

ACUERDO Nro. MIT-MIT-25-51-ACU**SR. ING. ROBERTO XAVIER LUQUE NUQUES
MINISTRO DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE****CONSIDERANDO:**

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

Que, el Art. 141 de la Constitución de la República del Ecuador, establece en su segundo párrafo: *La Función Ejecutiva está integrada por la Presidencia y Vicepresidencia de la República, los Ministerios de Estado y los demás organismos e instituciones necesarios para cumplir, en el ámbito de su competencia, las atribuciones de rectoría, planificación, ejecución y evaluación de las políticas públicas nacionales y planes que se creen para ejecutarlas.*;

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

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

Que, el Art. 238 de la Constitución de la República del Ecuador determina que: “*Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional.*”;

Que, el Art. 239 de la Constitución de la República del Ecuador, prescribe que: “*el régimen de gobiernos descentralizados autónomos se regirá por la ley correspondiente, que establecerá un sistema nacional de competencias de carácter obligatorio y progresivo y definirá las políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios territoriales en el proceso de desarrollo.*”;

Que, el artículo 268 de la Constitución de la República del Ecuador, preceptúa: “*La ley determinará los casos excepcionales, el procedimiento y la forma de control, en los que*

por omisión o deficiente ejecución de una competencia se podrá intervenir en la gestión del gobierno autónomo descentralizado en esa competencia, en forma temporal y subsidiaria, hasta que se supere la causa que motivó la intervención.”;

Que, el artículo 425 de la Constitución de la República del Ecuador, preceptúa en su tercer inciso: *"La jerarquía normativa considerará, en lo que corresponda, el principio de competencia, en especial la titularidad de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados.”;*

Que, el Art. 427 de la Constitución de la República del Ecuador determina: *“Las normas constitucionales se interpretarán por el tenor literal que más se ajuste a la Constitución en su integralidad. En caso de duda, se interpretarán en el sentido que más favorezca a la plena vigencia de los derechos y que mejor respete la voluntad del constituyente, y de acuerdo con los principios generales de la interpretación constitucional.”*

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

Que, el artículo 4 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas define lo siguiente: *“Las empresas públicas son entidades que pertenecen al Estado en los términos que establece la Constitución de la República, personas jurídicas de derecho público, con patrimonio propio, dotadas de autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión.”*

Que, El Art. 6 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas que trata sobre la ORGANIZACIÓN EMPRESARIAL, señala lo siguiente: *“Son órganos de dirección y administración de las empresas públicas: 1. El Directorio; y, 2. La Gerencia General.”*

Que, el Art. 2 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), prevé como objetivos de ese código, *“la organización territorial del Estado ecuatoriano equitativa y solidaria, que compense las situaciones de injusticia y exclusión existentes entre las circunscripciones territoriales (letra d)”;* *“La definición de mecanismos de articulación, coordinación y corresponsabilidad entre los distintos niveles de gobierno para una adecuada planificación y gestión pública (letra h)”;* *“La consolidación de las capacidades rectora del gobierno central en el ámbito de sus competencias; coordinadora y articuladora de los gobiernos intermedios; y, de gestión de los diferentes niveles de gobierno. (letra j));*

Que, el Art. 3 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), determina los principios a los cuales se someterán las actuaciones de los gobiernos autónomos descentralizados, entre los cuales constan los siguiente: *“c) Coordinación y corresponsabilidad.- Todos los niveles de gobierno tienen responsabilidad compartida con el ejercicio y disfrute de los derechos de la ciudadanía, el buen vivir y el desarrollo de las diferentes circunscripciones territoriales, en el marco de las competencias exclusivas y concurrentes de cada uno de ellos. Para el*

cumplimiento de este principio se incentivará a que todos los niveles de gobierno trabajen de manera articulada y complementaria para la generación y aplicación de normativas concurrentes, gestión de competencias, ejercicio de atribuciones. (...). d) Subsidiariedad.- La subsidiariedad supone privilegiar la gestión de los servicios, competencias y políticas públicas por parte de los niveles de gobierno más cercanos a la población, con el fin de mejorar su calidad y eficacia y alcanzar una mayor democratización y control social de los mismos. En virtud de este principio, el gobierno central no ejercerá competencias que pueden ser cumplidas eficientemente por los niveles de gobierno más Cercanos a la población y solo se ocupará de aquellas que le corresponda, o que por su naturaleza sean de interés o implicación nacional o del conjunto de un territorio. Se admitirá el ejercicio supletorio y temporal de competencias por otro nivel de gobierno en caso de deficiencias, de omisión, de desastres naturales o de paralizaciones comprobadas en la gestión, conforme el procedimiento establecido en este Código. e) Complementariedad.- Los gobiernos autónomos descentralizados tienen la obligación compartida de articular sus planes de desarrollo territorial al Plan Nacional de Desarrollo y gestionar sus competencias de manera complementaria para hacer efectivos los derechos de la ciudadanía y el régimen del buen vivir y contribuir así al mejoramiento de los impactos de las políticas públicas promovidas por el Estado ecuatoriano.”

