del año 2022 se registraron 10.592 siniestros de tránsito, cifra que representa un incremento del 9% con respecto al mismo periodo de 2021. Una de las principales causas de la siniestralidad se refiere al mal estado de la vía, lo que ha generado una tendencia creciente en el último año (INEC, 2022).

Ilustración 6. Siniestros de Tránsito 2020-2022

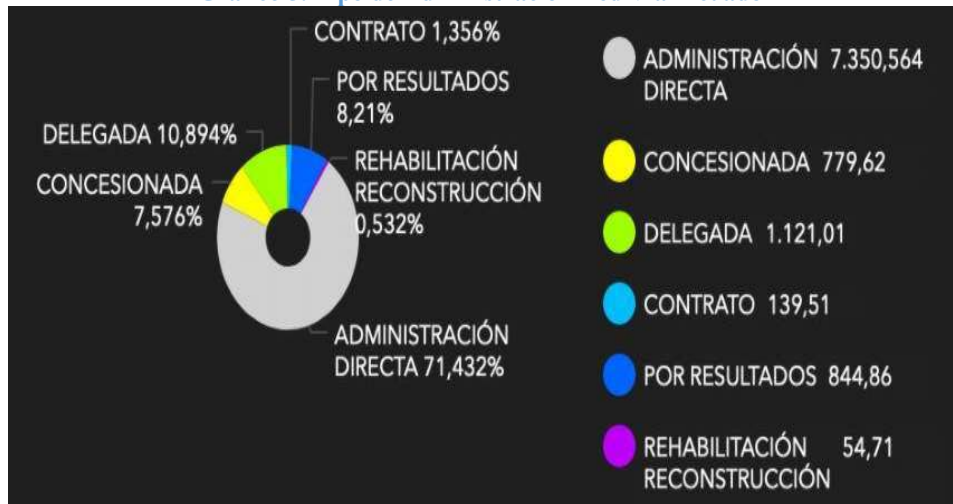


Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Elaboración: Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

El Ecuador mantiene 376 vías a nivel nacional, lo que implica un total de 10.252 Kilómetros de vías. Del total, 35 vías se encuentran concesionadas. Estas vías cubren las principales arterias viales que unen las tres regiones de norte a sur y de este a oeste. Las 34 vías concesionadas se encuentran en estado muy bueno y bueno, con una cobertura de 675, 20 kilómetros de longitud. De este total, una vía concesionada se encuentra en estado regular, ubicada en la provincia de los Ríos. Con respecto a la delegación de vías al sector público, existen 32 vías delegadas a los Gobiernos Autónomos Descentralizados a nivel Provincial y empresas públicas de las vías señaladas. De este total, 19 vías se encuentran en estado bueno y muy bueno con una extensión de 684,7 Kilómetros. No obstante, 13 vías se encuentran en estado regular, con una cobertura de 391,6 Kilómetros.

Gráfico 5. Tipo de Administración Red Vial Ecuador



Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

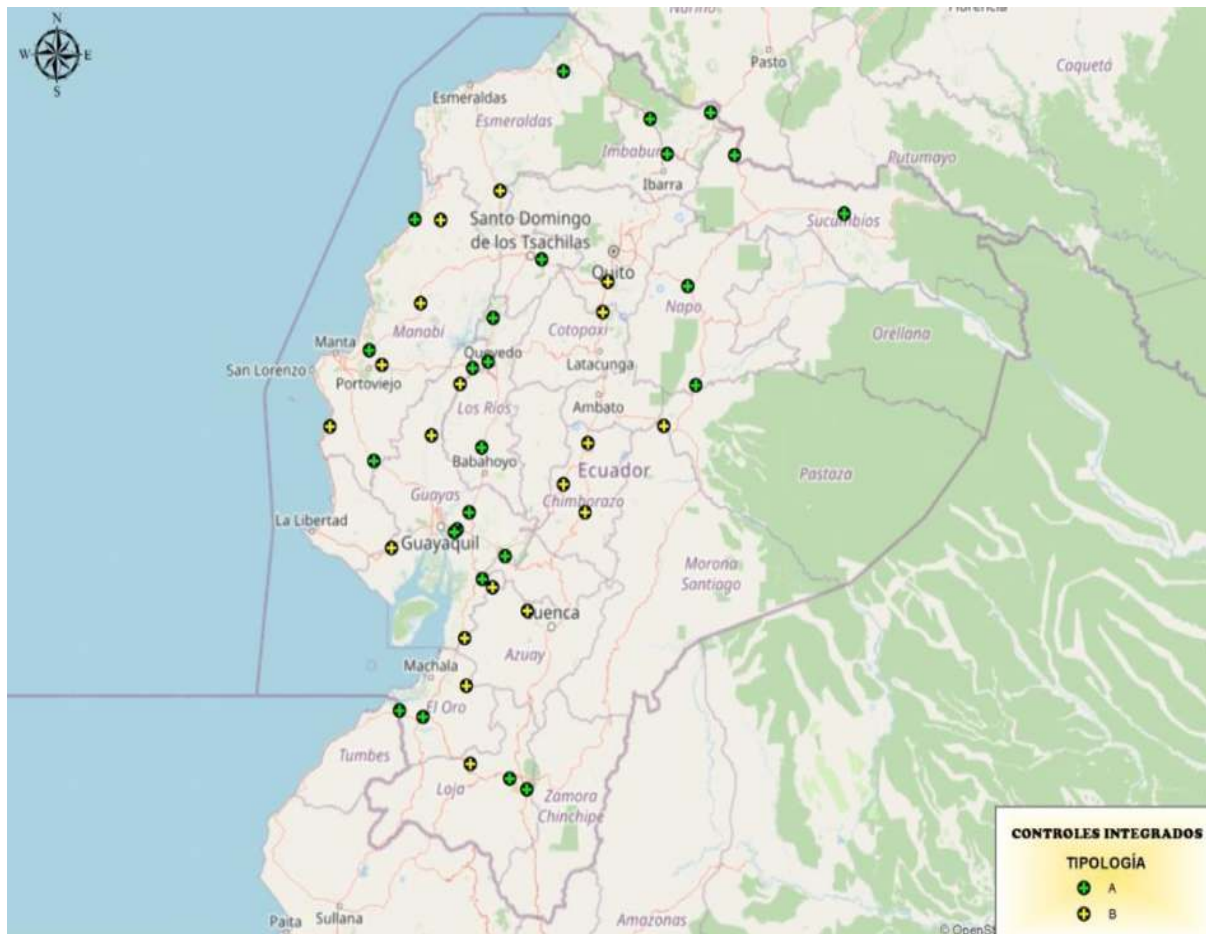
Gráfico 6. Estado de la red Vial Ecuador



Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Respecto al restante de vías, se registra un total de 238 vías en estado bueno y muy bueno, con cobertura de 5.984 kilómetros. De estas, 202 vías se encuentran en estado regular, con cobertura de 4.268 kilómetros. Conforme estos datos, se evidencia que el 58,36% de las vías se encuentran en un estado apto para el flujo de transporte y, por otro lado, que el 41,63% de vías presentan un estado regular, limitando el libre tránsito y seguridad ciudadana y acceso vehicular (MTOP, 2022).

Ilustración 7. Mapa de Distribución de Controles Integrados Ecuador

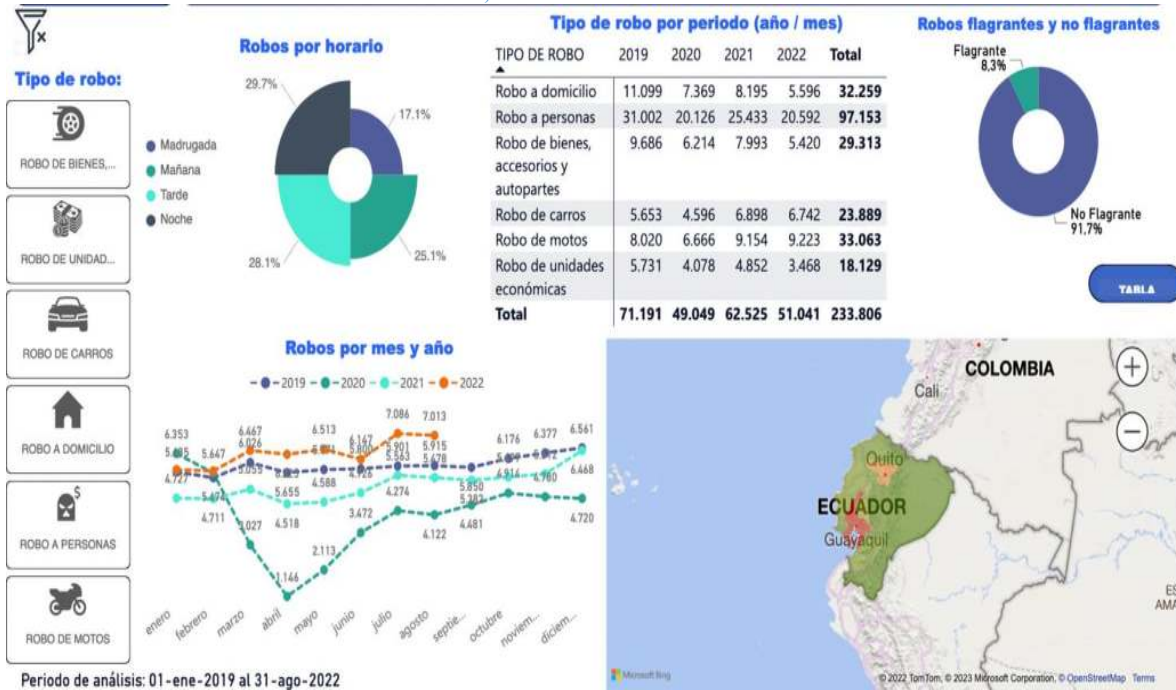


Fuente: Policía Nacional del Ecuador.

Por otro lado, los sistemas de control de los ejes viales se focalizan en obtener una mejor gestión de los segmentos viales para mejorar la capacidad e incrementar la seguridad. Para este fin, los Sistemas de Ayuda a las Decisiones (DSS) permiten aportar con información oportuna para ayuda de este proceso. Estos DSS pueden proveer recomendaciones para los operadores de tránsito sobre posibles estrategias de control del tránsito, tales como el guiado dinámico de ruta, la medición en rampas, los límites variables de velocidad y la sincronización óptimas de las señales. A la fecha, el Ecuador registra 44 controles integrados en las diferentes subzonas a nivel nacional. De este total, 25 controles integrados son de tipo A y están compuestos por infraestructura fija, en la que se realizan los operativos policiales antidelinquenciales de manera permanente las 24 horas del día, de acuerdo a la planificación vigente. Los 19 controles integrados restantes son de tipo B y están compuestos por controles de tipo móvil, cuya infraestructura es transportable o rodante y su forma operativa se realiza a través de patrullajes a lo largo de la vía. Su principal objetivo es realizar operativos antidelinquenciales en cualquier punto de la vía, sea principal o alterna.

Respecto a los delitos en el espacio público vial, a la fecha se registra un incremento en el total de robos de personas, vehículos y motos. Entre el periodo 2019 a 2022, específicamente sobre el delito de robo a vehículos y motos se observa un incremento del 19,26% y del 15%, respectivamente. Esto evidencia la necesidad de atención por parte del aparato estatal en la gestión de la seguridad ciudadana y protección interna, debido a que la red vial estatal es el medio empleado para la movilidad de personas y el traslado de bienes y vehículos (FGE, 2022). Por tanto, los puntos estratégicos en cada vía, sean controles fijos o móviles, son mecanismos de gestión y ejecución de acciones preventivas para la reducción de delitos en carreteras, así como para la reducción de accidentes de tránsito en las diferentes vías del Ecuador.

Gráfico 7. Total, Delitos – Robos Ecuador 2019-2022



Fuente: Fiscalía General del Estado.

