SEGUNDO SUPLEMENTO

REGISTRO OFICIAL®
ÓRGANO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

RESOLUCIÓN
No. 012-DIR-2026-ANT

PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL
2025 2029

Año II - Nº 336 - 122 páginas
Quito, miércoles 29 de julio de 2026

RESOLUCIÓN Nro. 012-DIR-2026-ANT

EL DIRECTORIO DE LA AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 3, numeral 5) de la Constitución de la República del Ecuador, establece: *Planificar el desarrollo nacional, erradicarla pobreza, promover el desarrollo sustentable y la redistribución equitativa de los recursos y la riqueza para acceder al buen vivir* (…);

Que, el artículo 226 ibidem, dispone que *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, 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 280 define que *El Plan Nacional de Desarrollo es el instrumento al que se sujetarán las políticas, programas y proyectos públicos; la programación y ejecución del presupuesto del Estado; y la inversión y la asignación de los recursos públicos; y coordinar las competencias exclusivas entre el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados. Su observancia será de carácter obligatorio para el sector público e indicativo para los demás sectores*;

Que, el artículo 34 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas precisa que *El Plan Nacional de Desarrollo es la máxima directriz política y administrativa para el diseño y aplicación de la política pública y todos los instrumentos, dentro del ámbito definido en este código. Su observancia es obligatoria para el sector público e indicativa para los demás sectores. El Plan Nacional de Desarrollo articula la acción pública de corto y mediano plazo con una visión de largo plazo, en el marco del Régimen de Desarrollo y del Régimen del Buen Vivir previstos en la Constitución de la República* (…);

Que, el artículo 36 ibídem determina que *El Plan Nacional de Desarrollo deberá integrar, por lo menos, los siguientes elementos: 1. Contexto histórico y diagnóstico de la realidad nacional actual; 2. Visión de largo plazo que permita definir perspectivas de mediano y largo plazos; 3. Políticas de gobierno, estrategias, metas y sus indicadores de cumplimiento; 4. Criterios para orientar la asignación de recursos públicos y la inversión pública; 5. Plan Plurianual de Inversiones; 6. Estrategia Territorial Nacional y lineamientos de planificación territorial; y, 7. Instrumentos complementarios*;

Que, el artículo 37 de la norma mencionada establece que *El Plan Nacional de Desarrollo será formulado, por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, para un período de cuatro años, en coherencia y correspondencia con el programa de gobierno de la Presidenta o Presidente electo y considerará los objetivos generales de los planes de las otras funciones del Estado y de los planes de desarrollo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en el ámbito de sus competencias. Durante el proceso de formulación del Plan se deberá garantizar instancias de participación*;

Que, el artículo 38 de la misma norma legal instituye que *La o el Presidente de la República, en el año de inicio de su gestión, presentará el Plan Nacional de Desarrollo con su Estrategia Territorial Nacional ante el Consejo Nacional de Planificación, que lo analizará aprobará mediante resolución. Mientras no sea aprobado el Plan Nacional de Desarrollo con su Estrategia Territorial Nacional, no se podrá presentar la programación presupuestaria cuatrianual ni la proforma presupuestaria. Si el Plan Nacional de Desarrollo con su Estrategia Territorial Nacional no es aprobado por el Consejo Nacional de Planificación, hasta noventa días después de iniciada la gestión de la Presidenta o Presidente de la República, entrará en vigencia por mandato de esta Ley. Una vez aprobado, el Plan Nacional de Desarrollo y su Estrategia Territorial Nacional será remitido a la Asamblea Nacional para su debido conocimiento*;

Que, el artículo 54 del mismo cuerpo legal establece que *Las instituciones sujetas al ámbito de este código, excluyendo los Gobiernos Autónomos Descentralizados, reportarán a la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo sus instrumentos de planificación institucionales, para verificar que las propuestas de acciones, programas y proyectos correspondan a las competencias institucionales y los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo. La Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo definirá el instrumento de reporte. Mediante normativa técnica se establecerán las metodologías, procedimientos, plazos e instrumentos necesarios, que serán de obligatorio cumplimiento*;

Que, el artículo 16 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito 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 por el Ministerio del Sector. Tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito"*;

Que, el artículo 21 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece: "*El Directorio emitirá sus pronunciamientos mediante resoluciones motivadas, las mismas que serán publicadas en el Registro Oficial*";

Que, el artículo 9, numeral 1) del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece como atribución del Directorio de la ANT *Aprobar el Plan Estratégico de la Agencia Nacional de Tránsito y evaluar su ejecución*;

Que, el artículo 19 de la Norma Técnica del Sistema Nacional de Planificación Participativa determina que *Los planes institucionales son instrumentos de planificación y gestión, a través de los cuales, cada entidad del sector público, en el ámbito de sus competencias, identifica y establece las prioridades institucionales de mediano y corto plazo, que orienten la toma de decisiones y el curso de acción encaminado a la generación y provisión de productos (bienes y/o servicios) a la ciudadanía o usuarios externos, debidamente financiados (recursos permanentes y/o no permanentes), a fin de contribuir al cumplimiento de las prioridades establecidas en los Planes Sectoriales y/o Plan Nacional de Desarrollo*;

Que, el artículo 20 ibídem especifica que *Corresponde a las entidades del sector público previstas en la Constitución de la República, excepto los Gobiernos Autónomos Descentralizados, el proceso de elaboración, actualización y aprobación de los planes institucionales conforme lo establecido en la presente norma técnica***;**

Que, el artículo 21 del mismo cuerpo legal determina *Para el proceso de construcción de los Planes Institucionales, las entidades se sujetarán a los instrumentos metodológicos establecidos por el ente rector de la planificación nacional*;

Que, el artículo 22 de la misma norma menciona que *La elaboración y/o actualización de planes institucionales, será liderada por la Coordinación General de Planificación y Gestión Estratégica de cada entidad, o quien haga sus veces; en coordinación con todas áreas y unidades institucionales. Para el efecto se podrá solicitar la asistencia técnico - metodológica del ente rector de la planificación nacional. Los planes institucionales se actualizarán en los siguientes casos: 1. Una vez aprobado y/o actualizado el Plan Nacional de Desarrollo. 2. En caso de actualización del Plan Sectorial respectivo y que ésta afecte a la entidad. 3. En el caso de que la entidad presente cambios en sus competencias. 4. Para incluir o implementar los ajustes plasmados en los "planes de acción" como resultado de los procesos de seguimiento y evaluación. 5. En casos excepcionales y debidamente justificados, previa autorización del ente o instancia rectora (para entidades que pertenecen a un sector) y la entidad rectora de la planificación nacional;*

Que, el artículo 23 de la norma en mención específica que *Los planes institucionales tendrán la misma vigencia del Plan Nacional de Desarrollo. En lo referente al nivel operativo se actualizará cada año*;

Que, el artículo 24 de la de la Norma Técnica del Sistema Nacional de Planificación Participativa indica que *Los planes institucionales, previo a su aprobación, deberán ser remitidos al ente rector de la planificación, quien realizará una validación metodológica, dentro del ámbito de su competencia. Una vez que no existan observaciones, el ente rector de la planificación nacional emitirá un informe favorable de validación técnica*;

Que, el artículo 25 ibídem establece que *Para la aprobación de los planes institucionales, se deberá tomar en cuenta lo siguiente: 1. Entidades adscritas, dependientes o que formen parte de un sector: los planes institucionales de estas entidades deberán cumplir con las guías metodológicas, directrices y lineamientos del ente rector de la planificación nacional; contar con el pronunciamiento favorable de la entidad rectora respectiva, aprobación de la Máxima autoridad Institucional y en los casos que corresponda la aprobación del órgano colegiado* (…);

Que, el artículo 26 de la norma mencionada determina que *Los planes institucionales serán entregados al ente rector de la planificación para su registro, en un máximo de 45 días a partir de la publicación del Plan Nacional de Desarrollo en el Registro Oficial*;

Que, el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Agencia Nacional de Tránsito, emitido mediante Resolución No. 025-DIR-2011-ANT de 18 de junio de 2012; y, publicado en la Edición Especial No. 323 del Registro Oficial de 17 de agosto de 2012, establece en su Capítulo III, punto 1, literal b) numeral 5 Atribuciones y responsabilidades *Coordinar la elaboración e implementación del Plan Estratégico y planes operativos institucionales;*

Que, mediante Memorando Nro. ANT-DP-2025-0745-M de 25 de junio de 2025, la Dirección de Planificación solicitó la designación de delegados institucionales para participar en el proceso de construcción del Plan Estratégico Institucional 2025-2029;

Que, mediante Memorando Nro. ANT-DP-2025-0942-M de 08 de agosto de 2025, la Dirección de Planificación convocó a talleres institucionales para el levantamiento del diagnóstico

estratégico y análisis FODA como insumo para la formulación del Plan Estratégico Institucional;

Que, mediante Memorando Nro. ANT-ANT-2025-0674-M de 20 de diciembre de 2025, la Dirección Ejecutiva emite las directrices para la emisión de proyectos de actos administrativos que no son proyectos regulatorios para la emisión por parte de las unidades administrativas de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Que, mediante Memorando Nro. ANT-DP-2026-0161-M de 25 de febrero de 2026, la Dirección de Planificación remitió a las Coordinaciones Generales institucionales el proyecto del Plan Estratégico Institucional y las fichas metodológicas de indicadores y metas para su revisión y observaciones;

Que, mediante Memorandos Nros. ANT-CGRTTTSV-2026-0028-M de 02 de marzo de 2026 y ANT-CGGCTTTSV-2026-0033-M de 03 de marzo de 2026, las Coordinaciones Generales de Regulación y de Gestión y Control emitieron observaciones técnicas al proyecto del Plan Estratégico Institucional y sus fichas metodológicas, mismas que fueron consideradas dentro del proceso de formulación institucional;

Que, con Oficio Nro. ANT-DP-2026-0014-OF, de 09 de marzo de 2026 la Agencia Nacional de Tránsito, realiza el envío a del Plan Estratégico Institucional 2025-2029 de la Agencia Nacional de Tránsito a la Subsecretaria de Planificación de la Presidencia de la República para la validación metodológica;

Que, durante el proceso de validación metodológica, la Agencia Nacional de Tránsito atendió y subsanó las observaciones formuladas por la Subsecretaría de Planificación de la Presidencia de la República respecto al documento institucional y a las fichas metodológicas de indicadores y metas;

Que, mediante Oficio Nro. PR-SSDP-2026-0666-O, de 07 de mayo de 2026, la Subsecretaria de Planificación de la Presidencia de la República emite la validación metodológica al Plan Estratégico Institucional 2025-2029 de la Agencia Nacional de Tránsito;

Que, a través de Oficio Nro. ANT-ANT-2026-0217-OF, de 08 de mayo de 2026, la Agencia Nacional de Tránsito solicita al Ministerio de Infraestructura y Transporte que se emita el pronunciamiento favorable de aprobación del Plan Estratégico Institucional 2026-2029, en cumplimiento al Art. 25, numeral 1 de la Norma Técnica del Sistema Nacional de Planificación Participativa;

Que, con correo electrónico de 15 de mayo de 2026, la Dirección de Planificación e Inversión del Ministerio de Infraestructura y Transporte, realiza una observación respecto a la periodicidad del Plan Estratégico Institucional y se solicita se *ratifique o rectifique el período correcto del referido instrumento, a fin de continuar con el proceso correspondiente y asegurar la consistencia documental y administrativa del expediente*;

Que, mediante Oficio Nro. ANT-ANT-2026-0231-OF, de 20 de mayo de 2026, la Agencia Nacional de Tránsito acogiendo *la observación realizada por la Dirección de Planificación e Inversión del Ministerio de Infraestructura y Transporte, solicita a usted el pronunciamiento favorable de aprobación del Plan Estratégico Institucional 2025-2029 de la Agencia Nacional de Tránsito, en cumplimiento al Art. 25, numeral 1 de la Norma Técnica del Sistema Nacional de Planificación Participativa;*

Que, con Oficio Nro. MIT-MIT-26-376-OF, de 25 de mayo de 2026, el Ministerio de Infraestructura y Transporte *emite el pronunciamiento favorable al Plan Estratégico Institucional 2025-2029 de la Agencia Nacional de Tránsito - ANT, instrumento que cuenta con la validación metodológica emitida por la Subsecretaria de Planificación de la Presidencia de la República, a fin de que la ANT continúe con las gestiones correspondientes de aprobación y posterior registro ante el ente rector de la planificación nacional, de conformidad con la normativa vigente;*

Que, mediante Informe Técnico Nro. 029-DP-2026-ANT de 12 de junio de 2026, la Dirección de Planificación justificó la necesidad institucional de aprobar el Plan Estratégico Institucional 2025-2029 y recomendó su aprobación por parte del Directorio;

Que, a través de Memorando Nro. ANT-DP-2026-0399-M, de 12 de junio de 2026, la Dirección de Planificación solicita *emitir el respectivo criterio jurídico, evaluando la viabilidad y legalidad del acto administrativo, además de elaborar el proyecto de Resolución, conforme al análisis jurídico que se realice*.

Que, con Memorando Nro. ANT-DAJ-2026-1162-M, de 15 de junio de 2026, la Dirección de Asesoría Jurídica *emite criterio jurídico favorable respecto de la viabilidad jurídica y procedencia legal del trámite administrativo tendiente a la aprobación del Plan Estratégico Institucional 2025-2029 de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial – ANT.*

En consecuencia, se considera jurídicamente procedente que el expediente administrativo y el proyecto de Resolución sean puestos en conocimiento del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para que dicho órgano colegiado, en ejercicio de la competencia prevista en el artículo 9 numeral 1 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, conozca, analice y resuelva sobre la aprobación del Plan Estratégico Institucional 2025-2029.

Que, el Plan Estratégico Institucional 2025-2029 de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial constituye el instrumento rector de planificación institucional para el período 2025-2029, se encuentra alineado al Plan Nacional de Desarrollo “Ecuador No Se Detiene 2025-2029”, cumple con las disposiciones contenidas en la normativa nacional de planificación y cuenta con la validación metodológica y pronunciamiento favorable de las instancias competentes, por lo que resulta procedente su aprobación;

En ejercicio de las atribuciones conferidas por en el numeral 16, del artículo 20 y el artículo 21 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el artículo 9 numeral 1 de su Reglamento General de Aplicación,

RESUELVE:

Artículo 1.- Aprobar el Plan Estratégico Institucional 2025-2029, de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, conforme el anexo a la presente resolución.

DISPOSICIÓN GENERAL

ÚNICA. - El Plan Estratégico Institucional 2025-2029 podrá ser actualizado en los casos previstos en la normativa nacional de planificación y demás disposiciones legales aplicables.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA. – Encárguese la ejecución de la presente Resolución a todas las unidades administrativas de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a nivel nacional.

SEGUNDA. - Encárguese a la Dirección de Planificación la coordinación, seguimiento, monitoreo y evaluación de la implementación del Plan Estratégico Institucional 2025-2029, así como la elaboración de los informes que correspondan para verificar su cumplimiento y efectuar las actualizaciones que procedan de conformidad con la normativa vigente.

TERCERA. - Disponer a la Dirección de Planificación que realice las gestiones necesarias para el registro del Plan Estratégico Institucional 2025-2029 y de la presente Resolución ante el ente rector de la planificación nacional, de conformidad con la Norma Técnica del Sistema Nacional de Planificación Participativa y demás normativa aplicable.

CUARTA. - Disponer a la Dirección de Secretaría General la realización de las acciones necesarias para la publicación de la presente Resolución en el Registro Oficial.

QUINTA. - Dispóngase a la Dirección de Secretaría General de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la notificación de la presente Resolución a las Direcciones Nacionales y Provinciales de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y a través de éstas a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, Metropolitanos y Municipales o Mancomunidades.

SEXTA. - Dispóngase a la Dirección de Comunicación Social, la socialización y comunicación de la presente Resolución través de la página web de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a fin de que los usuarios internos y externos conozcan su contenido.

SÉPTIMA. - La presente Resolución entrará en vigor a partir de la fecha de su aprobación por parte del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dado y firmado en el Distrito Metropolitano de Quito a los 30 días del mes de junio de 2026, en la Sala de Sesiones del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su Segunda Sesión Ordinaria de Directorio.

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
MARIA EUGENIA ORELLANA TORRES

FICHA DE INDICADORES Y METAS PARA PLANES INSTITUCIONALES

Entidad Responsable:	Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
Unidad Responsable:	Dirección de Estudios y Proyectos
Gabinete Sectorial:	Infraestructura, energía y medio ambiente
Fecha de elaboración de la Ficha:	Diciembre 2025
Fecha de la última actualización:	Abril 2026
Reseña de las actualizaciones o modificaciones que presenta el indicador o meta propuesta	Actualización de metas hasta el año 2029 y línea base

1. INDICADOR Y META DEL PLAN INSTITUCIONAL

1.1 Objetivo Estratégico Institucional:

Reducir la siniestralidad y mortalidad en la red vial nacional

1.2 Nombre del indicador:

Tasa de siniestralidad a nivel nacional por cada 1.000 vehículos matriculados

1.3 Unidad de medida:

Tasa

1.4 Definición del indicador:

Número de siniestros de tránsito ocurridos in situ por cada 1.000 vehículos matriculados en el país, en un período determinado.

1.5 Formula de cálculo:

$$TS = \left(\frac{NST}{NVM}\right) * 1.000$$

Donde:

TS= Tasa de siniestralidad a nivel nacional por cada 1.000 vehículos matriculados.
NST= Número de siniestros de tránsito in situ.
NVM = Número de vehículos matriculados total para el año en investigación.

1.6 Definición de variables relacionadas:

Siniestros de Tránsito: Todo suceso eventual o acción involuntaria, que como efecto de una o más causas y con independencia del grado de estas, ocurre en vías o lugares destinados al uso público o privado, ocasionando personas muertas, individuos con lesiones de diversa gravedad o naturaleza y daños materiales en vehículos, vías o infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía, vehículo, vía y/o entorno. (ANT, 2021).

Vehículo matriculado: Todo vehículo matriculado durante el año de cálculo, mismo que es registrado por cada GAD y cargado en el sistema de la Agencia Nacional de Tránsito (SUIT).

Nota Importante: El Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) del cual es miembro el Ecuador, utiliza el término "Siniestro de tránsito", terminología consensuada para definir cualquier hecho de tránsito con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona herida o muerta. Para efectos del reporte del indicador se utilizan los términos accidentes y siniestros de forma equivalente.

1.7 Metodología de cálculo:

Numerador: es el número de siniestros de tránsito, registrados en las Estadísticas de Transporte ESTRA (se construye a partir del Sistema Estadístico de la ANT).

Denominador: es el número de vehículos matriculados en el año en investigación, el mismo se extrae del sistema de la ANT (SUIT).

Para calcular el indicador se divide el numerador para el denominador, y ese resultado se lo multiplica por 1.000

1.8 Limitaciones técnicas:

Demora en la entrega de información por parte de los entes de control debido a las constantes caídas del Sistema Nacional de Estadísticas de Tránsito (SINET).

Demora en la extracción de la información por parte del Departamento Tecnológico de la ANT, mismos que son los responsables de compartir la información de parque automotor matriculado, que la extraen del sistema SUIT.

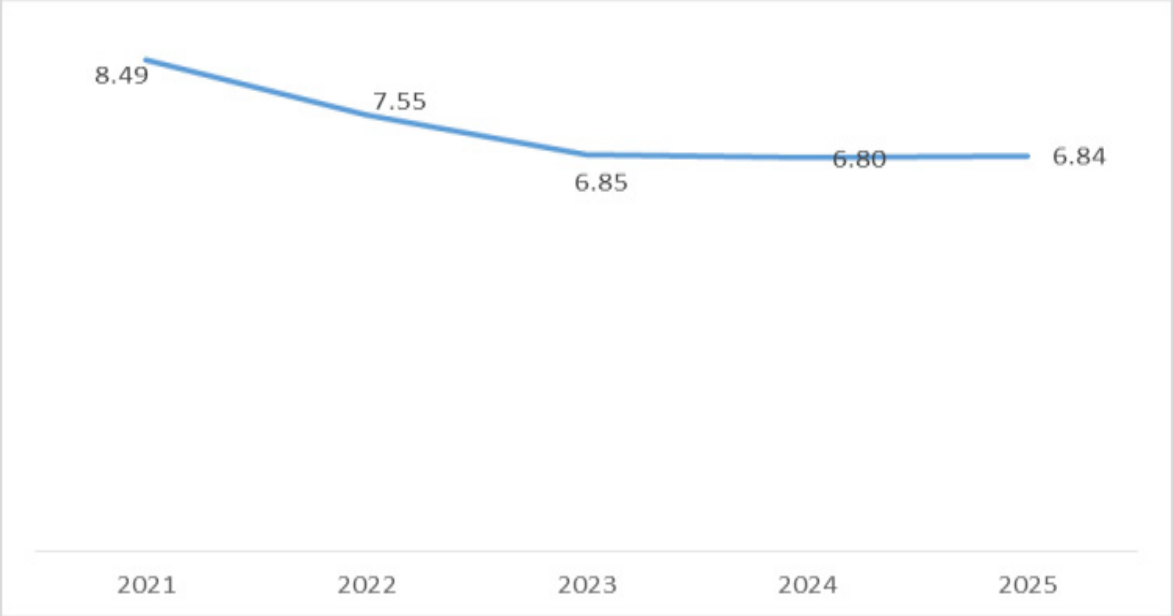
1.9 Fuente de datos:

Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC):

- Estadísticas de Transporte ESTRA (se construye a partir del Sistema Estadístico de la ANT).

- Agencia Nacional de Tránsito: Información de parque automotor matriculado, extraída del sistema SUIT.

1.10 Serie histórica del indicador



Nota: El histórico del 2025 corresponden a los datos reales de siniestros y de vehículos matriculados entregados por parte de la Dirección de Tecnologías de la Información y Comunicaciones con corte al 31 de diciembre de 2025, a través de Memorando Nro. ANT-DTIC-2026-0571-M, de 5 de marzo de 2026, información que puede ser modificada por el INEC. Para el 2026 se tendrá el valor real en el año 2027, ya que el indicador es anual y será necesario el cierre del año.

1.11 Nombre de la meta:

Reducir la tasa de siniestralidad a nivel nacional por cada 1.000 vehículos matriculados de 6,84 en el año 2025 a 5,24 para el 2029.

1.12 Descripción de la meta:

Número de siniestros de tránsito por cada 1.000 vehículos matriculados, en un período determinado.

Es importante recalcar que el indicador corresponde a los resultados obtenidos, con información de siniestros de tránsito en el lugar del evento o "in situ", y no contempla la información en los cuales un lesionado puede fallecer en casas de asistencia médica a nivel nacional.

1.13 Periodicidad de la meta año 1, año 2, año 3 y año 4: (anual, semestral, trimestral, mensual)

Anual

1.14 Comportamiento de datos del indicador (Discreto / Continuo)

Intervalo Cuatrianual: Continuo

Intervalo Anual: Continuo

1.15 Patrón de datos del Indicador (Sin tendencia/ (ascendente; descendente)

Intervalo Cuatrianual: Descendente

Intervalo Anual: Descendente

1.16 Proyección de metas: (Por el periodo de PND)

Cuatrianual (2025 - 2029)

Periodo	Dato de la Meta cuatrianual (*)
Línea base 2025	6.84
Año 2026	6.19
Año 2027	5.85
Año 2028	5.54
Año 2029	5.24

(*) Datos con 2 decímales

2. ALINEACIÓN DE LA META

2.1 Meta Plan Institucional

Reducir la tasa de siniestralidad a nivel nacional por cada 1.000 vehículos matriculados de 6,84 en el año 2025 a 5,24 para el 2029.

2.2 Meta Plan Sectorial

Reducir la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ de 12,81 en el 2024 a 12,25 al 2029

2.3 Objetivo del PND

7. Impulsar el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes

2.4 Política del PND

7.2 Fortalecer e incrementar las capacidades del sistema de transporte multimodal regulado, que garantice una movilidad eficiente, segura y equitativa a nivel nacional, con criterios de intersectorialidad, eficiencia logística y conectividad territorial, así como reducir la vulnerabilidad de la infraestructura frente al desgaste y amenazas naturales, aplicando principios de resiliencia y sostenibilidad.

2.5 Meta PND

Reducir la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ de 12,81 en el 2024 a 12,25 al 2029

2.6 Meta ODS (Agenda 2030)

De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo

3. RESPONSABLES

3.1 Nombre y firma de responsables:

Elaborado por:	*Revisado por:*
Validar únicamente en FirmaEC. Firmado electrónicamente por: MANUEL ALEJANDRO RAMOS AGUILAR	Validar únicamente en FirmaEC. Firmado electrónicamente por: DENNYS JAVIER CAJIAS SILVA
Eco. Manuel Alejandro Ramos Aguilar **Analista de Costos para la Autorización del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial 1**	Mgs. Dennys Javier Cajias Silva **Director de Estudios y Proyectos del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**

Aprobado por:

Validar únicamente en FirmaEC. Firmado electrónicamente por: LUIS DARIO VILLACRES ROMAN

Lcdo. Luis Dario Villacrés Román
DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

FICHA DE INDICADORES Y METAS PARA PLANES INSTITUCIONALES

Entidad Responsable:	Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
Unidad Responsable:	Dirección de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
Gabinete Sectorial:	Ambiente, Agua, Energía y Conectividad
Fecha de elaboración de la Ficha:	Diciembre 2025
Fecha de la última actualización:	Abril 2026
Reseña de las actualizaciones o modificaciones que presenta el indicador o meta propuesta	Actualización de metas hasta el año 2029 y línea base

1. INDICADOR Y META DEL PLAN INSTITUCIONAL
1.1 Objetivo Estratégico Institucional:
Incrementar el nivel de regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a escala nacional.
1.2 Nombre del indicador:
Porcentaje de resoluciones emitidas y actualizadas
1.3 Unidad de medida:
Porcentaje
1.4 Definición del indicador:
Porcentaje de cumplimiento de la planificación de revisión, actualización y emisión de resoluciones, conforme el cronograma establecido, con el fin de asegurar la pertinencia, coherencia y vigencia del marco regulatorio del sector transporte.
1.5 Formula de cálculo:
$$PREYA = \left(\frac{NRE}{NTRP+NTRE}\right) * 100$$ **Donde:** **PREYA=** Porcentaje de resoluciones emitidas y actualizadas. **NRE=** Número de resoluciones emitidas y actualizadas. **NTRP=** Número total de resoluciones planificadas. **NTRE=** Número total de resoluciones emergentes
1.6 Definición de variables relacionadas:
Resoluciones emitidas: Es el número de proyectos de resolución (regulaciones) aprobadas por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Resoluciones actualizadas: Número de proyectos de reformas de resolución (regulaciones) actualizadas conforme a la revisión de la normativa y necesidades actuales del sector. Resoluciones planificadas: Número de potenciales proyectos de regulación a ser consideradas por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en un periodo determinado. Resoluciones emergentes: Número de resoluciones emergentes que se emiten conforme a las

necesidades institucionales y del sector del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

1.7 Metodología de cálculo:

Numerador: Es el número de resoluciones emitidas y actualizadas por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial conforme un análisis realizado a la normativa y las necesidades del sector

Denominador: Es la suma del número de potenciales resoluciones planificadas y número de resoluciones emergentes en un periodo determinado aprobado por la máxima autoridad de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Resultado final: Finalmente, para obtener el valor del indicador se divide el numerador para el denominador, y ese resultado se lo multiplica por 100.

1.8 Limitaciones técnicas:

La emisión de las resoluciones planificadas enfrenta diversas limitaciones técnicas y políticas que afectan el cumplimiento de los objetivos regulatorios y la medición del Porcentaje de Cumplimiento del Plan Regulatorio Institucional Anual (PCPRI). Entre las principales limitaciones se destacan:

- Cambio de autoridades dentro del año fiscal, lo que genera variaciones en la visión y enfoque regulatorio, afectando la continuidad para la emisión de las resoluciones planificadas.
- Oposición de actores externos a ser regulados, lo que conlleva retrasos en la aprobación de resoluciones o incluso su eliminación en la programación.
- Demoras en la entrega de insumos técnicos por parte de las entidades responsables, lo que impide el desarrollo oportuno de los proyectos de resolución.
- Modificaciones en la estrategia regulatoria por parte del Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT), lo que puede alterar las prioridades establecidas en las resoluciones programadas.
- Solicitudes emergentes o no planificadas de resoluciones por parte del ente rector del transporte, lo que afecta la ejecución de las resoluciones inicialmente previstas.
- Problemas de comparabilidad y confiabilidad de los datos, debido a ajustes en las bases de información, cambios en la metodología de recolección de datos o diferencias en la cobertura territorial de las fuentes utilizadas.
- Actualización y reprocesamiento de fuentes de información, lo que puede generar variaciones en la programación.

1.9 Fuente de datos:

Catastro Regulatorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en la que constan todas las resoluciones aprobadas por el Directorio de la ANT.

1.10 Serie histórica del indicador

No aplica, corresponde a un indicador nuevo

1.11 Nombre de la meta:

Incrementar el porcentaje de resoluciones emitidas y actualizadas del 72% en el 2026 al 85% en el 2029.

1.12 Descripción de la meta:

La meta “Incrementar el porcentaje de resoluciones emitidas y actualizadas al 85% en el 2029” se estableció mediante una proyección basada en el análisis de la capacidad institucional, la programación regulatoria anual y el porcentaje de resoluciones emergentes que en promedio representan el 58% entre los años 2023 a 2025.

Para la definición de esta meta se empleó una metodología de estimación progresiva, considerando los siguientes elementos:

1. **Análisis de capacidad operativa:** Se evaluó la capacidad técnica y administrativa de la Dirección de Regulación, incluyendo tiempos promedio de elaboración de resoluciones, carga operativa anual y disponibilidad de insumos técnicos provenientes de otras direcciones y del Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT).

2. **Proyección progresiva anual:** Considerando las limitaciones técnicas identificadas y las mejoras previstas en los procesos regulatorios (automatización, planificación transversal, priorización de reformas), se estableció una progresión incremental anual que permita alcanzar un nivel óptimo de cumplimiento del 85% hacia el año 2029.

3. **Escenario esperado:** La meta proyectada parte de un fortalecimiento del proceso de planificación normativa, mejoras en la trazabilidad de insumos técnicos y una coordinación más efectiva con los Gobiernos Autónomos Descentralizados y entidades sectoriales, siendo indispensable tomar en cuenta las resoluciones emergentes que se derivan por las necesidades del sector y resolver problemáticas que surgen conforme a las situaciones cambiantes.

En resumen, **la meta del 85% en 2029 responde a una proyección** fundamentada en el comportamiento de la emisión de resoluciones planificadas y emergentes, la capacidad institucional y el fortalecimiento progresivo del proceso regulatorio, asegurando que las resoluciones emitidas y actualizadas contribuyan a la pertinencia y vigencia del marco normativo del sector transporte.

Semestral

1.14 Comportamiento de datos del indicador (Discreto / Continuo)

Intervalo Cuatrianual: Discreto

Intervalo Anual: Discreto

Cada año puede contener una programación regulatoria distinta y los resultados no dependen directamente del porcentaje alcanzado en el año anterior.