Que, el artículo 53 del COOTAD define lo siguiente: *“Los gobiernos autónomos descentralizados municipales son personas jurídicas de derecho público, con autonomía política, administrativa y financiera. Estarán integrados por las funciones de participación ciudadana; legislación y fiscalización; y, ejecutiva previstas en este Código, para el ejercicio de las funciones y competencias que le corresponden.”*

Que, el Art. 113 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), define a las competencias como: *“capacidades de acción de un nivel de gobierno en un sector. Se ejercen a través de facultades. Las competencias son establecidas por la Constitución, la ley y las asignadas por el Consejo Nacional de Competencias.”*

Que, el Art. 116 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), define a las facultades como: *“atribuciones para el ejercicio de una competencia por parte de un nivel de gobierno. Son facultades la rectoría, la planificación, la regulación, el control y la gestión, y son establecidas por la Constitución o la ley. Su ejercicio, a excepción de la rectoría, puede ser concurrente. La rectoría es la capacidad para emitir políticas públicas que orientan las acciones para el logro de los objetivos y metas del desarrollo; así como para definir sistemas, áreas y proyectos estratégicos de interés público, en función de su importancia económica, social, política o ambiental. Será nacional y corresponderá al gobierno central en el ámbito de sus competencias exclusivas, sectores privativos y estratégicos. Los gobiernos autónomos descentralizados también ejercerán esta facultad en el ámbito de sus competencias exclusivas y en sus respectivos territorios bajo el principio de unidad nacional. (...) El control es la capacidad para velar por el cumplimiento de objetivos y metas de los planes de desarrollo, de las normas y procedimientos establecidos, así como los estándares de calidad y eficiencia en el ejercicio de las competencias y en la prestación de los servicios públicos, atendiendo el interés general y el ordenamiento jurídico.”*

Que, el Art. 119 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), determina las funciones del Consejo Nacional de Competencias, además de las señaladas en la Constitución, -entre otras- las siguientes: a) *Cumplir y hacer cumplir las disposiciones constitucionales y legales que rigen el Sistema Nacional de Competencias; (...) o) Emitir las resoluciones necesarias para el cumplimiento de sus obligaciones, en especial para evitar o eliminar la superposición de funciones entre los niveles de gobierno;*”

Que, el tercer párrafo del Art. 157 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) prescribe que: *“El Consejo Nacional de Competencias autorizará la intervención temporal y subsidiaria, de las competencias de un gobierno autónomo descentralizado, (...). Sin perjuicio de lo anterior, en casos de emergencia declarada, un nivel de gobierno podrá asumir subsidiariamente las competencias de otro sin necesidad de autorización previa del Consejo Nacional de Competencias, pero con la obligación de notificarle inmediatamente, a efectos de que éste disponga lo que corresponda.”*

Que, el Art. 159 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) contiene las características de la intervención, determinándose que: *“La intervención en la gestión de la competencia de un gobierno autónomo descentralizado es, en todos los casos, de carácter temporal y excepcional, no atenta contra la autonomía, y buscará la plena vigencia de los derechos fundamentales de los ciudadanos, mediante la aplicación de los principios de complementariedad y subsidiariedad entre los distintos niveles de gobierno. En ningún caso la intervención implicará una sustitución del gobierno autónomo descentralizado, ni de ninguna de las autoridades que lo integran. La intervención comprende la potestad de autorizar y controlar la adopción de las medidas necesarias para subsanar la omisión o deficiente ejecución de la competencia intervenida.”*

Que, el Art. 1 del Código Orgánico Administrativo (COA), indica que ese *“Código regula el ejercicio de la función administrativa de los organismos que conforman el sector público.”*

Que, el Art. 3 del Código Orgánico Administrativo (COA), define el Principio de eficacia como: *“Las actuaciones administrativas se realizan en función del cumplimiento de los fines previstos para cada órgano o entidad pública, en el ámbito de sus competencias.”;*