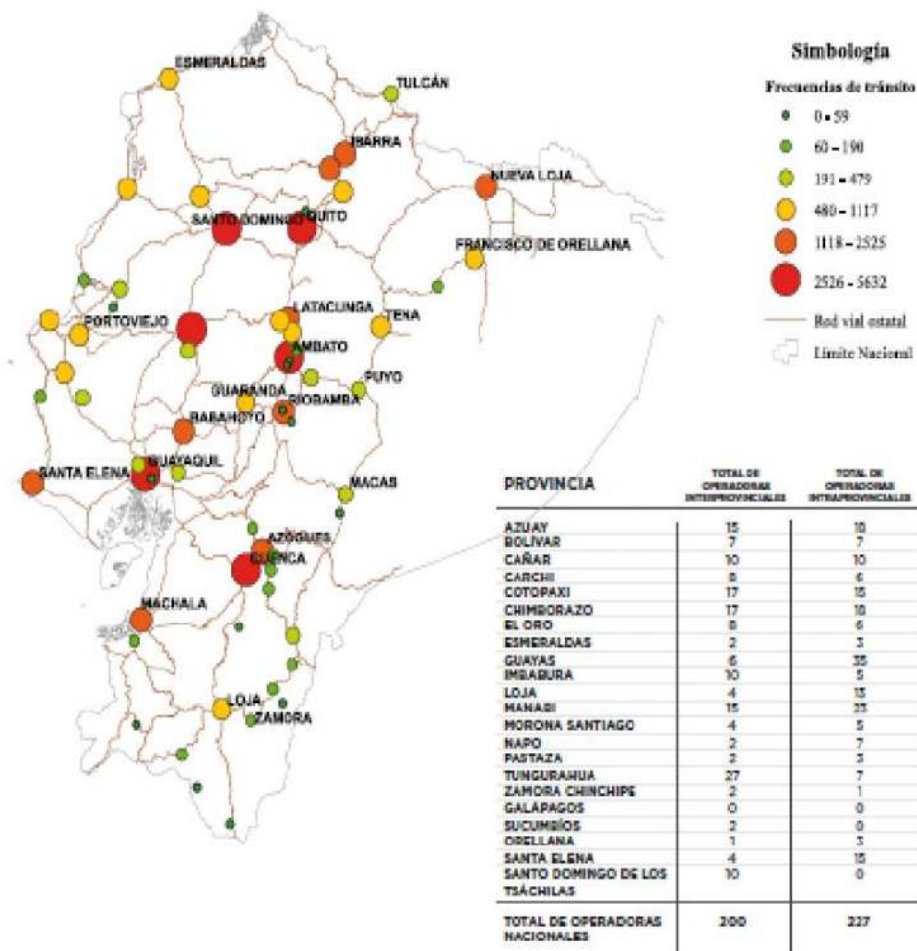
4.5.2. Transporte Multimodal y la planificación del uso del territorio

De acuerdo al análisis sobre factores de impacto, se evidencia que el sistema de transporte multimodal es una variable que impacta el control operativo de tránsito, puesto que tiene como objeto garantizar un sistema seguro de transporte que combina el óptimo modo de transporte motorizado y no motorizado que permita la seguridad y acceso equitativo a la movilidad, respondiendo a las diversas necesidades y preferencias de una población. En este sentido, el transporte multimodal y la planificación del uso del suelo deben adaptarse a los contextos y climas

locales. En este sentido, la planificación del uso del suelo debe incluir la consideración de la gestión de la demanda de movilidad, la elección del modo y la provisión de viajes seguros y sostenibles.

En este sentido, el Ecuador registra bajos niveles de gestión del transporte multimodal y su aplicación en el uso del territorio, con motivo de efectivizar el control operativo de tránsito. Una de los riesgos identificados, en el marco de la gestión del transporte multimodal, son ciertos niveles de concentración de frecuencias de operadores interprovinciales que pueden afectar no solo el control operativo de tránsito, sino, inclusive, problemáticas relacionadas a la siniestralidad de tránsito, de seguridad ciudadana y protección interna. En la siguiente ilustración, se observan los principales puntos donde se registra mayores niveles de concentración de las frecuencias de rutas de operadores interprovinciales.

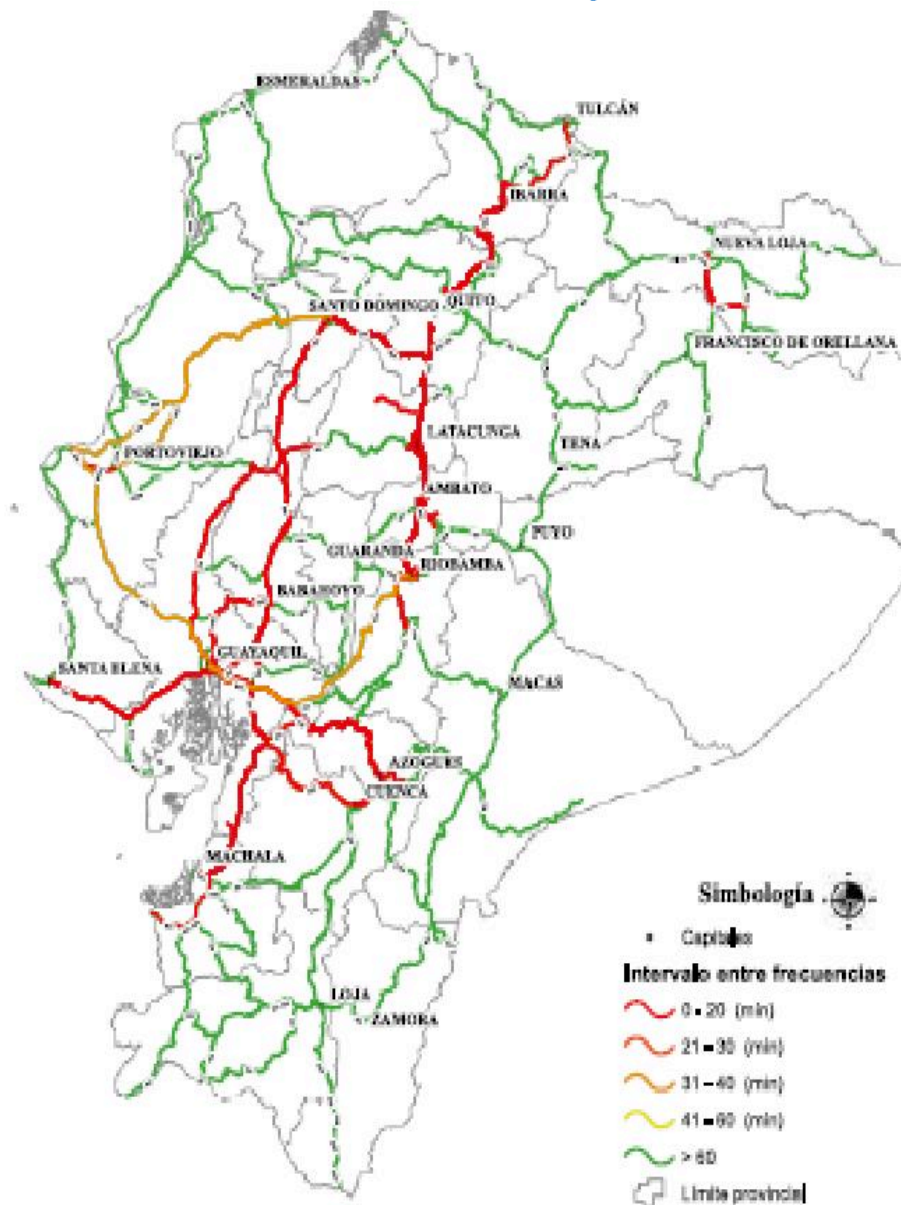
Ilustración 8. Rutas operadoras interprovinciales e intraprovinciales 2021



Fuente: Agencia Nacional de Tránsito.

La ruta es el recorrido definido por la autoridad competente para la prestación del servicio público a través de operadoras de transporte; considerando el contrato de operación como el documento en donde se define el origen, recorrido y destino considerando la frecuencia, el horario o itinerario para la prestación del servicio público. A la fecha, Ecuador registra 7.666 unidades para servicio de transporte interprovincial y 7.002 unidades para transporte intraprovincial. Este numérico se agrupa en un total de 200 operadoras interprovinciales y 277 operadoras intraprovinciales, ambas habilitadas de acuerdo al registro nacional.

Ilustración 9. Frecuencia de rutas interprovinciales 2021



Fuente: Agencia Nacional de Tránsito.

La frecuencia de operadoras presenta intervalos menores a 20 minutos, principalmente para los corredores Guayaquil-Cuenca; Quito-Guayaquil; Guayaquil-Machala; Quito-Tulcán y Quito-Ambato. De acuerdo a esta información, se identifica que la movilidad con mayor número de frecuencia se da en la integración de la región sierra con la costa. Asimismo, se observa mayores registros de demanda hacia ciudades fronterizas. Por otro lado, se observa que los corredores Quito-Manta, Quito-Cuenca, Guayaquil-Manta y Ambato-Guayaquil presentan frecuencias que oscilan entre 20 a 40 minutos. En el caso de los corredores Ambato-Cuenca y Cuenca-Machala se registra una frecuencia entre 40 a 120 minutos.

A esta información, se debe sumar una cantidad considerable de automotores privados, que van desde automóviles, hasta furgones y camiones de todo tipo, entre otros tipos, los que se desplazan a nivel nacional en términos de movilidad de personas y de transporte de bienes. Esta cantidad de automotores ha incrementado durante los últimos años, lo que, por varios factores, incrementa la incidencia de las problemáticas en el espacio público vial, que incluyen contravenciones y un variopinto amplio de delitos en el marco de tránsito, seguridad ciudadana y protección interna.

Por otro lado, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no cuenta con información actualizada de todos los registros a nivel nacional de la infraestructura vial existente ni de todos los nuevos proyectos. Esto afecta la gestión de un modelo de transporte multimodal efectivo y de la planificación del uso del territorio, puesto que a no saber las existencias de las infraestructuras genera un sub dimensionamiento sobre qué se debe hacer y cómo hacerlo. A la fecha, el registro de infraestructura vial está mayormente actualizado con información de la red vial estatal y de ciertas infraestructuras de gobiernos autónomos descentralizados, puesto que, por temas de competencia, las vías intraprovinciales e intracantoniales son de competencia exclusiva de los GAD. Así, el Estado ecuatoriano tiene una debilidad frente a la gestión no solo del control operativo de tránsito, sino, inclusive, frente a la gestión estratégica de las capacidades, recursos y necesidades del Estado para mitigar la siniestralidad y la delincuencia en el espacio público vial.

4.5.3. Seguridad Ciudadana y Pública en relación al control operativo de tránsito y la movilidad multimodal terrestre

La seguridad ciudadana comprende el conjunto de acciones que tienen por finalidad consolidar la convivencia pacífica, el respeto a los derechos humanos y la prevención de todo tipo del delito y la

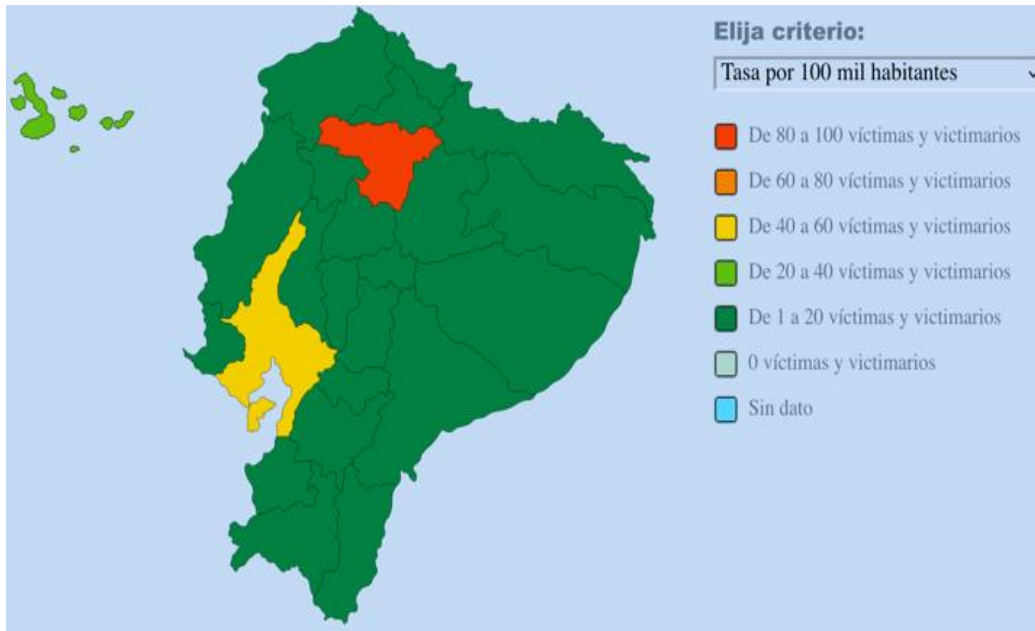
violencia, a través de la interacción de actores públicos y privados, integración de las capacidades y recursos del Estado, en corresponsabilidad con la ciudad (PNSI, 2019). En este sentido, la seguridad ciudadana, al igual que la seguridad vial, es parte de la seguridad integral, puesto que aborda una serie de dimensiones que aportan a la construcción de la seguridad en términos sistémicos.