1.15 Patrón de datos del Indicador (Sin tendencia/ (ascendente; descendente)

Intervalo Semestral: Sin tendencia

Intervalo Anual: Sin tendencia

1.16 Proyección de metas: (Por el periodo de PND)

Cuatrianual (2026-2029)

Periodo	Dato de la Meta cuatrianual (*)
Línea base 2025	0,00%
Año 2026	72,00%
Año 2027	75,00%
Año 2028	80,00%
Año 2029	85,00%

(*) Datos con 2 decímales

Año 2026	
Periodo (anual)	**Dato de la Meta Año 2026: 72%**
Línea Base 2025	0,00%
Enero -Junio	71,00%
Julio - Diciembre	72,00%

Año 2027	
Periodo (anual)	**Dato de la Meta Año 2027: 75%**
Línea Base 2025	0,00%
Enero -Junio	73%
Julio - Diciembre	75%

Año 2028	
Periodo (anual)	**Dato de la Meta Año 2028: 80%**
Línea Base 2025	0,00%
Enero -Junio	77%
Julio - Diciembre	80%

Año 2029	
Periodo (anual)	**Dato de la Meta Año 2029: 85%**
Línea Base 2025	0,00%
Enero -Junio	82%
Julio - Diciembre	85%

2. ALINEACIÓN DE LA META
2.1 Meta Plan Institucional
Incrementar el porcentaje de resoluciones emitidas y actualizadas del 72% en el 2026 al 85% en el 2029.
2.2 Meta Plan Sectorial
Reducir la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ de 12,81 en el 2024 a 12,25 al 2029
2.3 Objetivo del PND
7. Impulsar el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes; y de la conectividad física y digital, que brinde condiciones de crecimiento y desarrollo económico.
2.4 Política del PND
7.2 Fortalecer e incrementar las capacidades del sistema de transporte multimodal regulado, que garantice una movilidad eficiente, segura y equitativa a nivel nacional, con criterios de intersectorialidad, eficiencia logística y conectividad territorial, así como reducir la vulnerabilidad de la infraestructura frente al desgaste y amenazas naturales, aplicando principios de resiliencia y sostenibilidad.
2.5 Meta PND
Reducir la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ de 12,81 en el 2024 a 12,25 al 2029
2.6 Meta ODS (Agenda 2030)
De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes

de tráfico en el mundo

3. RESPONSABLES

3.1 Nombre y firma de responsables:

Elaborado por:

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
ALEJANDRO VELASCO MANCHENO

Ing. Alejandro Velasco Mancheno

Analista de Regulación de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial 1

Revisado por:

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
JHONATHAN ANTONIO JARA OROZCO

Abg. Jhonathan Antonio Jara Orozco

Director de Regulación de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Aprobado por:

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
LUIS DARIO VILLACRES ROMAN

Lcdo. Luis Dario Villacrés Román

DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

FICHA DE INDICADORES Y METAS PARA PLANES INSTITUCIONALES

Entidad Responsable:	Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
Unidad Responsable:	Dirección de Control Técnico Sectorial
Gabinete Sectorial:	Ambiente, Agua, Energía y Conectividad
Fecha de elaboración de la Ficha:	Diciembre 2025
Fecha de la última actualización:	Abril 2026
Reseña de las actualizaciones o modificaciones que presenta el indicador o meta propuesta	Actualización de metas hasta el año 2029 y línea base

1. INDICADOR Y META DEL PLAN INSTITUCIONAL
1.1 Objetivo Estratégico Institucional:
Incrementar el nivel de regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a escala nacional.
1.2 Nombre del indicador:
2.2 Porcentaje de controles viales ejecutados según planificación.
1.3 Unidad de medida:
Porcentaje
1.4 Definición del indicador:
Mide el porcentaje de controles viales ejecutados por los entes de control, en relación con el total de controles planificados por la Dirección de Control Técnico Sectorial en el período evaluado.
1.5 Formula de cálculo:
(Número de controles viales ejecutados / Número total de controles viales planificados) × 100
1.6 Definición de variables relacionadas:
Número de controles viales ejecutados: Operativos de control ejecutados por los entes de control competentes in situ. **Número total de controles viales planificados:** Meta operativa definida por la Dirección de Control Técnico Sectorial, con base en diagnóstico de riesgos y capacidad de coordinación interinstitucional.
1.7 Metodología de cálculo:
Numerador.- es el número de controles viales ejecutados por los entes de control competentes. **Denominador.-** es el número de controles viales planificados en función del reporte de siniestralidad vial nacional. Para calcular el indicador se divide el numerador para el denominador, y ese resultado se lo multiplica por 100
1.8 Limitaciones técnicas:
Falta de información remitida de manera oportuna por los entes de control competentes.
1.9 Fuente de datos:
Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC): - - Estadísticas de Transporte ESTRA (se construye a partir del Sistema Estadístico de la ANT)
1.10 Serie histórica del indicador
No Aplica, corresponde a un indicador nuevo
1.11 Nombre de la meta:
Incrementar el porcentaje de controles viales ejecutados según planificación del 50% en el 2026 al 56% en el 2029.
1.12 Descripción de la meta:
Se parte de la línea base del 2026 y se plantea sobre ese resultado, una mejora de al menos 6% en el

2029.

1.13 Periodicidad de la meta año 1, año 2, año 3 y año 4: (anual, semestral, trimestral, mensual)

Trimestral

1.14 Comportamiento de datos del indicador (Discreto / Continuo)

Intervalo Cuatrianual: Discreto

Intervalo Anual: Discreto

1.15 Patrón de datos del Indicador (Sin tendencia/ (ascendente; descendente)

Intervalo Cuatrianual: Sin tendencia

Intervalo Anual: Sin tendencia

1.16 Proyección de metas: (Por el periodo de PND)

Cuatrianual (2026-2029)

Periodo	Dato de la Meta cuatrianual (*)
Línea base 2025	0,00%
Año 2026	50,00%
Año 2027	52,00%
Año 2028	54,00%
Año 2029	56,00%

(*) Datos con 2 decímales

Año 2026

Periodo trimestral	Dato de la Meta Año 1
Línea Base 2025	0,00%
Enero – Marzo	12,50%
Abril - Junio	25,00%
Julio - Septiembre	37,50%
Octubre – Diciembre	50,00%

Año 2027

Periodo trimestral	Dato de la Meta Año 2
Línea Base 2025	0,00%
Enero - Marzo	13,00%
Abril – Junio	26,00%
Julio - Septiembre	39,00%
Octubre - Diciembre	52,00%

Año 2028

Periodo trimestral	Dato de la Meta Año 3
Línea Base 2025	0,00%
Enero – Marzo	13,50%
Abril – Junio	27,00%
Julio – Septiembre	40,50%
Octubre - Diciembre	54,00%

Año 2029	
Periodo semestral	**Dato de la Meta Año 4**
Línea Base 2025	0,00%
Enero - Marzo	14,00%
Abril – Junio	28,00%
Julio – Septiembre	42,00%
Octubre - Diciembre	56,00%

2. ALINEACIÓN DE LA META

2.1 Meta Plan Institucional

Incrementar el porcentaje de controles viales ejecutados según planificación del 50% en el 2026 al 56% en el 2029.

2.2 Meta Plan Sectorial

Reducir la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ de 12,81 en el 2024 a 12,25 al 2029

2.3 Objetivo del PND

7. Impulsar el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes

2.4 Política del PND

7.2 Fortalecer e incrementar las capacidades del sistema de transporte multimodal regulado, que garantice una movilidad eficiente, segura y equitativa a nivel nacional, con criterios de intersectorialidad, eficiencia logística y conectividad territorial, así como reducir la vulnerabilidad de la infraestructura frente al desgaste y amenazas naturales, aplicando principios de resiliencia y sostenibilidad.

2.5 Meta PND

Reducir la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ de 12,81 en el 2024 a 12,25 al 2029

2.6 Meta ODS (Agenda 2030)

De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo

3. RESPONSABLES

3.1 Nombre y firma de responsables:

Elaborado por:	*Revisado por:*
Validar únicamente en FirmaEC. Firmado electrónicamente por: MIGUEL EDUARDO PAZMINO PULLAS	Validar únicamente en FirmaEC. Firmado electrónicamente por: DIANA CAROLINA ROSERO GARCIA
Arq. Miguel Eduardo Pazmiño Pullas	Mgs. Diana Carolina Rosero García
Analista de Control Técnico Sectorial 2	**Directora de Control Técnico Sectorial**

Aprobado por:

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
LUIS DARIO VILLACRES ROMAN

Lcdo. Luis Dario Villacrés Román
DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

FICHA DE INDICADORES Y METAS PARA PLANES INSTITUCIONALES

Entidad Responsable:	Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
Unidad Responsable:	Dirección de Administración del Talento Humano
Gabinete Sectorial:	Ambiente, Agua, Energía y Conectividad
Fecha de elaboración de la Ficha:	Noviembre 2025
Fecha de la última actualización:	Abril 2026
Reseña de las actualizaciones o modificaciones que presenta el indicador o meta propuesta	Actualización de metas hasta el año 2029 y línea base

1. INDICADOR Y META DEL PLAN INSTITUCIONAL

1.1 Objetivo Estratégico Institucional:

Reducir la incidencia y percepción de prácticas corruptas asociadas a la prestación de servicios de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

1.2 Nombre del indicador:

Porcentaje de cumplimiento de los mecanismos de control interno y procesos disciplinarios

1.3 Unidad de medida:

Porcentaje

1.4 Definición del indicador:

Porcentaje de cumplimiento de los mecanismos institucionales para la detección de casos de corrupción, de acuerdo con los protocolos internos y la normativa vigente.

1.5 Formula de cálculo:

$$PCMCIPD = \left(\frac{NIECCD}{NTCCD}\right) * 100$$

Donde:

PCMCIPD= Porcentaje de cumplimiento de los informes de casos detectado e informados en casos de corrupción.
NCIS= Número de informes entregados de casos de corrupción detectados.
NCCR = Número total de casos de corrupción detectados.

1.6 Definición de variables relacionadas:

Mecanismos de control interno: Mecanismos de Control Interno son las leyes, políticas, procedimientos, herramientas y estructuras establecidas por la institución para garantizar que sus operaciones se lleven a cabo de manera eficiente, efectiva y ética.

Informes: Instrumento técnico mediante el cual se establece la necesidad de iniciar una acción penal con la finalidad de determinar responsabilidades en el cometimiento de un ilícito para iniciar las acciones administrativas

Casos de corrupción: Notificaciones por actos de corrupción por parte de la ciudadanía con la documentación que respalde la respectiva denuncia.

1.7 Metodología de cálculo:

Numerador: Número de informes entregados en los casos de posible corrupción reportados a la Dirección de Talento Humano en los que se establece la necesidad de iniciar las acciones penales por parte de la Dirección de Asesoría Jurídica de conformidad a las estructuras establecidas por la institución para garantizar que sus operaciones se lleven a cabo de manera eficiente, efectiva y ética;

que pueden finalizar con la determinación de la responsabilidad penal para el inicio de acciones administrativas.

Denominador: Notificaciones por actos de corrupción por parte de la ciudadanía con la documentación que respalde la respectiva denuncia.

Resultado final: Finalmente, para obtener el valor del indicador se divide el numerador para el denominador, y ese resultado se lo multiplica por 100.

1.8 Limitaciones técnicas:

Carencia de documentos o pruebas en las notificaciones de actos de corrupción.
Tiempo de investigación penal por parte de la FGE.
Tiempo de resolución por parte de las Unidades Judiciales Penales en la fase pre procesal y procesal penal.

1.9 Fuente de datos:

Base de datos de informes entregados de los casos de Corrupción reportados.

1.10 Serie histórica del indicador

No aplica, corresponde a un indicador nuevo

1.11 Nombre de la meta:

Incrementar el porcentaje de cumplimiento de los mecanismos de control interno y procesos disciplinarios de acuerdo con los protocolos internos y la normativa vigente de 60% en el 2026 al 80% en el 2029.

1.12 Descripción de la meta:

Incrementar el porcentaje de cumplimiento de los mecanismos institucionales para la detección de casos de corrupción, de acuerdo con los protocolos internos y la normativa vigente, en coordinación y articulación de las diferentes Direcciones de la Agencia Nacional de Tránsito para que se logre el objetivo de pasar del 60% de cumplimiento en el 2026 al 80% en el 2029.

1.13 Periodicidad de la meta año 1, año 2, año 3 y año 4: (anual, semestral, trimestral, mensual)

Semestral

1.14 Comportamiento de datos del indicador (Discreto / Continuo)

Intervalo Cuatrianual: Discreto

Intervalo Anual: Discreto

1.15 Patrón de datos del Indicador (Sin tendencia/ (ascendente; descendente)

Intervalo Cuatrianual: Sin tendencia

Intervalo Anual: Sin tendencia

1.16 Proyección de metas: (Por el periodo de PND)

Cuatrianual (2026-2029)

Periodo	Dato de la Meta cuatrianual (*)
Línea base 2025	0,00%
Año 2026	65,00%
Año 2027	70,00%
Año 2028	75,00%
Año 2029	80,00%

(*) Datos con 2 decímales

Año 2026

Periodo (anual)	Dato de la Meta Año 2025: 60%
Línea Base 2025	0,00%
Enero – Junio	62,00%
Julio – Diciembre	65,00%

Año 2027

Periodo (anual)	Dato de la Meta Año 2026: 65%
Línea Base 2025	0,00%
Enero – Junio	67,00%
Julio – Diciembre	70,00%

Año 2028

Periodo (anual)	Dato de la Meta Año 2027: 70%
Línea Base 2025	0,00%
Enero – Junio	72,00%
Julio – Diciembre	75,00%

Año 2029

Periodo (anual)	Dato de la Meta Año 2028: 80%
Línea Base 2025	0,00%
Enero – Junio	77,00%
Julio – Diciembre	80,00%

2. ALINEACIÓN DE LA META

2.1 Meta Plan Institucional

Incrementar el porcentaje de cumplimiento de los mecanismos de control interno y procesos disciplinarios de acuerdo con los protocolos internos y la normativa vigente de 60% en el 2026 al 80% en el 2029.

2.2 Meta Plan Sectorial

Reducir la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ de 12,81 en el 2024 a 12,25 al 2029

2.3 Objetivo del PND

7. Impulsar el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes; y de la conectividad física y digital, que brinde condiciones de crecimiento y desarrollo económico.

2.4 Política del PND

7.2 Fortalecer e incrementar las capacidades del sistema de transporte multimodal regulado, que garantice una movilidad eficiente, segura y equitativa a nivel nacional, con criterios de intersectorialidad, eficiencia logística y conectividad territorial, así como reducir la vulnerabilidad de la infraestructura frente al desgaste y amenazas naturales, aplicando principios de resiliencia y sostenibilidad.

2.5 Meta PND

Reducir la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ de 12,81 en el 2024 a 12,25 al 2029

2.6 Meta ODS (Agenda 2030)
De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo

3. RESPONSABLES

3.1 Nombre y firma de responsables:

Elaborado por:

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
DENNYS ANDRES RIOS LARA

Mgs. Dennys Andrés Ríos Lara
Analista de Talento Humano y Remuneraciones 3

Revisado por:

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
MARIA BELEN LOPEZ ORTIZ

Mgs. María Belén López Ortiz
Directora de Administración del Talento Humano

Aprobado por:

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
LUIS DARIO VILLACRES ROMAN

Lcdo. Luis Dario Villacrés Román
DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

FICHA DE INDICADORES Y METAS PARA PLANES INSTITUCIONALES

Entidad Responsable:	Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
Unidad Responsable:	Dirección de Planificación
Gabinete Sectorial:	Ambiente, Agua, Energía y Conectividad
Fecha de elaboración de la Ficha:	Diciembre 2025
Fecha de la última actualización:	Mayo 2026
Reseña de las actualizaciones o modificaciones que presenta el indicador o meta propuesta	Actualización de metas hasta el año 2029 y la línea base

1. INDICADOR Y META DEL PLAN INSTITUCIONAL

1.1 Objetivo Estratégico Institucional:

Fortalecer las capacidades institucionales

1.2 Nombre del indicador:

Nivel de eficiencia en la atención oportuna de requerimientos ciudadanos

1.3 Unidad de medida:

Porcentaje

1.4 Definición del indicador:

El indicador mide el grado de eficiencia institucional en la atención oportuna de los requerimientos ciudadanos, a partir de la comparación entre el número de requerimientos atendidos dentro del tiempo meta (meta establecida por la institución: 5 días laborales) y el número de requerimientos recibidos en el periodo, permitiendo evaluar el cumplimiento de los plazos y la mejora continua de atención al ciudadano.

1.5 Formula de cálculo:

$$NEAORC \frac{NRAT}{NRR} X100$$

Donde:

NEAORC= Nivel de eficiencia en la atención oportuna de requerimientos ciudadanos
NRAT= Número de requerimientos atendidos a tiempo
NRR= Número de requerimientos recibidos

1.6 Definición de variables relacionadas:

Nivel de eficiencia en la atención oportuna de requerimientos ciudadanos: Mide el grado de eficiencia institucional en la atención oportuna de los requerimientos ciudadanos.

Número de requerimientos atendidos a tiempo: Número de requerimientos atendidos por las Unidades Administrativas de la ANT a través de la plataforma institucional de atención a requerimientos ciudadanos dentro de un plazo establecido de 5 días.

Número de requerimientos recibidos: Número de requerimiento recibidos a los cuales las Unidades Administrativas de la ANT responden a través de la plataforma institucional de atención a requerimientos ciudadanos.

1.7 Metodología de cálculo:

Numerador: Número de requerimientos atendidos por las Unidades Administrativas de la ANT a través de la plataforma institucional dentro de un plazo de 5 días.

Denominador: Número de requerimiento recibidos a los cuales las Unidades Administrativas de la

ANT responden a través de la plataforma institucional de atención a requerimientos ciudadanos.

Resultado final: Finalmente, para obtener el resultado se divide los requerimientos atendidos dentro del tiempo y los requerimientos recibidos y esa respuesta multiplicado por 100.

1.8 Limitaciones técnicas:

- Indisponibilidad del sistema SUIT
- Indisponibilidad de la plataforma de requerimientos ciudadanos.
- Rotación de personal de la ANT.

1.9 Fuente de datos:

Requerimientos Contacto Ciudadano Digital:
Plataforma Contacto Ciudadano Digital
https://www.contactociudadano.gob.ec/

1.10 Serie histórica del indicador

No aplica, debido a que es un indicador nuevo para la institución

1.11 Nombre de la meta:

Incrementar el nivel de eficiencia en la atención oportuna de solicitudes ciudadanas de 0% en el 2025 a 99% en el 2029.

1.12 Descripción de la meta:

Lograr un incremento, en la eficiencia de la respuesta dentro de los tiempos establecidos a los requerimientos ciudadanos por parte de las Direcciones Administrativas de la ANT mediante la plataforma de contacto ciudadano.

1.13 Periodicidad de la meta año 1, año 2, año 3 y año 4: (anual, semestral, trimestral, mensual)

Trimestral

1.14 Comportamiento de datos del indicador (Discreto / Continuo)

Intervalo Cuatrianual: Discreto

Intervalo Anual: Discreto

1.15 Patrón de datos del Indicador (Sin tendencia/ (ascendente; descendente)

Intervalo Cuatrianual: Sin tendencia

Intervalo Anual: Sin tendencia

1.16 Proyección de metas: (Por el periodo de PND)

Cuatrianual (2026-2029)

Periodo	Dato de la Meta cuatrianual (*)
Línea base 2025	0%
Año 2026	85%
Año 2027	90%
Año 2028	95%
Año 2029	99%

Año 2026

Periodo (anual)	Dato de la Meta Año 1
Línea Base 2025	0%
Enero – Marzo	75%
Abril – Junio	80%
Julio – Septiembre	80%
Octubre – Diciembre	85%

Año 2027

Periodo (anual)	Dato de la Meta Año 2
Línea Base 2025	0%
Enero – Marzo	85%
Abril – Junio	88%
Julio – Septiembre	88%
Octubre – Diciembre	90%

Año 2028

Periodo (anual)	Dato de la Meta Año 3
Línea Base 2025	0%
Enero – Marzo	90%
Abril – Junio	93%
Julio – Septiembre	93%
Octubre – Diciembre	95%

Año 2029

Periodo (anual)	Dato de la Meta Año 4
Línea Base 2025	0%
Enero – Marzo	95%
Abril – Junio	98%
Julio – Septiembre	98%
Octubre – Diciembre	99%

2. ALINEACIÓN DE LA META
2.1 Meta Plan Institucional
Incrementar el nivel de eficiencia en la atención oportuna de solicitudes ciudadanas de 0% en el 2025 a 99% en el 2029.
2.2 Meta Plan Sectorial
Reducir la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ de 12,81 en el 2024 a 12,25 al 2029
2.3 Objetivo del PND
8. Fortalecer la institucionalidad pública de forma eficiente, transparente y participativa.
2.4 Política del PND
8.2 Consolidar la gobernabilidad democrática y la cohesión territorial, con la provisión de servicios públicos de calidad y la gestión pública articulada en el territorio
2.5 Meta PND
Incrementar el índice de percepción de la calidad de los servicios públicos en general de 6,35 en el 2024 a 6,67 al 2029
2.6 Meta ODS (Agenda 2030)
Crear a todos los niveles instituciones eficaces y transparentes que rindan cuentas

3. RESPONSABLES

3.1 Nombre y firma de responsables:

Elaborado por:

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
EDUARDO DAVID SALGUERO PENA

Ing. Eduardo David Salguero Peña

Analista de Planificación 1

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
CARLOS ALFREDO RODRIGUEZ CABEZAS

Ing. Carlos Alfredo Rodríguez Cabezas

Analista de Planificación 3

Revisado por:

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
FREDY ALEXANDER YANEZ LOMAS

Ing. Fredy Alexander Yánez Lomas

Director de Planificación

Aprobado por:

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
LUIS DARIO VILLACRES ROMAN

Lcdo. Luis Dario Villacrés Román

DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Agencia Nacional de Tránsito

PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 2025 – 2029

Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

CONTENIDO

1. Descripción y Diagnóstico Institucional .....

1.1 Descripción de la Institución .....

Breve descripción histórica de la Institución. .....

Competencias, Atribuciones y Facultades. .....

a) Competencias .....

b) Atribuciones .....

c) Facultades .....

1.2 Diagnóstico de la Institución .....

Planificación. .....

Estructura Organizacional .....

Talento Humano .....

Tecnologías de la Información y Comunicaciones .....

Procesos y Procedimientos .....

Presupuesto .....

2. Análisis situacional .....

2.1 Análisis externo macro o general .....

Político .....

Social-Demográfico .....

Económico .....

Tecnológico .....

Cultural .....

2.2 Análisis sectorial, diagnóstico territorial y mapeo de actores .....

Transporte Terrestre y Tránsito .....

Red Vial Estatal .....

Oferta -Demanda de Transporte .....

Rutas de transporte interprovincial y terminales terrestres .....

Controles Operadoras Interprovinciales .....

Controles Operadoras Interprovinciales .....

Regularización de tarifas de transporte .....

Irregularidades en títulos habilitantes y sus impactos en el control .....

Movilidad Urbana .....

Seguridad Vial .....

Análisis de diagnóstico territorial .....

Análisis de actores institucionales involucrados .....
3. Análisis FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas) .....
4. Elementos orientadores de la institución .....
4.1. Misión y Visión .....
4.2. Valores .....
5. Elementos Estratégicos .....
5.1. Objetivos Estratégicos Institucionales (OEI) .....
5.2. Estrategias institucionales .....
5.3. Indicadores y metas .....
5.4. Identificación de programas institucionales (presupuestarios). .....
5.5. Programación plurianual y anual del presupuesto .....
6. Articulación de los elementos estratégicos institucionales .....
7. Gestión para la implementación del Plan Institucional .....
8. Glosario de términos .....
9. Bibliografía .....
10. Acta de Aprobación .....
11. Anexos .....

DESCRIPCIÓN DEL CONTENIDO DE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA INSTITUCIONAL

La Constitución de la República del Ecuador señala en el *Art. 280.- "El Plan Nacional de Desarrollo es el instrumento al que se sujetarán las políticas, programas y proyectos públicos; la programación y ejecución del presupuesto del Estado; la inversión y la asignación de los recursos públicos; y coordinar las competencias exclusivas entre el Estado Central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados. Su observancia será de carácter obligatorio para el Sector Público e indicativo para los demás sectores".*

El Art. 16 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito 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*".

El Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas menciona en el A*rt. 9 "La planificación del desarrollo se orienta hacia el cumplimiento de los derechos constitucionales, el régimen de desarrollo y el régimen del buen vivir, y garantiza el ordenamiento territorial. El ejercicio de las potestades públicas debe enmarcarse en la planificación del desarrollo que incorporará los enfoques de equidad, plurinacionalidad e interculturalidad".*

De igual manera el Art. 54 del mismo marco normativo indica que los *"Planes institucionales. - Las instituciones sujetas al ámbito de este código, excluyendo los Gobiernos Autónomos Descentralizados, reportarán al ente rector de la planificación nacional sus instrumentos de planificación institucionales, para verificar que las propuestas de acciones, programas y proyectos correspondan a las competencias institucionales y los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo.*

El ente rector de la planificación nacional definirá el instrumento de reporte. Mediante normativa técnica se establecerán las metodologías, procedimientos, plazos e instrumentos necesarios, que serán de obligatorio cumplimiento".

Con Oficio Nro. 04534, de 16 de noviembre de 2023, el Procurador General del Estado, en relación a la formulación del Plan Nacional de Desarrollo en caso de elecciones anticipadas, emitió el siguiente pronunciamiento: "(...) *En atención a los términos de sus consultas se concluye que, de conformidad con el artículo 3 numerales 5 y 6 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, la formulación y aprobación del Plan Nacional de Desarrollo y su Estrategia Territorial Nacional previstas en los artículos 37 y 38 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas – se encuentran vinculados con el programa de gobierno del presidente electo, según el artículo 97 de la Ley Orgánica Electoral y de Organizaciones Políticas de la República del Ecuador, Código de la Democracia. Por lo tanto, en caso de elecciones anticipadas, le corresponde al presidente electo presentar el Plan Nacional de Desarrollo y su Estrategia Territorial Nacional al Consejo Nacional de Planificación para su aprobación, cuya vigencia será por el período para el cual este fue elegido*".

El Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial - ANT expedido a través de Resolución Nro. 025–DIR-2011-ANT**,** señala dentro de las atribuciones y responsabilidades de la Dirección de Planificación *"5. Coordinar la elaboración e implementación del Plan Estratégico y planes operativos institucionales".*

Mediante Resolución Nro. 071-DE-ANT-2022, del 20 de abril de 2022, se expide la actualización de productos o servicios del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Agencia Nacional de

Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, se establece como parte de los entregables de la Dirección de Planificación, el Plan Estratégico Institucional.

Con Acuerdo Nro. SNP-SNP-2024-0065-A de 09 de diciembre de 2024, la Secretaria Nacional de Planificación expide la "Guía Metodológica de Planificación Institucional", la misma que se encuentra vigente desde el 01 de enero de 2025.

El Consejo Nacional de Planificación, mediante Resolución Nro. 012-2025-CNP de 21 de agosto de 2025, da por conocido y aprobado el Plan Nacional de Desarrollo "ECUADOR NO SE DETIENE" 2025-2029 y su Estrategia Territorial Nacional y publicado en el Registro Oficial del Tercer Suplemento Nro. 118 del 05 de septiembre de 2025.

La "Guía metodológica de planificación institucional" elaborada por el ente rector de la planificación nacional, indica que *"La planificación institucional es el proceso a través del cual cada entidad establece la forma como debería actuar, a fin de garantizar los derechos de la ciudadanía y contribuir al cumplimiento de las prioridades establecidas en la planificación nacional y/o sectorial, sobre la base del contexto que la rodea, su situación actual y el ámbito de sus competencias".*

La Alineación de la planificación institucional se realiza de la siguiente forma:

Gráfico Nro. 1

Alineación instrumentos de planificación



Nota: Creación propia de la adaptación de la guía de metodológica de planificación institucional (p. 20), Secretaria Nacional de Planificación, 2024, 2025.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial - ANT presenta el Plan Estratégico Institucional 2025 – 2029, el cual se encuentra alineado principalmente al Eje "Ambiente, Agua, Energía y Conectividad", Objetivo 7: "*Impulsar el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes";* Política 7.2 "*Fortalecer e incrementar las capacidades del sistema de transporte multimodal regulado, que garantice una movilidad eficiente, segura y equitativa a nivel nacional, con criterios de intersectorialidad, eficiencia logística y conectividad territorial, así como reducir la vulnerabilidad de la infraestructura frente al desgaste y amenazas naturales, aplicando principios de resiliencia y sostenibilidad*", Meta " *Reducir la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ de 12,81 en el 2024 a 12,25 al 2029*" del Plan Nacional de Desarrollo "ECUADOR NO SE DETIENE" 2025-2029.

La primera sección del documento refiere a la *"Descripción y Diagnóstico Institucional"* muestra la razón de ser de la entidad y la su situación actual, analizando las condiciones internas, considerando aspectos como la evolución histórica, las competencias y atribuciones, el marco legal que la rige, entre otros aspectos.

En la segunda, se encuentra detallada el *"Análisis Situacional"*, en la cual se evalúan los factores externos en donde desarrolla sus actividades la entidad, considerando diversos factores que influyen en la proyección y relación de la entidad con su entorno.

Los *"Análisis FODA"* correspondiente a la herramienta que permite el análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas, estudiar los factores positivos y negativos, internos y externos que tienen influencia en la institución.

Los *"Elementos Orientadores de la Institución"* permite determinar el accionar de la entidad al cumplimiento de las prioridades para la gestión institucional 2025-2029, como son la misión, visión y valores institucionales, están descritos en esta sección.

La siguiente sección se relaciona a los *"Elementos Estratégicos"* donde se establecen los resultados que la entidad pretende alcanzar en un tiempo determinado, en relación con la misión, visión y ámbito de competencia donde se define objetivos estratégicos institucionales, indicadores y metas, identificación de programas (presupuestarios) institucionales y la programación plurianual y anual del presupuesto.

1. Descripción y Diagnóstico Institucional

1.1 Descripción de la Institución

Breve descripción histórica de la Institución.

La administración del Transporte Terrestre y Tránsito en el Ecuador surgió el 29 de enero de 1948, con la creación de la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas, mediante Decreto Ley de Emergencia Nro. 140, el mismo que fue publicado en el Registro Oficial Nro. 112 del 30 de enero de 1948, cuando ejercía la presidencia de la República del Ecuador el Doctor Carlos Julio Arosemena Tola.

De manera posterior, se creó la Junta General de Tránsito, se emitió la primera Ley General de Tránsito, la cual fue publicada en el Registro Oficial Nro. 92 del 30 de octubre de 1963 y expedida por la Junta Militar. Se crearon: La Dirección General de Tránsito, las Comisiones, las Jefaturas Provinciales y los Juzgados de Tránsito, quienes dependían económicamente de la Dirección Nacional. Esta institución estaba encargada de las regulaciones del tránsito en el perímetro urbano y rural, de la recaudación y administración de los fondos del tránsito.

Mediante Registro Oficial Nro. 106, de fecha 26 de agosto de 1966, en el gobierno del Dr. Clemente Yerovi Indaburo, se renombró a la entidad como Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, el mismo que conservó la estructura y atribuciones.

Con Decreto Supremo Nro. 114 del Dr. José María Velasco Ibarra, en su último mandato, a través de Registro Oficial Nro. 21, publicado el 20 julio de 1970, se suprimió al Consejo Nacional de Tránsito y a las Comisiones y se llamó Consejo Superior de Tránsito. Las funciones de organizar el tránsito, expedir normas, fijar el valor

de los pasajes entre otros, pasaron a ser desempeñadas por las Jefaturas Provinciales de Tránsito de la Policía Nacional. Este organismo estuvo presidido por el Ministro de Gobierno o su delegado.

A través de Decreto Supremo Nro. 1916 del Dr. José María Velasco Ibarra, con Registro Oficial Nro. 387, del 6 de enero de 1972**;** denomina a la entidad de tránsito y Transporte Terrestre como Consejo Superior Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre y, se crean los Consejos Provinciales que dependen económicamente de la Dirección General de Tránsito.

Mediante la tercera Ley de Tránsito publicada en el Registro Oficial Nro. 417, del 10 de abril de 1981, en el gobierno de Jaime Roldos Aguilera, se fortalece a los directorios del Consejo Nacional y de los Consejos Provinciales incrementando de 5 a 9 vocales. Adicionalmente, cambia la denominación de Dirección General de Tránsito, por la de Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.

El Congreso Nacional y la expedición de la cuarta Ley de Tránsito y Transporte Terrestre anunciada en el Registro Oficial Nro. 1002 del 2 de agosto de 1996, modifica el nombre de la entidad a Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre y establece como atribuciones la organización, planificación, reglamentación y control del tránsito y el Transporte Terrestre.

La Asamblea Nacional Constituyente, mediante Registro Oficial Nro. 398, el 7 de agosto del 2008 denomina a la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; la institución encargada de garantizar que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas. La preside un directorio que la conforman cinco integrantes y es una institución que depende del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Mediante Suplemento del Registro Oficial. Nro. 415 de 29 de marzo del 2011, la Asamblea Nacional Constituyente, expide la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con la que se crea la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en reemplazo de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El 10 de agosto de 2021, mediante Quinto Suplemento del Registro Oficial Nro. 512 se expide el Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El artículo 16 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece 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 emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal-troncales nacionales, en coordinación con los GAD'S y 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".

En el siguiente gráfico, se resume la línea histórica de esta Institución:

Gráfico Nro. 2

Línea de Tiempo – Historia de la

Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial



Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025.

Competencias, Atribuciones y Facultades.

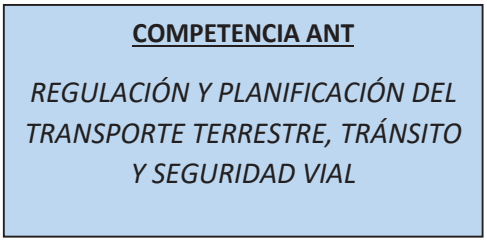
La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial posee competencias, facultades, atribuciones y un rol institucional reconocidos oficialmente por el Ministerio del Trabajo[1]. A continuación, se detallan dichas funciones:

a) Competencias

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial poseen las competencias que se mencionan a continuación:

Gráfico Nro. 3

Competencias de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial



Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025.

b) Atribuciones

Dentro de las competencias asignadas a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se incluyen las siguientes atribuciones, conforme a la matriz de competencias vigente:

Tabla Nro. 1

Atribuciones y Facultades de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

ATRIBUCIONES	FACULTADES
Regular el 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.	REGULACIÓN
Establecer normas generales de funcionamiento, operación y control de aquellas instalaciones (terminales terrestres), las que serán de uso obligatorio por parte de las empresas operadoras de los servicios de transporte habilitadas.	REGULACIÓN

[1] Actualmente la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se encuentra en proceso de actualización de su Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos, razón por la cual cuenta con la matriz de competencias validada por el Ministerio del Trabajo-MDT el 20 de marzo de 2025, misma que se detalla en el Anexo Nro. 1.