Que, el Art. 4 del Código Orgánico Administrativo (COA), define el Principio de eficiencia como: *“Las actuaciones administrativas aplicarán las medidas que faciliten el ejercicio de los derechos de las personas. Se prohíben las dilaciones o retardos injustificados y la exigencia de requisitos puramente formales.”;*

Que, el Art. 5 del Código Orgánico Administrativo (COA), define el Principio de calidad como: *“Las administraciones públicas deben satisfacer oportuna y adecuadamente las necesidades y expectativas de las personas, con criterios de objetividad y eficiencia, en el uso de los recursos públicos.”*

Que, el Art. 16 del Código Orgánico Administrativo (COA), define el Principio de

Proporcionalidad como: *“Las decisiones administrativas se adecúan al fin previsto en el ordenamiento jurídico y se adoptan en un marco del justo equilibrio entre los diferentes intereses. No se limitará el ejercicio de los derechos de las personas a través de la imposición de cargas o gravámenes que resulten desmedidos, en relación con el objetivo previsto en el ordenamiento jurídico.”*

Que, el Art. 21 del Código Orgánico Administrativo (COA), define el Principio de ética y probidad como: *“Los servidores **públicos**, así como las personas que se relacionan con las administraciones públicas, actuarán con rectitud, lealtad y honestidad. (...)”*;

Que, el Art. 27 del Código Orgánico Administrativo (COA), define el Principio de subsidiariedad como: *“Las administraciones de nivel territorial superior intervendrán cuando los objetivos de la actuación pretendida no puedan ser alcanzados en los niveles inferiores, con arreglo a los principios de eficacia, eficiencia, efectividad y economía. (...) En caso de ser necesario se aplicará el artículo 3 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.”*

Que, el Art. 28 del del Código Orgánico Administrativo (COA), define el Principio de Colaboración como: *“Las administraciones trabajarán de manera coordinada, complementaria y prestándose auxilio mutuo. Acordarán mecanismos de coordinación para la gestión de sus competencias y el uso eficiente de los recursos. La asistencia requerida solo podrá negarse cuando la administración pública de la que se solicita no esté expresamente facultada para prestarla, no disponga de medios suficientes para ello o cuando, de hacerlo, causaría un perjuicio grave a los intereses cuya tutela tiene encomendada o al cumplimiento de sus propias funciones. Las administraciones podrán colaborar para aquellas ejecuciones de sus actos que deban realizarse fuera de sus respectivos ámbitos territoriales de competencia. En las relaciones entre las distintas administraciones públicas, el contenido del deber de colaboración se desarrolla a través de los instrumentos y procedimientos, que de manera común y voluntaria, establezcan entre ellas.”*

Que, el Art. 65 del Código Orgánico Administrativo (COA), define a la competencia como: *“la medida en la que la Constitución y la ley habilitan a un órgano para obrar y cumplir sus fines, en razón de la materia, el territorio, el tiempo y el grado.”*

Que, el Art. 89 del Código Orgánico Administrativo (COA), establece que: *“Las actuaciones administrativas son: ... 1. Acto administrativo ... 2. Acto de simple administración ... 3. Contrato administrativo ... 4. Hecho administrativo ... 5. Acto normativo de carácter administrativo... Las administraciones públicas pueden, excepcionalmente, emplear instrumentos de derecho privado, para el ejercicio de sus competencias.”*

Que, Mediante Decreto Ejecutivo Nro. 8 de 15 de enero de 2007, publicado en el Registro Oficial Nro. 18 de 8 de febrero de 2007, se creó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), como ente rector del transporte y obras públicas, sustituyendo al entonces Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Que, mediante Decreto Ejecutivo Nro. 102, de 15 de agosto de 2025, el Mgs. Daniel Noboa, Presidente Constitucional de la República, en el artículo 1 dispuso lo siguiente:

“Fusionése por absorción al Ministerio de Transporte y Obras Públicas las siguientes instituciones: a) Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda; (...) se integrará en la estructura orgánica del ministerio receptor como un viceministerio (...) “Una vez concluido el proceso de fusión por absorción, modifíquese la denominación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas por la de Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT) (...).”;

Que, mediante Decreto Ejecutivo No. 137, de 16 de septiembre de 2025, el Presidente Constitucional de la República del Ecuador, designó al ingeniero Roberto Xavier Luque Nuques, como Ministro de Infraestructura y Transporte.