Así, la seguridad ciudadana converge con la seguridad vial y, a través de esta, está impactada por el control operativo de tránsito, afectando los resultados de gestión de la seguridad integral. Es por ello que, el control operativo de tránsito presenta una correlación frente a la seguridad ciudadana y protección interna, debido a que en el espacio público vial se registran fenómenos relacionados con la movilidad de personas y transporte de bienes, especialmente los relacionados a siniestros de tránsito, morbilidad y mortalidad por accidentes de tránsito, además una variedad significativa de delitos con alta incidencia en la seguridad integral del Ecuador.

Uno de los delitos de mayor connotación involucra a la movilidad humana. Para la Organización Internacional para las Migraciones, la movilidad humana es entendida como “la movilización de personas de un lugar a otro en ejercicio de su derecho a la libre circulación” (OIM, 2012), entendiéndolo como “...un proceso complejo y motivado por diversas razones (voluntarias o involuntarias), que se realiza con la intencionalidad de permanecer en el lugar de destino por períodos cortos o largos, o, incluso, para desarrollar una movilidad circular. Este proceso implica el cruce de los límites de una división geográfica o política, dentro de un país o hacia el exterior” (Ibídem).

Según la ACNUR, el 82% de las personas están en riesgo, principalmente por la inseguridad en las condiciones de traslado desde los países de origen, hacia el país de destino, el nivel de violencia a los que se encuentran expuestos determina enfrentarse con grupos armados, la violencia generalizada y la dificultad de acceso a servicios básicos, alimento y trabajo (ACNUR, 2021). En el caso del Ecuador y la región andina, durante los últimos años se observa un incremento en el registro de delitos por casos de trata de personas y tráfico ilícito de migrantes, asociados a una serie de delitos conexos y con niveles considerables de afectación a la seguridad integral del Estado ecuatoriano y de sus ciudadanos a nivel nacional, así como de personas extranjeras en movilidad en el territorio ecuatoriano y de otros territorios con fronteras con el Ecuador.

Ilustración 10. Delitos de trata de personas y tráfico ilícito de migrantes en Ecuador



Fuente: Dirección Nacional de Análisis de Información, Policía Nacional del Ecuador.

Los delitos catalogados como trata de personas y tráfico ilícito de migrantes en Ecuador consideran una elevada tasa en este tipo de delitos, que va desde una víctima hasta más de 100 víctimas según la provincia, y que genera alteraciones a la convivencia social pacífica, la seguridad ciudadana y la protección interna en todo el territorio nacional.

Los resultados encontrados evidencian que la provincia de Pichincha y Guayas presentan un total de 142 y 36 víctimas respectivamente. El resto del territorio presenta por lo menos una víctima desde el enero de 2020 al 31 enero de 2023, motivando el incremento sostenido en la vulneración de derechos y acentuando el nivel de violencia e inseguridad ciudadana hacia la población nacional, a la vez que afecta, con varias problemáticas colaterales, a la población migrante (MDI, 2023). Sobre esta información y de acuerdo a un análisis sobre el fenómeno, se advierte que el delito de tráfico de migrantes y trata de personas se desarrolla a través del espacio público vial nacional, por la necesidad de movilizarse dentro del territorio ecuatoriano y hacia otros países.

En términos generales de seguridad ciudadana, protección interna y orden público, se observa un incremento de ciertos tipos de delitos que suceden en el espacio público vial y que presentan una relación con el control operativo de tránsito, especialmente los delitos por homicidios intencionales, robo a motocicletas y robo a carros, así como de otro tipo de incidentes como la mortalidad por accidentes de tránsito. Por ejemplo, se observa que entre enero-mayo de 2021 y 2022 se registra

una tasa de variación acumulada de 62,3% para robo de motocicletas y de 54% para robo de carros. Igualmente, se observa un incremento en la tasa acumulada de fallecidos in situ por siniestros de tránsito con un total de 11,8%.

Tabla 16. Delitos de mayor connotación Ecuador

No	Descripción	Absolutos		Tasa de Variación Acumulada	
		Enero-Mayo 2021	Enero-Mayo 2022	Enero-Mayo 2021/2020	Enero-Mayo 2022/2021
1	Homicidios Intencionales	869	1.759	76,3%	102,4%
2	Robo a personas	9.486	12.548	19,9%	32,3%
3	Robo a domicilios	3.198	3.413	16,8%	6,7%
4	Robo a unidades económicas	1.995	2.134	26,1%	7,0%
5	Robo a motos	3.247	5.270	38,2%	62,3%
6	Robo a carros	2.480	3.819	63,4%	54,0%
7	Robo de bienes, accesorios y autopartes	3.171	3.357	45,1%	5,9%
9	Fallecidos insitu por siniestros de tránsito	805	900	29,4%	11,8%

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censo.

Elaborado: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

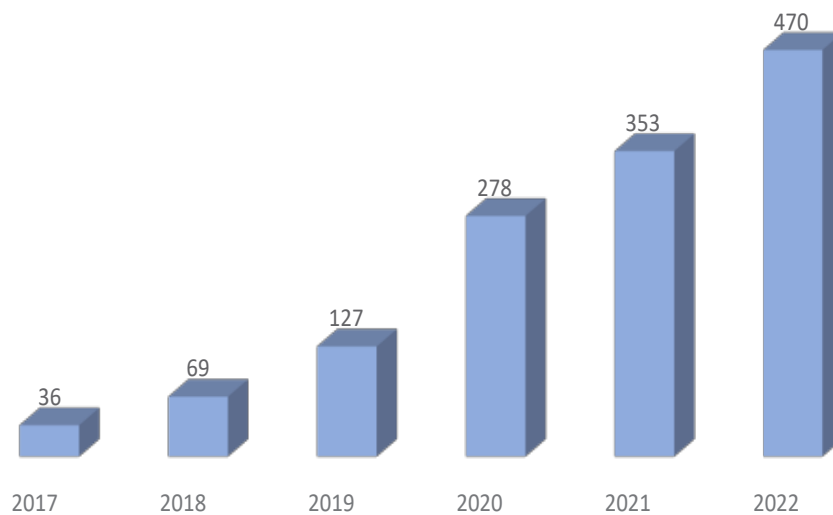
Por otro lado, otra problemática que enfrenta la seguridad ciudadana y la protección interna es la presencia en el territorio nacional de grupos de delincuencia organizada. Según la Convención de la ONU contra la Delincuencia Organizada Transnacional, se define a un grupo delictivo organizado como un conjunto estructurado de personas, que actúa concertadamente en delitos graves para obtener, directa o indirectamente, un beneficio económico u otro de orden material. En el caso del Ecuador, según informe de la Unidad Nacional de Investigación Antidelincuencial de la Policía Nacional, durante el año 2022 se observa la presencia de, aproximadamente, 25 organizaciones criminales, cada uno con grupos delictivos organizados, según el siguiente detalle:

1. Los lobos (8 grupos)
2. Tiguerones (5 grupos)
3. Choneros-Águilas (3 grupos)
4. R7 (2 grupos)
5. Águilas-Fatales (1 grupo)
6. Chone Killer (1 grupo)
7. Choneros-Fatales (1 grupo)
8. Lagartos (1 grupo)
9. Nueva Generación (1 grupo)

Los delitos de mayor connotación vinculados con los grupos delictivos organizados concentra registros en tráfico de armas, tráfico de drogas, homicidios intencionales, entre otros. Para el caso

de tráfico de armas, por ejemplo, desde 2017 a 2022, se observa un incremento significativo, debido al aumento de incautaciones de armas de fuego, pasando de 36 armas incautadas en 2017 a un total de 470 armas en 2022. Esto implica un incremento de 13,05 veces más en la incautación de armas de fuego entre 2017 a 2022, las que son transportadas por el espacio público vial. En este mismo análisis, se evidencia un crecimiento agresivo de la incautación de armas en el territorio nacional, que empieza con registros en los puntos fronterizos en la zona sur del país, por los que se ingresan las armas de fuego, y continúa por varios puntos del territorio nacional hasta la frontera norte. Estas incautaciones muestran no solo el incremento de armas de fuego, sino los niveles de delincuencia dentro del territorio nacional (PN, 2022).

Gráfico 8. Armas de fuego incautadas en las vías y carreteras



Fuente: Policía Nacional del Ecuador.

Asimismo, el tráfico de drogas es otra de las problemáticas relacionadas al control operativo de tránsito. Esto a decir verdad, puesto que se evidencia un incremento en las incautaciones de droga en el territorio nacional, con especial incidencia en los ejes viales a nivel nacional. Los resultados de estas incautaciones muestran un comportamiento creciente y significativo entre enero de 2017 a diciembre de 2022, con un total acumulado de incautaciones de 45.014 kilogramos totales, representando un incremento de 458,59% en el período de análisis (PN, 2022).

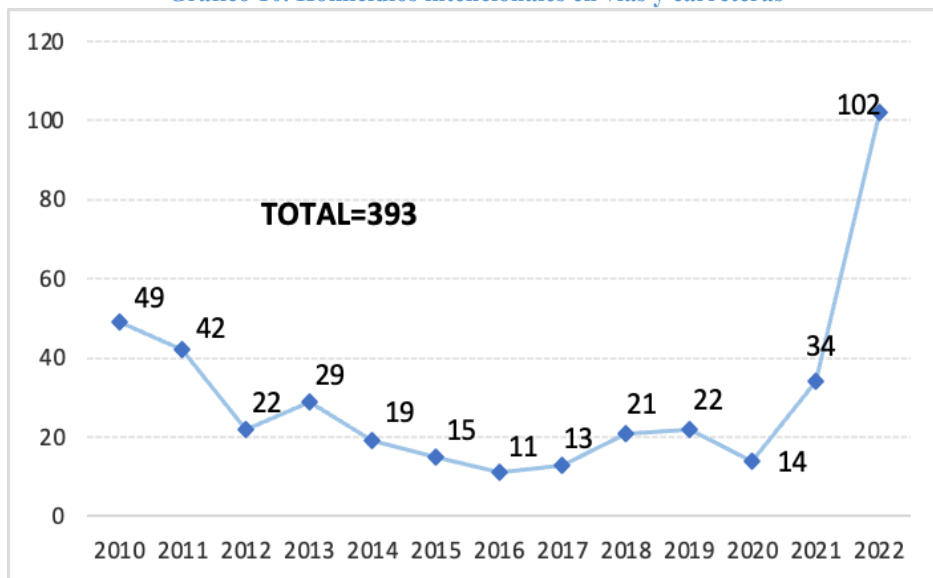
Gráfico 9. Droga incautada en ejes viales y carreteras a nivel nacional



Fuente: Policía Nacional del Ecuador.

Finalmente, el delito de homicidios intencionales, que por defecto explica el nivel de violencia y delincuencia en un país, también presenta una alta relación frente al control operativo de tránsito. Esto sucede debido a que se registra una cantidad considerable de homicidios intencionales en el espacio público vial a nivel nacional, con un comportamiento ascendente entre enero de 2010 a diciembre de 2022, representando un incremento de 2,08 veces más respecto al período inicial, superando el crecimiento anual de manera significativa (PN, 2022).

Gráfico 10. Homicidios intencionales en vías y carreteras



Fuente: Policía Nacional del Ecuador.