ATRIBUCIONES	FACULTADES
Regular el funcionamiento de las plataformas digitales, siempre y cuando se aseguren las condiciones mínimas ambientales, de calidad y seguridad.	REGULACIÓN
Regular el proceso de emisión de placas de identificación vehicular	REGULACIÓN
Establecer normas para la instalación en vehículos y carreteras de vallas, carteles, letreros luminosos, paneles publicitarios u otros similares que distraigan a los conductores y peatones afecten a la seguridad vial, persuadan o inciten a prácticas de conducción peligrosas, anti-reglamentarias o riesgosas.	REGULACIÓN
Planificar el 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.	PLANIFICACIÓN
Planificar la construcción de terminales terrestres en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados, garantizando al usuario la conexión con sistemas integrados de transporte urbano,	PLANIFICACIÓN
Elaborar el diseño curricular para la formación, capacitación y entrenamiento de conductores profesionales y no profesionales, de manera conjunta con el ente encargado del Sistema de Calidad de la Educación Superior y acreditado por el máximo organismo de educación superior	PLANIFICACIÓN
Coordinar con las entidades pertinentes, los planes de contingencia y las acciones inherentes al transporte terrestre, tránsito, y seguridad vial en el ámbito de su competencia	COORDINACIÓN
Coordinar con los organismos competentes, el proceso de homologación de vehículos, medios, dispositivos y aplicativos de transporte terrestre y tránsito a nivel nacional	COORDINACIÓN
Celebrar convenios con las Escuelas de Conducción, Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas Nacionales y Universidades autorizadas en el país por el Organismo Nacional Coordinador del Sistema de Educación Superior, para dictar los cursos de formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores profesionales y no profesionales, así como para la recuperación de puntos en las licencias de conducir	COORDINACIÓN
Desarrollar contenidos curriculares en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas y de los medios de transporte terrestre, en coordinación con el ente rector de la educación.	GESTIÓN
Conferir certificado de homologación a medios de transporte, equipos o dispositivos empleados en cualquier servicio definido en la Ley.	GESTIÓN

ATRIBUCIONES	FACULTADES
Realizar los estudios de costos reales de mercado, que permitan establecer los ajustes tarifarios correspondientes, en el ámbito de su competencia.	GESTIÓN
Administrar e integrar el Registro Nacional de Transporte Terrestre y Tránsito, a través de una plataforma informática.	GESTIÓN
Emitir la autorización de funcionamiento de los CRTV (Centros de Revisión y Control Técnico Vehicular)	GESTIÓN
Autorizar el funcionamiento de las plataformas digitales, siempre y cuando se aseguren las condiciones mínimas ambientales, de calidad y seguridad.	GESTIÓN
Conferir títulos habilitantes y autorizaciones en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en el ámbito de sus competencias.	GESTIÓN
Autorizar y entregar placas de identificación vehicular	GESTIÓN
Emitir matrículas vehiculares en el ámbito de sus competencias, previo el pago de las tasas e impuestos correspondientes y el cumplimiento de los requisitos previstos en el Reglamento.	GESTIÓN
Otorgar permisos de uso de vidrios polarizados, películas antisolares y láminas de seguridad.	GESTIÓN
Formar y capacitar al personal civil especializado para realizar el control del tránsito en las vías de la red estatal y troncales nacionales, en el ámbito de su competencia.	GESTIÓN
Implementar un sistema de gestión y medición de la explotación de las frecuencias y rutas, que permita el seguimiento del cumplimiento de los títulos habilitantes; y, la normativa que obligue la implementación en cada parada de transporte de servicio público de pasajeros, el horario de las frecuencias y rutas, a efecto de que los ciudadanos tengan oportunamente la información bajo el principio de predecibilidad.	GESTIÓN
Autorizar el funcionamiento de las escuelas de formación de conductores profesionales y no profesionales, instituciones de educación superior con especializado en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, debidamente acreditadas por el ente encargado de la calidad del Sistema de Educación Superior, a través del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Segundad Vial.	GESTIÓN
Matricular unidades vehiculares no motorizadas a nivel nacional.	GESTIÓN
Autorizar la tipología y servicios previstos en la construcción de nuevos terminales y la vigilancia en el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el reglamento específico.	GESTIÓN
Imponer sanciones administrativas por infracciones en contra de las operadoras de transporte terrestre que incumplen la normativa vigente, previo al proceso administrativo correspondiente.	CONTROL

ATRIBUCIONES	FACULTADES
Controlar y exigir la capacitación integral permanente, la formación y tecnificación a conductores profesionales y no profesionales, actividad que deberá ser realizada por las instituciones acreditadas.	CONTROL
Controlar técnicamente el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	CONTROL
Controlar la prestación de los servicios por parte de las operadoras de transporte, la autorización en la tipología y servicios previstos en la construcción de nuevos terminales y la vigilancia en el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el reglamento específico.	CONTROL
Realizar el seguimiento al cumplimiento de los títulos habilitantes y a la normativa que obligue la implementación en cada parada de transporte de servicio público de pasajeros, el horario de las frecuencias y rutas.	CONTROL
Evaluar a los conductores de vehículos a motor, profesionales y no profesionales a nivel nacional que acudan a renovar sus licencias, a fin de constatar y actualizar los conocimientos en materia de tránsito y seguridad vial.	EVALUACIÓN

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025.

c) Facultades

En cuanto a las facultadas asignadas a la institución a continuación, se detalla:

Gráfico Nro. 4

Facultades de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial



Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025

A nivel desconcentrado la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial mantiene las facultades de:

Gráfico Nro. 5

Facultades de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial a nivel desconcentrado



Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial tiene el rol de regular y planificar el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial en todo el territorio nacional, en concordancia con sus competencias y de acuerdo con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector. Además, se encarga del control del tránsito en las vías de la red estatal y troncales nacionales, en colaboración con los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs).

1.2 Diagnóstico de la Institución

Planificación.

La Secretaría Nacional de Planificación a través de Oficio Nro. SNP-SGP-SPN-2024-1238-OF de 30 de diciembre de 2024 comunica que "(…) *A través de Acuerdo Nro. SNP-SNP-2024-0065-A del 09 de diciembre de 2024, se expide la "Guía Metodológica de Planificación Institucional", elaborada por la Subsecretaría de Planificación Nacional* (…). Además, menciona que la respectiva Guía metodológica entrará en vigencia a partir del 1 de enero del 2025 para la formulación de la planificación institucional.

El Consejo Nacional de Planificación, mediante Resolución Nro. 012-2025-CNP de 21 de agosto de 2025, da por conocido y aprobado el Plan Nacional de Desarrollo "ECUADOR NO SE DETIENE" 2025-2029 y su Estrategia Territorial Nacional.

El "***PLAN NACIONAL DE DESARROLLO "ECUADOR NO SE DETIENE" 2025-2029 Y SU ESTRATEGIA TERRITORIAL NACIONAL***", fue publicado en el Registro Oficial del Tercer Suplemento Nro. 118 del 05 de septiembre de 2025.

De acuerdo a lo estipulado en la Norma Técnica del Sistema Nacional de Planificación Participativa, artículo 23 determina: "*Vigencia. - Los planes institucionales tendrán la misma vigencia del Plan Nacional de Desarrollo. En lo referente al nivel operativo se actualizará cada año*"; ibídem en el artículo 26 indica: "*Registro de Planes Institucionales. - Los planes institucionales serán entregados al ente rector de la planificación para su registro, en un máximo de 45 días a partir de la publicación del Plan Nacional de Desarrollo en el Registro Oficial*".

Evaluación del Plan Estratégico Institucional 2024.

Durante el periodo fiscal 2024 y primer semestre del 2025, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial realiza la evaluación anual y semestral de la implementación del Plan Estratégico Institucional. Esta evaluación abarcó la medición del cumplimiento de las metas de los indicadores asociados a cada objetivo estratégico. Basándose en esta premisa, a continuación, se detallan los resultados obtenidos[2]:

Tabla Nro. 2

Objetivos Estratégicos, indicadores y ejecución al 2024 y I Semestre 2025

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	INDICADOR	FRECUENCIA	CONFIGURACIÓN	META 2024	RESULTADOS 2024	META I SEMESTRE 2025	RESULTADOS I SEMESTRE 2025
1. Reducir la siniestralidad y mortalidad en la red vial nacional	1.1 Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ	Anual	Discreto/ Descendente	12,89	12,81	N/A	N/A
	1.2 Tasa de siniestralidad a nivel nacional por cada 1.000 vehículos matriculados	Anual	Discreto/ Descendente	6,51	6,81	N/A	N/A
2. Reducir los tiempos de atención a los usuarios y mejorar la percepción de la calidad de los servicios que presta la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	2.1 Porcentaje de reducción del tiempo promedio de atención a trámites ingresados a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Trimestral	Discreto/ Descendente	23%	24,37%	21,90%	18,51%

[2] Dirección de Planificación, 2024-2025, Informe seguimiento del Plan Estratégico Institucional 2024-2025, Nro. 006-DP-2024-ANT y Nro. 064-DP-2025-ANT respectivamente, 2025.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	INDICADOR	FRECUENCIA	CONFIGURACIÓN	META 2024	RESULTADOS 2024	META I SEMESTRE 2025	RESULTADOS I SEMESTRE 2025
3. Incrementar la regulación efectiva del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de las competencias de la ANT	3.1 Porcentaje de Cumplimiento del Plan Regulatorio Institucional-PRI Anual	Semestral	Acumulado/ Ascendente	80%	100%	50%	35%
4. Incrementar el control técnico en las operaciones relacionadas al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en el ámbito de las competencias de la ANT	4.1 Porcentaje de cumplimiento de inspecciones a operadoras de transporte terrestre	Semestral	Discreto/ Ascendente	77%	64,03%	77%	73,12%
	4.2 Porcentaje de cumplimiento de inspecciones a escuelas de conducción	Semestral	Discreto/ Ascendente	69%	48%	69%	68%
Promedio de Ejecución Objetivos Estratégicos Institucionales					**97,50%**	**87,04%**	

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025.

Fuente: Dirección de Planificación, Informe Nro. 006-DP-2024-ANT, Informe de seguimiento del Plan Estratégico Institucional 2024-2025 al II semestre del 2024, e Informe Nro. 064-DP-2025-ANT Informe de seguimiento del Plan Estratégico Institucional 2024-2025 al I semestre del 2025, 2025.

Conforme el Informe Nro. 006-DP-2024-ANT se menciona que: "*La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, al evaluar los 6 indicadores estratégicos medibles al segundo semestre de 2024, reporta que el 33% de ellos se encuentra en cada una de las siguientes categorías: avance esperado, avance parcialmente esperado y avance menor a lo esperado*.

La justificación de los resultados de los indicadores, presentados en la tabla siguiente, se basa en la información recopilada por las unidades responsables en la herramienta GPR. Es relevante destacar que se consideran también los informes de respaldo de ejecución de dichos indicadores".

Tabla Nro. 3

Justificación de los resultados de los indicadores estratégicos 2024

INDICADOR	JUSTIFICACIÓN
Tasa de siniestralidad a nivel nacional por cada 1.000 vehículos matriculados	El indicador de comportamiento discreto y frecuencia de reporte anual alcanzó un resultado de 6,8 frente a una meta planificada de 6,51. Por lo tanto, no se logró cumplir con el objetivo de reducción de la tasa de siniestralidad a nivel nacional por cada 1.000 vehículos matriculados. El indicador se basa en la información proporcionada por los entes de control a nivel nacional, quienes son responsables de la generación y precisión de los datos estadísticos reportados. Asimismo, la estadística de vehículos matriculados para el año 2024, aunque es emitida por la base única de tránsito de la ANT, está

INDICADOR	JUSTIFICACIÓN
	sujeta a posibles modificaciones derivadas del proceso de validación y depuración realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), como organismo rector de la estadística en Ecuador.
Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ	El indicador de comportamiento discreto y frecuencia de reporte anual, logró cumplir con la disminución de la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ, logrando el 12.81[3] respecto a una meta establecida del 12.94 para el año 2024.
Porcentaje de reducción del tiempo promedio de atención a trámites ingresados a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	El indicador estratégico "Porcentaje de reducción del tiempo promedio de atención a trámites", de carácter discreto y frecuencia trimestral, comprende los procesos de certificados de homologación, inicio de clases para cursos de licencias profesionales, permisos de vidrios polarizados, habilitación y deshabilitación y renovación de permisos de operación para transporte público y comercial bajo competencia de la ANT. Este indicador registró un resultado promedio de 24,37% respecto al tercer y cuarto trimestre, resultado que no permitió lograr la meta establecida de reducción del 23%. No se logra la meta propuesta, debido a la falta de sistematización en el levantamiento de información de trámites, lo que no ha sido posible incluir a toda la información que manejan las direcciones provinciales. Adicional, se debe dar seguimiento para implementar a corto y mediano plazo correctivos de mejora en los formularios para el ingreso de documentación y evitar que existan reprocesos.
Porcentaje de cumplimiento de inspecciones a escuelas de conducción	Durante el período de julio a diciembre de 2024, el indicador, de comportamiento discreto y con frecuencia de reporte semestral, registró un nivel de cumplimiento del 48% frente a la meta establecida del 69%. Este resultado corresponde a la realización de 88 inspecciones de las 183 programadas. La Dirección de Control Técnico Sectorial señala que los resultados no se logran debido a que existe retraso en la ejecución de las inspecciones de conducción por parte de las Direcciones Provinciales de la ANT.
Porcentaje de cumplimiento de inspecciones a operadoras de transporte terrestre	En el segundo semestre de 2024, el indicador, de comportamiento discreto y con frecuencia de reporte semestral, alcanzó un cumplimiento del 64,03% frente a la meta establecida del 77%. Este resultado se debe a la ejecución de 194 inspecciones a operadoras de transporte, de un total de 303 inspecciones planificadas a nivel nacional. La Dirección de Control Técnico Sectorial señala que los resultados no se logran debido a que existe retraso en la ejecución de las inspecciones de conducción por parte de las Direcciones Provinciales de la ANT.

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025.

[3] La tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes se calculó considerando el número de fallecidos por siniestros de tránsito in situ y la población total proyectada para 2024, basada en datos oficiales del INEC publicados en enero de 2025.

Fuente: Dirección de Planificación, Informe Nro. 006-DP-2024-ANT de seguimiento del Plan Estratégico Institucional 2024-2025 al II semestre del 2024, 2024.

Además, en el Informe Nro. 064-DP-2025-ANT de Seguimiento del Plan Estratégico Institucional 2024-2025 correspondiente al I semestre del 2025 se comunica que: "*La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tras evaluar los cuatro indicadores estratégicos correspondientes al primer semestre de 2025, reporta que el 25% cumple la meta establecida, el 25% presenta un avance parcial y el 50% no alcanza el nivel de cumplimiento esperado.*

La justificación de los resultados de los indicadores, presentados en la tabla siguiente, se basa en la información recopilada por las unidades responsables en la herramienta GPR. Es relevante destacar que se consideran también los informes de respaldo de ejecución de dichos indicadores".

Tabla Nro. 4

Justificación de los resultados de los indicadores estratégicos I semestre 2025

Porcentaje de reducción del tiempo promedio de atención a trámites	En el período de abril a junio 2025, se dio la reducción del tiempo de atención de trámites administrativos del 21,50% al 17,06% (porcentaje), mediante la implementación de bases de datos para identificar y cuantificar los trámites atendidos, a nivel nacional.
Porcentaje de Cumplimiento del Plan Regulatorio Institucional-PRI Anual	El indicador no cumple con la meta establecida en razón de: - El retraso en la entrega de insumos necesarios para la elaboración de la normativa propuesta en el PRI, generando una afectación en la planificación y en la oportuna puesta en conocimiento de los proyectos normativos del Plan Regulatorio Institucional al Director Ejecutivo, lo que impacta directamente en el incremento en el nivel de la mejora regulatoria. - La priorización por parte del Directorio de la ANT en la elaboración y aprobación de proyectos normativos no planificadas dentro del Plan Regulatorio Institucional, lo cual ha generado una afectación en el cumplimiento del Plan Regulatorio Institucional y de la mejora regulatoria.
Porcentaje de cumplimiento de inspecciones a escuelas de conducción	En el período de enero a junio 2025, se obtiene un cumplimiento del 68% de inspecciones planificadas, mediante la ejecución de visitas técnicas, con 89 escuelas verificadas que cumplen la normativa legal vigente, a nivel nacional. No se logra cumplir con la meta establecida en razón de: -El retraso en la ejecución de inspecciones por parte de las Direcciones Provinciales de la ANT, afectando el cumplimiento del cronograma y el avance de las verificaciones programadas en las escuelas de conducción a nivel nacional.
Porcentaje de cumplimiento de inspecciones a operadoras de transporte terrestre	En el período de enero a junio 2025, se obtiene un cumplimiento del 73,12% del cronograma de inspecciones a operadoras de transporte (porcentaje), mediante la ejecución de 340 inspecciones en terminal terrestre y domicilio, donde el 54% de las operadoras verificadas cumplen con la normativa legal vigente, a nivel nacional. No se logra cumplir con la meta establecida en razón de: - El retraso en la ejecución de inspecciones por parte de las Direcciones Provinciales de la ANT, afectando el cumplimiento del cronograma y el avance de las verificaciones programadas en las escuelas de conducción a nivel nacional.

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025.
Fuente: Dirección de Planificación, Informe Nro. 064-DP-2025-ANT de seguimiento del Plan Estratégico Institucional 2024-2025 al I semestre del 2025, 2025.

Planificación Operativa Anual

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial desarrolla los Planes Operativos Anuales mediante la recopilación de información proporcionada por las Unidades Administrativas a nivel nacional. Estos planes tienen en cuenta tanto los gastos permanentes como los no permanentes, según corresponda. Se elaboran de manera participativa y conforme a la normativa legal vigente.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT) ha administrado su presupuesto a través de los planes operativos anuales, los cuales facilitan la operatividad de la institución en diversos aspectos y su conexión con la planificación estratégica. Estos planes permiten gestionar el presupuesto institucional de manera detallada, lo que posibilita un seguimiento continuo de la ejecución de las tareas programadas y proporciona información oportuna para la toma de decisiones.

A continuación, se presenta un desglose de la evolución del presupuesto institucional:

Tabla Nro. 5
Presupuesto codificado, devengado y % de ejecución 2020

GRUPO GASTO	DESCRIPCIÓN	CODIFICADO	DEVENGADO	% EJECUCIÓN
510000	EGRESOS EN PERSONAL	14.002.214,07	14.002.214,07	100,00%
530000	BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	9.348.606,06	7.864.106,53	84,12%
570000	OTROS EGRESOS CORRIENTES	671.115,40	649.162,59	96,73%
990000	OTROS PASIVOS	116.999,79	87.303,36	74,62%
840000	EGRESOS DE CAPITAL	-	-	0,00%
580000	TRANSFERENCIAS O DONACIONES CORRIENTES	71.916,87	71.916,87	0,00%
	TOTAL	**24.210.852,19**	**22.674.703,42**	**93,66%**

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025.
Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas, Sistema Integral de Gestión Financiera, 2020,2025.

Tabla Nro. 6
Presupuesto codificado, devengado y % de ejecución 2021

GRUPO GASTO	DESCRIPCIÓN	CODIFICADO	DEVENGADO	% EJECUCIÓN
570000	OTROS EGRESOS CORRIENTES	791.049,08	782.379,66	98,90%
510000	EGRESOS EN PERSONAL	13.796.157,72	13.638.620,53	98,86%
530000	BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	6.382.461,96	6.068.487,48	95,08%

GRUPO GASTO	DESCRIPCIÓN	CODIFICADO	DEVENGADO	% EJECUCIÓN
580000	TRANSFERENCIAS O DONACIONES CORRIENTES	22.041,87	22.041,87	100,00%
990000	OTROS PASIVOS	793.304,20	786.511,32	99,14%
	TOTAL	**21.785.014,83**	**21.298.040,86**	**97,76%**

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025.

Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas, Sistema Integral de Gestión Financiera, 2021, 2025.

Tabla Nro. 7

Presupuesto codificado, devengado y % de ejecución 2022

GRUPO GASTO	DESCRIPCIÓN	CODIFICADO	DEVENGADO	% EJECUCIÓN
570000	OTROS EGRESOS CORRIENTES	541.689,19	528.462,35	97,56%
580000	TRANSFERENCIAS O DONACIONES CORRIENTES	48.090,13	48.090,13	100,00%
510000	EGRESOS EN PERSONAL	14.181.039,53	14.181.039,53	100,00%
530000	BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	15.622.677,85	14.670.511,47	93,91%
990000	OTROS PASIVOS	352.735,50	330.159,58	93,60%
840000	EGRESOS DE CAPITAL	230.194,33	180.073,00	78,23%
	TOTAL	**30.976.426,53**	**29.938.336,06**	**96,65%**

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025.

Fuente Ministerio de Economía y Finanzas, Sistema Integral de Gestión Financiera, 2022, 2025.

Tabla Nro. 8

Presupuesto codificado, devengado y % de ejecución 2023

GRUPO GASTO	DESCRIPCIÓN	CODIFICADO	DEVENGADO	% EJECUCIÓN
990000	OTROS PASIVOS	203.157,47	173.003,44	85,16%
580000	TRANSFERENCIAS O DONACIONES CORRIENTES	64.685,37	64.685,37	100,00%
510000	EGRESOS EN PERSONAL	13.618.273,14	13.618.273,14	100,00%
840000	EGRESOS DE CAPITAL	43.075,04	42.191,33	97,95%
570000	OTROS EGRESOS CORRIENTES	350.366,55	295.134,25	84,24%
530000	BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	12.548.206,15	11.417.037,04	90,99%
	TOTAL	**26.827.763,72**	**25.610.324,57**	**95,46%**

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025.

Fuente Ministerio de Economía y Finanzas, Sistema Integral de Gestión Financiera, 2023, 2025.

Tabla Nro. 9

Presupuesto codificado, devengado y % de ejecución 2024

GRUPO GASTO	DESCRIPCIÓN	CODIFICADO	DEVENGADO	% EJECUCIÓN
510000	EGRESOS EN PERSONAL	13.566.725,94	13.365.788,28	98,52%
530000	BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	11.510.001,05	9.758.805,35	84,79%
570000	OTROS EGRESOS CORRIENTES	303.396,12	295.370,40	97,35%
990000	OTROS PASIVOS	247.048,57	233.992,69	94,72%
840000	EGRESOS DE CAPITAL	-	-	0,00%
580000	TRANSFERENCIAS O DONACIONES CORRIENTES	295.569,79	65.265,82	22,08%
	TOTAL	**25.922.741,47**	**23.719.222,54**	**91,50%**

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025.

Fuente Ministerio de Economía y Finanzas, Sistema Integral de Gestión Financiera, 2024, 2025.

La elaboración de la planificación operativa anual para el año 2025 fue liderada por la Dirección de Planificación. Con el objetivo de garantizar un proceso organizado y participativo, se establecieron lineamientos institucionales y formatos que incluyeron la información de cada unidad requerida. Esta planificación se estructuró considerando la desagregación de las actividades planificadas, el presupuesto necesario para su ejecución, así como la definición de indicadores y metas alineadas con los Objetivos Estratégicos Institucionales vigentes.

Una vez consolidada, la planificación operativa anual fue sometida a la aprobación del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Es relevante señalar, que el presupuesto del año 2025 presentó una diferencia negativa de $2.448.285,94 entre el presupuesto asignado ($24.079.928,73) y el monto de necesidades presentadas ($26.528,214,67) para la institución. En la siguiente tabla se presenta el resumen de presupuesto de la ANT:

Tabla Nro. 10

Presupuesto de necesidades y asignado 2025

NECESIDADES INSTITUCIONALES	PRESUPUESTO ASIGNADO (Asignado 2025)
$26.528.214,67	$24.079.928,73
DIRERENCIA	-2.448.285,94

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025.

Fuente: Dirección de Planificación, Informe Nro. 002-DP- 2025-ANT, Informe técnico de necesidad para la aprobación del Plan Operativo Anual Institucional 2025, 2025.

Como se puede observar en la tabla anterior, el presupuesto codificado de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial evidencia un déficit de $2.448.285,94 en

comparación con sus necesidades reales para cumplir con sus obligaciones institucionales. El Plan Operativo Anual 2025 de la ANT fue aprobado mediante Resolución Nro. 001-DIR-2025-ANT del 10 de enero de 2025.

Además, en cumplimiento de las directrices del proceso de Planificación Institucional, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial ha definido la información estratégica y operativa en el sistema de Gobierno por Resultados (GPR) para el año 2025, garantizando la coherencia con la planificación operativa anual.

En la siguiente tabla se detalla el presupuesto institucional a diciembre del 2025:

Tabla Nro. 11

Presupuesto codificado, devengado y % de ejecución diciembre de 2025

GRUPO GASTO	DESCRIPCIÓN	CODIFICADO	DEVENGADO	% EJECUCIÓN
510000	EGRESOS EN PERSONAL	13.312.355,94	12.235.331,23	91,91%
530000	BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	9.589.919,91	5.577.540,94	58,16%
570000	OTROS EGRESOS CORRIENTES	304.926,50	69.949,64	22,94%
580000	TRANSFERENCIA O DONACIONES CORRIENTES	303.739,94	302.739,94	99,64%
710000	EGRESOS EN PERSONAL PARA INVERSIÓN	199.420	199.420	100%
780000	TRANSFERENCIAS O DONACIONES PARA INVERSIÓN	11.325.149,86	12.983,38	0,11%
990000	OTROS PASIVOS	714.739,37	592.595,53	82,91%
	TOTAL	**35.750.251,52**	**18.990.460,66**	**53,12%**

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025.

Fuente Ministerio de Economía y Finanzas, Sistema Integral de Gestión Financiera, con corte al 30 de junio 2025.

Ingresos:

El Presupuesto de Ingresos asignados para el año 2025 de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial se determina con el siguiente detalle:

Tabla Nro. 12

Proyección de Ingresos año 2025 de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial

GRUPO	DESCRIPCIÓN	ASIGNADO	CODIFICADO
130000	TASAS Y CONTRIBUCIONES	68.792.016,86	68.792.016,86
140000	VENTAS DE BIENES Y SERVICIOS DE INGRESOS OPERATIVOS DE ENTIDADES DEL SECTOR PÚBLICO	6.215.215,50	6.215.215,50
170000	RENTAS DE INVERSIONES Y MULTAS	3.709.020,38	3.709.020,38
380000	CUENTAS PENDIENTES POR COBRAR	0,00	0,00
TOTAL		**78.716.252,74**	**78.716.252,74**

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, 2025.
Fuente: Dirección Financiera, Sistema Integral de Gestión Financiera, 2025.

Tabla Nro. 13

Ingresos recaudados a diciembre de 2025 de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial

GRUPO	DESCRIPCIÓN	ASIGNADO	CODIFICADO	DEVENGADO	RECAUDADO
130000	TASAS Y CONTRIBUCIONES	68.792.016,86	68.792.017,43	65.912.381,72	65.897.860,72
140000	VENTA DE BIENES Y SERVICIOS	6.215.215,50	6.354.968,93	6.741.803	6.741.803
170000	RENTA DE INVERSIONES Y MULTAS	3.709.020,38	3.748.083,77	1.203.823,75	1.198.274,45
180000	TRANSFERENCIAS O DONACIONES	-	6.000	-	-
190000	OTROS INGRESOS	-	655.081,43	673.803,14	672.982,73
380000	CUENTAS PENDIENTES POR COBRAR	-	420.750	308.550	308.550
TOTAL		**78.716.252,74**	**79.976.901,56**	**74.840.361,61**	**74.819.470,90**

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, 2025.
Fuente: Dirección Financiera, Sistema Integral de Gestión Financiera, 2025.

Seguimiento y Evaluación

La ANT realiza el seguimiento periódico de su planificación institucional, evaluando el progreso hacia las metas establecidas y el presupuesto asignado, tanto para gasto corriente como de inversión utilizando principalmente la herramienta GPR.

Conforme lo establece la Norma Técnica de Gobierno por Resultados, emitida mediante Acuerdo Nro. SNP-SNP-2022-0006-A el 13 de febrero de 2022, el GPR tiene como finalidad "*tanto obtener una gestión pública de calidad, orientada a resultados, centrada en el ciudadano y fundamentada en los principios de administración pública previstos en la Constitución de la República; así como también, liderar la transparencia y continuidad de la gestión de las instituciones públicas, mediante la definición, alineación, seguimiento y actualización de sus planes institucionales, planes operativos, riesgos, programas, proyectos, procesos y servicios alineados al Plan Nacional de Desarrollo.*

El Gobierno por Resultados implementa sistemas de monitoreo, medición y control que fundamentan la toma de decisiones y el establecimiento de medidas correctivas, para asegurar la máxima eficacia, eficiencia y efectividad del desempeño de la Administración Pública, la consecución de los objetivos de gobierno y su mejora continua.

La aplicación de Gobierno Por Resultados permite tanto sistematizar y gestionar los planes institucionales y operativos, así como los programas, proyectos, procesos y servicios, y, monitorear sus resultados. Además, este sistema genera los reportes necesarios para la toma de decisiones y sirve como fuente de información del desempeño actual de la Administración Pública".

Adicionalmente, la institución define a través de lineamientos internos las herramientas metodológicas para complementar el proceso de seguimiento y evaluación, enmarcados en las disposiciones emitidas por la Presidencia de la República, el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) y la Secretaría Nacional de Planificación (SNP), entre otros. Esto permite generar periódicamente los siguientes productos:

- Informe de seguimiento del Plan estratégico Institucional.
- Informes de seguimiento al Plan operativo anual y al Plan Anual de Contratación.
- Informe de seguimiento de proyectos de gasto corriente
- Informe de seguimiento de los resultados de indicadores de la gestión Institucional.
- Informe de seguimiento de acciones preventivas y correctivas de los resultados obtenidos en el sistema de indicadores de gestión GPR.

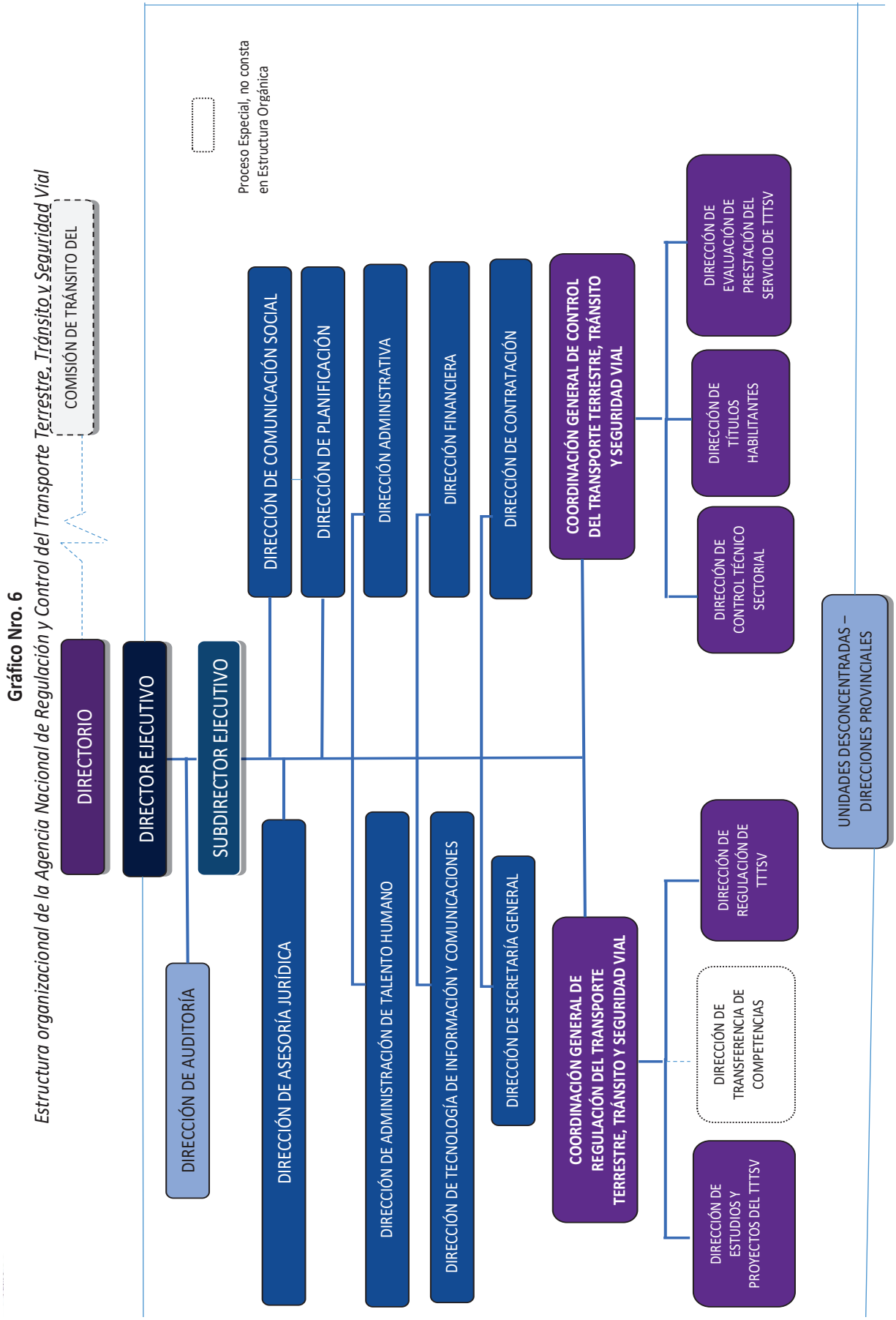
Estructura Organizacional[4]

Mediante la Resolución Nro. 025-DIR-2011-ANT de 18 de junio de 2012, se expidió el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, misma que se encuentra alineada con la política de Gobierno y con las directrices impartidas por las entidades rectoras como el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) actualmente Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT), Ministerio del Trabajo (MDT); Secretaría Nacional de Planificación (SNP) y Ministerio de Economía y Finanzas (MEF).