Que, el ACUERDO Nro. MTOP-MTOP-25-30-ACU del 06 de julio de dos mil veinticinco, en su artículo 2, acordó el *“... Declarar la Emergencia en la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial en función de lo determinado en el Art. 130 del COOTAD concordante con el Art. 1 de Resolución No. 006-CNC-2012 de fecha 26 de abril del 2012 emitida por el Consejo Nacional de Competencias, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 712 del 29 de mayo del 2012, ejercida por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales de los cantones de Manta y Durán....”;*

Que, en el Acuerdo ibídem, en su artículo 4, se requirió *“... al Ministerio del Interior (MDI) en virtud del principio de colaboración, el trabajo coordinado y complementario para la ejecución eficaz de este Acuerdo. El Ministerio del Interior instrumentará esta cooperación. ...”;*

Que, en el Acuerdo ibídem, en el artículo 6, decidió que *“... La entidad interventora, se encargará y asumirá el debido ejercicio de la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial en los GADs de Manta y Durán incluyéndose las definidas en el Art. 12 de la Resolución No. 003-CNC-2022 de fecha 18 de abril del 2022 emitida por el Consejo Nacional de Competencias, publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 58 del 9 de mayo del 2022, que reformó el Art. 20 (Facultades y Atribuciones específicas del modelo de gestión A) de la Resolución No. 006-CNC-2012 de fecha 26 de abril del 2012 publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 712 del 29 de mayo del 2012. ...”;*

Que, en el Acuerdo ibídem, en el artículo 7, dispuso que *“... La entidad interventora, autorizará previa y expresamente y controlará toda decisión que requiera, necesite o intenten tomar los Gerentes Generales o los Directorios de la EMPRESA PÚBLICA DE MOVILIDAD DE MANTA- EP y de la EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD DE DURÁN – EMOT DURÁN, en consonancia con lo establecido en el Art. 159 del COOOTAD. ... La interventora elaborará el plan operativo al que también se someterá irrestrictamente el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito de la EMPRESA PÚBLICA DE MOVILIDAD DE MANTA- EP y de la EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD DE DURÁN - EMOT DURÁN. ...”;*

Que, en el Acuerdo ibídem, en sus Disposiciones Generales, Primera y Segunda, estableció que *“... La entidad interventora tendrá un período de diagnóstico dentro de las esferas administrativa-financiera, y de talento humano sobre la actividad de la EMPRESA PÚBLICA DE MOVILIDAD DE MANTA- EP y de la EMPRESA PÚBLICA*

MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD DE DURÁN - EMOT DURÁN, por un tiempo mínimo de dos meses de tal forma que le permita adoptar las medidas más idóneas para corregir las graves omisiones en la ejecución de las competencias intervenidas. ...” y que “... Los Gerentes Generales de la EMPRESA PÚBLICA DE MOVILIDAD DE MANTA- EP y de la EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD DE DURÁN - EMOT DURÁN, acatarán las disposiciones impartidas por la interventora, en todos los aspectos inherentes a las funciones de esas EPs, incluyéndose materia económica, financiera, administrativa y de talento humano. ...”, respectivamente;

Que, en ACUERDO INTERMINISTERIAL Nro. MDI-MTOP-2025-001, del 06 de julio de dos mil veinticinco, determinó como su Objeto el “... *Ejecutar el Acuerdo Ministerial No. MTOP-MTOP-25-30-ACU de 06 de julio de 2025, para que el Ministerio del Interior, a través de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Ecuador, asuma la ejecución operativa y administrativa de la intervención subsidiaria y temporal de la competencia de planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en los cantones de Manta y Durán, actualmente ejercida por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales a través de las Empresas Públicas “MOVILIDAD DE MANTA – EP” y “EMOT DURÁN”. ... La intervención a cargo de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Ecuador, será de carácter excepcional, subsidiario y estrictamente temporal, conforme lo dispuesto en el artículo 159 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. ...”;*

Que, en el Acuerdo Interministerial ibídem, se definió el “Alcance de la Intervención” en que “... *La intervención comprenderá: ... • El control y supervisión de la gestión administrativa y operativa de las Empresas Públicas MOVILIDAD DE MANTA EP y EMOT DURÁN, creadas por los respectivos Gobiernos Autónomos Descentralizados. ... • La ejecución de acciones técnicas, logísticas y de talento humano, que permitan garantizar el cumplimiento de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial. ... • La entidad interventora, autorizará previa y expresamente y controlará toda decisión que requiera, necesite o intenten tomar los Gerentes Generales o los Directorios de la EMPRESA PÚBLICA DE MOVILIDAD DE MANTA- EP y de la EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD DE DURÁN – EMOT DURÁN, en consonancia con lo establecido en el Art. 159 del COOOTAD. ... • La entidad interventora, elaborará el plan operativo al que también se someterá irrestrictamente el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito de la EMPRESA PÚBLICA DE MOVILIDAD DE MANTA- EP y de la EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD DE DURÁN – EMOT DURÁN. ... • La aplicación directa de normativa vigente, así como de las directrices emitidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT), Ministerio del Interior y Consejo Nacional de Competencias. ...”;*