4.6. Identificación del Problema

Para la identificación del problema, se realiza un análisis sobre las causas y efectos, en términos de control operativo de tránsito y seguridad ciudadana, en torno a los fenómenos analizados en esta política y sobre la lógica del análisis de mega tendencias. A continuación se presenta, a modo de tabla sistematizada, la problemática priorizada:

Tabla 17. Matriz de identificación de problemas



Elaborado: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

4.7. Identificación de oportunidades y problemáticas

Con motivo de plantear una política pública efectiva que aporte a la gestión del control de tránsito en el Estado ecuatoriano, es indispensable determinar el impacto de las problemáticas identificadas en el diagnóstico. Para este fin y considerando las principales variables identificadas, desde una perspectiva cuantitativa y cualitativa, se observan las oportunidades de cambio de acuerdo la siguiente tabla:

Tabla 18. Análisis de oportunidades de desarrollo y problemas priorizados

	IMPACTO		TEMPORALIDAD			ANÁLISIS DE INSTRUMENTOS DEL SNDPP	
	OPORTUNIDADES FRENTE A LA GESTIÓN DE LAS PROBLEMÁTICAS	La implementación de esta política pública observa seis (6) oportunidades: 1. Planificación de sistemas de transporte multimodal con enfoque de seguridad ciudadana y protección interna. 2. Fortalecimiento de la infraestructura física, medios y dispositivos tecnológicos, y capacidades estratégicas. 3. Consolidación del registro nacional de infraestructura vial. 4. Establecimiento de lineamientos para el control operativo de tránsito. 5. Reducción de niveles de delincuencia y violencia en el espacio público vial. 6. Generación de alertas delictuales para la prevención del delito y la violencia en el espacio público vial		La temporalidad de la implementación de esta política pública está alineada al Plan Nacional de Desarrollo. No obstante, al estar basada en un análisis prospectivo, esta política pública también está incluida en la planificación a largo plazo de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial.			Alineado a: • Objetivos de Desarrollo Sostenible • Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial • Plan Nacional de Desarrollo • Plan Nacional de Seguridad Integral • Plan Nacional de Seguridad Ciudadana • Plan estratégico de movilidad • Estrategia Nacional de Movilidad Segura • Plan Estratégico Institucional Agencia Nacional de Tránsito • Plan Estratégico Institucional Comisión de Tránsito del Ecuador • Plan Integral de Control de Tránsito y Seguridad en las Carreteras.
SI (X)		NO	CORTO (1-3 años) (X)	MEDIAN O (4-9 años) (X)	LARGO (+10 años)	SI (X)	NO

Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

La política pública nacional aportará a la articulación interinstitucional considerando las competencias y la ejecución operativa eficiente y una participación integral tendiente a garantizar la seguridad ciudadana y la protección integral de las personas, un control eficiente e incluyente en la operatividad de tránsito y transporte a nivel nacional.

5. Etapa de construcción de la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y protección interna

En esta sección se presenta el proceso de construcción política pública. Para este fin, se presenta el análisis de actores involucrados, así como las competencias de los actores para la articulación de la política; la integración de los actores, a modo de un sistema de gestión; los principios éticos, ejes y enfoques de la política; así como objetivos, estrategias, indicadores y la vinculación con el sistema nacional de planificación; para, finalmente, revisar el presupuesto referencial.

5.1. Actores Involucrados en la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y protección interna

La Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y protección interna involucra en su estructura las relaciones interinstitucionales que gestionan acciones indispensables y fundamentales vinculadas con la administración, información y recursos. Estas relaciones están dadas de acuerdo a las competencias de cada una de las instituciones y del aparataje estatal en sí mismo. Este sistema funciona en concordancia con las capacidades institucionales en articulación con los objetivos estratégicos y transversales propuestos en esta política pública, con enfoque, principalmente, a la reducción de siniestros de tránsito y amenazas que afecten a la seguridad en el espacio público vial, específicamente al control técnico sectorial de transporte y de tránsito, la movilidad multimodal terrestre; la seguridad ciudadana, protección interna y el orden público.

Así, la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y protección interna se conforma como un instrumento clave que aporta a la consecución de la seguridad integral del Estado y, a su vez, como el marco estratégico de planificación para la intervención en el control operativo de tránsito, así como de seguridad ciudadana y orden público. El accionar para la gestión del tránsito está a cargo de su ente rector, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas; la planificación, regulación y control técnico sectorial está a cargo de la Agencia Nacional de Tránsito; y el control operativo de tránsito se realizará a través de la Comisión de Tránsito de Ecuador y de la Policía Nacional del Ecuador, y, a nivel territorial, por los Gobiernos Autónomos Descentralizados que hayan asumido competencias del control de tránsito. En esta

misma línea, la gestión para la seguridad ciudadana y protección interna está a cargo del ente rector de la seguridad ciudadana, protección interna y orden público, en este caso el Ministerio del Interior, en coordinación con la Policía Nacional del Ecuador como institución operativa en el marco de sus competencias.

Desde esta perspectiva, la competencia del control de tránsito articula las atribuciones y responsabilidades de cada una de las instituciones como aporte a la integridad de la seguridad del Estado ecuatoriano y de la población. Por ello, se requiere transversalizar las acciones y capacidades de las instituciones competentes conforme los elementos operativos establecidos para la eficiencia de la política. En este sentido, se definen las siguientes competencias:

- **Control operativo:** Articula la gestión en los procedimientos determinados para los delitos de tránsito y las sanciones por contravenciones de tránsito.
- **Regulación de infraestructura:** Se refiere al cumplimiento e implementación estandarizada de la norma técnica internacional y nacional para la eficiencia de seguridad vial, ejes viales estatales, seguridad y protección de la población.
- **Emisión de títulos habilitantes:** Articula la gestión de la emisión de títulos habilitantes para todo tipo de vehículos y gestión de la población en la operatividad del tránsito y transporte en la red vial estatal.
- **Seguridad, protección y auxilio:** Este elemento es gestionado por el órgano rector de seguridad ciudadana y orden público, para gestionar los subelementos de prevención y disuasión, detención y aprehensión de personas e indicios por infracciones de tránsito, sanción de contravenciones de tránsito, detención y aprehensión de personas e indicios de delitos interviniendo este a través de las investigaciones de accidentes de tránsito.

Los **principios de intervención** de las competencias entre los entes rectores de la política y las instituciones de intervención generan la integración de tres principios:

- **Gestión:** Se refiere a la administración y gestión pública a través de las decisiones políticas y estratégicas para los objetivos determinados a nivel de gobernanza.
- **Recursos:** Integra la asignación y ejecución del presupuesto público para la gestión de la política pública en el accionar operativo.
- **Información:** Es el intercambio de información interinstitucional entre las competencias operativas e implementación de la política.

5.2. Competencias integradas de los actores directos para la política pública

Para lograr la consecución de la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y protección interna se requiere una integralidad de la intervención

interestatal a modo de sistema. Para esto es indispensable articular las competencias operativas de los actores con la incidencia en la relación integral en la política pública y el impacto de incidencia.

A continuación, se presentan los actores que integran este sistema, así como se exponen cuáles son sus competencias y cuáles son las relaciones existentes con el presente instrumento de política pública.

Tabla 19. Actores involucrados directamente con la política pública de acuerdo a su competencia

Actor	Misión/Competencia	Relación política pública
Ministerio de Transporte y Obras Públicas	Controlar, ejecutar y gestionar de infraestructura estatal. Implementar, controlar y evaluar la política pública, fortaleciendo los servicios e infraestructura de transporte seguro y obra pública sostenible.	Ente rector del Sistema Nacional del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.
Ministerio del Interior	Proteger y garantizar el libre ejercicio de los derechos humanos; la seguridad ciudadana, protección interna y orden público; el derecho a una cultura de paz; así como la convivencia en una sociedad democrática y libre de corrupción.	Ente rector de la seguridad ciudadana, protección interna y orden público.
Policía Nacional	Atender la seguridad ciudadana, protección interna y el orden público, y proteger el libre ejercicio de los derechos y la seguridad de las personas dentro del territorio nacional, encargada del control operativo de las actividades de tránsito y seguridad vial. Además, está encargada del control operativo de las actividades de tránsito y seguridad vial, así como de la investigación de accidentes de tránsito.	Ente operativo que gestiona la seguridad, protección y auxilio de la población y controla operativamente la red vial, e integra acciones de investigación y articulación operativa de tránsito.
Agencia Nacional de Tránsito	Contribuir al desarrollo del país a través de la planificación y regulación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial cumpliendo con los principios de equidad, de inclusión, libre movilidad y desarrollo sostenible.	Ente de gestión para la planificación y regulación sectorial del transporte dentro de sus competencias.
Comisión de Tránsito del Ecuador	Gestionar los procesos de control operativo, formación de vigilantes e investigación de accidentes de tránsito, mediante la implementación de planes y tecnologías, orientados a la disminución de la siniestralidad en la red vial estatal nacional y en circunscripciones asignadas.	Entidad operativa de control operativo de tránsito.
Gobiernos autónomos descentralizados cantonales	Responsable de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen.	Entes operativos de regulación, planificación y control, junto con el control operativo del tránsito en caso de ser modelo de gestión tipo A.
Gobiernos autónomos descentralizados provinciales	Responsable de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen.	Entes operativos que regulan la infraestructura vial.

Mancomunidad de Tránsito	Mejorar la gestión de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, en beneficio de las comunidades y población que representan.	Ente operativo de regulación, planificación y control, junto con el control operativo del tránsito a través de convenio con otras entidades operativas emite títulos habilitantes a nivel cantonal.
---------------------------------	---	---

Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

Asimismo, es indispensable detallar la visión y los objetivos estratégicos definidos en función a las atribuciones y competencias de cada una de las instituciones política pública nacional para el control operativo de tránsito, seguridad ciudadana y orden público, movilidad activa y sostenible y transporte de mercancías en la red vial estatal y los entes rectores que intervienen en el proceso operativo.

Tabla 20. Visión y objetivos estratégicos de las instituciones relacionadas con la política pública

Institución	Visión	Objetivos/Ejes Estratégicos
Ministerio de Transporte y Obras Públicas	Ser el eje del desarrollo estratégico del país, garantizando la conectividad, el acceso equitativo y la gestión de la infraestructura de obras públicas estatales y servicios de transporte multimodal.	<ul style="list-style-type: none"> • Satisfacer plenamente a nuestros usuarios a través de la calidad y la fiabilidad de nuestros productos y servicios. El objetivo prioritario es ofrecer una garantía de movilidad total, específicamente para el control de tránsito en el marco de esta política, con vías, señalética, desplazamientos, otros. • Ser la entidad más competitiva a nivel institucional tratando de mejorar el servicio que se brinda al ciudadano, específicamente para el control de tránsito en el marco de esta política. • Desarrollar un grupo coherente y abierto de personal público en nuestra entidad. • Trabajar y mejor juntos. • Alcanzar los beneficios que responden a las expectativas de los ciudadanos y al financiamiento del desarrollo de nuestra entidad.
Ministerio del Interior	Ser un Ministerio referente e innovador eficiente en la implementación de políticas públicas cercanas a los ciudadanos que combate el crimen y la violencia en todas sus expresiones.	<ul style="list-style-type: none"> • Fortalecer las Capacidades Institucionales, específicamente para el control de tránsito en el marco de esta política. • Potenciar la gobernanza del sistema integral de seguridad. • Mejorar la prevención del delito y las violencias a nivel nacional. • Incrementar el efectivo combate al delito y la lucha contra la corrupción
Policía Nacional	Al 2025 seremos la institución más confiable y tecnicada de la región; efectiva, íntegra y transparente del sector público, comprometidos al servicio de la sociedad, garantizando la seguridad ciudadana y orden público.	<ul style="list-style-type: none"> • Incrementar la efectividad de la seguridad ciudadana y el orden público en el territorio nacional, específicamente para el control de tránsito en el marco de esta política. • Incrementar la confianza de la ciudadanía en la Policía Nacional. • Incrementar la eficiencia institucional.