[4] La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en la actualidad se encuentra realizando la creación de una nueva estructura orgánica de la institución como parte del proceso de actualización del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos, procedimiento que se está desarrollando de manera coordinada con el Ministerio del Trabajo.

Gráfico Nro. 6

Estructura organizacional de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

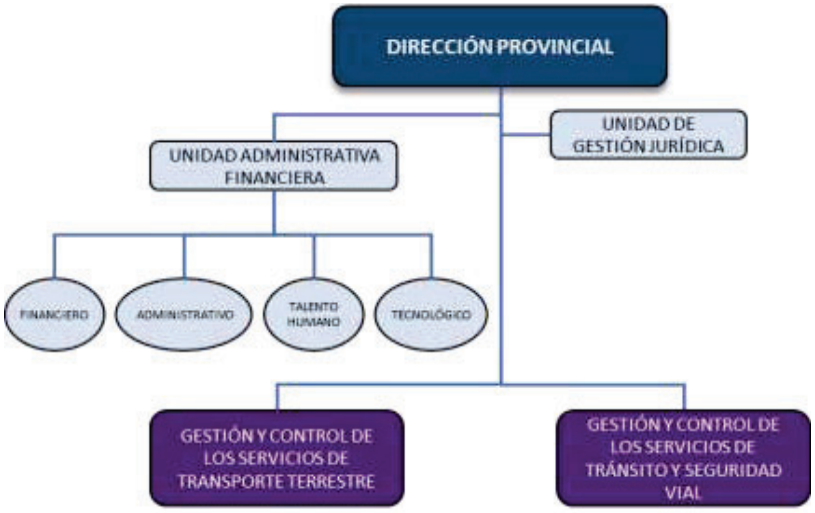


Creación propia, Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Proceso, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Resolución No. 025-DIR-2011-ANT y su reforma realizada mediante Resolución 182-DIR-2013-ANT publicada con Registro Oficial Edición Especial Nro. 105 de 28 de febrero de 2014.

Es importante mencionar que si bien es cierto la Estructura Orgánica no contempla la Dirección de Transferencia de Competencias, esta dirección se encuentra descrita en el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, como proceso especial, subordinada a la Coordinación General de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como lo estípula la Disposición Transitoria Quinta, del cuerpo legal referido.

Gráfico Nro. 7

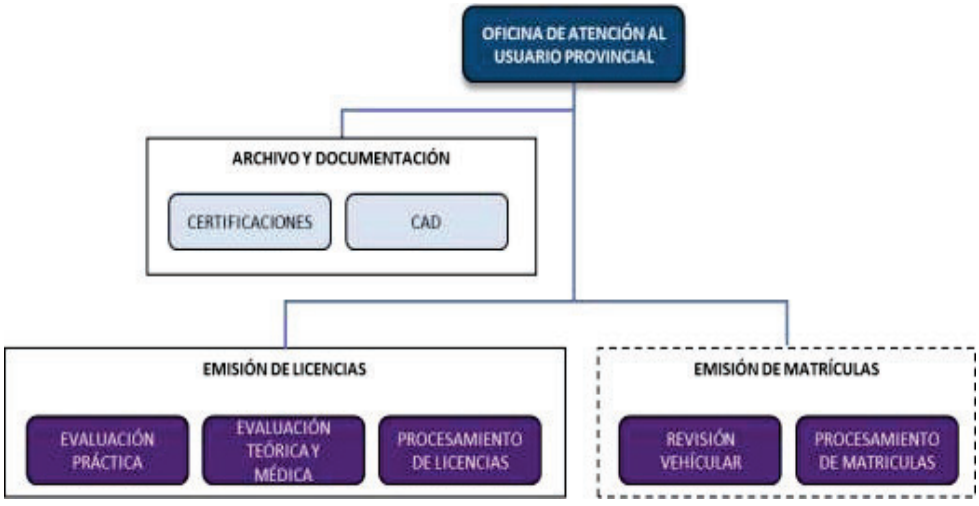
Estructura a nivel desconcentrado



Nota: Creación propia, Dirección de Administración del Talento Humano, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial,2025.
Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025

Gráfico Nro. 8

Estructura de las unidades de atención al usuario provincial



Nota: Creación propia, Dirección de Administración del Talento Humano, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial,2025.

Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025

Es necesario indicar que el proceso de emisión de matrículas ya no lo ejecuta la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, debido a que esta competencia se encuentra transferida a los Gobiernos Autónomos Descentralizados y Mancomunidades.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial se encuentra en proceso de reforma integral de sus instrumentos de gestión institucional, requerida por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas como ente rector, al Ministerio del Trabajo con Oficio Nro. MTOP-CGAF-25-20-OF, de 14 de enero de 2025, entre los cuales contempla la actualización del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos, procedimiento que se está desarrollando de manera coordinada con los Ministerios antes referidos, al momento la Dirección de Administración del Talento Humano se encuentra en revisión de observaciones emitidas por parte del Ministerio del Trabajo a la propuesta de Estructura Orgánica, considerando que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial cuenta con cambio de autoridades desde el 15 de julio de 2025. La matriz de competencias ha sido validada por el Ministerio del Trabajo mediante correo electrónico con fecha 07 de noviembre de 2025. En cuanto se refiere al Análisis de Pertinencia Institucional en Territorio (APIT), la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial solicitó a la Secretaría Nacional de la Administración Pública y Planificación la emisión del Informe de Pertinencia, insumo que permitirá desarrollar y actualizar el Modelo de Gestión.

Talento Humano

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, cuenta hasta el 30 de junio de 2025 con 809 funcionarios; mismos que se encuentran distribuidos según los procesos con el siguiente detalle:

Tabla Nro. 14

Personal por tipo de proceso de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial

Tipo de Proceso	Nro. Funcionarios
	2025
Adjetivo	227
Gobernante	2
Sustantivo	482
Inversión	0
Código de Trabajo	98
Total General	**809**

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial,2025.

Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial en cumplimiento de la igualdad de género, tiene entre su personal al 52.01% de mujeres (142 personas) y el 47.99% de hombres

(131 personas), que se encuentran prestando sus servicios en las distintas unidades administrativas de matriz, según el siguiente detalle:

Tabla Nro. 15

Personal por cargo de la matriz de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial

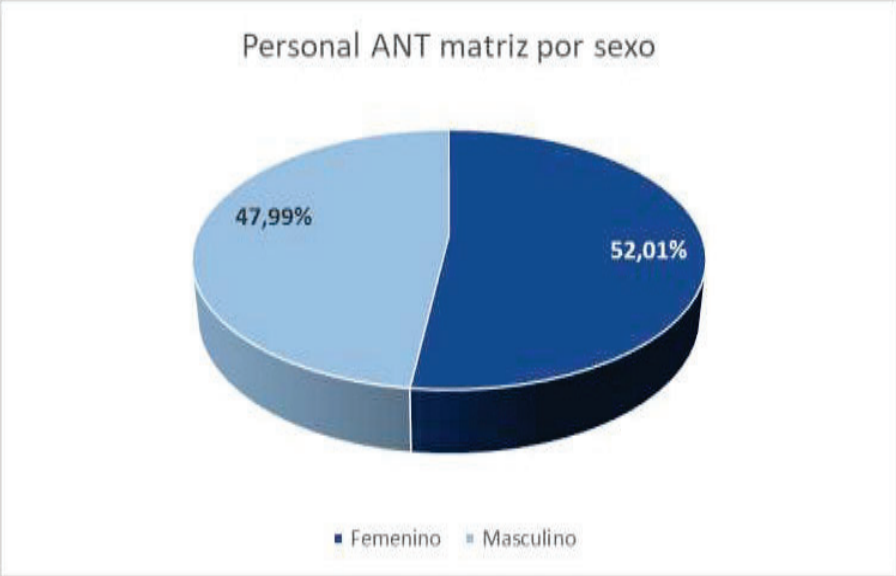
Cargo	Femenino	Masculino	Total
Director/a	7	10	17
LOSEP 20 grados	119	80	199
Código de Trabajo	16	41	57
Total General	**142**	**131**	**273**

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial,2025.

Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025

Gráfico Nro. 9

Representación del personal por sexo de la matriz de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial



Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, información proporcionada por la Dirección de Administración del Talento Humano, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025

De igual manera, entre el personal de las diferentes direcciones provinciales a nivel nacional existe el 52.43% de mujeres (281 personas) y el 47.57% son hombres (255 personas).

Tabla Nro. 16

Personal por cargo de los niveles desconcentrados de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial

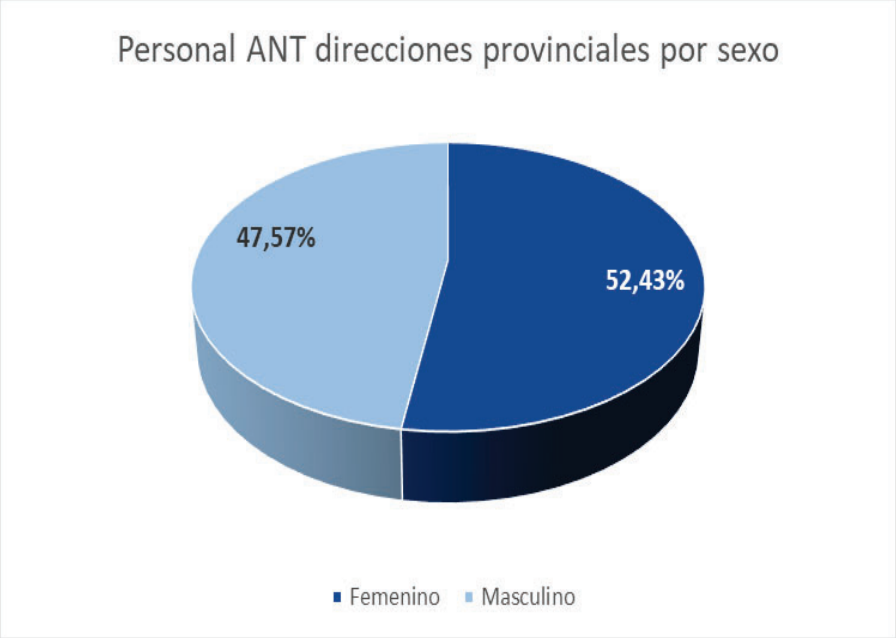
Cargo	Femenino	Masculino	Total
Director/a	9	11	20
LOSEP 20 grados	267	208	475
Código de Trabajo	5	36	41
Total General	**281**	**255**	**536**

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial,2025.

Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025

Gráfico Nro. 10

Representación del personal por sexo de los niveles desconcentrados de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial



Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, información proporcionada por la Dirección de Administración del Talento Humano, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025

Consecuentemente, cabe indicar que la Institución en cumplimiento de la normativa legal vigente durante el proceso de selección no ha determinado parámetros de discriminación y, por ende, de acuerdo a la identificación étnica, el personal de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial se encuentra concentrado en la definición de Mestizo/a con un porcentaje del 87.89% (711 personas).

Tabla Nro. 17

Personal por identificación étnica de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial

Afroecuatoriano /Afrodescendiente	14
Blanco/a	30
Indígena	9
Mestizo/a	711
Mulato	5
Montubio/a	16
Negro/a	2
Otro/a	22
Total	**809**

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial,2025.

Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025

A continuación, se presenta el personal de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial por rango de edades, evidenciando que la mayor cantidad de personas se encuentran agrupadas de 41 a 50 años representando el 37.70% del total de personal.

Tabla Nro. 18

Personal por rangos de edad de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial

Rango de Edades	Cantidad
21 – 30 años	36
31 – 40 años	282
41 – 50 años	305
51 – 60 años	150
61 – 70 años	35
71 – 76 años	1
Total	**809**

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial,2025.

Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025

Para junio del 2025, en la A Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial las personas que pertenecen al grupo de atención prioritaria representan el 11.37% del total del personal, de este porcentaje el 28.23% de personas tienen una discapacidad física, a continuación, el detalle:

Tabla Nro. 19

Personal que pertenece al grupo de atención prioritaria de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial

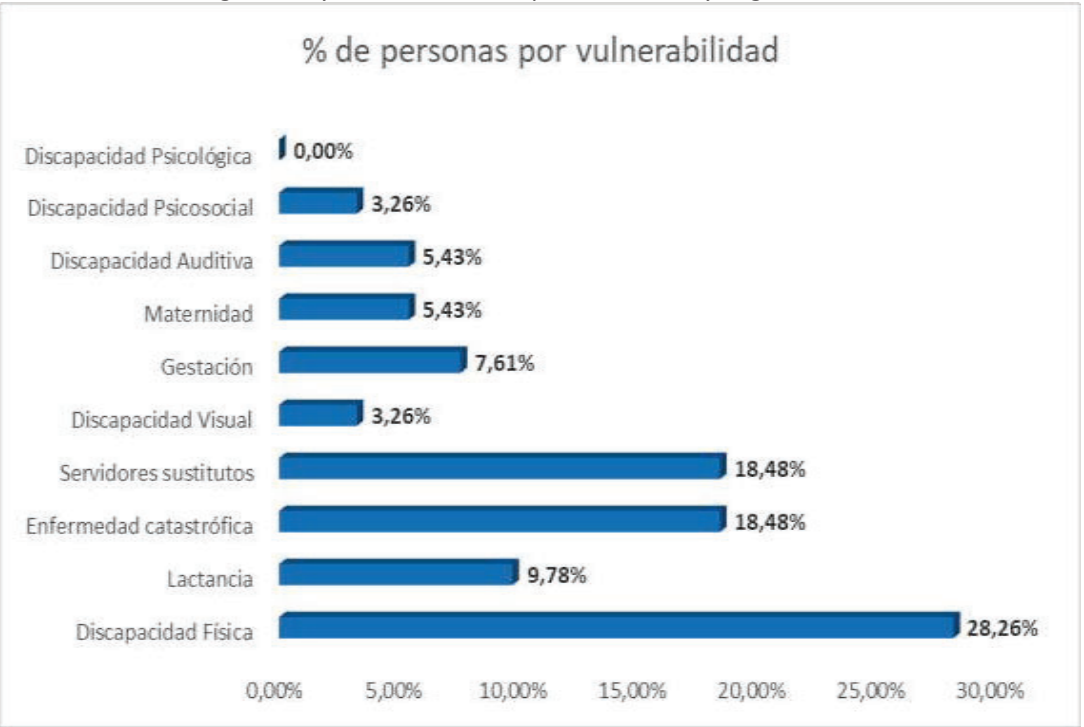
Descripción	Cantidad
Discapacidad Física	26
Lactancia	9
Enfermedad catastrófica	17
Servidores sustitutos	17
Discapacidad Visual	3
Gestación	7
Maternidad	5
Discapacidad Auditiva	5
Discapacidad Psicosocial	3
Discapacidad Psicológica	0
Total	**92**

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial,2025.

Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025

Gráfico Nro. 11

Representación del personal del grupo de atención prioritaria por vulnerabilidad de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial



Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, información proporcionada por la Dirección de Administración del Talento Humano, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025

Como se observa en el gráfico anterior, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial (ANT) cumple y supera el requisito del 4% estipulado en el artículo 42, numeral 33 del Código del Trabajo y el artículo 64 de la Ley Orgánica del Servidor Público (LOSEP) en cuanto a la contratación o nombramiento de personas con discapacidad o enfermedades catastróficas. Para ello, la ANT promueve acciones afirmativas de manera progresiva hasta alcanzar dicho porcentaje del total de su personal, todo ello bajo el principio de no discriminación y garantizando condiciones de igualdad de oportunidades en la integración laboral. Además, se muestra el personal del grupo de atención prioritaria por tipo de modalidad laboral:

Tabla Nro. 20

Personal grupo de atención prioritaria por modalidad laboral

DESCRIPCION	CANTIDAD	NOMB. PERMANENTE	NOMB. INDEFINIDO	NOMB. PROVISIONAL	CONTR. OCASIONAL	LIBRE REMOCION
DISCAPACIDAD FISICA	26	7	1	8	9	1
DISCAPACIDAD AUDITIVA	5	3	0	0	2	0
DISCAPACIDAD PSICOLOGICA	-	0	0	0	0	0
PSICOSOCIAL	3	0	1	2	0	0
DISCAOACIDAD VISUAL	3	0	1	1	1	0
SUSTITUTOS	17	7	0	6	3	1
ENFERMEDADES CATASTROFICAS	17	5	2	10	0	0
GESTACION	7	5	0	2	0	0
MATERNIDAD	5	1	0	3	0	1
LACTANCIA	9	4	0	4	1	0
TOTAL	**92**	**32**	**5**	**36**	**16**	**3**

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, 2025

Fuente: Dirección de Administración del Talento Humano, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025

A continuación, se realiza una comparación entre ingresos y salidas de personal en los últimos 5 años, evidenciándose que existe una alta rotación de personal en la ANT con los siguientes resultados:

Tabla Nro. 21

Ingresos y salidas de personal del 2021 al 2025 (junio) de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial

DETALLE	2025	2024	2023	2022	2021
INGRESOS	83	136	139	245	101
SALIDAS	123	142	229	172	132
VARIACIÓN	**-40**	**-6**	**-90**	**73**	**-31**

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial,2025.

Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025

Políticas y Procedimientos de selección

Para contratar personal competente en los diversos puestos de la institución, ya sea mediante contratos de servicios ocasionales o nombramientos provisionales, es necesario obtener la correspondiente certificación presupuestaria. Los candidatos deben cumplir con los requisitos del perfil del puesto, tanto en términos de educación formal (área de conocimiento) como en experiencia laboral. Estos requisitos son validados mediante la revisión de la hoja de vida en el formato proporcionado por el Ministerio del Trabajo, los certificados laborales detallados en dicha hoja de vida y el historial del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS), en cumplimiento con el Acuerdo Ministerial Nro. MDT-2021-135 y con lo establecido en el Manual de Descripción, Valoración y Clasificación de Puestos.

Una vez que los candidatos han cumplido con los requisitos del puesto, se solicita al Ministerio del Trabajo la autorización correspondiente para su ingreso a la institución, de manera que puedan contribuir al logro de las metas y objetivos establecidos en cada una de las direcciones donde prestarán sus servicios.

Accesibilidad

En lo que respecta a la accesibilidad, es importante señalar que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial (ANT) cuenta con espacios específicamente diseñados para la movilidad de personas con discapacidad exclusivamente en sus instalaciones centrales. No obstante, en la mayoría de las Direcciones Provinciales y Oficinas de Atención al Usuario, resulta inviable la implementación de dicha infraestructura debido a que la mayoría de estas instalaciones son arrendadas y no se pueden modificar ni adaptar.

Tecnologías de la Información y Comunicaciones

La Dirección de Tecnologías de la información y comunicaciones está estructurada con las siguientes áreas:

- Planificación y seguridad informática
- Base de datos
- Aplicaciones informáticas
- Soporte técnico informático

En lo referente a la Infraestructura tecnológica, se ha determinado que la base de datos es capaz de interconectar 64 oficinas de atención al usuario a nivel nacional y 201 Gobiernos Autónomos Descentralizados que utilizan el Sistema Único de Tránsito, así como con bancos, entidades financieras, SRI y entes de control como Policía Nacional. Estas entidades también acceden a la información sobre licencias, certificados y matriculación respectivamente, con el objeto de garantizar la prestación de servicios a la ciudadanía.

La mayor parte de la lógica se encuentra en la base de datos implementada como triggers o procedimientos almacenados.

Se almacenan tanto datos alfanuméricos como documentos digitalizados de los trámites ciudadanos en la base de datos.

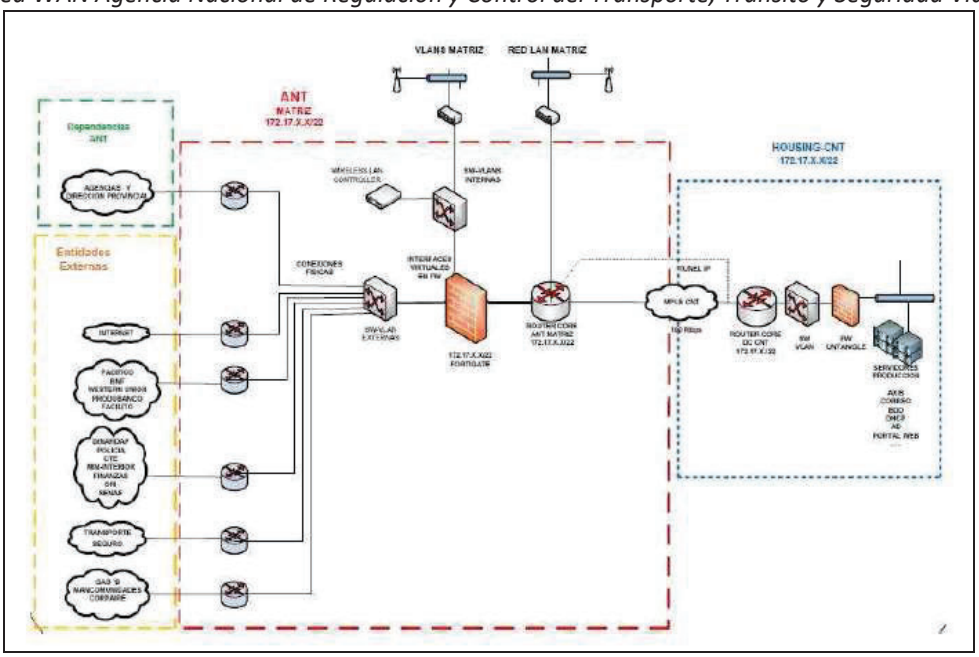
Existen web services seguros para la interoperabilidad con otras instituciones. El Servicio Único de Tránsito se encuentra disponible mediante un contrato de servicio de nube con la Empresa Pública CNT EP.

Existen aproximadamente 1.400 usuarios activos tanto de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial como de los Gobiernos Autónomos Descentralizados y Mancomunidades para el acceso al sistema único de tránsito

A continuación, se presenta la siguiente tipología de Red WAN que posee la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial:

Gráfico Nro. 12

Red WAN Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial



Fuente: Dirección de Tecnologías de la Información, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025.

En cuanto a la Red Inalámbrica Wireless LAN Controller se encuentra interconectada mediante puerto troncal hacia el switch de core de la LAN, el mismo que tiene una capacidad de procesamiento de hasta 8 Gigas.

Del análisis efectuado en la institución se desprender que se cuenta con sistemas informáticos y tecnológicos mediante los cuales la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial cumple con su gestión técnica y administrativa, a fin de brindar un servicio oportuno a los ciudadanos, a continuación, la información referente a los sistemas que dispone:

Tabla Nro. 22

Sistema informáticos y tecnológicos de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial.

Aplicaciones ANT	Procesos involucrados	Descripción de Sistema	Dirección o Usuario que usa el sistema	Número de Usuarios
SUIT	Licencias Matrículas Certificados en línea	Sistema único de tránsito: licencias-matriculas	Direcciones Provinciales GAD	1.400

Aplicaciones ANT	Procesos involucrados	Descripción de Sistema	Dirección o Usuario que usa el sistema	Número de Usuarios
SINET	Estadísticas de siniestros de tránsito	Sistema de estadísticas de siniestros de tránsito	Dirección de Estudios y Proyectos	1.000
SITOP	Salvoconductos Permisos de Aprendizaje Consultas de matriculas	Sistema integrado de transporte y obras públicas - salvo conducto	ANT matriz Direcciones Provinciales	811
PENTAHO	Reportes licencias Matrículas	Reportería SUIT	Dirección Financiera Dirección Provinciales GAD	811
GLPI INCIDENTES	Todos los procesos	Incidentes SUIT	DTIC GAD	1.000
GLPI SOPORTE	Todos los procesos	Helpdesk/mesa de ayuda	DTIC ANT Matriz Direcciones Provinciales	1.00
SYSTRANS	Expedientes del archivo nacional	Sistema de digitalización/archivo nacional	Secretaría General	100
TRAMITES	Certificados de Habilitación Permisos de Operadores Internacionales	Sistema de digitalización/archivo nacional	Títulos Habilitantes SENAE	100
MANTIS	Gestión de cambios Sistema de TI	Control de cambio	DTIC	100
AD	Usuarios de RED institucional	Directorio activo	DTIC ANT Matriz Direcciones Provinciales	100
VCENTER	Gestor máquinas virtuales	Plataforma virtual ANT	DTIC	100
FULLTIME	Turnos mesa única	Sistema de turnos / secretaria general	Secretaría General	100
OLIMPO	Inventario Órdenes de ingreso y egreso de bienes	Bienes e inventarios	Dirección Administrativa	100
SRPOV	Información d ellos permisos de operación de vehículos	Sistema de Registro de Permisos de Operación Vehicular. Registro de operadoras y vehículos. Información actualizada de operadoras y vehículos de cooperativas de transporte público.	GAD Direcciones Provinciales Transferencia de Competencias	318
Servicios ANT – Módulo "Registro de Vehículos Polarizados"	Registro de Polarizados	Módulo para el registro de vehículos polarizados.	ANT Matriz	1
Servicios ANT – Módulo "Consulta de Vehículos por placa"	Información de vehículos. Padrón de vehículos URS.	Módulo para consulta de información de vehículos registrados en la Base Única de Datos de la ANT. Valida si el vehículo cumple con los requisitos para acceder a la		2

Aplicaciones ANT	Procesos involucrados	Descripción de Sistema	Dirección o Usuario que usa el sistema	Número de Usuarios
		compensación por eliminación del subsidio del diesel (según criterios de la URS)		

Fuente: Dirección de Tecnologías de la Información, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025.

Sin embargo, la entidad no dispone la interconexión de estos sistemas, lo que ocasiona retraso en el procesamiento y análisis de información, por lo tanto, esto supone una debilidad alta para la institución.

El sistema SUIT fue desarrollado en una plataforma tecnológica que genera altos costos de mantenimiento, licenciamiento y soporte, adicionalmente presenta constantes pérdidas de fiabilidad en el servicio y no permite una integración con el resto de actores de la movilidad nacional, debido al permanente crecimiento del parque automotor (aproximadamente 8% de crecimiento anual), y en consecuencia el incremento en los servicios de transporte y los usuarios de las vías.

Debido a los constantes incidentes en los sistemas relacionados al transporte, la falta de información necesaria para el control y trazabilidad de los procesos, se requiere contar con un diagnóstico integral del sistema SUIT que recopile, priorice y resuelva la problemática sobre la interoperabilidad entre todos los actores del transporte terrestre, con enfoque de fortalecimiento tecnológico basado en buenas prácticas internacionales e innovación tecnológica.

Procesos y Procedimientos

Mediante la Resolución Nro. 025-DIR-2011-ANT de 18 de junio de 2012, se expidió el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, en donde se establece la siguiente Cadena de Valor[5]:

Gráfico Nro. 13

Cadena de Valor de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial



Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025.

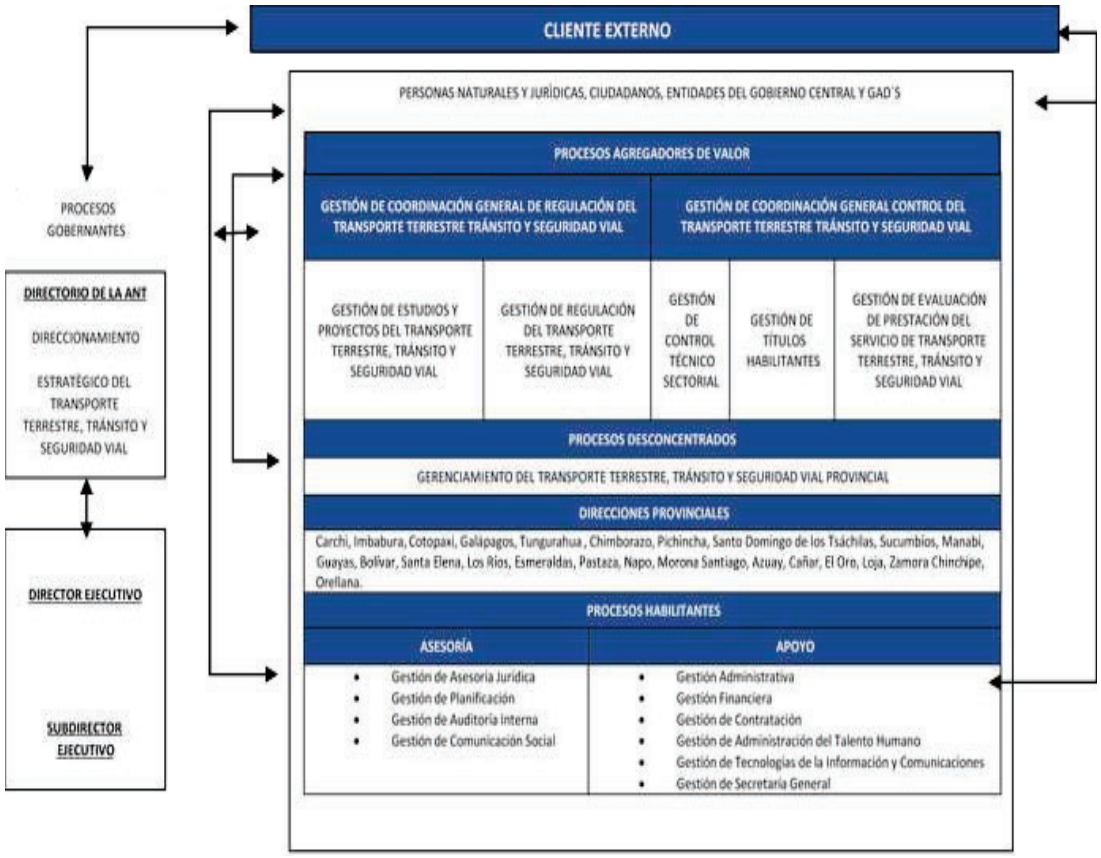
[5] Es importante mencionar, que el Estatuto Orgánico por Procesos se encuentra en proceso de actualización, razón por la cual la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone de una propuesta de Cadena de Valor validada por el MDT el 03 de abril de 2025, la misma que consta anexo Nro. 2 del presente documento.

A continuación, se presenta el mapa de procesos institucionales, donde se pueden identificar los Macroprocesos de la institución, que se dividen en:

- Procesos gobernantes: Estos procesos establecen las directrices, políticas y planes estratégicos para la dirección y control de la institución.
- Procesos sustantivos: Estos procesos realizan las actividades esenciales para proporcionar los servicios y productos que la institución ofrece a sus clientes. Se enfocan en cumplir con la misión de la institución y se estructuran en dos ejes: uno estratégico y otro de gestión.
- Procesos adjetivos: Estos procesos proveen productos o servicios a los procesos gobernantes y sustantivos. Se dividen en procesos adjetivos de asesoría y de apoyo.

Gráfico Nro. 14

Mapa de procesos de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial



Nota: Tomada del Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Resolución Nro. 025-DIR-2011-ANT y su reforma realizada mediante Resolución 182-DIR-2013-ANT publicada con Registro Oficial Edición Especial Nro. 105 de 28 de febrero de 2014.

Catálogo de Procesos

A través de Acta Nro. 001-CGCSDI-SDE-ANT-2024 suscrita el 29 de agosto de 2024, el Comité de Gestión de Calidad y Desarrollo Institucional de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, aprueba el Catálogo de Procesos, en el mismo constan identificados 9 macroprocesos y 23 procesos institucionales.

Tabla Nro. 23

Catálogo de procesos institucionales de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial.