Que, en el Acuerdo Interministerial ibídem, estableció las “Obligaciones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas” actual Ministerio de Infraestructura y Transporte, en el que se “... *compromete a: ... a. Emitir los actos administrativos y de simple administración, lineamientos y directrices necesarias para viabilizar la intervención de la competencia conforme a la normativa legal vigente. ... b. Coordinar con la Agencia*

Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT) la ejecución técnica y normativa de las políticas públicas durante el tiempo que dure la intervención. ... c. Disponer a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT), la colaboración y entrega de información requerida por la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Ecuador. ... d. Realizar seguimiento técnico de la implementación del Plan Nacional de Movilidad y Logística del Transporte y Seguridad Vial dentro del ámbito de los cantones intervenidos. ... e. Garantizar la articulación institucional con los niveles de gobierno afectados y con el Consejo Nacional de Competencias. ... f. Apoyar a la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Ecuador con directrices técnicas y de política pública nacional en materia de tránsito y transporte. ... g. Gestionar de ser necesario ante el Ministerio de Economía y Finanzas los mecanismos presupuestarios que se requiera para viabilizar la intervención. ... h. Acompañar los procesos de fiscalización y control que garanticen el retorno progresivo de la competencia a los Gobierno Autónomo Descentralizado. ...” (Subrayado es propio);

Que, en el Acuerdo Interministerial ibídem, en su artículo 6, estableció que “... *Los costos de operación y ejecución serán financiados con los recursos recaudados por concepto de infracciones, tasas, servicios, y demás ingresos legalmente autorizados en los cantones Manta y Durán. La intervención no requerirá erogación adicional del Presupuesto General del Estado, salvo que lo determine el Consejo Nacional de Competencias o el Ministerio de Economía y Finanzas. ...”;*

Que, en el Acuerdo Interministerial ibídem, en su Disposición General Tercera, en el segundo inciso indica que “*Los Gerentes Generales de la EMPRESA PÚBLICA DE MOVILIDAD DE MANTA- EP y de la EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD DE DURÁN - EMOT DURÁN, acatarán las disposiciones impartidas por la interventora, en todos los aspectos inherentes a las funciones de esas EPs, incluyéndose materia económica, financiera, administrativa y de talento humano.”;*

Que, en el Acuerdo Interministerial ibídem, en su Disposición Transitoria Tercera, en el segundo inciso indica que “*Con el objetivo de enmarcar el correcto inicio de gestión en el ámbito administrativo, financiero, jurídico, logístico y de tecnologías de la información, se establece un periodo de transición de setenta (70) días incluido el plazo determinado en el párrafo anterior. Posterior a este plazo la entidad interventora podrá autorizar y controlar la adopción de las medidas necesarias la omisión o deficiente ejecución de la competencia intervenida, incluida la administración, custodia, asignación o reasignación de los recursos que se encuentran a su cargo de manera temporal.”;*

Que, mediante Resolución No. 002-CNC-2025 suscrita por el Consejo Nacional de Competencias, de 18 de julio de 2025, dispone en su artículo 4 lo siguiente: “... *Disponer a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales de Manta y Durán que, en el marco de lo previsto en el artículo 158, literal f) del COOTAD, pongan a disposición del gobierno interventor, los talentos humanos y los recursos correspondientes para el ejercicio de la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial mientras dure la intervención. ...”*, y en su artículo 5, inciso segundo dispuso que “... *El Gobierno interventor administrará la totalidad de los ingresos de la EMPRESA PÚBLICA DE MOVILIDAD DE MANTA – EP y de la*

EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD DE DURÁN – EMOT DURÁN, por concepto de tasas, tarifas, contribuciones, y cualquier ingreso que se genere por la prestación de los servicios mientras dure la intervención. ...”;