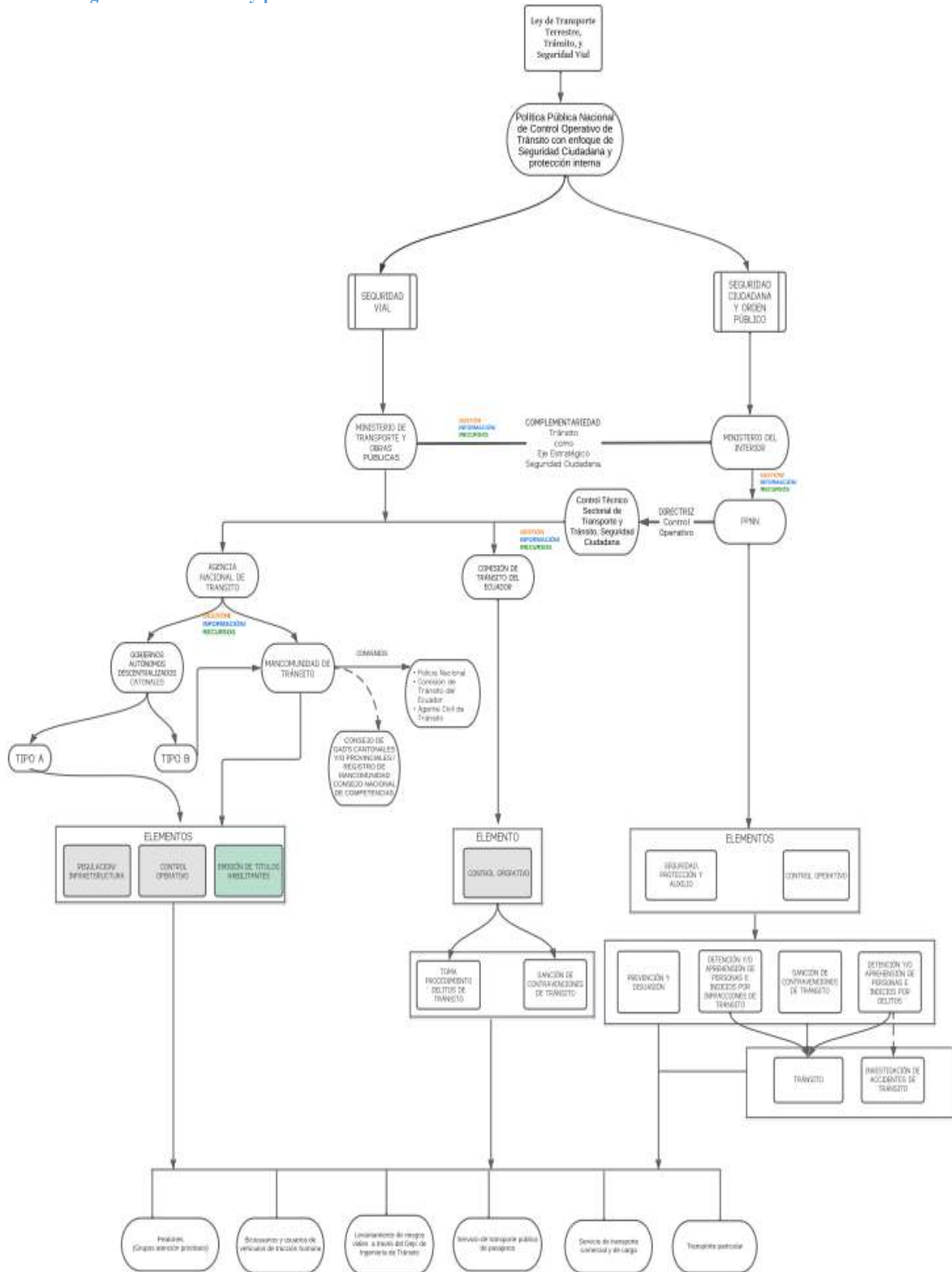
		<ul style="list-style-type: none"> • Incrementar el control integral y de transparencia en la gestión institucional. • Incrementar la gestión del conocimiento institucional. • Incrementar el desarrollo integral del talento humano en la institución, específicamente para el control de tránsito en el marco de esta política. • Incrementar el bienestar del talento humano, específicamente para el control de tránsito en el marco de esta política. • Incrementar las capacidades institucionales, específicamente para el control de tránsito en el marco de esta política.
Agencia Nacional de Tránsito	Al 2025, generar accesibilidad equitativa y universal al sistema de transporte terrestre, proteger la vida potenciando la seguridad vial y contribuir al incremento de la productividad del país garantizando la movilidad sostenible a través del desarrollo del marco normativo y la mejora continua en la gestión institucional.	<ul style="list-style-type: none"> • Reducir la siniestralidad y mortalidad en la infraestructura vial nacional. • Incrementar las acciones orientadas a la implementación de un modelo de gestión adecuado del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a nivel nacional. • Fortalecer la capacidad Institucional.
Comisión de Tránsito del Ecuador	Ser reconocidos como una institución tecnificada, transparente y ágil en la gestión de los procesos del control operativo del tránsito terrestre y seguridad vial, formación de vigilantes e investigación de accidentes de tránsito; contribuyendo a la reducción de la siniestralidad y al fortalecimiento de la seguridad de los usuarios en las vías	<ul style="list-style-type: none"> • Incrementar la eficacia, eficiencia y cobertura del Control Operativo del Tránsito. • Incrementar la eficacia y eficiencia en la Investigación de accidentes de Tránsito. • Incrementar la cobertura y mejorar de la calidad de procesos de formación, capacitación y especialización de vigilantes y agentes civiles de tránsito. • Fortalecer las capacidades institucionales de la Comisión de Tránsito del Ecuador. • Incrementar el desarrollo del talento humano en Comisión de Tránsito del Ecuador. • Incrementar el uso eficiente del presupuesto en Comisión de Tránsito del Ecuador.

Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

5.3. Integración de Actores de la Política Pública

Los entes rectores de la política pública para el control operativo de tránsito operativizan eficientemente la integración de sus actividades a través de los lineamientos normativos y estratégicos para la protección de la seguridad integral de la población y los bienes. Este fundamento hace que se interrelacionen las instituciones a través de principios, elementos y modelos de gestión, implementando una red de acción que fusiona las competencias integrales en beneficio de la ciudadanía, la seguridad vial y ciudadana.

Ilustración 11. Red de Actores Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y protección interna



Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

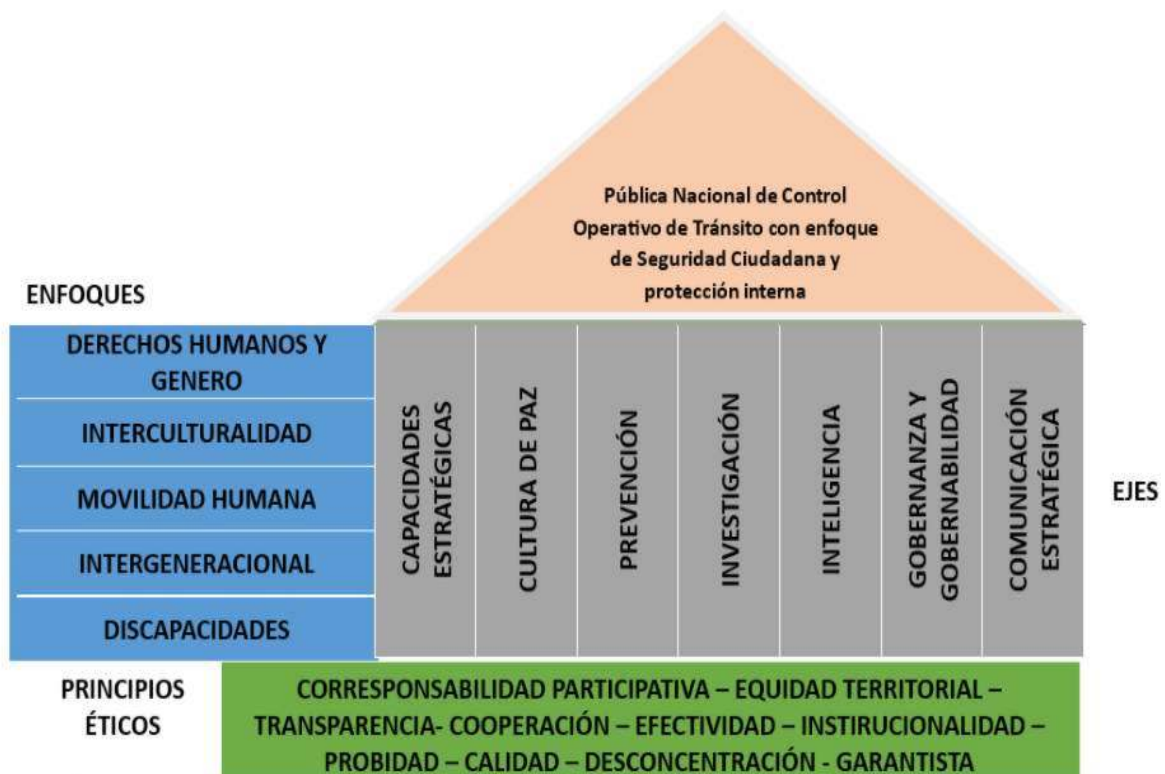
5.3.1. Competencias integradas de los actores directos para la política pública

La Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y protección interna es un instrumento integral que conducirá al Estado a incrementar la efectividad del control técnico sectorial del transporte y tránsito, movilidad y el flujo de personas, y el transporte de bienes en la red vial estatal como componente estratégico de la prevención, intervención proactiva y reactiva, y de respuesta del Estado frente a los desafíos de violencia y delincuencia, y como mecanismo de reducción de los factores de riesgo que impactan a la seguridad ciudadana y percepción, seguridad vial y al orden público.

5.4. Principios éticos, ejes y enfoques

Este instrumento de política pública se alinea a los principios éticos, ejes y enfoque de la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y protección interna que se describen a continuación.

Ilustración 12. Principios éticos, ejes y enfoques de la política pública



Fuente: Política de Seguridad Ciudadana y Pública.

Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI.

5.4.1. Principios éticos

Los principios éticos son factores fundacionales que orientan y determinan el comportamiento y acciones de personas y sus instituciones. Para esto, se construyó varios tipos de principios que fueron puestos a consideración de expertos y académicos en seguridad ciudadana y pública, para identificar los principios óptimos. En este sentido, fueron seleccionados y priorizados un total de diez [10], que permiten articular la política en legitimidad, legalidad y pertinencia de las actuaciones de los funcionarios públicos.

1. **Corresponsabilidad participativa:** Es una responsabilidad compartida, equitativa, oportuna y pertinente de las tareas de seguridad ciudadana y pública, entre todos los actores e instituciones implicadas y relacionadas, directa e indirectamente, con motivo de generar una intervención ajustada y enfocada a cada zona geográfica.
2. **Equidad territorial:** Se refiere a la conllustración geográfica equitativa de la dimensión espacial de la seguridad ciudadana y pública, que asegure las condiciones oportunas para que las intervenciones públicas alcancen a todas las personas en los diferentes entornos y se provean los servicios de seguridad a nivel nacional.
3. **Transparencia:** Es una cualidad del carácter público, a través de la que se garantiza el acceso oportuno y constante a la información veraz de cualquier proceso o actividad realizada, de acuerdo a lo determinado en la ley, basado en la rendición de cuentas y el control social.
4. **Cooperación:** Es un ejercicio de colaboración a través de la participación entre un grupo de personas y/o instituciones, orientados hacia el cumplimiento de un mismo objetivo o interés. Para que exista coordinación debe existir un efectivo intercambio comunicacional y una coordinación de actividades antes, durante y después de su desarrollo.
5. **Efectividad:** Es la capacidad de desarrollar las actividades planificadas en términos de eficacia y eficiencia, en el marco del cumplimiento de objetivos y metas planeadas, a través de una gestión, planificación y evaluación oportuna, a través del uso óptimo de capacidad y recursos, sean estos de tipo humano, financiero, tecnológico y material.
6. **Institucionalidad:** Es una cualidad fundacional de la administración pública, según la cual una organización o entidad constituida en la sociedad, ha establecido y sistematizado procesos, capacidades, recursos, entre otros factores provenientes de la normativa, leyes y reglamentos, para el desarrollo e implementación de sus actividades y competencias.
7. **Probidad:** Es una cualidad humana que implica comportamientos, actitudes y decisiones de la conducta humana enmarcadas en la moralidad y rectitud, lo que implica que las personas, en este caso los servidores públicos, tiene la responsabilidad de observar y actuar las actuaciones de forma correcta en el ejercicio de sus funciones y atribuciones.
8. **Calidad:** Es el factor descriptivo, conformado por un conjunto de propiedades que caracterizan un sujeto u objeto y con los que se genera una valoración respecto a la percepción existente y que se relaciona con la capacidad de satisfacción de necesidades de los usuarios que, en este caso, tiene que ver con el servicio de seguridad ciudadana y pública.
9. **Desconcentración:** Es la capacidad administrativa según la que los procesos y actividades se desarrollan en niveles jerárquicos locales para la territorialización de las decisiones, de acuerdo con la planificación nacional.

- 10. Garantista:** Es la capacidad del Estado para el servicio de aseguramiento de los derechos fundamentales y constitucionales, sobre la base de un sistema de ordenamiento jurídico y el fiel cumplimiento a la norma, con enfoque a la convivencia social pacífica en toda la diversidad y de armonía con la naturaleza.

5.4.2. Ejes de la Política

Son elementos constructivos destinados a agrupar un conjunto de postulados, que son utilizados con transversalidad en todas las acciones que el Estado desarrolla. Estos elementos permiten guiar el movimiento de rotación y articulación de una pieza en su sistema.