NOMBRE DE MACROPROCESO	NOMBRE DEL PROCESO	NOMBRE DEL SUBPROCESO
Direccionamiento Estratégico	Gestión Estratégica	
Gestión General de Regulación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Gestión de Estudios y Proyectos de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.	Gestión de Planificación del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
		Gestión de información y estadística de transporte terrestre, tránsito de seguridad vial
		Gestión de Estudios Técnicos del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
		Gestión de Elaboración Técnica de Proyectos del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
	Gestión de Regulación del Trasporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Gestión de Regulación del Transporte Terrestre
		Gestión de Regulación de Tránsito
		Gestión de Regulación de Seguridad Vial
	Gestión de Transferencia de Competencias	Análisis y validación Competencial
		Gestión de Autorización para el funcionamiento y Operación de los Centros de Revisión Técnica Vehicular
Gestión de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Gestión de Transporte Terrestre	Gestión de Operadoras
		Gestión de Comercializadores y ensambladores de Transporte Terrestre
		Gestión de Compañías de alquiler/ Cuenta propia
		Gestión de vehículos particulares
	Gestión de Tránsito	Gestión de Autorizaciones Administrativas
		Gestión de Permisos de tránsito
	Gestión de Seguridad Vial	Gestión de Comercializadores y ensambladores de Seguridad Vial
		Gestión de Escuelas de Capacitación de Conductores
Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Gestión de Control Técnico Sectorial	Gestión de Control del Transporte Terrestre
		Gestión de Control del Tránsito
		Gestión de Control de Seguridad Vial
	Gestión de Evaluación de Prestación del Servicio de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Gestión de Evaluación de los Procedimientos Internos del Transporte y Entidades Prestadoras del Servicio de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

NOMBRE DE MACROPROCESO	NOMBRE DEL PROCESO	NOMBRE DEL SUBPROCESO
		Gestión de Evaluación Externa de la Prestación del Servicio de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
Gestión de Planificación Estratégica	Gestión de Planificación	Formulación de la Planificación Estratégica
		Formulación de la Planificación Operativa
		Gestión de Instrumentos de Institucionalidad
	Gestión de Inversión	Gestión de obtención de dictamines y pronunciamientos de los entes rectores
	Gestión de Seguimiento y Evaluación	Seguimiento y Evaluación de Planes, Programas y Proyectos
	Gestión de Procesos y de Calidad	Gestión de Procesos
		Gestión de Calidad
	Gestión de Servicios y Trámites	Gestión de Servicios y trámites Institucionales
	Gestión de Cambio y Cultura	Desarrollo y Gestión del Cambio Organizacional
Gestión de Tecnologías de la Información y Comunicaciones	Gestión de Tecnologías de la Información y Comunicaciones	Gestión de Soporte y atención al usuario
		Gestión de Infraestructura
		Gestión de Desarrollo y mantenimiento de aplicaciones
Gestión de Comunicación Social	Gestión de Comunicación Social	Gestión de Comunicación
		Gestión de Publicidad
		Gestión de Relaciones Públicas
Gestión de Asesoría Jurídica	Gestión de Asesoría Jurídica	Gestión de Sanciones Administrativas
		Gestión de Asesoría Jurídica
		Gestión de Patrocinio
Gestión Administrativa Financiera	Gestión Administrativa	Gestión de producción y/o distribución de placas de identificación vehicular
		Gestión de adquisición de bienes y servicios
		Gestión de Servicios Generales
		Gestión y control de movilizaciones
		Gestión de control de bienes y existencias
	Gestión Financiera	Gestión de Control Previo
		Gestión de Presupuesto
		Gestión Tributaria
		Gestión Contable
		Gestión de Tesorería y Recaudación
	Gestión de Contratación Pública	Gestión de ínfimas cuantías
		Gestión Contratación
	Gestión de Secretaría General	Gestión Documental Institucional

NOMBRE DE MACROPROCESO	NOMBRE DEL PROCESO	NOMBRE DEL SUBPROCESO
		Gestión de Archivo Institucional
		Gestión del Centro de Actualización de Datos y atención al usuario
	Gestión de Administración del Talento Humano	Gestión de Desarrollo Institucional y Planificación de Talento Humano
		Gestión de Formación y Capacitación
		Gestión de Evaluación del Desempeño
		Gestión de Nómina
		Gestión de la Seguridad y Salud Ocupacional

Fuente: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025.

Servicios Institucionales

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, a través de Oficio Nro. ANT-DP-2024-0030-OF de 12 de junio de 2024, solicita a la Dirección de Mejora Continua e Innovación del Ministerio del Trabajo la aprobación de la taxonomía institucional, la misma que es emitida con Oficio Nro. MDT-DMCI-2024-0324-O de 01 de julio de 2024.

La Institución cuenta en su taxonomía con 11 servicios institucionales con sus respectivos casos, información que ha sido validada conjuntamente con el Ministerio de Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información - MINTEL con la finalidad de que cumpla con los parámetros técnicos y metodológicos establecidos en la normativa vigente.

Tabla Nro. 24

Servicios y Casos de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

SERVICIO	CASO
Administración de consultas y recursos jurídicos	Administración de requerimientos de consultas jurídicas
	Administración de recursos jurídicos
Administración de requerimientos de información pública	Administración de requerimientos de información pública
Administración de requerimientos para la baja, bloqueo y desbloqueo vehicular	Administración de requerimientos para la baja de vehículo
	Administración de requerimientos para la reactivación de vehículo
	Administración de requerimientos para el bloqueo de vehículo
	Administración de requerimientos para el desbloqueo de vehículo

SERVICIO	CASO
Restitución por pagos indebidos o en exceso	Restitución por pagos indebidos o exceso en servicios prestados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
Emisión de certificaciones en materia de transporte terrestre y tránsito	Certificaciones otorgadas por la ANT
	Certificaciones otorgadas por la ANT
Obtención de Documentos Habilitantes de transporte terrestre y tránsito	Obtención de documentos habilitantes de servicios complementarios
	Obtención de la autorización de servicios conexos
Fabricación y/o distribución de placas de identificación vehicular	Fabricación y/o distribución de placas vehiculares nuevas
	Fabricación y/o distribución de duplicado de placas vehiculares
Emisión de Títulos Habilitantes para transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	Permisos otorgados por la ANT
	Autorizaciones otorgadas por la ANT
	Permisos otorgados por la ANT
	Autorizaciones otorgadas por la ANT
	Permisos otorgados por la ANT
	Autorizaciones otorgadas por la ANT
	Permisos otorgados por la ANT
	Autorizaciones otorgadas por la ANT
	Contrato de operación
	Autorizaciones otorgadas por la ANT
	Contrato de operación
	Permisos otorgados por la ANT
	Autorizaciones otorgadas por la ANT
	Permisos otorgados por la ANT
	Licencia de conducir
	Permisos otorgados por la ANT
	Licencia de conducir
Extinción de recargos de tasas de matriculación por calendarización	Extinción de recargos de tasas de matriculación por calendarización
Evaluación de factibilidad estatutaria previa a la obtención de títulos habilitantes	Evaluación de factibilidad estatutaria previa a la obtención de títulos habilitantes
Fijación tarifaria por mejora de servicios de transporte público	Fijación tarifaria por mejora de servicios de transporte público

Fuente: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025.

Trámites Institucionales

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial cuenta con 189 trámites institucionales, que han sido validados por el Ministerio de Telecomunicaciones y de la Sociedad; los mismos han sido publicados en la plataforma GOB.EC a fin de asegurar la calidad de la información que se proporciona a la ciudadanía.

Es importante mencionar, que de los 189 trámites institucionales la Agencia cuenta con 5 trámites totalmente en línea y son los relacionados con la emisión de certificados.

Estado de situación de cultura organizativa

La medición de Clima Laboral de la ANT realizada en el período del 2025, alcanzó una participación que garantiza que los resultados son técnicos, oportunos y de alto nivel de confiabilidad para que se pueda trabajar en actividades de mejora, con un porcentaje de participación de 81,44%.

Además, la institución ha obtenido como resultado una valoración en promedio general del 71% que de acuerdo a la escala establecida pertenece a ACEPTABLE, es decir, que existe una percepción generalizada en los (as) servidores (as) de que el ambiente de trabajo en la institución es el admisible pero que existen subfactores que deben ser mejorados y/o sostenidos, a continuación, se muestra los componentes con sus resultados:

Tabla Nro. 25

Resultados de la evaluación del Clima Laboral 2025

COMPONENTE	VALORACIÓN
Liderazgo	72%
Compromiso	74%
Entorno de Trabajo	66%

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025.

Fuente: Ministerio del Trabajo, Informe de medición del Clima laboral y cultura Organizacional, diciembre de 2025.

La menor calificación se registra en el subfactor de Desarrollo, con un XX%, dentro del factor de Compromiso, el cual se vincula con el respaldo de la institución al crecimiento personal y profesional de sus colaboradores.

Presupuesto

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial durante el periodo 2021-2025 ha mantenido un presupuesto institucional con el siguiente detalle:

Presupuesto Gasto Corriente

Durante el período mencionado, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial ha mantenido un presupuesto de gasto corriente, conforme se detalla a continuación:

Tabla Nro. 26

Presupuesto de ANT 2021-2025

AÑO	CODIFICADO	DEVENGADO	% EJECUCIÓN
2021	21.785.014,83	21.298.040,86	97,76%
2022	30.976.426,53	29.938.336,06	96,65%
2023	26.827.763,72	25.610.324,57	95,46%
2024	25.922.741,47	23.719.222,54	91,50%
2025	35.750.251,52	18.990.460,66	53,12%

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025.
Fuente: Sistema Integral de Gestión Financiera – eSIGEF,2025

Durante el 2024 se realizó el cierre del ejercicio fiscal con un presupuesto codificado de gasto permanente de $ 25.922.741,47 y se ha realizado un levantamiento de necesidades institucionales, a través de los planes operativos anuales para el 2025, con la información remitida por las Unidades Administrativas a nivel matriz y provincial, que asciende a un valor aproximado de $ 26.520.214,67, sin embargo, a enero de 2025, el sistema integrado de gestión financiera refleja un codificado de $ 35.750.251,52.

Hasta diciembre del 2025, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial mantiene la siguiente información respecto al presupuesto institucional:

Tabla Nro. 27
Presupuesto de ANT a diciembre de 2025

AÑO	CODIFICADO	DEVENGADO	% EJECUCIÓN
2025	35.750.251,52	18.990.460,66	53,12%

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025.
Fuente: Sistema Integral de Gestión Financiera – eSIGEF,2025

2. Análisis situacional

2.1 Análisis externo macro o general

Las actividades llevadas a cabo por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial a nivel nacional abarcan aspectos políticos, económicos, sociales, culturales y tecnológicos, lo que requiere un análisis detallado del contexto macro en el que opera la entidad. Según el Banco Mundial, para mantener una gestión macroeconómica adecuada, el Ecuador necesita lograr la sostenibilidad fiscal, fortalecer las bases de la dolarización, promover nuevos motores de crecimiento y proteger los logros sociales alcanzados. La economía del país está en proceso de recuperación tras la desaceleración provocada por la pandemia, pero la crisis sanitaria ha revelado debilidades estructurales, como la dependencia de las exportaciones de petróleo, la falta de amortiguadores macroeconómicos, el acceso limitado a los mercados de capital, la lenta actividad del sector privado, altas tasas de informalidad laboral y un acceso desigual a los servicios públicos.

Por consiguiente, el análisis del contexto se centra en comprender el entorno macro en el que opera la entidad. A continuación, se presenta una descripción detallada de cada uno de los aspectos mencionados anteriormente.

Político

En el Ecuador, se ha observado un panorama político complejo caracterizado por tensiones y conflictos. En el año 2023, la política nacional ha sido escenario de eventos de gran relevancia e impacto en la historia reciente del país. Específicamente, el 17 de mayo de 2023, el ex presidente de la República, Guillermo Lasso, en medio de un proceso de juicio político que había estado en curso en la Asamblea Nacional durante los

primeros meses del año y que había captado la atención del país, emite el Decreto Ejecutivo Nro. 741 mediante el cual disuelve la Asamblea Nacional y convoca a nuevas elecciones.
En ese contexto, se llevó a cabo un nuevo proceso electoral que culminó con la transición al nuevo gobierno del presidente Daniel Noboa.

Los cambios políticos inciden directamente en la gestión de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial por cuanto esta entidad se encarga 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. (…)"*[6].

Dentro de las Disposiciones Transitorias en la Septuagésima Segunda de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial menciona que "*El Presidente de la República, dentro del término de 180 días posteriores a la publicación de esta Ley en el Registro Oficial, expedirá el Reglamento necesario para la aplicación de la presente Ley reformatoria",* hasta el momento la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en conjunto con la Secretaría Jurídica de la Presidencia se encuentran trabajando en la revisión y análisis del "Proyecto de Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial".

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial se relaciona con varios gremios de transporte de influencia política entre ellas:

- Transporte Terrestre: Pesado, Turismo, Mixto, Público Intraprovincial, Público Interprovincial.
- Federaciones: Choferes profesionales y no profesionales del Ecuador, Escuelas de Conducción.
- Representantes: de las comercializadoras de vehículos, Comercializadoras de dispositivos de seguridad, entre otros.

Las agrupaciones a nivel cantonal, provincial o nacional del gremio de transporte público se constituyen con el propósito de mejorar la gestión administrativa y operativa de sus miembros. Sin embargo, en los últimos años, el papel de los gremios de transportistas en Ecuador ha evolucionado, pasando de ser actores que solían paralizar el país mediante protestas y represiones, a convertirse en influenciadores políticos capaces de obtener beneficios a través de negociaciones con los gobiernos. Un factor relacionado con la disminución de protestas por parte de los transportistas y otros sectores ha sido el endurecimiento de las penas. La aprobación del Código Orgánico Integral Penal-COIP en 2014 introdujo figuras penales como el sabotaje y el terrorismo para juzgar el cierre de vías y la interrupción de servicios públicos, lo que hizo más difícil el uso de huelgas como medida de presión, aunque las amenazas persisten.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial interactúa con una variedad de actores para llevar a cabo acciones orientadas a la planificación, regulación y control técnico del transporte terrestre, con el fin de establecer normativas que mejoren la seguridad vial. Estos actores incluyen representantes de la sociedad civil, asociaciones, fundaciones, operadoras de transporte terrestre, ciudadanos en general, instituciones públicas y entidades del sector privado. Esta estrecha colaboración permite a la Agencia articular su gestión en línea con su misión institucional.

Es importante destacar, que otro actor clave con el quien la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial interactúa son los Gobiernos Autónomos Descentralizados. El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) establece las competencias exclusivas de estos gobiernos en relación con la planificación, regulación y control del tránsito y transporte terrestre en sus respectivas jurisdicciones. En conjunto con los Gobiernos Autónomos Descentralizados, la

[6] Art.16- Ley Orgánica del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial coordina acciones dirigidas a la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial dentro de sus competencias

La Ley Orgánica del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial determina en su Disposición Transitoria Décima Octava. - "*Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales asumirán las competencias en materia de planificación, regulación, control de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, una vez que hayan cumplido con el procedimiento establecido en el COOTAD. Hasta tanto la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ejercerá tales competencias".* En ese sentido, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ha transferido progresivamente competencias a los Gobiernos Autónomos Centralizados bajo lo establecido en la normativa vigente. A continuación, se resume el alcance de estas competencias transferidas.

Tabla Nro. 28

Resumen transferencia de competencias a Gobiernos Autónomos Descentralizados y Mancomunidades

COMPETENCIAS ENTREGADAS	MANCOMUNIDAD	MUNICIPIO
Control Operativo del Tránsito	1	16
Matriculación	9	172
Taxi Ejecutivo	9	173
Títulos Habilitantes	9	173
Tricimotos	9	173

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, 2025

Fuente: Dirección de Transferencia de Competencias, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025

Social-Demográfico

De acuerdo a los datos definitivos del VIII Censo de Población y VII de Vivienda efectuado en el 2022 publicados en el portal web del Instituto Nacional de Estadísticas y Censo, en Ecuador residen 16.938.986 personas, de los cuales 10.687.151 se encuentran en zonas urbanas y 6.251.835 en rurales. El 48,7% de la población son hombres y el 51,3% son mujeres. La edad mediana nacional de la población de Ecuador es de 29 años. La mayor concentración de la población se encuentra en el rango etario de 30 a 64 años con un 39.7%. El 19.7% tiene menos de 11 años y el 9% tiene 65 años o más. El 77,5% de la población se identifica como mestizo, el 7,7% es indígena, 7,7% es montubia y 4,8% afroecuatoriana[7].

Según los resultados del último Censo de Población y Vivienda de 2022, 1.265.154 hogares tienen, al menos, un vehículo para uso exclusivo del hogar, que representa el 24,4% del total de hogares.

Por otro lado, el 27,9% de hogares con más de tres personas posee vehículos, mientras que el 15,9% de hogares con una persona tiene, al menos, un vehículo.

Asimismo, 612.112 hogares en el Ecuador tienen motocicleta. El 14,8% de hogares con más de 3 personas tienen motocicleta para uso exclusivo del hogar, mientras que el 7,4% de hogares con una persona tienen

[7] Instituto Nacional de Estadísticas y Censo, 2022, VIII Censo de Población y VII de Vivienda, https://www.ecuadorencifras.gob.ec/institucional/1-265-154-hogares-tienen-al-menos-un-vehiculo-para-uso-exclusivo-del-hogar/

moto. El 13,2% de hogares en el área rural tiene moto, a diferencia del área urbana en donde el 11% de hogares dispone de este bien.

En Ecuador, un total de 173.931 hogares disponen de motocicleta y vehículo; es decir, ambos bienes para el uso exclusivo del hogar.

Pichincha (38,8%), Azuay (38,1%) y Tungurahua (35,7%) son las provincias que, respecto del total de sus hogares, tienen un mayor número de hogares que disponen de autos o camionetas; mientras que Sucumbíos (30,38%), Galápagos (27,03%) y Orellana (21,46%) son las provincias que tienen más hogares con motocicletas, respecto del total de sus hogares.

De igual forma, en Quito, un dato interesante es que las parroquias con menor proporción de hogares que disponen de vehículo para uso exclusivo del hogar son: Centro Histórico (19,8%), La Libertad (23,1%), Guamaní (24,6%), Llano Chico (26,1%) y Turubamba (26,6%), la información, se encuentra disponible el Visualizador de Datos, que proporciona información de forma ágil y dinámica en el siguiente enlace: https://bit.ly/CensoEcuador2022.[8]

Por otro lado, se resalta que los siniestros de tránsito representan un grave problema de salud pública. A nivel mundial, aproximadamente 1,35 millones de personas pierden la vida en las carreteras cada año, mientras que hasta 50 millones sufren lesiones como consecuencia de estos eventos. En Ecuador, el panorama no es menos preocupante, ya que anualmente fallecen alrededor de 2,190 personas en siniestros de tránsito, lo que equivale a una persona cada 4 horas. Además, cada 30 minutos, una persona queda con algún tipo de discapacidad debido a un siniestro de tránsito en nuestras vías[9].

Según datos proporcionados por el Servicio Público para Pagos de Accidentes de Tránsito-SPPAT, en los últimos 4 años se ha generado pagos relacionados con siniestros de tránsito con el siguiente detalle:[10]

Tabla Nro. 29

Montos pagados por año por siniestros de tránsito

AÑO	MONTO PAGADO
2020	37.827.964,14
2021	39.290.615,05
2022	74.069.236,64
2023	58.431.859,51
2024	77.628.420,87
TOTAL	**287.248.096,21**

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación

Fuente: Información proporcionada por el Servicio Público para Pagos de Accidentes de Tránsito, 2024

De igual forma a continuación se muestra los valores pagados por cada protección relacionada a siniestros de tránsito:

[8] Instituto Ecuatoriana de Estadísticas y Censo, Publicación https://www.ecuadorencifras.gob.ec/1-265-154-hogares-tienen-al-menos-un-vehiculo-para-uso-exclusivo-del-hogar/#:~:text=Por%20otro%20lado%2C%20el%2027,en%20el%20Ecuador%20tienen%20motocicleta, 30 noviembre de 2023.

[9] Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible del Ecuador, 2023-2030, Pág.31

[10] Información proporcionada por el Servicio Público para Pagos de Accidentes de Tránsito mediante Oficio Nro. SPPAT-SPPAT-2025-0151-O de 30 de abril de 2025.

Tabla Nro. 30

Montos pagados por año por tipo de pago

TIPO DE PAGO	2020	2021	2022	2023	2024
DISCAPACIDAD	256.250,00	328.750,00	507.500,00	1.068.750,00	400.000,00
FALLECIMIENTO	10.165.332,30	16.520.243,20	17.500.694,99	17.390.811,69	15.476.408,16
GASTOS FUNERARIOS	571.799,16	772.933,17	1.157.899,26	1.138.974,70	949.392,27
GASTOS MEDICOS - CASAS DE SALUD	26.392.735,24	21.206.917,50	53.824.909,05	37.989.138,47	59.930.956,16
GASTOS MEDICOS - PERSONAS NATURALES	102.528,11	254.050,21	332.249,51	388.146,70	263.061,53
MOVILIZACIÓN - AMBULANCIAS	339.319,33	207.720,97	745.983,83	456.037,95	608.602,75
TOTAL	**37.827.964,14**	**39.290.615,05**	**74.069.236,64**	**58.431.859,51**	**77.628.420,87**

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, información proporcionada por el Servicio Público para Pagos de Accidentes de Tránsito, 2024

Los siniestros de tránsito no solo representan una amenaza para la seguridad vial, sino que también tienen un impacto significativo en la sociedad en términos de costos humanos, económicos y sociales.

Económico

En el primer trimestre de 2025, la economía ecuatoriana registró un crecimiento interanual de 3,4%. Este desempeño estuvo sustentado principalmente en la recuperación del consumo de los hogares, de la inversión y de las exportaciones no petroleras.

El consumo de los hogares aumentó en 7,1% en un contexto de mayor capacidad de gasto. Asimismo, la formación bruta de capital fijo (FBKF) mostró un crecimiento de 6,7%, debido a un aumento de bienes de capital para la agricultura e industria. Las exportaciones aumentaron en 2,7% por el buen desempeño de las exportaciones no petroleras. Además, las importaciones crecieron en 14,3%, lo cual se debió al aumento de las importaciones de combustibles, bienes de capital y de materias primas, consistente con la recuperación económica.

A nivel de industrias, 13 de los 20 sectores reportaron crecimientos interanuales, lo que refleja una recuperación en la estructura productiva nacional. Entre las actividades que alcanzaron mayores tasas de crecimiento se encuentran:

- Agricultura, ganadería y silvicultura (17,5%),
- Pesca y acuicultura (12,1%)
- Manufactura de productos alimenticios (8,6%),
- Actividades financieras y seguros (8,4%),
- Arte y entretenimiento (7,6%),
- Comercio (6,9%).

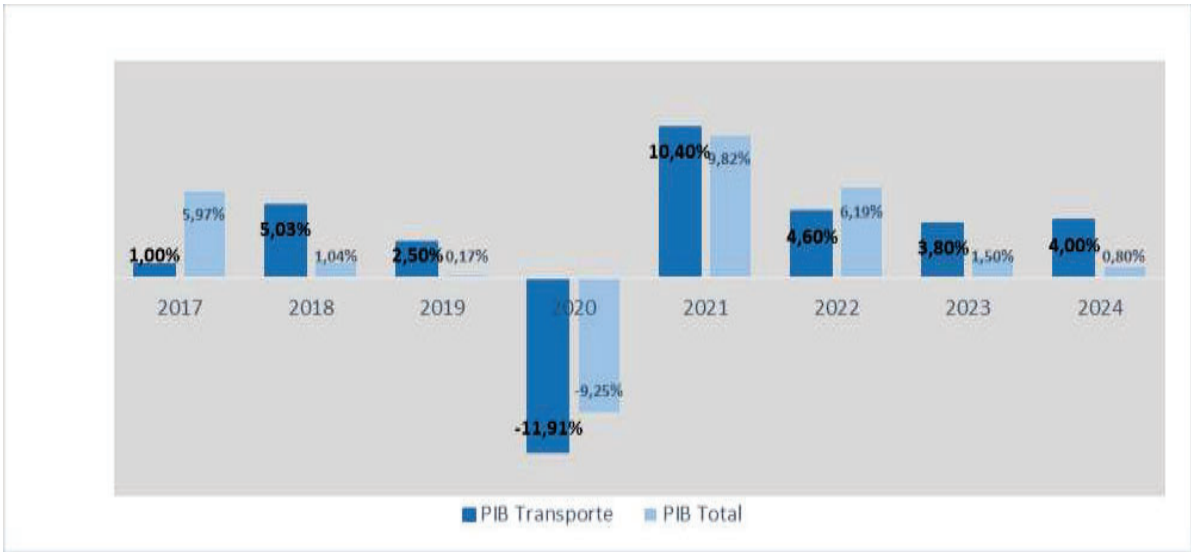
En términos trimestrales, el PIB presentó una expansión de 3,5% respecto al cuarto trimestre de 2024. Asimismo, 15 de las 20 industrias registraron un desempeño positivo frente al trimestre anterior, lo que demuestra señales de reactivación productiva al inicio del año. Este comportamiento estuvo impulsado por

el crecimiento en todos los componentes del gasto: el consumo de los hogares (3,1%), la FBKF (4,1%), las exportaciones (2,8%) y el gasto de gobierno (0,5%). Por su parte, las importaciones crecieron en 2%.[11]

El transporte es fundamental para respaldar el crecimiento económico, crear empleo y conectar a las personas con servicios esenciales, como la atención de salud o la educación. En ese sentido, el PIB del sector de transporte y almacenamiento registró una tasa de crecimiento superior a la del PIB total en el año 2023, según la estimación del Banco Central del Ecuador-BCE este sector crecerá en el 2024 en 4% con una tasa mayor que la de la economía en su conjunto (0,80%)[12], como se muestra en el siguiente gráfico:

Gráfico Nro. 15

Evolución del PIB Constante 2017-2024 en el sector del transporte y almacenamiento



Nota: Tomada del Estudio sectorial de Transporte, Superintendencia de Bancos[13], diciembre 2023, https://www.superbancos.gob.ec/estadisticas/portalestudios/estudios-y-analisis/.

Además, de acuerdo con el formulario 104 del Servicio de Rentas Internas (SRI), correspondiente a la declaración del impuesto al valor agregado (IVA), las ventas en este sector mostraron un crecimiento sostenido hasta el año 2019. Sin embargo, debido a la pandemia, en 2020 experimentaron una caída del 23,5%. No obstante, se observó una recuperación en 2021 y 2022, con incrementos del 25,1% y 20,9%, respectivamente. Al comparar las ventas de enero a diciembre de 2023 con el mismo período de 2022, se evidencia una disminución del 4,5%.[14].

[11] Banco Central del Ecuador, 2025 julio, Boletines de Prensa, https://www.bce.fin.ec/la-economia-ecuatoriana-crecio-34-en-el-primer-trimestre-de-2025/

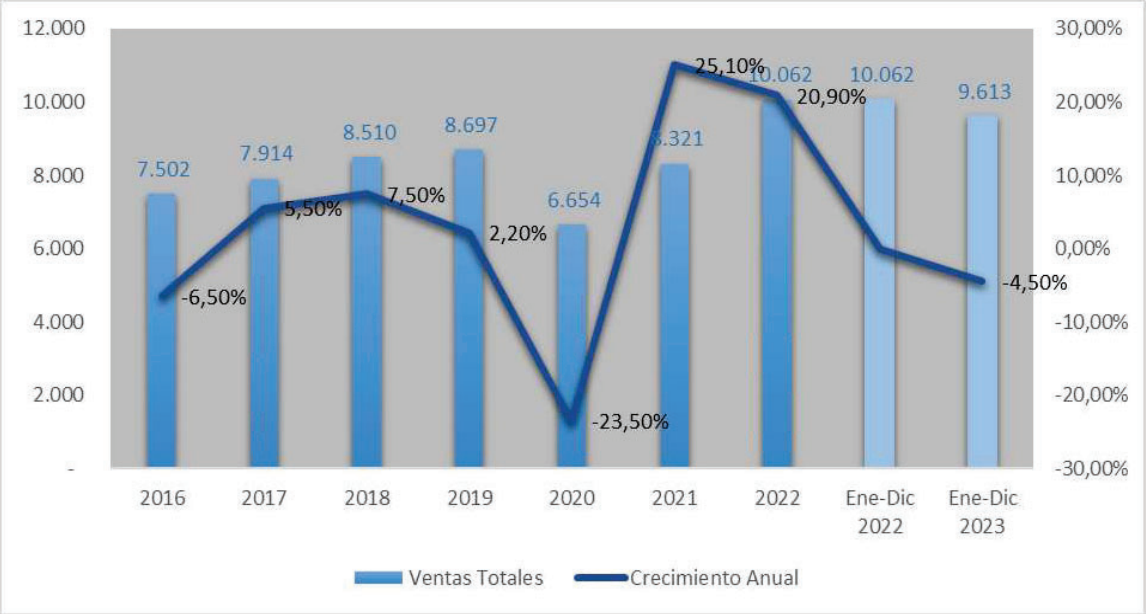
[12] Superintendencia de Bancos. diciembre 2023. Estudio sectorial de Transporte. https://www.superbancos.gob.ec/estadisticas/portalestudios/estudios-y-analisis/

[13] Según el BCE los datos de los años 2017 al 2020 son semi-definitivos, de los años 2021 y 2022 son provisionales; y, de los años 2023 y 2024 son previsionales.

[14] Superintendencia de Bancos. diciembre 2023. Estudio sectorial de Transporte. https://www.superbancos.gob.ec/estadisticas/portalestudios/estudios-y-analisis/

Gráfico Nro. 16

Evolución de las ventas 2016-2023 en el sector del transporte y almacenamiento



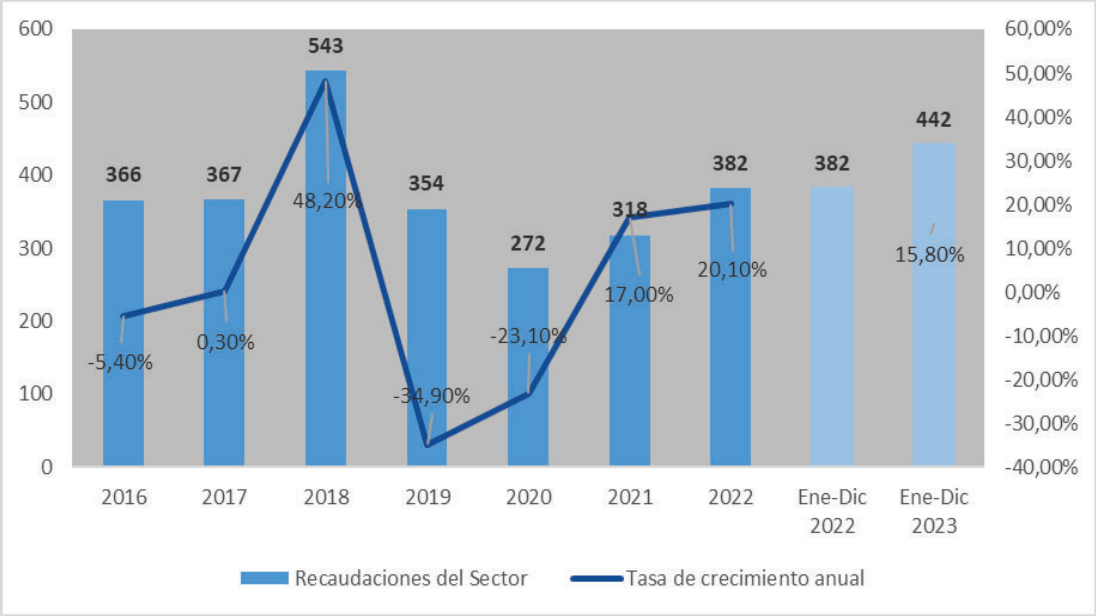
Nota: Tomada del Estudio sectorial de Transporte, Superintendencia de Bancos, diciembre 2023, https://www.superbancos.gob.ec/estadisticas/portalestudios/estudios-y-analisis/.

La contribución de este sector al Estado a través del pago de impuestos ha sido variable. En el año 2022, la recaudación alcanzó los USD 382 millones. Sin embargo, hasta diciembre de 2023, la recaudación ha aumentado en un 15,8% en comparación con el mismo período del año anterior.[15]

[15] Superintendencia de Bancos. diciembre 2023. Estudio sectorial de Transporte. https://www.superbancos.gob.ec/estadisticas/portalestudios/estudios-y-analisis/

Gráfico Nro. 17

Evolución de las recaudaciones 2016-2023 en el sector del transporte y almacenamiento (Millones USD)



Nota: Tomada del Estudio sectorial de Transporte, Superintendencia de Bancos, diciembre 2023, https://www.superbancos.gob.ec/estadisticas/portalestudios/estudios-y-analisis/.

Tecnológico

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) en Ecuador confiere a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial (ANT) la posibilidad de implementar en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, instituciones públicas y privadas sistemas tecnológicos y de gestión destinados a mejorar la seguridad vial y el control del tránsito terrestre.

Entre otros sistemas la LOTTTSV estipula el desarrollo, implementación e interconexión de los siguientes sistemas:

- Sistema Nacional Unificado de Peajes Automáticos, cuya finalidad es lograr el enlace integral entre las instituciones encargadas de la administración de peajes a nivel nacional.
- Sistema de posicionamiento global satelital (GPS) de tecnología abierta, que permita a las distintas entidades de tránsito y al ECU911 monitorear y controlar la seguridad de los pasajeros. Este sistema digital y/o satelital contará con protocolos de comunicación que faciliten el respectivo enlace.
- Registro Nacional de Transporte Terrestre y Tránsito, que corresponde a una base de datos que permite registrar y mantener actualizados y centralizados los registros validados de automotores, conductores, títulos habilitantes, operadoras de transporte público, infractores, siniestros de tránsito, seguros, vehículos, revisión técnica vehicular, recaudación de multas por infracciones de tránsito, maquinaria agrícola y maquinaria de construcción, personas naturales o jurídicas que brindan servicios al sector del transporte y demás información relacionada a la oferta de servicio de transporte público y comercial, transporte privado y transporte alternativo comunitario rural excepcional.

- Sistema de Información de Movilidad, que deberán diseñar, implementar y mantener los Gobiernos Autónomos Descentralizados, a fin de que permita dar seguimiento y evaluar sus políticas, planes y ejecución de proyectos, el mismo que deberá ser incorporado al Sistema Nacional que tiene a su cargo la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; además que permitirá el libre acceso y sin restricciones para consultas de la ciudadanía.

Además, la LOTTTTSV establece que la ANT debe implementar sistemas de información y comunicación para mejorar la eficiencia y calidad de los servicios de transporte terrestre.