- 1. Capacidades estratégicas:** Son las competencias y recursos con los que se cumplirán los objetivos y visión de la institución y están conformados por el talento humano, instrumentos físicos y componentes tecnológicos.
- 2. Prevención:** Es la capacidad de anticipación frente a amenazas, eventos desfavorables y conductas que alteren el orden social, a través de acciones estratégicas de intervención pública para prevenir y reducir la probabilidad de ocurrencia de eventos que pongan en riesgo la integridad de la sociedad, sus instituciones y entornos, así como para fortalecer los factores protectores del tejido social.
- 3. Cultura de paz:** Es la práctica y consolidación social de valores, habilidades, actitudes y conductas de conveniencia que conforman la cultura y el sistema de valores y creencias de una sociedad, con enfoque hacia la actuación basada en Derechos Humanos, la reducción, prevención y rechazo de la violencia, y la gestión pacífica de conflictos, a través de la práctica cotidiana de conductas humanas que propendan el respeto a la vida, al ser humano y su dignidad, así como al medioambiente y naturaleza.
- 4. Investigación:** Es la capacidad sistemática y creativa de generar información mediante un conjunto de métodos, con el fin de indagar sobre un asunto o tema específico, incrementar la comprensión del mismo, así como generar y ampliar conocimiento sobre hechos que sean de interés para la seguridad ciudadana y pública del Estado.
- 5. Inteligencia:** Es la capacidad de generar análisis integral a través de estudios para producir conocimiento estratégico, operacional y policial, con el objetivo de anticipar y prevenir amenazas y desafíos que atenten contra las personas, sus instituciones y la naturaleza, mediante la transformación de la información en conocimiento útil y verdadero para el proceso de toma de decisiones.
- 6. Gobernanza y gobernabilidad de la seguridad:** La gobernanza es la capacidad de dirigir y administrar los asuntos públicos de la seguridad ciudadana y pública, a través de la intervención estratégica del Estado en términos de efectividad, calidad y competencia, libre de abuso y corrupción, para la gestión de recursos comunes y el cumplimiento irrestricto de los derechos humanos y garantías constitucionales.
- 7. Comunicación estratégica:** Es un concepto multidisciplinario que implica, sobre todo, la necesidad que tiene el Estado y, en particular, el gobierno de explicar a la ciudadanía las problemáticas nacionales, así como las acciones que emprenderá, los socios estratégicos con los que cuenta, los resultados que aspira alcanzar y la contribución que debe hacer la sociedad para mejorar las condiciones de seguridad.

5.4.3. Enfoques de la política

Los enfoques propuestos sirven como un marco sobre el cual se debe tomar acciones y establecen un hilo conductor, que guía la gestión pública, el involucramiento del sector privado y a la ciudadanía en general. Los cinco enfoques propuestos deben ser entendidos como parte del engranaje que forma parte de la consecución de los objetivos de esta política pública.

1. **Interculturalidad y plurinacionalidad:** Este enfoque se centra en el reconocimiento del Ecuador como un Estado intercultural y plurinacional estipulado en el artículo 1 de las Constitución de la República. La interculturalidad y plurinacionalidad debe entenderse como la obligación de mirar la implementación de la política desde el reconocimiento de la diversidad cultural del Ecuador, para que se respete la cosmovisión de pueblos y nacionalidades, y se tomen en cuenta sus prácticas y necesidades, de acuerdo a la Constitución y tratados internacionales a los que el país está suscrito.
2. **Derechos Humanos y Género:** Este enfoque, a partir del cual se sitúa el respeto irrestricto, la protección y garantía de los derechos humanos como fundamento para el desarrollo humano, asume a toda persona como sujeto pleno de derechos y hace énfasis en los grupos de población que son objeto de una mayor violencia, marginación, exclusión y/o discriminación. La transversalización del enfoque de género permite visualizar y reconocer la existencia de relaciones de poder, jerárquicas, patriarcales, heteronormadas y desiguales entre hombres y mujeres, construidas sobre la base de las diferencias de género, que se constituyen una de las causas de la violencia de género.
3. **Intergeneracional:** Este enfoque considera que las necesidades a lo largo del ciclo de vida varían, por lo que, el Estado debe establecer respuestas que abarquen a los diferentes grupos etarios en el ejercicio pleno de sus derechos. En especial, a aquellas personas y grupos de atención prioritaria que determina la Constitución de la República del Ecuador en el artículo 35.
4. **Discapacidades:** Este enfoque busca comprender de manera integral los derechos de las personas con discapacidad, reconociendo y visibilizando sus necesidades específicas y las problemáticas que afectan el desarrollo de sus habilidades, capacidades y potencialidades, siendo necesario salvaguardar su integridad y seguridad, por medio de acciones concretas desde una mirada holística, inclusiva y corresponsable entre el Estado y la ciudadanía.
5. **Movilidad humana:** Este enfoque aterriza el concepto de la libre movilidad como un componente fundamental para la seguridad ciudadana y la consolidación de una cultura de paz, que busca aportar en la garantizarían de la movilidad segura, temporal o permanente, interna o externa de todos los ciudadanos, en especial de inmigrantes, emigrantes, refugiados, desplazados voluntarios o forzados, y víctimas de trata y tráfico de personas, en el marco del respeto a la autodeterminación de las personas y a la diversidad.

5.5. Objetivos Estratégicos

Los objetivos estratégicos delimitan el accionar de los actores gubernamentales hacia un beneficio priorizado y buscan impactar positivamente en las problemáticas identificadas en un periodo determinado de tiempo.

Tabla 21. Objetivos estratégicos de la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de seguridad ciudadana y protección interna

OBJETIVO 1. Promover la implementación de sistemas de transporte multimodal a nivel nacional y local, mediante una planificación articulada, corresponsable e interinstitucional, con enfoque de seguridad ciudadana para la protección interna, de personas y bienes.

OBJETIVO 2. Fortalecer la infraestructura física, medios y dispositivos tecnológicos, y capacidades estratégicas, existentes y con nuevos proyectos, referidas a seguridad ciudadana, protección interna y orden público, control de tránsito y transporte terrestre, en la red vial, zonas de frontera, y vías colectoras a través de las instituciones rectoras de transporte y seguridad ciudadana.

OBJETIVO 3. Consolidar la información de la infraestructura vial existente y de los proyectos de planificación vial y urbana en un catastro nacional como herramienta para la efectivización de la seguridad ciudadana, protección interna y orden público.

OBJETIVO 4. Determinar los lineamientos del control operativo de tránsito y coordinación interinstitucional entre los diferentes niveles de gobierno a nivel nacional para incrementar la seguridad integral.

OBJETIVO 5. Intervenir la oportunidad delictiva a través del control operativo de tránsito en la red vial nacional como componente estratégico de seguridad ciudadana, protección interna y orden público, implementando acciones de prevención, investigación, inteligencia, procesamiento e interoperabilidad, y análisis de información de registros nacionales de seguridad, transporte terrestre y tránsito, para contribuir a la seguridad integral.

OBJETIVO 6. Implementar un sistema de información integrada de control operativo de tránsito, movilidad de personas y transporte de bienes en la red vial nacional y centros de transferencia terrestre, para la generación de alertas delictuales y efectivización de la toma de decisiones.

Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

5.6. Estrategias de la política pública

La operativización de la política pública nacional se articula a través de la implementación de estrategias nacionales que permitan la articulación interinstitucional y el cumplimiento de los objetivos estratégicos de la política. Estas estrategias se implementarán a través de la ejecución de actividades participativas e interinstitucionales, las que estarán integradas en el Plan Operativo Nacional de Control Operativo de Tránsito.

Tabla 22. Estrategias de la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna

VARIABLES DE IMPACTO	OBJETIVOS	ESTRATEGIA
Transporte Multimodal y la planificación de uso del territorio	OBJETIVO 1. Promover la implementación de sistemas de transporte multimodal a nivel nacional y local, mediante una planificación articulada, corresponsable e interinstitucional, con enfoque de	Desarrollo de un sistema de transporte multimodal a nivel nacional y de sistemas locales.

	seguridad ciudadana para la protección interna, de personas y bienes.	
Infraestructura vial segura	OBJETIVO 2. Fortalecer la infraestructura física, medios y dispositivos tecnológicos, y capacidades estratégicas, existentes y con nuevos proyectos, referidas a seguridad ciudadana, protección interna y orden público, control de tránsito y transporte terrestre, en la red vial, zonas de frontera, y vías colectoras a través de las instituciones rectoras de transporte y seguridad ciudadana.	Gestión eficiente de procesos administrativos y técnicos para impulsar el mantenimiento de la red vial estatal, zonas de fronteras y vías colectoras. Potenciación de la infraestructura física, medios y dispositivos tecnológicos y capacidades estratégicas interinstitucionales.
	OBJETIVO 3. Consolidar la información de la infraestructura vial existente y de los proyectos de planificación vial y urbana en un catastro nacional como herramienta para la efectivización de la seguridad ciudadana, protección interna y orden público.	Integración de un registro de infraestructura existente y de planificación vial.
Seguridad ciudadana y pública en relación al control de tránsito movilidad multimodal terrestre	OBJETIVO 4. Determinar los lineamientos del control operativo de tránsito y coordinación interinstitucional entre los diferentes niveles de gobierno a nivel nacional para incrementar la seguridad integral.	Delimitación de lineamientos nacionales para coordinar e integrar acciones para el control operativo de tránsito.
	OBJETIVO 5. Intervenir la oportunidad delictiva a través del control operativo de tránsito en la red vial nacional como componente estratégico de seguridad ciudadana, protección interna y orden público, implementando acciones de prevención, investigación, inteligencia, procesamiento e interoperabilidad, y análisis de información de registros nacionales de seguridad, transporte terrestre y tránsito, para contribuir a la seguridad integral.	Implementación de estrategias de prevención, investigación, inteligencia, procesamiento e interoperabilidad, y análisis de información para la intervención delictiva en la red vial nacional.
Mantenimiento del Orden Público	OBJETIVO 6. Implementar un sistema de información integrada de control operativo de tránsito, movilidad de personas y transporte de bienes en la red vial nacional y centros de transferencia terrestre, para la generación de alertas delictuales y efectivización de la toma de decisiones.	Integración de un sistema de información y registros para la gestión de Alertas Delictuales para el Control Operativo de Tránsito

Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

5.7. Indicadores de la política pública

Los indicadores establecidos para la política pública se caracterizan por ser indicadores de resultados que se articulan con las variables de impacto, los objetivos estratégicos y las estrategias nacionales identificadas para la gestión de la política nacional.

Tabla 23. Indicadores de Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna

VARIABLES DE IMPACTO	OBJETIVOS	ESTRATEGIA	INDICADORES VALIDADOS
Transporte Multimodal y la planificación de uso del territorio	<p>OBJETIVO 1. Promover la implementación de sistemas de transporte multimodal a nivel nacional y local, mediante una planificación articulada, corresponsable e interinstitucional, con enfoque de seguridad ciudadana para la protección interna, de personas y bienes.</p>	<p>Desarrollo de un sistema de transporte multimodal a nivel nacional y de sistemas locales.</p>	<p>1.1. Tasa de morbilidad por accidentes de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ.</p>
	<p>OBJETIVO 2. Fortalecer la infraestructura física, medios y dispositivos tecnológicos, y capacidades estratégicas, existentes y con nuevos proyectos, referidas a seguridad ciudadana, protección interna y orden público, control de tránsito y transporte terrestre, en la red vial, zonas de frontera, y vías colectoras a través de las instituciones rectoras de transporte y seguridad ciudadana.</p>	<p>Gestión eficiente de procesos administrativos y técnicos para impulsar el mantenimiento de la red vial estatal, zonas de fronteras y vías colectoras.</p> <p>Potenciación de la infraestructura física, medios y dispositivos tecnológicos y capacidades estratégicas interinstitucionales.</p>	<p>2.1. Porcentaje de Mantenimiento de la Red Vial Estatal con modelos de gestión sostenibles.</p> <p>2.2. Porcentaje de infraestructuras físicas, medios y dispositivos tecnológicos, y capacidades estratégicas fortalecidas en la red vial estatal, zonas de frontera y vías colectoras.</p> <p>2.3. Porcentaje de implementación de nuevas infraestructuras físicas, medios y dispositivos tecnológicos, y capacidades estratégicas en la red vial estatal, zonas de frontera y vías colectoras.</p>
Infraestructura vial segura	<p>OBJETIVO 3. Consolidar la información de la infraestructura vial existente y de los proyectos de planificación vial y urbana en un catastro nacional como herramienta para la efectivización de la seguridad ciudadana, protección interna y orden público.</p>	<p>Integración de un registro de infraestructura existente y de planificación vial.</p>	<p>3.1. Porcentaje de actualización del catastro nacional de la infraestructura vial existente y de los proyectos de planificación vial y urbana.</p>
Seguridad ciudadana y pública en relación al control de tránsito movilidad multimodal terrestre	<p>OBJETIVO 4. Determinar los lineamientos del control operativo de tránsito y coordinación interinstitucional entre los diferentes niveles de gobierno a nivel nacional para incrementar la seguridad integral.</p> <p>OBJETIVO 5. Intervenir la oportunidad delictiva a través del control operativo de tránsito en la red vial</p>	<p>De limitación de lineamientos nacionales para coordinar e integrar acciones para el control operativo de tránsito.</p>	<p>4.1. Tasa de mortalidad por siniestros de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ.</p> <p>4.2. Tasa de siniestralidad (por cada 1.000 vehículos).</p>
		<p>Implementación de estrategias de prevención, investigación, inteligencia, procesamiento e</p>	<p>5.1. Número de robos y asaltos en red vial estatal, zonas de frontera y vías colectoras</p>