Uno de los mayores retos para el sector del transporte terrestre con visión de futuro podría ser la incorporación de nuevas tecnologías. El Banco Interamericano de Desarrollo ha identificado varios aspectos que permitirán mejorar la movilidad en la región[16]:

a) El futuro de modos de pago

Los modos de pago son uno de los puntos de interacción entre el cliente y el proveedor de servicios de trasporte más importantes para la experiencia del servicio. La adopción de nuevas medias de pago dentro de un sistema de recaudo automatizado pueden dar mejor valor y servicio *a todos partes interesados – pasajeros, operadores y entidades públicas.*

La digitalización de los modos de pago mejora la eficiencia operativa, al reducir los tiempos de embarque, y tiempos de viaje. Es importante destacar que el 50% de la población de América Latina y Caribe no tiene una cuenta bancaria, lo cual supone un desafío en la región.

La digitalización de la recaudación de tarifas permite a los operadores recopilar una gran cantidad de datos valiosos. Estos datos pueden utilizarse para mejorar la planificación de transporte, el diseño de servicios, y la focalización de subsidios. La recopilación digital de tarifas abre la puerta a las aplicaciones de Mobility as a Service (MaaS) en la región.

b) Interoperabilidad en Sistemas de Recaudo

Garantizar la movilidad de los usuarios con un medio de pago único es un objetivo primordial de la interoperabilidad.

Los sistemas de recaudo deben diseñarse e implementarse desde las perspectivas institucionales, comerciales y técnicas; Identificar retos y estrategias permiten el desarrollo de la mejor solución acorde a las necesidades de movilización de los usuarios. En América Latina y el Caribe se han presentado varias experiencias de este tipo, en ciudades cómo Buenos Aires, São Paulo y Ciudad de México, de las cuales se han recogido las lecciones aprendidas para que sirvan de guía en la formulación de otros proyectos en la región.

Se documentó el caso de Paraguay, en donde con el apoyo del BID, el Viceministerio de Transporte identificó inicialmente las limitaciones existentes en la reglamentación que permita un sistema de billetaje electrónico interoperable entre los distintos operadores Expertos en recaudo trabajaron en la reestructuración de la normativa de billetaje electrónico, el desarrollo de un modelo comercial para el sistema, la elaboración de una norma técnica de interoperabilidad y la homologación de las empresas que aspiran a prestar servicios de recaudo en Asunción. El Gobierno paraguayo obtuvo el apoyo necesario para construir adecuadamente el

16 Banco Interamericano de Desarrollo, 2020, Tres herramientas tecnológicas que mejorarán la movilidad, https://blogs.iadb.org/transporte/es/3-herramientas-tecnologicas-que-mejoraran-la-movilidad/

Sistema Nacional de Billetaje Electrónico. Este se puso en marcha definitiva en octubre del 2019. Esto cambió radicalmente el uso del transporte público en el país, y permite al ente regulador y a los operadores la generación de información fidedigna que permita mejorar la oferta del transporte público para la población.

c) Movilidad Universal

El ideal en cualquier sistema de transporte es que sus usuarios puedan movilizarse con total seguridad y confianza. Todo usuario debe saber hacer uso de las herramientas que tiene disponible y con la posibilidad de utilizarlas, a un costo, esfuerzo y tiempo razonable.

La implementación del billetaje electrónico en Paraguay, nos trae historias exitosas de inclusión, como es el caso, de las personas no videntes, favorecidas por la implementación del sistema, pueden desde ya, acceder al transporte público gratuito para el usuario y un acompañante.

La promoción y uso de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), es un elemento clave para mitigar los riesgos y desafíos en términos de Movilidad Universal. Esto se consigue, entre otras, con aplicaciones móviles para información a los usuarios, cruces con tecnologías auditivas e infrarrojas para personas con discapacidad, y ayudas audiovisuales al interior de los vehículos para facilitar la experiencia a bordo[17].

Cultural

Conforme lo establece la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible se identifica que existen desigualdades sociales en la movilidad urbana, debido a que los grupos vulnerables no acceden a servicios de transporte sostenible en condiciones de igualdad. De hecho, las necesidades específicas de movilidad de grupos vulnerables no han sido consideradas en la planificación de las ciudades, perpetuando las desigualdades, la discriminación y la violencia.

Por ejemplo, en las ciudades grandes, entre el 25 y 70% de las mujeres usuarias de transporte público sufren violencia sexual. Además, de acuerdo con estadísticas nacionales, el 32,8% de mujeres en el Ecuador ha sufrido a lo largo de su vida alguna forma de violencia en el ámbito social (espacios públicos) y 43 de cada 100 mujeres entre 18 y 29 años lo han experimentado.

A pesar de que, en la mayoría de ciudades de Ecuador no se dispone de información pública y oficial sobre datos desagregados por género en el sector de movilidad, el Informe de Calidad de Vida en Quito refleja que el transporte público es el ámbito público donde las mujeres han experimentado más violencia sexual.

Adicionalmente, el análisis de la accesibilidad física en el transporte terrestre de pasajeros para personas con discapacidad, realizado en 2019, reconoció que hay barreras de accesibilidad para todos los tipos de discapacidad en la infraestructura de acceso al transporte público (estaciones, paradas, áreas de ascenso y descenso, zonas de transferencia) y en los vehículos. El mayor problema de accesibilidad se encuentra en las zonas de transferencia en la cadena de viaje (puentes, plataformas o sistemas combinados para conectar el andén y el vehículo). Los problemas evidenciados son por inexistencia de elementos físicos, inadecuada implementación de obras y falta de mantenimiento. Por lo tanto, se requiere una mejor aplicación de los parámetros de accesibilidad universal, una reconsideración de los sistemas de implementación y ejecución

17 Banco Interamericano de Desarrollo, 2020, Tres herramientas tecnológicas que mejorarán la movilidad, https://blogs.iadb.org/transporte/es/3-herramientas-tecnologicas-que-mejoraran-la-movilidad/

de obras para todos los entornos, se necesita legislación específica y un organismo técnico para verificar y sancionar las condiciones de accesibilidad.18

2.2 Análisis sectorial, diagnóstico territorial y mapeo de actores

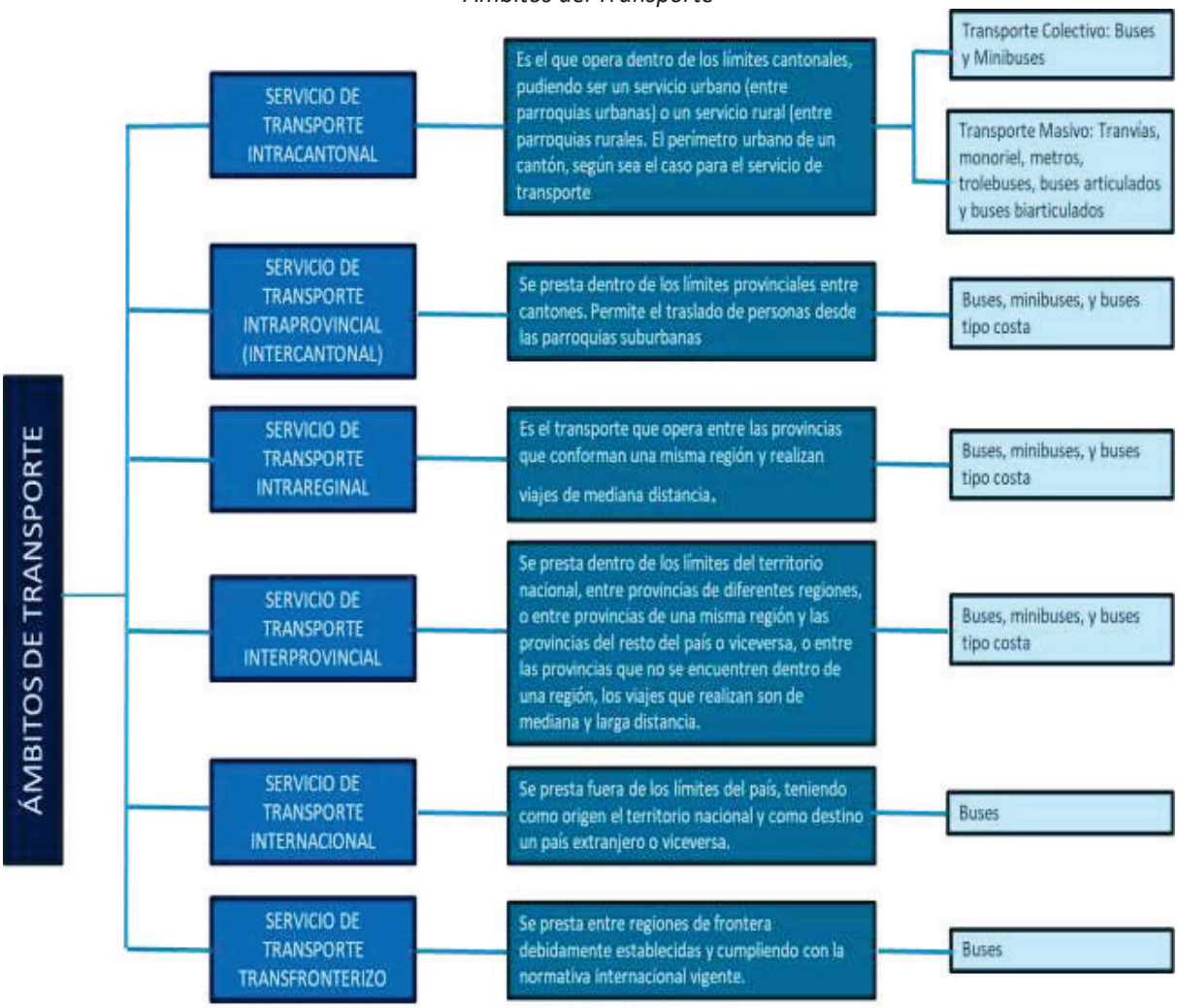
Transporte Terrestre y Tránsito [19]

Según lo dispuesto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 65, el servicio de transporte público abarca los siguientes ámbitos de operación: intracantonal, intraprovincial, interprovincial, intraregional.

El Reglamento de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 60, establece los ámbitos de operación de pasajeros y/o bienes en vehículos automotores, mientras que el artículo 63 especifica los tipos de vehículos autorizados para la prestación del servicio. Estos detalles se presentan en el diagrama a continuación:

Gráfico Nro. 18

Ámbitos del Transporte



[18] MTOP, Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible, 2023, págs. 33-34

[19] Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Plan Nacional de Rutas y Frecuencias, 2024

Nota: Tomada de la Ley Orgánica del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece las entidades rectoras, ejecutoras, de cumplimiento y de jurisdicción, definiendo sus competencias específicas.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, actualmente Ministerio de Infraestructura y Transporte, es el ente rector responsable de la política pública de transporte a nivel nacional. Por otro lado, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial tiene a su cargo el control, la regulación y la planificación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Entre sus competencias se incluye la regulación del transporte público interprovincial e intraprovincial, así como del transporte comercial mixto, turismo, carga pesada, renta car y por cuenta propia.

Bajo el esquema de desconcentración definido en la Constitución de la República y respaldado por el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs) cuentan con la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de sus respectivas circunscripciones cantonales. Por lo tanto, son responsables de la planificación, control y regulación de las modalidades de transporte intracantonal.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial no cuenta con una tipología específica según lo establecido en la Norma Técnica de desconcentración. Por ende, el ejercicio de sus competencias se lleva a cabo a nivel territorial, conforme al ámbito de actuación definido en la matriz de competencias. A nivel central, la Agencia despliega facultades de regulación, planificación, coordinación, gestión, control y evaluación.

Para asegurar un cumplimiento efectivo de sus competencias en territorio, la Agencia cuenta con una presencia institucional a través de Unidades desconcentradas provinciales, las cuales tienen atribuciones de coordinación, control, gestión y evaluación. Asimismo, dispone de Oficinas técnicas con la facultad de gestión. Este enfoque permite garantizar una adecuada ejecución de las competencias de la Agencia de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT) en todo el territorio nacional.

La ANT lleva a cabo sus tres ejes de gestión tanto a nivel central, con sede en la ciudad de Quito, como a nivel desconcentrado, mediante 24 unidades desconcentradas distritales y 31 oficinas técnicas distribuidas en las 24 provincias del país. Este despliegue facilita la prestación de servicios relacionados con el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a nivel nacional.

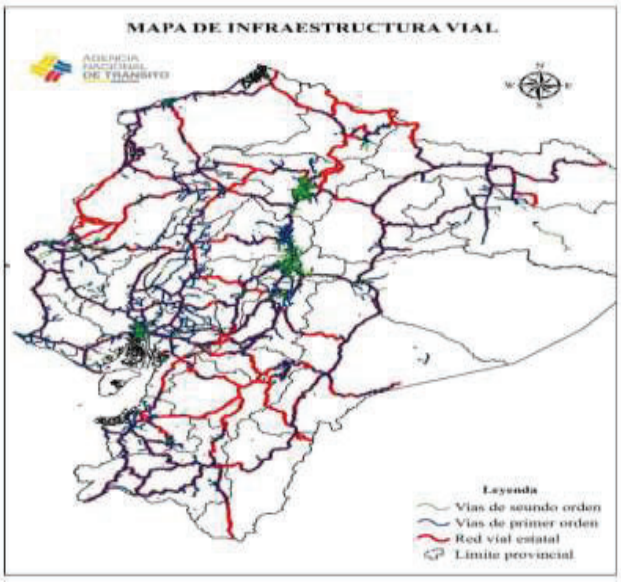
Red Vial Estatal[20]

La Red Vial Estatal está integrada por vías primarias y secundarias. El conjunto de vías primarias y secundarias son los caminos principales que registran el mayor tráfico vehicular, intercomunican a las capitales de provincia, cabeceras de cantón, los puertos de frontera internacional con o sin aduana y los grandes y medianos centros de actividad económica.

[20] Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Plan Nacional de Rutas y Frecuencias, 2024 Pág. 28.

Gráfico Nro. 19

Red Vial Estatal



Nota: Tomada del Plan de Rutas y Frecuencias, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2024.

La longitud total de la red vial estatal (incluyendo vías primarias y secundarias) es de aproximadamente 8.654 Km (MTOP, 2014), de las cuales, el 47% del kilómetro de vías de primer orden se encuentran distribuidas en la Sierra y tan solo el 7% en la Amazonía, lo cual concuerda con la concentración de la densidad poblacional en el callejón interandino y la dispersión de la población en las provincias de la Amazonía. Lo propio sucede con las vías de segundo orden, manteniendo a la Costa con un porcentaje cercano a la situación de las provincias de la Sierra y alejado de la realidad amazónica. En un detalle provincial, Manabí mantiene el valor más alto en kilómetros de la red vial estatal con 1.168,8 km, en gran medida debido a su extensa superficie territorial. En el otro extremo, las provincias con el valor más bajo son Pastaza y Santa Elena.[21]

[21] Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Plan Nacional de Rutas y Frecuencias, 2024 Pág. 31.

Gráfico Nro. 20

Relación de Infraestructura vial y Poblados



Nota: Tomada del Plan de Rutas y Frecuencias, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2024.

En la figura presentada anteriormente se puede observar que los sectores en donde se encuentra mayor concentración de poblados del país están directamente servidos por la Red Vial Estatal, la mayoría se encuentran atravesados por vías de primer orden y segundo orden lo que se puede concluir que gran parte de la población cuenta con redes viales que permiten la conectividad entre poblaciones. Sin embargo, cabe considerar que el incremento de la población, técnicamente demandaría del incremento kilómetros de vías cuyo efecto decantaría en la ampliación de la red vial, en relación a las concentraciones de poblados[22].

Oferta -Demanda de Transporte

La demanda de transporte se define como la cantidad de usuarios que utilizan o desean utilizar un servicio de transporte para desplazarse desde un origen hasta un destino, con el fin de satisfacer una o varias necesidades específicas durante un período de tiempo determinado, sujeto a tarifas y horarios establecidos.

La oferta declarada para el servicio de transporte de pasajeros, tanto a nivel interprovincial como intraprovincial, es de 3´418.640 asientos disponibles diarios. Este número representa la capacidad total de asientos que pueden ser ocupados por pasajeros en el transporte público. Por otro lado, según las proyecciones realizadas, se estima que diariamente se realizan alrededor de 3´771.501 viajes de pasajeros, ya sea desde un origen dentro de un cantón hacia un destino en el mismo cantón o entre diferentes provincias. Esta cifra refleja la demanda de pasajeros en el transporte, considerada a nivel anual.

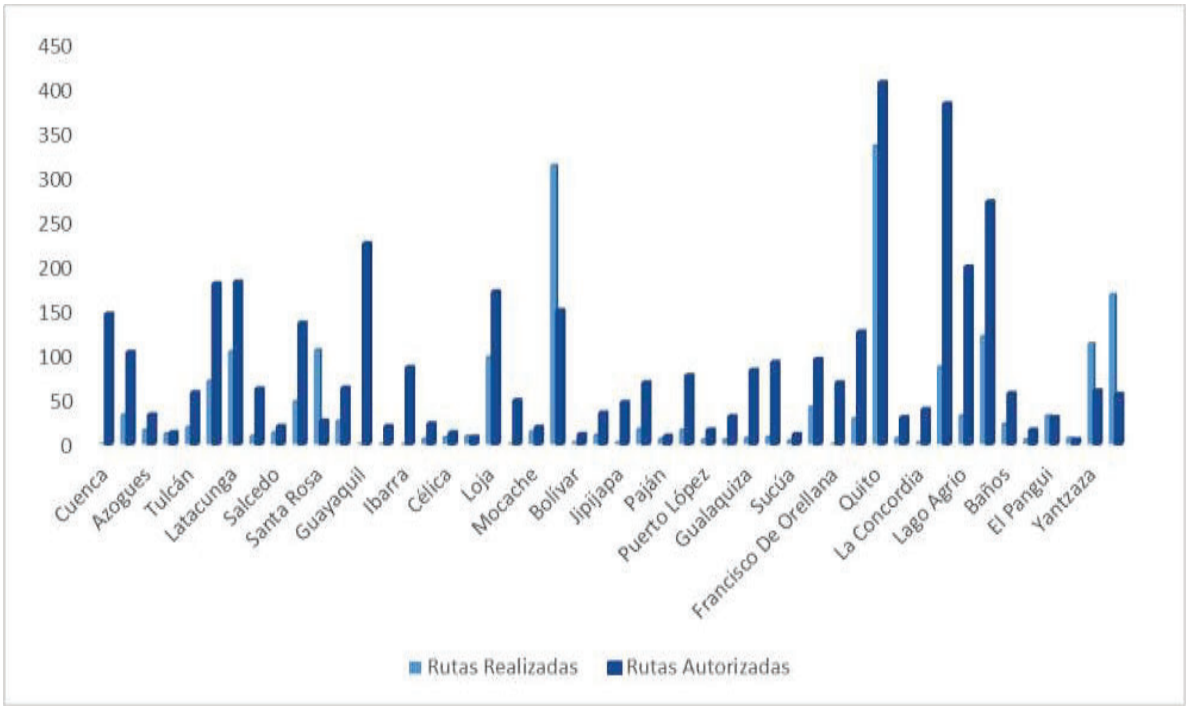
[22] Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Plan Nacional de Rutas y Frecuencias, 2024, Pág. 28-29.

Rutas de transporte interprovincial y terminales terrestres[23]

La información sobre operadoras, rutas y frecuencias está actualizada hasta el año 2015, y se basa en los datos recopilados por las direcciones provinciales de la ANT. Estos datos reflejan el servicio de transporte público ofrecido a la población en los terminales operativos durante ese año, como se puede observar en los siguientes gráficos:

Gráfico Nro. 21

Rutas realizadas y autorizadas en terminales terrestres

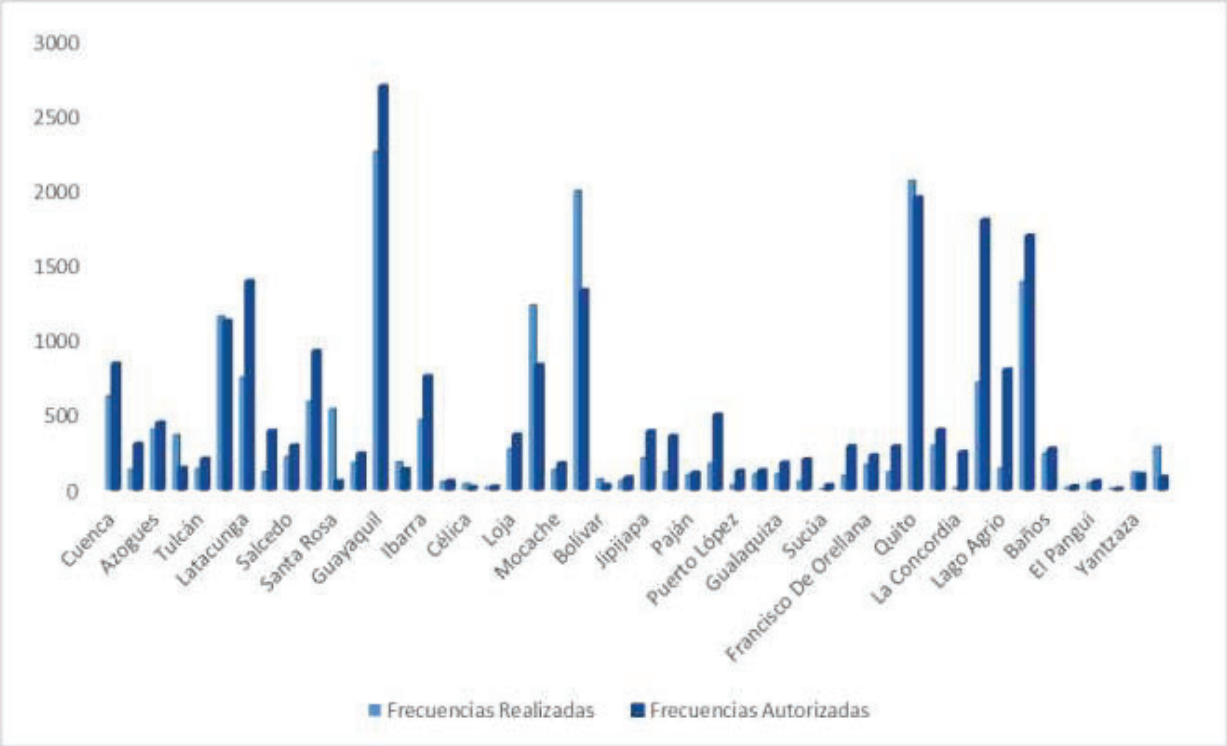


Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Plan Nacional de Rutas y Frecuencias, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2024

Gráfico Nro. 22

Frecuencias realizadas y autorizadas en terminales terrestres

[23] Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Plan de Rutas y Frecuencias, 2024.



Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Plan Nacional de Rutas y Frecuencias, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2024

Controles Operadoras Interprovinciales[24]

El control del cumplimiento de la Ley y los Títulos Habilitantes otorgados a las operadoras interprovinciales se lleva a cabo mediante inspecciones planificadas mensualmente o en respuesta a denuncias ciudadanas, ya sea a través de oficios o en redes sociales. Estas inspecciones son realizadas por las Direcciones Provinciales de la ANT en las terminales terrestres a nivel nacional.

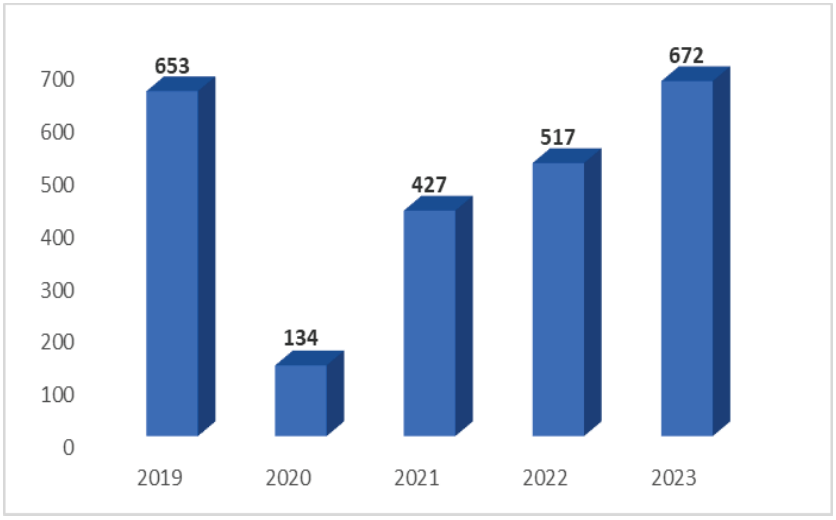
Estas inspecciones se centran en el monitoreo de las operadoras de transporte y en la revisión de los informes de operación en los terminales terrestres. En el caso de las operadoras, se hace hincapié en el cumplimiento de aspectos como las rutas y frecuencias, las tarifas, las revisiones vehiculares, el exceso de pasajeros, la disponibilidad del kit de seguridad, entre otros.

Del periodo 2019 al 2023, la ANT ha realizado 2403 inspecciones de control a los títulos habilitantes a las Operadoras Interprovinciales de Pasajeros a nivel nacional. Las inspecciones se realizan en cada terminal terrestre tanto en origen como en destino de la Operadora de Transporte Interprovincial

[24] Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Plan de Rutas y Frecuencias, 2024, Pág. 49 y 50.

Gráfico Nro. 23

Inspecciones de control a los títulos habilitantes a las Operadoras Interprovinciales de Pasajeros a nivel nacional

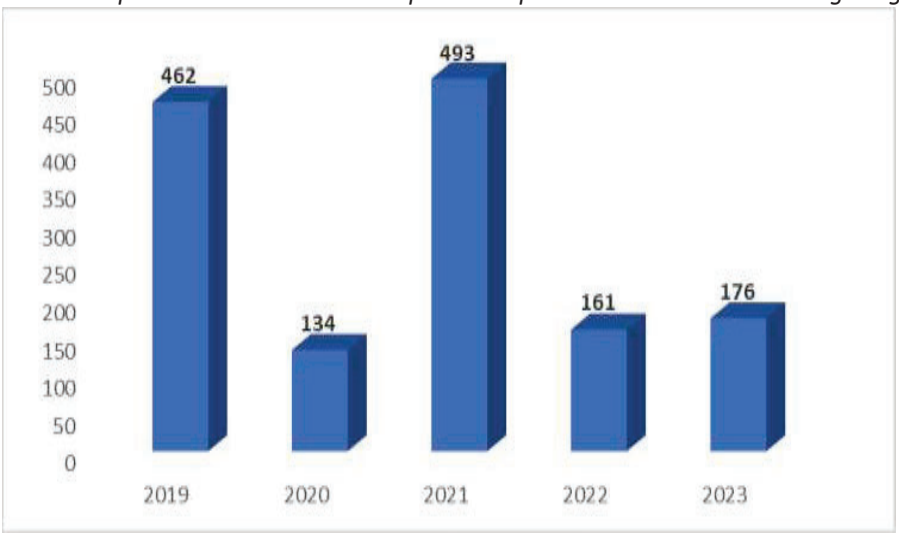


Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Plan Nacional de Rutas y Frecuencias, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2024

Mientras que el año 2020, fue un año atípico por causa de la pandemia de COVID19, por lo que se refleja un bajo número de inspecciones a las Operadoras Interprovinciales, debido a las restricciones de movilidad que se tomaron por motivos de la pandemia. Desde el año 2017 hasta el 2023, se han solicitado un total de 1.426 aperturas de expedientes administrativos por incumplimiento de la normativa legal vigente.

Gráfico Nro. 24

Aperturas de expedientes administrativos por incumplimiento de la normativa legal vigente



Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Plan Nacional de Rutas y Frecuencias, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2024

Controles Operadoras Interprovinciales

Entre los principales incumplimientos de contrato se encuentran:

- Incumplimientos de rutas y frecuencias.
- Incumplimiento de tarifas.
- Conductores sin contrato de trabajo.
- Conductores sin afiliación patronal IESS.
- RTV visual.
- Matriculas caducadas.
- Pólizas de seguro vencidas.
- Falta de protocolo de seguridad.
- No disponen de bitácoras de mantenimiento.
- No poseen manifiesto de pasajeros.
- No disponen de sistema de recaudación de ingresos por venta de pasajes y encomiendas.
- Falta de un sistema de caja común.

En conclusión, al no contar de forma clara en los títulos habilitantes [25]con la información de recorridos (vías de circulación), paradas autorizadas y tarifas autorizadas, el proceso de control de cumplimiento del contrato, en la mayoría de los casos no terminan en procesos administrativos sancionatorios por incumplimientos en a la Ley.

Regularización de tarifas de transporte[26]

La tarifa se define como el costo monetario establecido por la autoridad competente, en línea con los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad, calidad y equidad social. Este valor debe ser abonado por el usuario para hacer uso del servicio de transporte terrestre público. Los parámetros utilizados para su determinación se establecen en función de la operación del servicio, incluyendo el análisis de la oferta y la demanda, los kilómetros recorridos, los costos operativos, las inversiones, los ingresos y la rentabilidad.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ha establecido un cuadro tarifario para las rutas de transporte terrestre público de pasajeros, tanto interprovinciales como intraprovinciales, a nivel nacional, mediante la Resolución Nro. 050-DIR-2021-ANT. Sin embargo, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, en su Disposición Transitoria cuadragésima séptima, establece la necesidad de actualizar la metodología para fijar las tarifas del servicio de transporte público y comercial a nivel nacional. Esta actualización debe incluir en los costos operativos las tarifas diferenciadas determinadas en la ley. Por lo tanto, es fundamental desarrollar una metodología para definir las tarifas del transporte público interprovincial e intraprovincial.

La definición de las tarifas está estrechamente ligada a la elaboración de una metodología que contemple todos los parámetros y directrices necesarios para establecer un costo justo tanto para las operadoras como para los usuarios. Es crucial generar esta metodología para cumplir con lo establecido en la ley[27].

[25] Definición que se encuentra en el presente documento en el numeral 7 de glosario de términos
[26] Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Plan Nacional de Rutas y Frecuencias, 2024, Pág. 51 y 52.
[27] Conforme lo establece la Resolución Nro. 003-DIR-2024-ANT, de 28 de febrero de 2024, se aprueba la actualización del Plan de Rutas y Frecuencias y la extensión de su cronograma de ejecución hasta el año 2026.

Por otro lado, la falta de una articulación integral entre la emisión del título habilitante y la definición de la tarifa ha llevado a que las operadoras de transporte público de pasajeros se auto-regulen en este aspecto. Esto vulnera el principio de garantizar tarifas socialmente justas y debidamente establecidas, así como también la accesibilidad y universalidad al servicio de transporte.

Irregularidades en títulos habilitantes y sus impactos en el control [28]

Uno de los principales problemas surgidos de la transición de permisos a contratos de operación, firmados entre la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte (ANT) y las operadoras de transporte, radica en la falta de especificidad en cuanto al detalle de la operación de las rutas autorizadas. Esto incluye aspectos como paradas intermedias, itinerario y la correspondencia adecuada con la cantidad de vehículos necesarios para garantizar una prestación óptima del servicio de transporte. Como resultado, los títulos habilitantes[29]presentan inconsistencias y carecen de información completa y clara respecto a las rutas y frecuencias. Esta situación deja margen para discrecionalidades e interpretaciones, lo que dificulta la regulación y supervisión efectiva del servicio.

Por otro lado, se ha observado que algunas operadoras de transporte, que cuentan con autorización, han estado operando históricamente de manera informal en rutas y/o frecuencias que no están especificadas en sus contratos de operación. Este incumplimiento de los términos del título habilitante ha resultado en la existencia de rutas y frecuencias no reguladas, lo que ha llevado a la creación de una práctica habitual de movilidad por parte de la ciudadanía que requiere ser regularizada. Además, se ha observado la existencia de operaciones "autorreguladas" entre distintas operadoras de transporte en corredores específicos, lo cual también necesita ser ajustado y regulado de manera adecuada.

En este contexto, la regularización y racionalización de las rutas y frecuencias implica una evaluación efectiva para autorizar en el título habilitante el servicio de transporte público de pasajeros que está siendo prestado de manera informal por parte de una operadora de transporte o entre operadoras de transporte. Esto permitiría contar con una oferta actualizada que se ajuste a las operaciones reales en el territorio, facilitando así un control, gestión, regulación y planificación efectivos del transporte.

Desde la perspectiva de la administración del contrato de operación, para llevar a cabo el control en el territorio y verificar el cumplimiento del título habilitante por parte de las operadoras, existen limitaciones en cuanto a la disponibilidad de información. Además de no contar con un título habilitante que refleje todas las operaciones reales en términos de rutas y frecuencias, los entes de control y otros contingentes humanos en el terreno carecen de un título habilitante actualizado debido al proceso actual de emisión de resoluciones por parte del Directorio de la ANT, que no se completa con la suscripción de una adenda al contrato de operación que detalle las rutas y frecuencias aprobadas por el cuerpo colegiado, junto con aquellas que ya constan en el título habilitante.

Aunque se tiene conocimiento de la existencia y la problemática asociada a las operaciones informales, identificarlas cuantitativamente requiere de levantamiento de información en territorio sobre la oferta y que la operadora de transporte demuestre dicha informalidad.

En base a lo mencionado, la falta de regularización y racionalización de las operaciones informales, junto con la ausencia de actualización y claridad en los contratos de operación, resulta en que la entidad reguladora no pueda ejercer adecuadamente sus funciones de planificación y control del servicio de transporte. Esto conlleva a una problemática en el terreno, donde el servicio no está regulado para la ciudadanía. Además, se

[28] Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Plan de Rutas y Frecuencias, 2024.
[29] Definición que se encuentra establecida, en el presente documento, en el numeral 7 del glosario de términos.

crea un patrón de incumplimiento del marco legal y normativo por parte de las operadoras de transporte, lo que genera desorden en las operaciones.