	<p>nacional como componente estratégico de seguridad ciudadana, protección interna y orden público, implementando acciones de prevención, investigación, inteligencia, procesamiento e interoperabilidad, y análisis de información de registros nacionales de seguridad, transporte terrestre y tránsito, para contribuir a la seguridad integral.</p>	<p>interoperabilidad, y análisis de información para la intervención delictiva en la red vial nacional.</p>	<p>5.2. Cantidad de personas detenidas requeridas por la justicia.</p>
<p>Mantenimiento del Orden Público</p>	<p>OBJETIVO 6. Implementar un sistema de información integrada de control operativo de tránsito, movilidad de personas y transporte de bienes en la red vial nacional y centros de transferencia terrestre, para la generación de alertas delictuales y efectivización de la toma de decisiones.</p>	<p>Integración de un sistema de información y registros para la gestión de Alertas Delictuales para el Control Operativo de Tránsito</p>	<p>6.1. Cantidad de citaciones emitidas por infracciones de tránsito. 6.2. Porcentaje de reducción de la velocidad media en la red vial estatal, zonas de frontera y vías colectoras.</p>

Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

5.8. Vinculación al Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa – SNDPP

Tabla 24. Vinculación entre objetivos de la política pública y el sistema nacional de descentralizado de planificación participativa

Objetivos de la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna	SISTEMA NACIONAL DESCENTRALIZADO DE PLANIFICACIÓN PARTICIPATIVA - SNDPP									
	Objetivos de Desarrollo Sostenible	Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial	Plan Nacional de Desarrollo de Desarrollo	Plan Nacional de Seguridad Integral	Plan Nacional de Seguridad Ciudadana	Plan estratégico de movilidad	Estrategia Nacional de Movilidad Segura	Plan Estratégico Institucional Agencia Nacional de Tránsito	Plan Estratégico Institucional Comisión de Tránsito del Ecuador	Plan Integral de Control de Tránsito y Seguridad en las Carreteras.
OBJETIVO 1. Promover la implementación de sistemas de transporte multimodal a nivel nacional y local, mediante una planificación articulada, corresponsable e interinstitucional, con enfoque de seguridad ciudadana para la protección interna, de personas y bienes.	Objetivo 9 Innovación e Infraestructura Objetivo 16 Paz y Justicia	Meta 2 Instrumentos jurídicos seguridad vial Meta 3 Estándares técnicos de infraestructura seguridad vial	Objetivo 10 Garantizar la soberanía nacional, integridad territorial, soberanía del estado	Objetivo 4 Mantener el orden público en el territorio nacional	Objetivo 3 Implementar un Sistema Integral de Seguridad ciudadana y pública	Objetivo 7 Potenciar la cohesión y equilibrio del territorio, facilitando la movilidad interna del país, incluida la integración de la región especiales	Objetivo 2 Cumplir con los estándares técnicos considerando la clasificación de seguridad vial	Objetivo 2 Incrementar las acciones orientadas a la implementación de un modelo de gestión adecuado de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a nivel nacional	Objetivo 1 Incrementar la eficacia, eficiencia y cobertura del Control técnico sectorial de transporte del Tránsito	Ejecutar acciones preventivas para la seguridad integral en el control de tránsito y prevención del delito en carreteras.
OBJETIVO 2. Fortalecer la infraestructura física, medios y dispositivos tecnológicos, y capacidades estratégicas, existentes y con nuevos proyectos, referidas a seguridad ciudadana, protección interna y orden público, control de tránsito y transporte terrestre, en la red vial, zonas de frontera, y vías colectoras a través de las	Objetivo 9 Innovación e Infraestructura	Meta 4 Estándares técnicos para usuarios de carreteras que garanticen la seguridad vial.	Objetivo 10 Garantizar la soberanía nacional, integridad territorial, soberanía del estado	Objetivo 3 Garantizar la seguridad ciudadana	Objetivo 3 Implementar un Sistema Integral de Seguridad ciudadana y pública	Objetivo 1 Disponer de un Sistema de Transportes moderno en el que la intermodalidad, funcionalidad, capacidad y adecuada conservación	Objetivo 3 Cumplir con estándares de seguridad vial estrictos y avalados por Reglamentos técnicos mundiales	Objetivo 3 Fortalecer las capacidades institucionales	Objetivo 2 Incrementar la eficacia en la Investigación técnica de Accidentes de Tránsito	Objetivo General: Ejecutar acciones preventivas para la seguridad integral en el control de tránsito y prevención del delito en carreteras.

<p>instituciones rectoras de transporte y seguridad ciudadana.</p>	<p>OBJETIVO 3. Consolidar la información de la infraestructura vial existente y de los proyectos de planificación vial y urbana en un catastro nacional como herramienta para la efectivización de la seguridad ciudadana, protección interna y orden público.</p>	<p>Objetivo 11 Ciudades y Comunidades sostenibles.</p>	<p>Meta 3 Estándares técnicos de infraestructura seguridad vial</p>	<p>Objetivo 9 Garantizar la seguridad ciudadana, el orden público y gestión de riesgos</p>	<p>Objetivo 9 Garantizar la seguridad ciudadana, el orden público y gestión de riesgos Objetivo 10 Garantizar la soberanía nacional, integridad territorial, soberanía del estado</p>	<p>Objetivo 3 Garantizar la seguridad ciudadana</p>	<p>Objetivo 2 Consolidar al Ecuador como un Estado resiliente y responsable ante el delito y violencia</p>	<p>Objetivo 3 Garantizar la seguridad ciudadana Objetivo 4 Mantener el orden público en el territorio nacional</p>	<p>Objetivo 1 Disponer de un Sistema de Transportes moderno en el que la intermodalidad, funcionalidad, capacidad y adecuada conservación</p>	<p>Objetivo 2 Consolidar al Ecuador como un Estado resiliente y responsable ante el delito y violencia</p>	<p>Objetivo 7 Potenciar la cohesión y equilibrio del territorio, facilitando la movilidad interna del país, incluida la integración de las regiones especiales</p>	<p>Objetivo 3 Cumplir con estándares de seguridad vial estrictos y avalados por Reglamentos técnicos mundiales Objetivo 5 Reducir al mínimo el intervalo de tiempo transcurrido entre un siniestro de tránsito y la presentación de atención</p>	<p>Objetivo 3 Fortalecer las capacidades institucionales</p>	<p>Objetivo 2 Incrementar las acciones orientadas a la implementación de un modelo de gestión adecuado de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a nivel nacional</p>	<p>Objetivo 1 Incrementar la eficacia, cobertura y Control técnico sectorial de Transporte</p>	<p>N/A</p>	<p>Objetivo 2 Incrementar la eficacia en la Investigación técnica de Accidentes de Tránsito</p>	<p>Objetivo General: Ejecutar acciones preventivas para la seguridad integral en el control de tránsito y prevención del delito en carreteras.</p>
--	--	--	---	--	---	---	--	--	---	--	--	--	--	--	--	------------	---	--

<p>OBJETIVO 5. Intervenir la oportunidad delictiva a través del control operativo de tránsito en la red vial nacional como componente estratégico de seguridad ciudadana, protección interna y orden público, implementando acciones de prevención, investigación, inteligencia, procesamiento e interoperabilidad, y análisis de información de registros nacionales de seguridad, transporte terrestre y tránsito, para contribuir a la seguridad integral.</p>	<p>Objetivo 16 Paz y Justicia</p>	<p>Meta 4 Estándares técnicos para usuarios de carreteras que garanticen la seguridad vial.</p>	<p>Objetivo 9 Garantizar la seguridad ciudadana, el orden público y gestión de riesgos Objetivo 10 Garantizar la soberanía nacional, integridad territorial, soberanía del estado</p>	<p>Objetivo 3 Garantizar la seguridad ciudadana</p>	<p>Objetivo 2 Implementar un Sistema Integral de Seguridad ciudadana y pública Objetivo 3 Implementar un Sistema Integral de Seguridad ciudadana y pública</p>	<p>N/A</p>	<p>Objetivo 3 Cumplir con estándares de seguridad vial estrictos y avalados por Reglamentos técnicos mundiales</p>	<p>Objetivo 1 Reducir la siniestralidad y mortalidad en la infraestructura vial nacional</p>	<p>Objetivo 3 Incrementar la cobertura y mejorar de la calidad de procesos de formación, capacitación y especialización</p>	<p>Objetivo General: Ejecutar acciones preventivas para la seguridad integral en el control de tránsito y prevención del delito en carreteras.</p>
<p>OBJETIVO 6. Implementar un sistema de información integrada de control operativo de tránsito, movilidad de personas y transporte de bienes en la red vial nacional y centros de transferencia terrestre, para la generación de alertas delictuales y efectivización de la toma de decisiones.</p>	<p>Objetivo 11 Comunidades sostenibles.</p>	<p>Meta 4 Estándares técnicos para usuarios de carreteras que garanticen la seguridad vial.</p>	<p>Objetivo 9 Garantizar la seguridad ciudadana, el orden público y gestión de riesgos</p>	<p>Objetivo 3 Garantizar la seguridad ciudadana</p>	<p>Objetivo 2 Implementar un Sistema Integral de Seguridad ciudadana y pública Objetivo 3 Implementar un Sistema Integral de Seguridad ciudadana y pública</p>	<p>Objetivo 1 Disponer de un Sistema de Transportes moderno en el que la intermodalidad, funcionalidad, capacidad y adecuada conservación</p>	<p>Objetivo 2 Cumplir con los estándares técnicos considerando la clasificación de seguridad vial</p>	<p>Objetivo 3 Fortalecer las capacidades institucionales</p>	<p>Objetivo 1 Incrementar la eficacia, eficiencia y cobertura del Control técnico sectorial de transporte del Tránsito</p>	<p>N/A</p>

Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

5.9. Presupuesto de Referencial

Tabla 25. Presupuesto referencial de la política pública

VARIABLES DE IMPACTO	OBJETIVOS	ESTRATEGIA	INDICADOR	PRESUPUESTO TOTAL	2023	2024	2025	PRESUPUESTO POR OBJETIVO
Transporte Multimodal y la planificación de uso del territorio	OBJETIVO 1. Promover la implementación de sistemas de transporte multimodal a nivel nacional y local, mediante una planificación articulada, corresponsable e interinstitucional, con enfoque de seguridad ciudadana para la protección interna, de personas y bienes.	Desarrollo de un sistema de transporte multimodal a nivel nacional y de sistemas locales.	1.1. Tasa de morbilidad por accidentes de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ.	\$19.311.000,00	\$6.437.000,00	\$6.437.000,00	\$6.437.000,00	\$19.311.000,00
	OBJETIVO 2. Fortalecer la infraestructura física, medios y dispositivos tecnológicos, y capacidades estratégicas, existentes y con nuevos proyectos, referidas a seguridad ciudadana, protección interna y orden público, control de tránsito y transporte terrestre, en la red vial, zonas de frontera, y vías colectoras a través de las	Gestión eficiente de procesos administrativos y técnicos para impulsar el mantenimiento de la red vial estatal, zonas de fronteras y vías colectoras.	2.1. Porcentaje de mantenimiento de la red vial estatal con modelos de gestión sostenibles.	\$1.391.355.439,00	\$503.878.203,00	\$531.869.355,00	\$355.607.881,00	\$1.689.948.708,43
Infraestructura vial segura	Potenciación de la infraestructura física, medios y dispositivos tecnológicos y capacidades	2.2. Porcentaje de infraestructuras físicas, medios y dispositivos tecnológicos, y	\$30.638.269,44	\$10.212.756,48	\$10.212.756,48	\$10.212.756,48		

instituciones rectoras de transporte y seguridad ciudadana.	estratégicas interinstitucionales.	capacidades estratégicas fortalecidas en la red vial estatal, zonas de frontera y vías colectoras.	\$267.954.999,99	\$89.318.333,33	\$89.318.333,33	\$89.318.333,33	
			2.3. Porcentaje de implementación de nuevas infraestructuras físicas, medios y dispositivos tecnológicos, y capacidades estratégicas en la red vial estatal, zonas de frontera y vías colectoras.	\$89.318.333,33	\$89.318.333,33	\$89.318.333,33	\$89.318.333,33
OBJETIVO 3. Consolidar la información de la infraestructura vial existente y de los proyectos de planificación vial y urbana en un catastro nacional como herramienta para la efectivización de la seguridad ciudadana, protección interna y orden público.	Integración de un registro de infraestructura existente y de planificación vial.	3.1. Porcentaje de actualización del catastro nacional de la infraestructura vial existente y de los proyectos de planificación vial y urbana.	\$6.400.000,00	\$3.000.000,00	\$2.500.000,00	\$900.000,00	\$6.400.000,00
			3.1. Porcentaje de actualización del catastro nacional de la infraestructura vial existente y de los proyectos de planificación vial y urbana.	\$3.000.000,00	\$2.500.000,00	\$900.000,00	\$6.400.000,00
OBJETIVO 4. Determinar los lineamientos del control operativo de tránsito y	Delimitación de lineamientos nacionales para coordinar e integrar	4.1. Tasa de mortalidad por siniestros de tránsito (por cada	\$93.724.096,00	\$31.908.032,00	\$30.408.032,00	\$31.408.032,00	\$207.468.096,01
Seguridad ciudadana y pública en relación al							

control de tránsito multimodal terrestre	coordinación interinstitucional entre los diferentes niveles de gobierno a nivel nacional para incrementar la seguridad integral.	acciones para el control operativo de tránsito.	100.000 habitantes) in situ.					
			4.2. Tasa de siniestralidad (por cada 1.000 vehículos).	\$113.744.000,01	\$37.914.666,67	\$37.914.666,67	\$37.914.666,67	\$5.897.100,00
	OBJETIVO 5. Intervenir la oportunidad delictiva a través del control operativo de tránsito en la red vial nacional como componente estratégico de seguridad ciudadana, protección interna y orden público, implementando acciones de prevención, investigación, inteligencia, procesamiento e interoperabilidad, y análisis de información para la intervención delictiva en la red vial nacional.	Implementación de estrategias de prevención, investigación, inteligencia, procesamiento e interoperabilidad, y análisis de información para la intervención delictiva en la red vial nacional.	5.1. Número de robos y asaltos en red vial estatal, zonas de frontera y vías colectoras	\$5.400.000,00	\$1.800.000,00	\$1.800.000,00	\$1.800.000,00	\$1.800.000,00
			5.2. Cantidad de personas detenidas requeridas por la justicia.	\$497.100,00	\$165.700,00	\$165.700,00	\$165.700,00	\$165.700,00
Mantenimiento del Orden Público	OBJETIVO 6. Implementar un sistema de información integrada de control operativo de	Integración de un sistema de información y registros para la	6.1. Cantidad de citaciones emitidas por infracciones de tránsito.	\$660.000,00	\$220.000,00	\$220.000,00	\$220.000,00	\$31.540.000,00

tránsito, movilidad de personas y transporte de bienes en la red vial nacional y centros de transferencia terrestre, para la generación de alertas delictuales y efectivización de la toma de decisiones.	gestión de Alertas Delictuales para el Control Operativo de Tránsito	6.2. Porcentaje de reducción de la velocidad media en la red vial estatal, zonas de frontera y vías colectoras.	\$30.880.000,00	\$10.293.333,33	\$10.293.333,33	\$10.293.333,33	\$1.960.564.904,44	\$1.960.564.904,44
TOTAL, PRESUPUESTO REFERENCIAL			\$1.960.564.904,44	\$695.148.024,81	\$721.139.176,81	\$544.277.702,81	\$1.960.564.904,44	\$1.960.564.904,44

Elaboración: Dirección de Prospectiva y Política de la Seguridad - MDI y Dirección Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – MTOP.

5.10. Operativización de la política pública nacional

Con motivo de lograr una óptima territorialización de la presente Política Pública, esta decantará en un Plan Operativo que permita la gestión de las capacidades y de los recursos del Estado para efectivizar el control operativo de tránsito y, con ello, impactar positivamente en la seguridad ciudadana, protección interna y orden público del Ecuador. Para este fin y sobre la base de la normativa vigente de tránsito y seguridad ciudadana, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio del Interior, de manera conjunta y articulada con todas las instituciones y actores involucrados, serán las entidades encargadas de la elaboración de este instrumento de planificación de carácter estratégico y nacional.

La ejecución de este Plan se desarrollará de manera interinstitucional, coordinada, participativa y corresponsable entre todas las instituciones y actores involucrados, conforme a sus competencias en el control operativo de tránsito en el territorio nacional, bajo el liderazgo de los entes rectores de transporte y seguridad ciudadana. El Plan incluirá los mecanismos y procesos de evaluación y seguimiento, con motivo de cumplir con la planificación e, implementación de acciones interinstitucionales necesarias.

Asimismo, el Plan Operativo gestionará las acciones operativas que permitan el cumplimiento y operativización de los objetivos y las estrategias nacionales determinadas en la política pública, a través de un modelo de gestión estratégico, en convergencia con los actores involucrados conforme con la normativa vigente; así como de un modelo de gestión operativo, para la aplicación de lineamientos y directrices para el control operativo de tránsito.

6. Etapa de validación y aprobación

6.1. Validación

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio del Interior, a través de la convocatoria para gestionar la socialización de la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna, y una vez realizado el taller de socialización, recepta todas las observaciones de las instituciones operativas y aliadas. Subsecuentemente, se integran comentarios e información, validando los cambios sugeridos por los actores involucrados que forman parte de la política pública nacional.

Una vez concluido con este proceso, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio del Interior remiten el documento de la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna al ente rector de la planificación nacional, para la correspondiente revisión y validación metodológica, de acuerdo a la norma técnica determinada en la Guía Metodológica para la Formulación de Política Pública vigente.

6.2. Aprobación

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio del Interior, con la validación emitida por la Secretaría Nacional de Planificación y los lineamientos de la gestión de la política pública nacional, aprueban la Política Pública Nacional de Control Operativo de Tránsito con enfoque de Seguridad Ciudadana y Protección Interna, a través de la firma de un acuerdo interministerial y la emisión de un Decreto Ejecutivo que articule a todas las instancias públicas del ejecutivo para aplicación correcta de este instrumento, considerando la urgente necesidad nacional para efectivizar el control operativo de tránsito, así como para garantizar la seguridad ciudadana y la protección interna, en cumplimiento con las leyes y los mandatos constitucionales.

7. Referencias

- AFI Escuela de Finanzas. (2021). ¿Qué son las megatendencias y cómo influyen? AFI escuela de finanzas. Recuperado: <https://www.afiescueladefinanzas.es/megatendencias-inversion-tematica>
- Agencia Nacional de Tránsito. (2021). Plan Estratégico Institucional. Quito
- Armijos, B., Pontón, J., & Carrión, F. (2017). 120 Estrategias y 36 Experiencias de Seguridad Ciudadana. FLACSO sede Ecuador.
- C. A. F., & Cenit. (2020, March 17). Análisis de Inversiones en el sector Transporte Terrestre Interurbano Latinoamericano a 2040. Scioteca. Recuperado: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1537>
- Castells, Manuel. (2006). Castells, M. (2010). La sociedad red: una visión global. España: Alianza Editorial. ISBN: 84-206-4784-5
- Código Orgánico de Entidades de Seguridad Ciudadana y Orden Público (2017). Reformado el 2022-08-22. Registro Oficial Suplemento, 19. Quito: Asamblea Nacional.
- Código Orgánico Integral Penal. (2014). Reformado el 2023-01-04. Registro Oficial Suplemento, 180. Quito: Asamblea Nacional.
- Comisión de Tránsito del Ecuador. (2022). Plan Estratégico Institucional. Quito
- Constitución de la República del Ecuador. (2008). Registro Oficial 449 de 20 de oct de 2008. Quito: Registro Oficial.
- El International Road Assessment Programme (iRAP). (2022). The human toll of road crashes every day. El International Road Assessment Programme (iRAP). Recuperado 12 de enero de 2023, de <https://tvoronov.shinyapps.io/roadsApp/>
- Ministerio de Transporte y Obras Pública del Ecuador (2021). Estrategia Nacional de Movilidad Segura Ecuador. Banco Interamericano de Desarrollo. Quito.
- Flores, et. al (2020). Una mirada a la planificación de las infraestructuras nodales de transporte terrestre en las cercanías al centro urbano de Cuenca Ecuador. QUID 16 Revista de áreas de estudios urbanos del Instituto de investigaciones Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales UBA, (ISSN 2250-4060), 269-282,
- Font, T., & Ortega, P. (2012). Seguridad Nacional: Seguridad Multidimensional, Seguridad Humana - fuhem. Papeles de relaciones eco sociales y cambio global. Recuperado de https://www.fuhem.es/papeles_articulo/seguridad-nacional-seguridad-multidimensional-seguridad-humana/
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. (2008). Reformado el 10 de agosto de 2021. Registro Oficial Suplemento, 398. Quito: Asamblea Nacional.
- Mojica, F. J. (1999). Determinismo y construcción del futuro. Ponencia presentada en el III. Recuperado de https://www.oocities.org/ar/clgyp/trabajos/Determinismo_y_Construccion_del_Futuro.pdf
- Naciones Unidas. (2021). Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas. Recuperado de https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true

- OIM. (2012). Módulo II: Movilidad Humana - International Organization for Migration. OIM Organización Internacional para las Migraciones. Recuperado de: <https://peru.iom.int/sites/g/files/tmzbd1951/files/Documentos/Modulo2.pdf>
- Organización Panamericana de la Salud. (2021). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la seguridad vial 2021-2030. OPS/OMS Organización Panamericana de la Salud. Recuperado de <https://www.paho.org/es/documentos/plan-mundial-para-decenio-accion-para-seguridad-vial-2021-2030>
- Plan Nacional de Seguridad Ciudadana y Convivencia Social Pacífica. (2019). Registro Oficial Edición Especial, 14. Acuerdo Ministerial, 107. Quito: Ministerio del Interior.
- Reglamento a ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, 2017. Decreto Ejecutivo #1196 Registro Oficial Suplemento #731. Fecha de publicación: 2012-06-25, última modificación: 2017-09-13
- Roth, A. N. (2002). Políticas públicas Formulación, Implementación y Evaluación. Recuperado de <https://idoc.pub/documents/politicas-publicas-andre-noel-rothpdf-3no7jz6513ld>
- Secretaría Nacional de Planificación. (2021). Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025. Quito: Planifica Ecuador. Recuperado de <http://oportunidades.planificacion.gob.ec/Plan2125/>
- Velásquez, C. (2015). Espacio público y Movilidad Urbana. Universidad de Barcelona. Recuperado de https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM_1de5.pdf



Ing. Hugo Del Pozo Barrezueta
DIRECTOR

Quito:
Calle Mañosca 201 y Av. 10 de Agosto
Telf.: 3941-800
Exts.: 3131 - 3134

www.registroficial.gob.ec

MG/PC

El Pleno de la Corte Constitucional mediante Resolución Administrativa No. 010-AD-CC-2019, resolvió la gratuidad de la publicación virtual del Registro Oficial y sus productos, así como la eliminación de su publicación en sustrato papel, como un derecho de acceso gratuito de la información a la ciudadanía ecuatoriana.

"Al servicio del país desde el 1º de julio de 1895"

El Registro Oficial no se responsabiliza por los errores ortográficos, gramaticales, de fondo y/o de forma que contengan los documentos publicados, dichos documentos remitidos por las diferentes instituciones para su publicación, son transcritos fielmente a sus originales, los mismos que se encuentran archivados y son nuestro respaldo.