Movilidad Urbana[30]

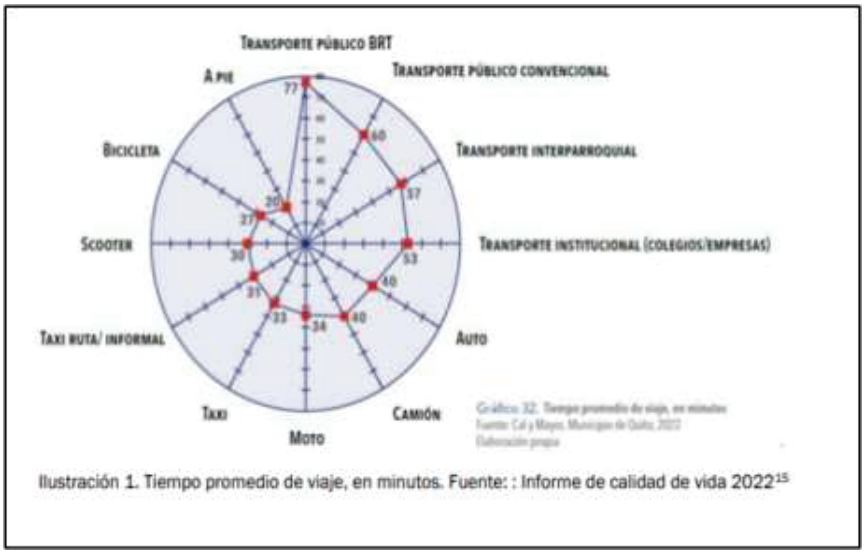
Según datos del Banco Mundial, una proporción del Producto Interno Bruto (PIB) nacional, equivalente al 3%, se destina anualmente a la atención de siniestros de tránsito. En nuestro contexto, esta cifra se traduce en aproximadamente 3,18 mil millones de dólares. Además, de acuerdo con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), la operación de vehículos en ciudades con más de 100,000 habitantes representa alrededor del 3.5% del PIB regional, excluyendo los viajes opcionales como los de fines de semana.

Asimismo, se estima que el valor social del tiempo utilizado en los viajes equivale a cerca del 2% del PIB. En nuestra situación, esto se traduce en aproximadamente 1,98 mil millones de dólares. Por ejemplo, en grandes urbes como Quito, según datos de la Agencia Metropolitana de Tránsito, los usuarios del transporte público convencional gastan más de una hora diaria en promedio en sus desplazamientos cotidianos.

Aunque no se han realizado estudios específicos sobre los costos de la congestión vehicular en nuestro país, es evidente que tanto el nivel de congestión como los costos directos e indirectos asociados son muy significativos.

Gráfico Nro. 25

Tiempo promedio de viaje en minutos



Nota: Tomado de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2023.

El rápido proceso de urbanización y el crecimiento acelerado de las grandes ciudades en países de bajos y medianos ingresos conlleva un aumento vertiginoso de comunidades urbanas altamente vulnerables. Estas comunidades se establecen en áreas propensas a eventos climáticos extremos, como fuertes precipitaciones, inundaciones, deslizamientos, sequías, estrés hídrico, islas de calor, tormentas y aumento del nivel del mar. A pesar de estos desafíos, las ciudades representan entornos óptimos donde pueden implementarse acciones transformadoras para abordar el cambio climático y mejorar la capacidad de adaptación de la población, los ecosistemas, los sistemas productivos e infraestructuras.

[30] Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible, 2023, Pág. 30

En el continente americano, las ciudades concentran el poder económico, político y administrativo de los países. Se estima que más del 80% de la población regional reside en entornos urbanos, lo que genera una relación desequilibrada entre las personas y su entorno natural. Por tanto, el desafío actual radica en planificar un desarrollo urbano sostenible que permita una convivencia armoniosa entre el crecimiento urbano y la preservación del medio ambiente.

Ecuador ha experimentado uno de los mayores incrementos poblacionales en las últimas cuatro décadas. Desde 1970, la población del país ha aumentado significativamente, pasando de 6.072 millones a 16.3 millones en 2015, con el 63.4% de la población habitando en áreas urbanas. Este rápido proceso de transición rural-urbana, catalogado como "explosión urbana" por las Naciones Unidas, ha generado desafíos ambientales, sociales y espaciales para la población.

Las tres ciudades más pobladas del país son Quito, Guayaquil y Cuenca. Quito, el Distrito Metropolitano más poblado de Ecuador, alberga a 2.735.987 habitantes, lo que representa el 15.5% de la población nacional. La ciudad se encuentra ubicada en el centro del país y abarca una extensión territorial de 4,235.2 km². Guayaquil, la segunda ciudad más poblada, cuenta con 2.671.801 habitantes y un área metropolitana que abarca 6,048 km². Rodeada por el Estero Salado, la Cordillera Chongón y el Golfo de Guayaquil, la ciudad se caracteriza por una densa trama urbana.

El cantón de Cuenca se encuentra situado en la región centro sur de la República del Ecuador, en la provincia del Azuay, abarcando una extensión total de 3102,6 km². Según datos del año 2019, su población alcanza los 625.775 habitantes, de los cuales aproximadamente el 65.6% residía en áreas urbanas. Durante la década de los 90, el crecimiento poblacional experimentó un aumento del 167%, mientras que en las zonas rurales se observó un decrecimiento del 64% (NAMA de Transporte de Pasajeros, 2017).

Las tres ciudades mencionadas anteriormente se han convertido en polos de atracción para la población rural, lo que ha provocado un rápido crecimiento demográfico. De acuerdo con datos estadísticos del INEC, en un lapso de 10 años (2001-2010), la población de Quito creció un 22%, Guayaquil un 16%, y Cuenca un 22%. Sin embargo, este crecimiento urbano en muchas ocasiones ha ocurrido sin una planificación territorial ni de movilidad urbana adecuada. Por tanto, es crucial contar con estrategias nacionales de movilidad que permitan una reorganización en las ciudades consolidadas y una planificación a corto y largo plazo en ciudades intermedias y pequeñas.

Las tres principales ciudades del país han implementado proyectos de movilidad sostenible. Quito ha inaugurado su primera línea de Metro, conectando el sur con el norte de la ciudad. Guayaquil cuenta con un sistema de teleférico llamado Aerovía que conecta Durán con el centro de la ciudad. En tanto, Cuenca ha implementado la primera línea de tranvía, que atraviesa el centro histórico desde el sur hasta el norte de la ciudad.

Es relevante destacar que el Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) de Ambato también ha sido beneficiario de recursos del componente de Movilidad Urbana de EUROCLIMA+ para la actualización del Plan Urbano de Movilidad Sostenible (SUMP). Esta coincidencia propicia una importante oportunidad para el trabajo coordinado con dicho municipio. Asimismo, la Cooperación Técnica Alemana- GIZ, que actúa como otra agencia implementadora de EUROCLIMA en el componente de movilidad urbana, trabaja a través de su programa Ciudades Intermedias Sostenibles (CIS) en seis ciudades locales, incluyendo Ambato, Cuenca, Latacunga, Loja, Nueva Loja y Portoviejo. Esto facilitará la recopilación de insumos y aportes de estos territorios.

El continuo crecimiento poblacional y las necesidades de movilidad para realizar diversas actividades diarias hacen imperativa la creación de una política de movilidad baja en carbono. Esta política permitirá un desarrollo ordenado y adecuado a las necesidades de la población, facilitando la implementación de tecnologías que promuevan una movilización segura, confortable y con bajas emisiones, accesible para todos los ciudadanos.

Seguridad Vial

La Seguridad Vial se logra a través de un conjunto de acciones continuas que influyen en el comportamiento de los usuarios de la red vial nacional y los medios relacionados con la movilidad. Estas acciones tienen como objetivo tanto la reducción y prevención de accidentes de tránsito como la mitigación de sus consecuencias.

En Ecuador, la Seguridad Vial es un tema de gran importancia y debate en el ámbito de la seguridad ciudadana. En los últimos años, el aumento en el número de víctimas de accidentes de tránsito y sus impactos negativos en la sociedad han generado un creciente interés público en esta problemática, que ha adquirido una relevancia crítica y ha despertado la sensibilidad de la ciudadanía.

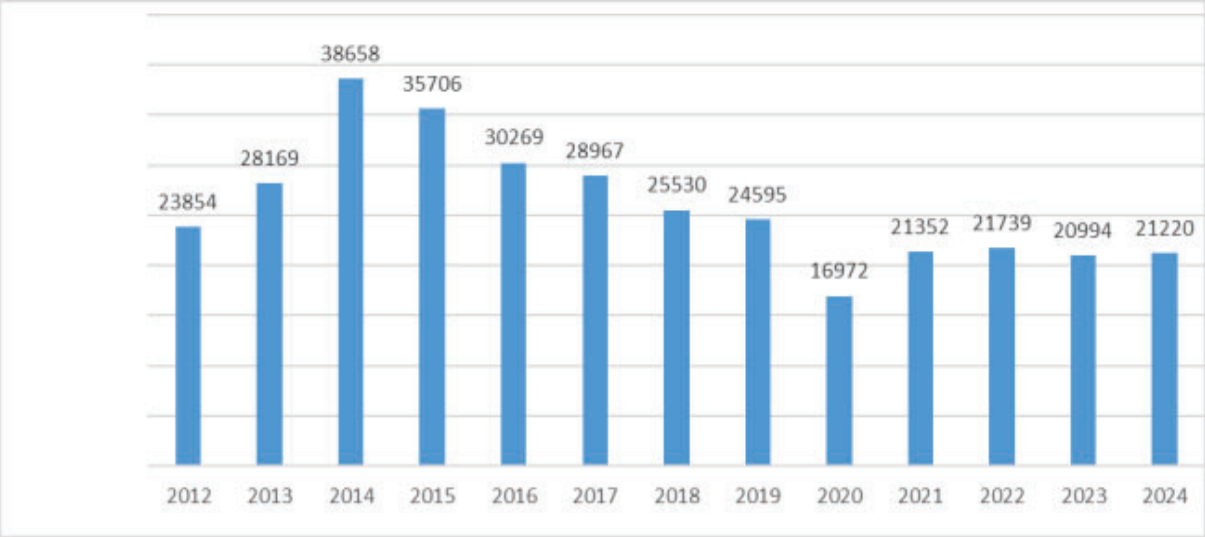
Los accidentes de tránsito representan un grave problema de salud pública. A nivel mundial, aproximadamente 1,35 millones de personas pierden la vida en las carreteras cada año, mientras que hasta 50 millones sufren lesiones como consecuencia de estos eventos. En Ecuador, el panorama no es menos preocupante, ya que anualmente fallecen alrededor de 2,190 personas en accidentes de tránsito, lo que equivale a una persona cada 4 horas. Además, cada 30 minutos, una persona queda con algún tipo de discapacidad debido a un accidente de tránsito en nuestras vías[31].

En el siguiente gráfico, se muestra el número de siniestros de tránsito a nivel nacional durante el período 2013-2022. El año 2014 registró la cifra más alta de siniestros, con un total de 38,658. A partir de entonces, se observa un descenso gradual en esta estadística, alcanzando su punto más bajo en 2020, con 16,972 siniestros, debido a las restricciones de movilidad implementadas para contener la propagación del COVID-19. Posteriormente, estas restricciones fueron flexibilizándose durante los siguientes meses y años, y en el año 2023, la cifra disminuye a 20,994 siniestros de tránsito. Finalmente, el año 2024 cerró con 21.220 siniestros.

[31] Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible del Ecuador, 2023-2030, Pág.31

Gráfico Nro. 26

Número de siniestros de tránsito (miles), periodo 2013-2024



Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025.

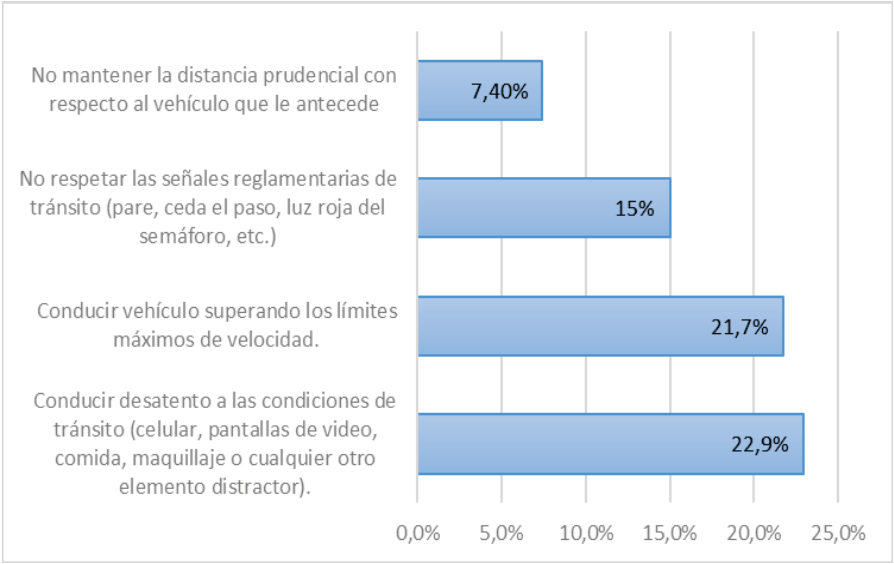
Fuente: Tabulados del Reporte Nacional de Siniestros de Tránsito, enero - diciembre 2024

Es importante mencionar, que, en cuanto a la siniestralidad a nivel nacional, en el año 2024 se registraron un total de 18.312 personas lesionadas y 2.302 fallecidos como resultado de 21.220 siniestros en todo el país.

Adicionalmente, se identificó que la principal causa de siniestros fue “Conducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor)”, con un total de 4.861 siniestros, lo que representa el 22.9% del total; seguido por Conducir vehículo superando los límites máximos de velocidad.', con 4.605 siniestros, equivalente al 18.3% del total de siniestros de tránsito a nivel nacional.

Gráfico Nro. 27

Causas de los siniestros de tránsito, periodo 2024



Fuente: Tabulados del Reporte Nacional de Siniestros de Tránsito, enero - diciembre 2024
Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025.

Según los indicadores de siniestralidad, en el año 2024 la tasa de mortalidad fue de 12.81 personas fallecidas por cada 100.000 habitantes, y la tasa de siniestralidad fue de 6.8 vehículos siniestrados por cada 1.000 vehículos matriculados. Para el año 2025, se prevé mantener la tasa de mortalidad a 12.81 personas fallecidas por cada 100.000 habitantes, y en la tasa de siniestralidad a un total de 6.29 vehículos siniestrados por cada 1.000 vehículos matriculados.

En términos de los tipos de vehículos que registran el mayor número de fallecidos, se destaca que las motocicletas representan la cifra más alta, con un total de 768 muertes.

Los accidentes de tránsito no son eventos aleatorios, sino que son principalmente el resultado de conductas irresponsables al volante, como lo demuestran las estadísticas frente a esta preocupante situación.

La colaboración entre el gobierno, la sociedad civil y otros actores relevantes es crucial para seguir avanzando en la reducción de la siniestralidad vial y sus consecuencias. Solo a través de un esfuerzo conjunto y continuo podremos garantizar una movilidad segura y proteger la vida de todos los ciudadanos.

Análisis de diagnóstico territorial

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, no tiene tipología determinada de acuerdo a la Norma Técnica de desconcentración. Por consiguiente, la ejecución de sus competencias se realiza a nivel territorial de acuerdo al ámbito de acción, y conforme a lo estipulado en la matriz de competencias, a nivel central ejercerá las facultades de regulación, planificación, coordinación, control, gestión y evaluación.

La presencia institucional en territorio a través de Unidades desconcentradas provinciales con facultades de coordinación, control, gestión y evaluación; y las Oficinas técnicas con la facultad de gestión; de esta forma permiten el adecuado cumplimiento de competencias en territorio de la Agencia de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial- ANT.

La ANT ejecutará sus tres ejes de gestión a nivel central en la ciudad de Quito y a nivel desconcentrado en las 24 provincias a través de 24 unidades desconcentradas distritales y 31 oficinas técnicas para la prestación del servicio del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en territorio, conforme se detalla a continuación:

Tabla Nro. 31
Listado de presencia en territorio

ZONA	PROVINCIA	CANTÓN EN DONDE ANT CUENTA CON PRESENCIA INSTITUCIONAL	CANTÓN CON OFICINA TÉCNICA DE ANT MÁS CERCANA
Zona 1	Carchi	Montúfar (San Gabriel)	Tulcán
Zona 1	Carchi	Tulcán	San Gabriel
Zona 1	Esmeraldas	Quinindé	Esmeraldas

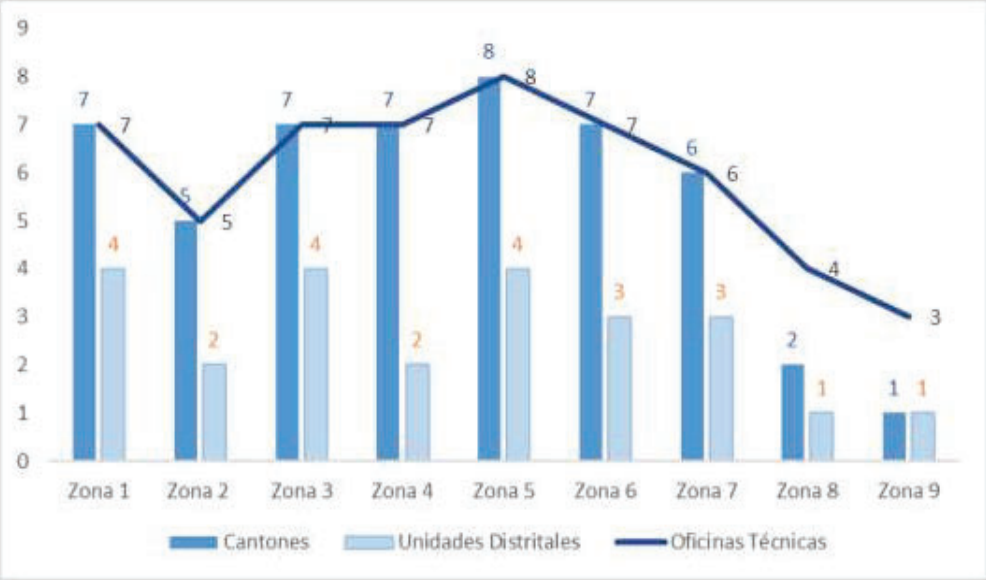
ZONA	PROVINCIA	CANTÓN EN DONDE ANT CUENTA CON PRESENCIA INSTITUCIONAL	CANTÓN CON OFICINA TÉCNICA DE ANT MÁS CERCANA
Zona 1	Esmeraldas	Esmeraldas	Quinindé
Zona 1	Imbabura	Otavalo	Ibarra
Zona 1	Imbabura	Ibarra	Otavalo
Zona 1	Sucumbíos	Lago Agrio/ Nueva Loja	Tena
Zona 2	Napo	Tena	Nueva Loja
Zona 2	Pichincha	Mejía (Machachi)	Quito
Zona 2	Pichincha	Cayambe	Quito
Zona 2	Pichincha	Rumiñahui	Quito
Zona 2	Pichincha	Quito	Rumiñahui
Zona 2	Orellana	Francisco de Orellana	Nueva Loja
Zona 3	Cotopaxi	La Maná	Latacunga
Zona 3	Cotopaxi	Latacunga	Ambato
Zona 3	Chimborazo	Alausí	Riobamba
Zona 3	Chimborazo	Riobamba	Alausí
Zona 3	Pastaza	Puyo	Orellana
Zona 3	Tungurahua	San Pedro de Pelileo	Ambato
Zona 3	Tungurahua	Ambato	Pelileo
Zona 4	Manabí	Sucre (Bahía de Caráquez)	Portoviejo
Zona 4	Manabí	Jipijapa	Portoviejo
Zona 4	Manabí	El Carmen	Chone
Zona 4	Manabí	Chone	El Carmen
Zona 4	Manabí	Manta	Portoviejo
Zona 4	Manabí	Portoviejo	Manta
Zona 4	Santo Domingo de los Tsáchilas	Santo Domingo	Quevedo
Zona 5	Bolívar	Chimbo	Guaranda
Zona 5	Bolívar	Guaranda	Chimbo

ZONA	PROVINCIA	CANTÓN EN DONDE ANT CUENTA CON PRESENCIA INSTITUCIONAL	CANTÓN CON OFICINA TÉCNICA DE ANT MÁS CERCANA
Zona 5	Bolívar	Caluma	Guaranda
Zona 5	Guayas	Samborondón	Guayaquil
Zona 5	Guayas	Milagro	Guayaquil
Zona 5	Guayas	Guayaquil	Milagro
Zona 5	Guayas	Guayaquil	Daule
Zona 5	Los Ríos	Quevedo	Santo Domingo
Zona 5	Los Ríos	Babahoyo	Guayaquil
Zona 5	Galápagos	San Cristóbal	Santa Cruz
Zona 5	Galápagos	Santa Cruz	San Cristóbal
Zona 5	Santa Elena	Santa Elena	Guayaquil
Zona 6	Azuay	Girón	Cuenca
Zona 6	Azuay	Gualaceo	Cuenca
Zona 6	Azuay	Cuenca	Girón
Zona 6	Cañar	La Troncal	Cañar
Zona 6	Cañar	Cañar	Azogues
Zona 6	Cañar	Azogues	Cañar
Zona 6	Morona Santiago	Morona	Azogues
Zona 7	El Oro	Piñas	Machala
Zona 7	El Oro	Huaquillas	Machala
Zona 7	El Oro	Machala	Huaquillas
Zona 7	Loja	Puyango (Alamor)	Loja
Zona 7	Loja	Loja	Puyango
Zona 7	Zamora Chinchipe	Zamora	Loja

Fuente: Dirección de Administración de Talento Humano, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2024

Gráfico Nro. 28

Presencia en territorio, periodo 2025



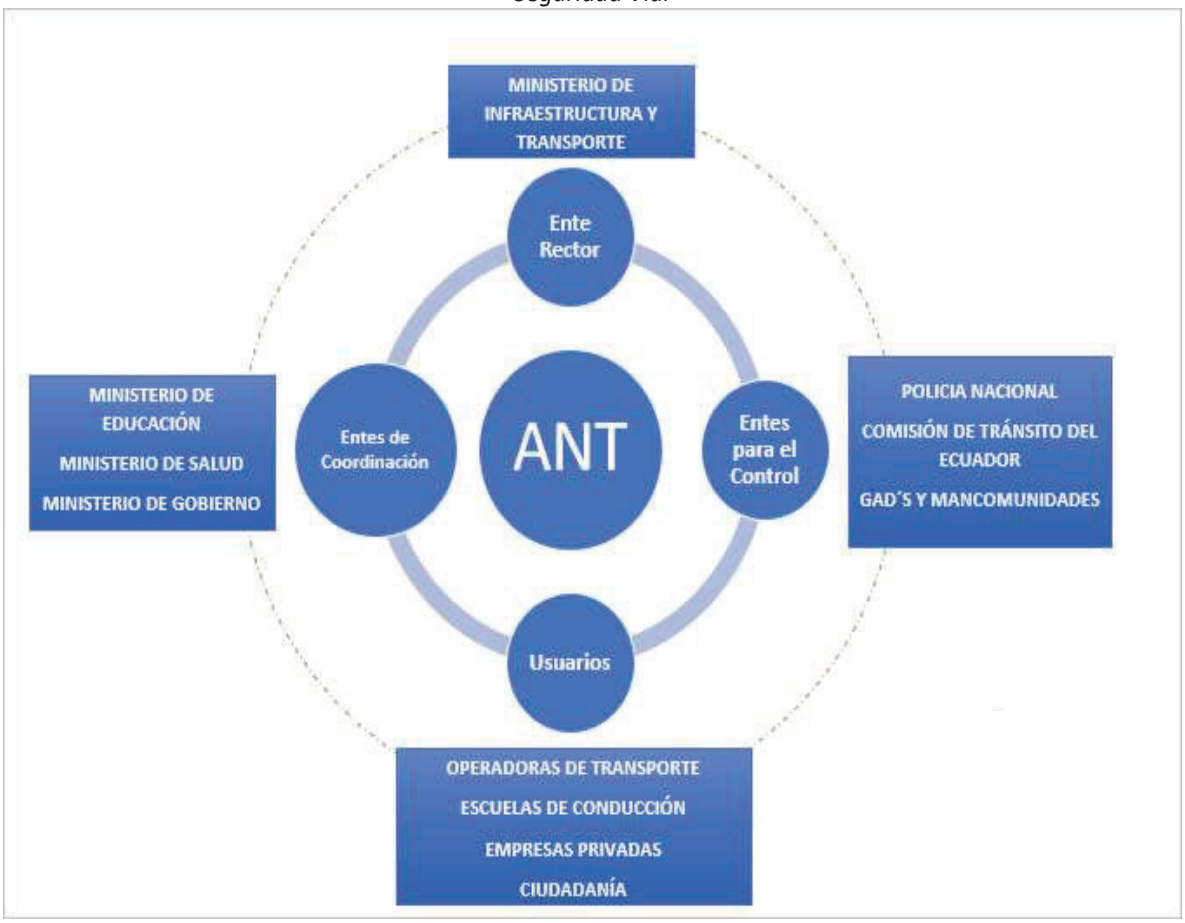
Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025.

Análisis de actores institucionales involucrados

En lo que respecta al relacionamiento externo la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT) se articula con los diferentes actores públicos y privados, siendo estas entidades que conforman el sector del transporte terrestre, a continuación, la representación gráfica correspondiente:

Gráfico Nro. 29

Mapa de Actores de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial



Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial, 2025.

Tabla Nro. 32

Mapa de actores de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte, Transito y Seguridad Vial

Actores	Tipo	Rol	Relación (Directa /Indirecta)	Influencia (Alta, Media, Baja)	Servicios Relacionados
Ministerio de Infraestructura y Transporte	Institución Pública	Entidad Rectora del Transporte	Directa	Alta	Emitir política pública en materia de transporte terrestre
Ministerio de Educación	Institución Pública	Entidad Rectora de Educación	Indirecta	Baja	Emitir política púbica relacionada con la educación
Ministerio de Salud	Institución Pública	Entidad Rectora de Salud	Indirecta	Baja	Emitir política púbica relacionada con la salud (sistema de emergencias)
Ministerio de Gobierno	Institución Pública		Indirecta	Baja	Velar por la gobernabilidad de la nación

Actores	Tipo	Rol	Relación (Directa /Indirecta)	Influencia (Alta, Media, Baja)	Servicios Relacionados
Policía Nacional del Ecuador –PN.	Institución Pública	Responsable de Seguridad	Directa	Alta	Administración de requerimientos para la baja, bloqueo y desbloqueo vehicular
Comisión de Tránsito del Ecuador -CTE	Institución Pública	Responsable del Control Operativo	Indirecta	Baja	Aplicación de política públicas en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial
Gobiernos Autónomos Descentralizados-GADs y Mancomunidades	Empresa Pública	Responsable del Control Operativo	Directa	Alta	Administración de requerimientos para la baja, bloqueo y desbloqueo vehicular Restitución por pagos indebidos o en exceso Fabricación y/o distribución de placas de identificación vehicular
Operadoras de Transporte Terrestre	Empresa Privada	Prestador del servicio de transporte terrestre	Directa	Alta	Emisión de certificaciones en materia de transporte terrestre y tránsito Obtención de Documentos Habilitantes de transporte terrestre y tránsito Emisión de Títulos Habilitantes para transporte terrestre, tránsito y seguridad vial Evaluación de factibilidad estatutaria previa a la obtención de títulos habilitantes
Escuelas de Conducción	Empresa Privada	Prestador del servicio de formación y capacitación de conductores profesionales y no profesionales	Directa	Alta	Obtención de Documentos Habilitantes de transporte terrestre y tránsito Emisión de Títulos Habilitantes para transporte terrestre, tránsito y seguridad vial Fijación tarifaria por mejora de servicios de transporte público
Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas y Universidades	Empresa Privada	Prestador del servicio de formación y capacitación de conductores profesionales y no profesionales	Directa	Alta	Obtención de Documentos Habilitantes de transporte terrestre y tránsito Emisión de Títulos Habilitantes para transporte terrestre, tránsito y seguridad vial
Concesionarios de vehículos, Importadores de equipos, medios y sistemas de transporte	Empresas Privadas	Importación, comercialización y venta de vehículos, medios y sistemas de transporte	Directa	Alta	Administración de requerimientos para la baja, bloqueo y desbloqueo vehicular Emisión de certificaciones en materia de transporte terrestre y tránsito Obtención de Documentos

Actores	Tipo	Rol	Relación (Directa /Indirecta)	Influencia (Alta, Media, Baja)	Servicios Relacionados
					Habilitantes de transporte terrestre y tránsito Emisión de Títulos Habilitantes para transporte terrestre, tránsito y seguridad vial
Ciudadanía	Personas Naturales	Usuarios	Directa	Alta	Administración de requerimientos de información pública Administración de requerimientos para la baja, bloqueo y desbloqueo vehicular Restitución por pagos indebidos o en exceso Emisión de certificaciones en materia de transporte terrestre y tránsito Obtención de Documentos Habilitantes de transporte terrestre y tránsito Emisión de Títulos Habilitantes para transporte terrestre, tránsito y seguridad vial Extinción de recargos de tasas de matriculación por calendarización

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025.

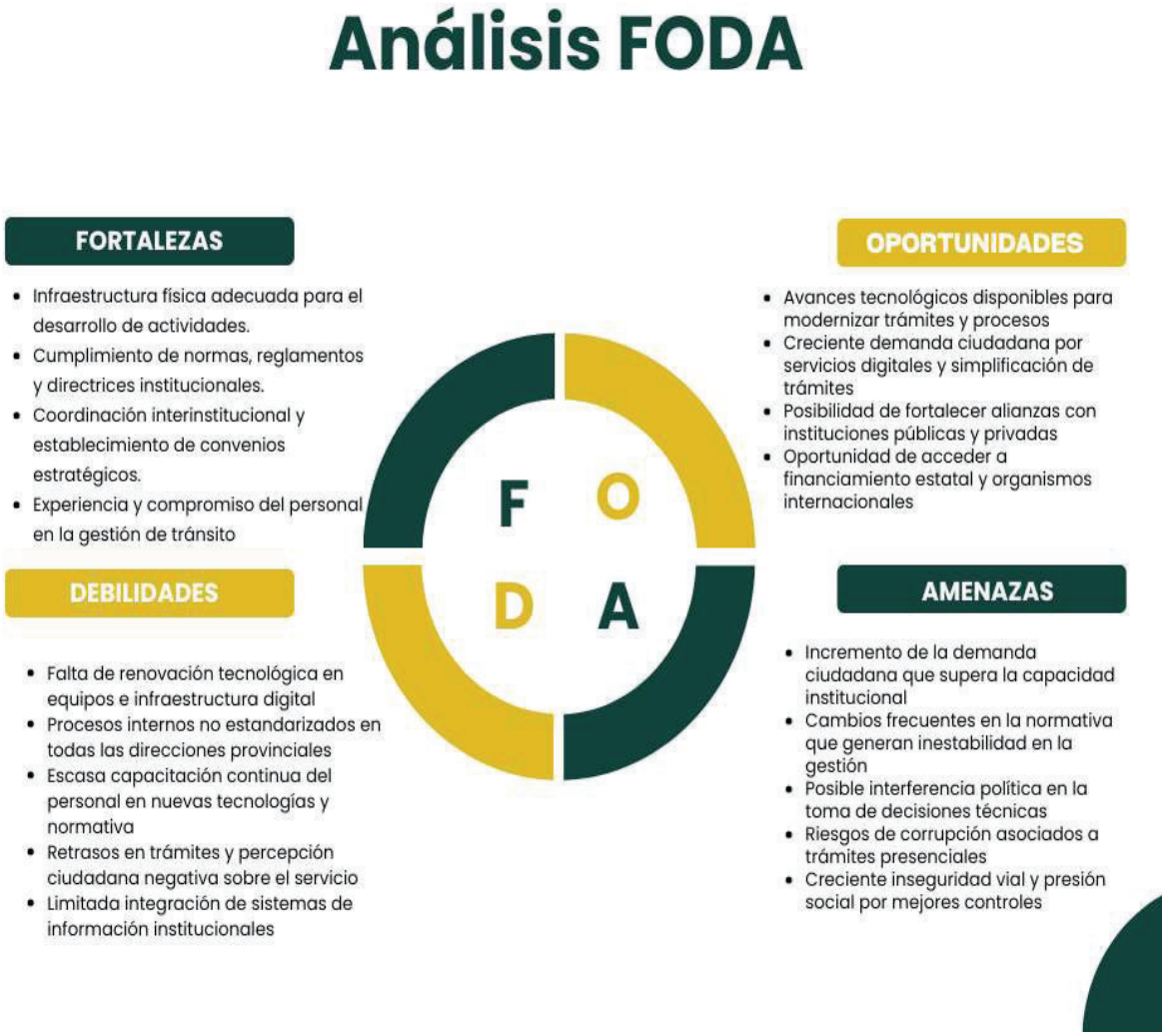
3. Análisis FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas)

En el marco del proceso participativo para la actualización de la planificación institucional, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial implementó metodologías que facilitaron la recopilación de información sobre las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas Institucionales, tanto en las Unidades Administrativas de Planta Central como en las Direcciones Provinciales.

Con base en los datos recopilados a nivel institucional se priorizó los siguientes resultados:

Gráfico Nro. 30

Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas



Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025.

4. Elementos orientadores de la institución

Se realizo la revisión de varias propuestas de elementos orientadores en conjunto con las Máximas Autoridades de la institución, priorizándose los siguientes resultados:

4.1. Misión y Visión

Gráfico Nro. 31
Misión y Visión



Nota 1: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025
Nota 2: La Agencia Nacional de Tránsito se encuentra en proceso de actualización de los instrumentos de gestión institucional con el acompañamiento técnico del Ministerio del Trabajo, notificado con Oficio Nro. MDT-DADO-2025-0187-O de 08 de octubre de 2025.

4.2. Valores

Los valores institucionales corresponden a los compromisos relevantes de la institución, a continuación, se detallan los valores institucionales:

Tabla Nro. 33

Valores Institucionales

VALOR	DESCRIPCIÓN
LEALTAD	Cumplir con la normas y leyes para todos los actos realizados en servicio a la ciudadanía
VOCACIÓN DE SERVICIO	Entender y aceptar que cumplir el rol de Servidor Público, constituye al mismo tiempo un privilegio y un compromiso de servir a la sociedad.
PROBIDAD	Declarar que todos los recursos y fondos, documentos, bienes y cualquier otro material confiado para manejo o custodia se debe tratarlos con absoluta honestidad para conseguir el beneficio colectivo.
NO DISCRIMINACIÓN	Actuar sin privilegiar ni discriminar a nadie a través de la dispensa de favores o servicios especiales en el desempeño de las funciones como servidor público
RESPONSABILIDAD	Estar preparados para cumplir con las obligaciones asignadas de manera ética eficiente y eficaz de manera que la ciudadanía aumente permanentemente su confianza en la institución, en El Estado y en nuestra capacidad de servirlos.
TRANSPARENCIA	Demostrar con claridad que las acciones realizadas como servidor público, se encuentren enmarcadas en las normas y principios jurídicos y sociales
RESPETO	Reconocer, valorar y tratar de manera digna a todas las personas, sin importar su labor, su procedencia, títulos o cualquier otra condición.
BUEN TRATO Y AMABILIDAD	Brindar un trato cordial y educado a las personas garantizando el derecho fundamental a la buena administración pública.
TRABAJO EN EQUIPO	Aportar con ideas, soluciones, motivación, fuerza y entusiasmo al equipo en la labor diaria para impulsar el servicio a la ciudadanía
HONESTIDAD	Trabajar mediante la adopción de prácticas transparentes y éticas en todos los niveles de nuestra organización. Nos esforzamos por ser justos y coherentes en la aplicación de las regulaciones, asegurando que todas las partes interesadas, sean tratados con equidad y respeto.
COMPROMISO	Ser consciente de la importancia del rol como servidor público y estar dispuesto permanentemente para comprender y resolver las necesidades de las personas con las que nos relacionamos en la cotidianidad, buscando siempre mejorar su bienestar.

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2024.

5. Elementos Estratégicos

5.1. Objetivos Estratégicos Institucionales (OEI)

A continuación, se muestran los objetivos estratégicos institucionales para el periodo 2025-2029:

Gráfico Nro. 32
Objetivos Estratégicos Institucionales



Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025

5.2. Estrategias institucionales

A continuación, se detallan las estrategias institucionales asociadas a los Objetivos Estratégicos Institucionales:

Tabla Nro. 34

Objetivo Estratégico con Estrategias

OBJETIVO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL	ESTRATEGIAS
1. Reducir la siniestralidad y mortalidad en la red vial nacional.	E1: Generar convenios o cartas de entendimiento con organismos internacionales que apoyen la gestión de la seguridad vial.
	E2: Fortalecer la coordinación con los GAD, Policía Nacional, MIT, ECU 911, SPPAT y Ministerio de Salud para acciones conjuntas de prevención y atención de siniestros.
	E3: Implementar una herramienta de análisis y reporte periódico de la siniestralidad en la red vial estatal para la formulación de políticas y medidas regulatorias.

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025.

Tabla Nro. 35

Objetivo Estratégico con Estrategias

OBJETIVO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL	ESTRATEGIAS
2. Incrementar el nivel de regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a escala nacional.	E1: Actualizar la normativa técnica y jurídica del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, conforme a estándares nacionales e internacionales.
	E2: Coordinar operativos de control y supervisión del transporte público, comercial y particular a nivel nacional.
	E3: Desarrollar convenios marco de cooperación técnica y tecnológica con la Policía Nacional, MIT, AME y demás instituciones vinculadas en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025.

Tabla Nro. 36

Objetivo Estratégico con Estrategias

OBJETIVO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL	ESTRATEGIAS
3. Reducir la incidencia y percepción de prácticas corruptas asociadas a la prestación de servicios de transporte terrestre, tránsito y	E1: Garantizar el cumplimiento de las normas técnicas que promueven la integridad pública dentro de la institución.

OBJETIVO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL	ESTRATEGIAS
seguridad vial.	E2: Elaborar protocolos internos de prevención, detección y respuesta ante posibles actos de soborno o corrupción.
	E3: Promover, vigilar y asegurar el adecuado cumplimiento del Código de Ética Institucional a través del Comité de Ética Institucional.

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025.

Tabla Nro. 37

Objetivo Estratégico con Estrategias

OBJETIVO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL	ESTRATEGIAS
4. Fortalecer las capacidades institucionales	E1: Simplificar los trámites institucionales que permitan mejorar la eficiencia administrativa y la experiencia del usuario.
	E2: Establecer protocolos claros y efectivos orientados a mejorar la atención al usuario.
	E3: Implementar iniciativas dirigidas a fortalecer el trabajo en equipo dentro de la institución, encaminadas en incrementar la capacidad de respuesta y la calidad de los servicios ofrecidos

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025.

5.3. Indicadores y metas

Los indicadores definidos a nivel estratégico por parte de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial son los siguientes:

Tabla Nro. 38

Objetivos Estratégicos con Indicadores

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	INDICADOR
1. Reducir la siniestralidad y mortalidad en la red vial nacional.	1.1 Tasa de siniestralidad a nivel nacional por cada 1.000 vehículos matriculados
2. Incrementar el nivel de regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a escala nacional.	2.1 Porcentaje de resoluciones emitidas y actualizadas

	2.2 Porcentaje de controles viales ejecutados según planificación.
3. Reducir la incidencia y percepción de prácticas corruptas asociadas a la prestación de servicios de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.	3.1 Porcentaje de cumplimiento de los mecanismos de control interno y procesos disciplinarios
4. Fortalecer las capacidades institucionales	4.1 Nivel de eficiencia en la atención oportuna de requerimientos ciudadanos

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025.

La línea base y las metas de los indicadores estratégicos determinadas para el periodo 2025 - 2029 se determinan a continuación:

Tabla Nro. 39

Indicadores con líneas base y metas

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	INDICADOR	MÉTODO DE CÁLCULO	LÍNEA BASE 2025	META 2026	META 2029
1. Reducir la siniestralidad y mortalidad en la red vial nacional.	1.1 Tasa de siniestralidad a nivel nacional por cada 1.000 vehículos matriculados	(Número de siniestros de tránsito / Número de vehículos matriculados en un año determinado) *1.000	6,84	6,19	5,24
2. Incrementar el nivel de regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a escala nacional.	2.1 Porcentaje de resoluciones emitidas y actualizadas**	(Número de resoluciones emitidas y actualizadas/ Número total de resoluciones planificadas y emergentes) *100	0%	72%	85%
	2.2 Porcentaje de controles viales ejecutados según planificación**	(Número de controles viales ejecutados / Número total de controles viales planificados) *100	0%	50%	56%
3. Reducir la incidencia y percepción de prácticas corruptas asociadas a la prestación de servicios de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.	3.1 Porcentaje de cumplimiento de los mecanismos de control interno y procesos disciplinarios**	(Número de informes entregados en los casos de posible corrupción reportados/ Número de notificaciones por actos de corrupción reportados por parte de la ciudadanía) *100	0%	65%	80%
4. Fortalecer las capacidades institucionales	4.1 Nivel de eficiencia en la atención oportuna de requerimientos ciudadanos **	(Número de requerimientos atendidos a tiempo/Número de requerimientos recibidos) *100	0%	85%	99%

Nota 1: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025

*Nota 2: ** Corresponden a indicadores nuevos para la medición de la institución*

5.4. Identificación de programas institucionales (presupuestarios).

A continuación, se identifican los proyectos de inversión en procesos de liquidación de obligaciones pendientes previo a su cierre o baja:

Tabla Nro. 40

Proyectos de inversión

Objetivo Estratégico Institucional	Código de Programa	Programa Presupuestario	CUP Proyecto	Proyecto	Objetivo PND	Política PND	Meta PND*	Meta ODS
Reducir la siniestralidad y mortalidad en la red vial nacional	55	Regulación y Control del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial	50590000.0000.373716	Proyecto de seguridad integral para el transporte público y comercial	7.Impulsar el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes	7.2 Fortalecer e incrementar las capacidades del sistema de transporte multimodal regulado, que garantice una movilidad eficiente, segura y equitativa a nivel nacional, con criterios de intersectorialidad, eficiencia logística y conectividad territorial, así como reducir la vulnerabilidad de la infraestructura frente al desgaste y amenazas naturales, aplicando principios de resiliencia y sostenibilidad.	Reducir la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ de 12,81 en el 2024 a 12,25 al 2029	3.6 De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo

Reducir la siniestralidad y mortalidad en la red vial nacional	20	Control y Regulación del Transporte Terrestre	50590000.1616.6907	Construcción del terminal terrestre en la provincia de Santa	7.Impulsar el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes	7.2 Fortalecer e incrementar las capacidades del sistema de transporte multimodal regulado, que garantice una movilidad eficiente, segura y equitativa a nivel nacional, con criterios de intersectorialidad, eficiencia logística y conectividad territorial, así como reducir la vulnerabilidad de la infraestructura frente al desgaste y amenazas naturales, aplicando principios de resiliencia y sostenibilidad.	Reducir la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ de 12,81 en el 2024 a 12,25 al 2029	3.6 De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo
Fortalecer las capacidades institucionales	01	Administración central	NA	NA	8. Fortalecer la institucionalidad pública de forma eficiente, transparente y participativa.	8.2 Consolidar la gobernabilidad democrática y la cohesión territorial, con la provisión de servicios públicos de calidad y la gestión pública articulada en el territorio	8.2.1 Incrementar el índice de percepción de la calidad de los servicios públicos en general de 6,35 en el 2024 a 6,67 al 2029	16.6 Crear a todos los niveles instituciones eficaces y transparentes que rindan cuentas

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025.

5.5. Programación plurianual y anual del presupuesto

Conforme lo establecido por el ente rector de la planificación, la Programación Plurianual y Anual de la Política Pública es un instrumento orientador de la gestión institucional, dónde se visualizan las líneas de acción para un período de 2025-2029, y la inversión prevista para el mismo tiempo que corresponde a la vigencia del plan Nacional de Desarrollo que ha aprobado el Gobierno.

De acuerdo a la guía metodológica de planificación institucional establecida por el ente rector de la planificación, menciona que *La Programación Plurianual del Presupuesto (PPP) asegurará la sostenibilidad en el tiempo de los programas, proyectos y actividades de la institución, los mismos que muestran el valor institucional del escenario presupuestario plurianual desglosado en gastos: corriente y de inversión*; al igual que *La Programación Anual del Presupuesto (PAP) es la desagregación anual de la Programación Plurianual del Presupuesto*[32].

A continuación, se presenta la programación plurianual del presupuesto para el periodo 2025-2029 de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

Tabla Nro. 41
Presupuesto anual y plurianual de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

PRESUPUESTO	2025	2026	2027	2028	2029
Presupuesto de gasto de inversión	11.325.149,86				
Presupuesto de gasto corriente	24.425.101,66	23.054.601,85	23.054.601,85	23.054.601,85	23.054.601,85
PRESUPUESTO INSTITUCIONAL TOTAL	**35.750.251.52**	**23.054.601,85**	**23.054.601,85**	**23.054.601,85**	**23.054.601,85**

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025.
Fuente: Sistema Integrado de Gestión Financiera, 2025-2026

6. Articulación de los elementos estratégicos institucionales

A continuación, se muestra la alineación de los objetivos estratégicos institucional con respecto a los diferentes instrumentos de planificación institucionales, sectoriales y nacionales:

Tabla Nro. 42
Alineaciones de los Objetivos Estratégicos

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	
3. SALUD Y BIENESTAR	
3.6 De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo	
PLAN DE DESARROLLO ECUADOR NO SE DETIENE	
OBJETIVO	*POLÍTICA*

[32] Secretaria Nacional de Planificación, Guía Metodológica de Planificación Institucional, 2024

7. Impulsar el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes	7.2 Fortalecer e incrementar las capacidades del sistema de transporte multimodal regulado, que garantice una movilidad eficiente, segura y equitativa a nivel nacional, con criterios de intersectorialidad, eficiencia logística y conectividad territorial, así como reducir la vulnerabilidad de la infraestructura frente al desgaste y amenazas naturales, aplicando principios de resiliencia y sostenibilidad.
META PND	
Reducir la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ de 12,81 en el 2024 a 12,25 al 2029	
PLAN SECTORIAL	
OBJETIVO SECTORIAL	
Reducir la siniestralidad en los distintos modos de transporte, fortaleciendo la seguridad multimodal.	
PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL	
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS INSTITUCIONALES	
1. Reducir la siniestralidad y mortalidad en la red vial nacional	

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025.

Tabla Nro. 43

Alineaciones de los Objetivos Estratégicos

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	
3.SALUD Y BIENESTAR	
3.6 Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo	
PLAN DE DESARROLLO ECUADOR NO SE DETIENE	
OBJETIVO	*POLÍTICA*
7. Impulsar el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes	7.2 Fortalecer e incrementar las capacidades del sistema de transporte multimodal regulado, que garantice una movilidad eficiente, segura y equitativa a nivel nacional, con criterios de intersectorialidad, eficiencia logística y conectividad territorial, así como reducir la vulnerabilidad de la infraestructura frente al desgaste y amenazas naturales, aplicando principios de resiliencia y sostenibilidad.
META PND	
Reducir la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ de 12,81 en el 2024 a 12,25 al 2029	
OBJETIVO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL	
2. Incrementar el nivel de regulación y control del transporte terrestre,	

tránsito y seguridad vial a escala nacional.

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025.

Tabla Nro. 44

Alineaciones de los Objetivos Estratégicos

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	
3. SALUD Y BIENESTAR	
3.6 Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo	
PLAN DE DESARROLLO ECUADOR NO SE DETIENE	
OBJETIVO	*POLÍTICA*
7. Impulsar el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes	7.2 Fortalecer e incrementar las capacidades del sistema de transporte multimodal regulado, que garantice una movilidad eficiente, segura y equitativa a nivel nacional, con criterios de intersectorialidad, eficiencia logística y conectividad territorial, así como reducir la vulnerabilidad de la infraestructura frente al desgaste y amenazas naturales, aplicando principios de resiliencia y sostenibilidad.
META PND	
Reducir la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ de 12,81 en el 2024 a 12,25 al 2029	
OBJETIVO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL	
3. Reducir la incidencia y percepción de prácticas corruptas asociadas a la prestación de servicios de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.	

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025.

Tabla Nro. 45

Alineaciones del Objetivo Estratégico Homologado

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	
16. PAZ. JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS	
16.6 Crear a todos los niveles instituciones eficaces y transparentes que rindan cuentas	
PLAN DE DESARROLLO ECUADOR NO SE DETIENE	
OBJETIVO	*POLÍTICA*
8. Fortalecer la institucionalidad pública de forma eficiente, transparente y participativa.	8.2 Consolidar la gobernabilidad democrática y la cohesión territorial, con la provisión de servicios públicos de calidad y la gestión pública articulada en el territorio.
META PND	

Incrementar el índice de percepción de la calidad de los servicios públicos en general de 6,35 en el 2024 a 6,67 al 2029
OBJETIVO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL
4. Fortalecer las capacidades institucionales

Nota: Creación propia, Dirección de Planificación, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2025.

En relación a la Política Pública denominada Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible-PNMUS del Ecuador emitida por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, actualmente Ministerio de Infraestructura y Transporte mediante Acuerdo Nro. MTOP-MTOP-23-36-ACU de 21 de septiembre de 2023, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se alinea de acuerdo al siguiente detalle:

Tabla Nro. 46

Alineaciones al PNMUS

EJE	
A. Salud pública y movilidad segura	
Objetivo A: Disminuir el número de personas fallecidas y lesionadas producto de siniestros de tránsito en las zonas urbanas a corto y mediano plazo	
META	*INDICADOR*
A. Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en zonas urbanas, in situ, de 5,70 a 3,00 por cada 100.000 habitantes al 2030	A. Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en zonas urbanas por cada 100.000 habitantes in situ.

Nota: Creación propia, tomado de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2023.

Alineación del OEI al Agenda Nacional de Igualdad

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no mantiene alineaciones a la Agenda Nacional para la Igualdad de Género.

7. Gestión para la implementación del Plan Institucional

Con el objetivo de implementar el Plan Estratégico Institucional 2025-2029, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial cumple con la Norma Técnica del Sistema Nacional de Planificación Participativa, registrando y sistematizando la planificación aprobada a través de herramientas informáticas como el Gobierno Por Resultados (GPR) y el Sistema Integrado de Planificación e Inversión Pública (SIPeIP), establecidas por el ente rector de la planificación.

En cuanto al seguimiento y evaluación de este instrumento de planificación, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en cumplimiento de la

normativa emitida por el ente rector de planificación, acata los lineamientos y directrices aplicables a las instituciones, incluyendo el registro en los sistemas correspondientes conforme la periodicidad establecida.

Las directrices emitidas por el ente rector abarcan:

- Lineamientos de Seguimiento a los Planes Institucionales, con reportes trimestrales.
- Lineamientos de Seguimiento a estudios, programas y proyectos de inversión, con reportes trimestrales.
- Lineamientos metodológicos para la evaluación de los Planes Institucionales, con reportes anuales.

Adicionalmente, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial elabora informes de seguimiento con alertas sobre la ejecución del Plan Estratégico Institucional, permitiendo una gestión eficiente y oportuna de los compromisos institucionales.

8. Glosario de términos

- **ANT**: Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- **BCE:** Banco Central del Ecuador.
- **Catálogo de proceso:** Es un instrumento ordenado y organizado de los procesos y subprocesos definidos por la institución en sus diferentes niveles jerárquicos.
- **COPYFP:** Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas.
- **Entidad adscrita:** Institución con autonomía administrativa y financiera, que por sus competencias se debe a una entidad rectora, posee estructura jurídica que le permite cumplir actividades específicas bajo los lineamientos de política pública establecidos por la entidad rectora.
- **Entidad rectora:** Entidad que tiene competencia para emitir políticas públicas y mecanismos de ejecución que encaminen la gestión de las entidades al logro de los objetivos y metas del desarrollo.
- **eSIGEF**: Sistema Integrado de Gestión Financiera.
- **Estrategia:** Conjunto de acciones planificadas, de responsabilidad de uno o varios actores, que permiten a la consecución de un objetivo común, en el mediano o largo plazo.
- **GADs:** Gobiernos Autónomos Descentralizados.
- **GPR:** Gobierno Por Resultados.
- **IESS:** Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social.
- **INEC:** Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.
- **IVA:** Impuesto al Valor Agregado.
- **LOSEP:** Ley Orgánica de Servicio Público.
- **LOTTTSV:** Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- **MDT**: Ministerio del Trabajo.
- **MEF:** Ministerio de Economía y Finanzas.
- **MIT:** Ministerio de Infraestructura y Transporte.
- **Planes Institucionales:** Los planes institucionales son instrumentos de planificación y gestión, a través de los cuales, cada entidad del sector público, en el ámbito de sus competencias, identifica y

establece las prioridades institucionales de mediano y corto plazo, que orienten la toma de decisiones y el curso de acción encaminado a la generación y provisión de productos (bienes y/o servicios) a la ciudadanía o usuarios externos, debidamente financiados (recursos permanentes y/o no permanentes), a fin de contribuir al cumplimiento de las prioridades establecidas en los Planes Sectoriales y/o Plan Nacional de Desarrollo.

- **PIB:** Producto Interno Bruto, expresa el valor de la producción de todos los bienes y servicios, en términos constantes, de un país durante un período determinado de tiempo.
- **PRI**: Plan Regulatorio Institucional.
- **Procesos sustantivos:** Son aquellos destinados a llevar a cabo las actividades que permitan ejecutar efectivamente la misión, objetivos estratégicos y políticas de la institución.
- **Procesos adjetivos:** Son aquellos que facilitan el desarrollo de las actividades que integran los procesos sustantivos.
- **Procedimiento:** Es la secuencia de pasos necesarios para asegurar la correcta ejecución de las actividades.
- **Proceso:** Es el conjunto de actividades relacionadas que interactúan mutuamente, las cuales transforman elementos de entrada en resultados. Un proceso está conformado por entradas, actividades, salidas, recursos, controles y usuarios internos o externos.
- **Proyecto de inversión pública:** Se entiende por proyecto el conjunto de antecedentes, estudios y evaluaciones financieras y socioeconómicas que permiten tomar la decisión de realizar o no una inversión para la producción de obras, bienes o servicios destinados a satisfacer una determinada necesidad colectiva. El proyecto se considera como tal hasta tanto se lo concluya y pase a formar parte de la economía del país. El ciclo de un proyecto se compone de dos grandes fases: preinversión e inversión, es decir, estudios y ejecución.
- **SIPeIP**: Sistema Integrado de Planificación y Finanzas Públicas.
- **SNP**: Secretaría Nacional de Planificación.
- **SPPAT**: Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito.
- **Subproceso:** Es un componente de un proceso. Se utiliza para dividir procesos en unidades más pequeñas con fines de evaluación o control.
- **Transporte público** se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.[33]
- **Transporte Terrestre Mixto:** Comprende el transporte público y privado, turismo y carga, en un mismo vehículo, sujeto a regulación y control de la autoridad de transporte terrestre.
- **Transporte Terrestre Privado:** Comprende el transporte que se realiza en vehículos particulares, incluidos los vehículos de alquiler sin conductor, sujeto a regulación y control de la autoridad de transporte terrestre.
- **Transporte Terrestre Público:** Comprende el transporte de personas que se realiza en vehículos cuyo servicio está disponible al público en general, sujeto a regulación y control de la autoridad de transporte terrestre.

[33] LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL- Art. 55

- **Títulos habilitantes de transporte terrestre**[34]: Son títulos habilitantes de transporte terrestre los contratos de operación, permisos de operación y autorizaciones, contenidos en la presente Ley, los cuales se otorgarán a las personas jurídicas domiciliadas en el Ecuador que tengan capacidad técnica y financiera y que cumplan con los requisitos exigidos en la Ley y los reglamentos; y, también a personas naturales para el servicio por cuenta propia y alternativo comunitario rural excepcional. La prestación del servicio de transporte público de pasajeros de forma directa por parte del Estado no requiere de un contrato de operación. En este caso, la institución prestadora del servicio observará las políticas y lineamientos que se dicten por parte de la autoridad de tránsito y transporte terrestre competente dentro de su jurisdicción y en el ámbito de sus competencias, para su correcta operación.

9. Bibliografía

- Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, *Resolución Nro. 025–DIR-2011-ANT Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. (2011 y 2014), Quito, ANT.
- Constitución de la República del Ecuador, Decreto Legislativo 0, Registro Oficial Nro. 449, Quito, Ecuador, 20 de octubre de 2008.
- Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, Registro Oficial Suplemento Nro. 306, Quito, Ecuador, 22 de octubre de 2010, Última modificación: Tercer Suplemento del Registro Oficial 112, 28 de septiembre de 2025.
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Registro Oficial Suplemento Nro. 398, Quito, Ecuador, 07 de agosto de 2008. Última modificación: Cuarto Suplemento del Registro Oficial Nro. 140, 7 de octubre de 2025.
- Propraxis S.A. (2018). "*Consultoría para la Definición de Líneas de Acción Futuras para el Fortalecimiento del Transporte Terrestre y Tránsito, mediante la Evaluación del Estado del Arte del Sector*". Quito. Ecuador.
- Secretaría Nacional de Planificación, (2025-2029), *Plan Nacional de Desarrollo ECUADOR NO SE DETIENE*, Quito,2025.
- Secretaría Nacional de Planificación, (2022), Acuerdo Nro. SNP-SNP-2022-0006-A. Norma Técnica de Gobierno Por Resultados.
- Secretaría Nacional de Planificación, (2024), *Guía metodológica de planificación institucional*.
- Banco Central del Ecuador, boletines de prensa 2021-2023.
- Banco Central del Ecuador, Información Estadística Mensual Nro. 2035
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos INEC, indicadores básicos, Censo Poblacional 2022.
- Registro Oficial Nro. 323 el 17 de agosto de 2012, Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Registro Oficial Nro. 105 de 28 de febrero de 2014, Reforma al Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Plan Estratégico Institucional 2021 -2025.
- Ministerio del Trabajo, Ley Orgánica del Servicio Público.
- Ministerio del Trabajo, Acuerdo Ministerial Nro. MDT-2015-086, de fecha 23 de abril de 2015, emite la Norma Técnica del Subsistema de Planificación de Talento Humano.

[34] LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Art. 56

- Ministerio del Trabajo, Acuerdo Ministerial Nro. MDT-2017-0007, de fecha 26 de enero de 2017, emite Reforma a la Norma Técnica del Subsistema de Planificación de Talento Humano.
- Ministerio del Trabajo, Reglamento de aplicación a la Ley Orgánica del Servicio Público.
- Ministerio del Trabajo, Acuerdo Nro. MDT-2023-062, Norma técnica del subsistema de formación y capacitación, 2023.
- Ministerio del Trabajo, Acuerdo ministerial Nro. MDT-2021-135, Instructivo sobre los requerimientos de documentación el ingreso y desvinculación del personal de las entidades del sector público.
- Ministerio del Trabajo, Acuerdo Ministerial MDT-2019-375 directrices para la optimización de gastos de personal en la modalidad de contrato de servicios ocasionales.
- Código Orgánico Administrativo.
- Código de Trabajo.

10. Acta de Aprobación

Aprobado por	Firma
Lcdo. Luis Dario Villacrés Román **DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**	Validar únicamente en FirmaEC. Firmado electrónicamente por: LUIS DARIO VILLACRES ROMAN

Revisado por	Firma
Mgs. Gabriel Humberto Japón Rogel **COORDINADOR GENERAL DE GESTIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**	Validar únicamente en FirmaEC. Firmado electrónicamente por: GABRIEL HUMBERTO JAPON ROGEL
Mgs. Pablo Andre Vacacela Mazon **COORDINADOR GENERAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**	Pablo Andre Vacacela Mazon Time Stamping Security Data
Ing. Fredy Alexander Yánez Lomas **DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN**	Validar únicamente en FirmaEC. Firmado electrónicamente por: FREDY ALEXANDER YANEZ LOMAS

Elaborado por	Firma
Ing. Rocío Verónica Panata Guevara **ANALISTA DE PLANIFICACIÓN 2**	Validar únicamente en FirmaEC. Firmado electrónicamente por: ROCIO VERONICA PANATA GUEVARA
Ing. Carlos Alfredo Rodríguez Cabezas **ANALISTA DE PLANIFICACIÓN 3**	Validar únicamente en FirmaEC. Firmado electrónicamente por: CARLOS ALFREDO RODRIGUEZ CABEZAS

11. Anexos

Anexo Nro. 1 Matriz de competencias validada por MDT marzo 2025

ATRIBUCIONES	FACULTADES
Regular el 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.	REGULACIÓN
Establecer normas generales de funcionamiento, operación y control de aquellas instalaciones (terminales terrestres), las que serán de uso obligatorio por parte de las empresas operadoras de los servicios de transporte habilitadas.	REGULACIÓN
Regular el funcionamiento de las plataformas digitales, siempre y cuando se aseguren las condiciones mínimas ambientales, de calidad y seguridad.	REGULACIÓN
Regular el proceso de emisión de placas de identificación vehicular	REGULACIÓN
Establecer normas para la instalación en vehículos y carreteras de vallas, carteles, letreros luminosos, paneles publicitarios u otros similares que distraigan a los conductores y peatones afecten a la seguridad vial, persuadan o inciten a prácticas de conducción peligrosas, anti-reglamentarias o riesgosas.	REGULACIÓN
Planificar el 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.	PLANIFICACIÓN
Planificar la construcción de terminales terrestres en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados, garantizando al usuario la conexión con sistemas integrados de transporte urbano,	PLANIFICACIÓN
Elaborar el diseño curricular para la formación, capacitación y entrenamiento de conductores profesionales y no profesionales, de manera conjunta con el ente encargado del Sistema de Calidad de la Educación Superior y acreditado por el máximo organismo de educación superior	PLANIFICACIÓN
Coordinar con las entidades pertinentes, los planes de contingencia y las acciones inherentes al transporte terrestre, tránsito, y seguridad vial en el ámbito de su competencia	COORDINACIÓN
Coordinar con los organismos competentes, el proceso de homologación de vehículos, medios, dispositivos y aplicativos de transporte terrestre y tránsito a nivel nacional	COORDINACIÓN

ATRIBUCIONES	FACULTADES
Celebrar convenios con las Escuelas de Conducción, Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas Nacionales y Universidades autorizadas en el país por el Organismo Nacional Coordinador del Sistema de Educación Superior, para dictar los cursos de formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores profesionales y no profesionales, así como para la recuperación de puntos en las licencias de conducir	COORDINACIÓN
Desarrollar contenidos curriculares en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas y de los medios de transporte terrestre, en coordinación con el ente rector de la educación.	GESTIÓN
Conferir certificado de homologación a medios de transporte, equipos o dispositivos empleados en cualquier servicio definido en la Ley.	GESTIÓN
Realizar los estudios de costos reales de mercado, que permitan establecer los ajustes tarifarios correspondientes, en el ámbito de su competencia.	GESTIÓN
Administrar e integrar el Registro Nacional de Transporte Terrestre y Tránsito, a través de una plataforma informática.	GESTIÓN
Emitir la autorización de funcionamiento de los CRTV (Centros de Revisión y Control Técnico Vehicular)	GESTIÓN
Autorizar el funcionamiento de las plataformas digitales, siempre y cuando se aseguren las condiciones mínimas ambientales, de calidad y seguridad.	GESTIÓN
Conferir títulos habilitantes y autorizaciones en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en el ámbito de sus competencias.	GESTIÓN
Autorizar y entregar placas de identificación vehicular	GESTIÓN
Emitir matrículas vehiculares en el ámbito de sus competencias, previo el pago de las tasas e impuestos correspondientes y el cumplimiento de los requisitos previstos en el Reglamento.	GESTIÓN
Otorgar permisos de uso de vidrios polarizados, películas antisolares y láminas de seguridad.	GESTIÓN
Formar y capacitar al personal civil especializado para realizar el control del tránsito en las vías de la red estatal y troncales nacionales, en el ámbito de su competencia.	GESTIÓN
Implementar un sistema de gestión y medición de la explotación de las frecuencias y rutas, que permita el seguimiento del cumplimiento de los títulos habilitantes; y, la normativa que obligue la implementación en cada parada de transporte de servicio público de pasajeros, el horario de las frecuencias y rutas, a efecto de que los ciudadanos tengan oportunamente la información bajo el principio de predecibilidad.	GESTIÓN

ATRIBUCIONES	FACULTADES
Autorizar el funcionamiento de las escuelas de formación de conductores profesionales y no profesionales, instituciones de educación superior con especializado en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, debidamente acreditadas por el ente encargado de la calidad del Sistema de Educación Superior, a través del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Segundad Vial.	GESTIÓN
Matricular unidades vehiculares no motorizadas a nivel nacional.	GESTIÓN
Autorizar la tipología y servicios previstos en la construcción de nuevos terminales y la vigilancia en el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el reglamento específico.	GESTIÓN
Imponer sanciones administrativas por infracciones en contra de las operadoras de transporte terrestre que incumplen la normativa vigente, previo al proceso administrativo correspondiente.	CONTROL
Controlar y exigir la capacitación integral permanente, la formación y tecnificación a conductores profesionales y no profesionales, actividad que deberá ser realizada por las instituciones acreditadas.	CONTROL
Controlar técnicamente el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial	CONTROL
Controlar la prestación de los servicios por parte de las operadoras de transporte, la autorización en la tipología y servicios previstos en la construcción de nuevos terminales y la vigilancia en el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el reglamento específico.	CONTROL
Realizar el seguimiento al cumplimiento de los títulos habilitantes y a la normativa que obligue la implementación en cada parada de transporte de servicio público de pasajeros, el horario de las frecuencias y rutas.	CONTROL
Evaluar a los conductores de vehículos a motor, profesionales y no profesionales a nivel nacional que acudan a renovar sus licencias, a fin de constatar y actualizar los conocimientos en materia de tránsito y seguridad vial.	EVALUACIÓN

Anexo Nro. 2 Cadena de Valor validada por el MDT el 03 de abril de 2025.





Mgs. Jaqueline Vargas Camacho
DIRECTORA (E)

Quito:
Calle Mañosca 201 y Av. 10 de Agosto
Atención ciudadana
Telf.: 3941-800
Ext.: 3134

www.registroficial.gob.ec

MG/FA

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.