Que, con oficio **Nro. PN-DNT-QX-2025-5113-OF**, el Sr. Crnl. Msc. Carlos Alexander Semblantes Gamboa, DIRECTOR NACIONAL DE CONTROL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, SUBROGANTE, comunicó a usted, señor Ministro, lo siguiente: *“Luego de expresarle un atento y cordial saludo, a propósito de la intervención que se ejecuta en los cantones de Manta y Duran conforme lo establece el Acuerdo Interministerial Nro. MDI-MTOP-2025-001, de fecha 06 de julio de 2025, mismo que tiene por Objeto “Ejecutar el Acuerdo Ministerial No. MTOP-MTOP-25-30-ACU de 06 de julio de 2025, para que el Ministerio del Interior, a través de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Ecuador, asuma la ejecución operativa y administrativa de la intervención subsidiaria y temporal de la competencia de planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en los cantones de Manta y Durán, actualmente ejercida por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales a través de las Empresas Públicas “MOVILIDAD DE MANTA – EP” y “EMOT DURÁN”. En este sentido, conforme lo establece el artículo 5, literal a, del Acuerdo Interministerial, Nro. MDI-MTOP-2025-001 que señala: “El Ministerio de Transporte y Obras Públicas se compromete a: (...) Emitir los actos administrativos y de simple administración, lineamientos y directrices necesarias para viabilizar la intervención de la competencia conforme a la normativa legal vigente.” me permito poner en su conocimiento el informe Nro. PN-DNT-SJPTM-2025-0005-INF, de fecha 26 de septiembre de 2025, firmando electrónicamente por el Señor Tcnl. Ab. Carlos Steeve Alban Pazmiño, Encargado de la Intervención Administrativa y Operativa DNCTSV, del cantón Manta, y el Informe Nro. PN-DNCTSV-STD2025-0006-INF, de fecha 26 de septiembre del 2025, firmando electrónicamente por el señor Tcnl. Jaime Santiago Viteri Villacis, Encargado de la Intervención Administrativa y Operativa DNCTSV, del cantón Durán, dentro de los cuales se recomienda que, es necesario contar con un documento legal administrativo que conceda las atribuciones necesarias para la corrección de los actos administrativos como legales que se han encontrado. Dicho instrumento transparentará la toma de decisiones, acciones y resultados a obtenerse, así como también, permitirá planificar, organizar y coordinar las actividades y recursos de la empresa para obtener una gestión más efectiva; para ello, se remite el borrador de Resolución Ministerial anexo a la presente, a fin que sea verificado, analizado, validado, aprobado y suscrito por la máxima autoridad del Ministerio de Infraestructura y Transporte.;*

Que, con Informe Nro. **PN-DNT-SJPTM-2025-0005-INF** de fecha 26 de septiembre de 2025, firmando por el Señor Tcnl. Ab. Carlos Steeve Albán Pazmiño, Encargado de la Intervención Administrativa y Operativa DNCTSV del cantón Manta, se señala lo siguiente: **INFORME DE REQUERIMIENTO SOBRE ATRIBUCIONES Y DIRECTRICES A SER EMITIDAS POR EL GOBIERNO INTERVENTOR – MIT:** *“(...) **III. TRABAJOS REALIZADOS.** Las actividades realizadas a partir del 11 de julio fecha de emisión de la Resolución Nro. PN-DNT-QX-2025-0002 fecha de designación como ejecutor de la intervención, se han basado en el levantamiento y análisis de la información de todas las áreas de la empresa; así como supervisar y controlar las acciones del Gerente General de la empresa. Con estas atribuciones se adoptaron varias acciones para operativizar la logística de la empresa, se ha establecido*

estrategias para mejorar el servicio de matriculación y revisión técnica, y se ha optimizado el buen uso de los recursos tanto económicos como humano. Estas acciones empiezan con la notificación al Gerente General con oficio Nro. PN-DNT-SJPTM-QX-2025-0010-O, de fecha 13 de julio del 2025, que tiene relación con la delegación como ejecutor al suscrito como delegado para la ejecución de la intervención y marcar la metodología de trabajo y directrices al Gerente General de la Empresa Movilidad Manta para continuar con la actividad de la empresa, y el acatamiento de las disposiciones como interventor, para tomar el control de las decisiones tanto administrativas y operativas de la Empresa Pública de Movilidad Manta EP, en la cual además se dispone varios lineamientos a cumplir para marcar un nuevo rumbo de la conducción y decisiones que se requieran adoptar para continuar con el desarrollo de la competencia de planificar, regular y control el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial. Inmediatamente con el fin de cumplir con los plazos establecidos en el acuerdo interministerial para un avance progresivo de la intervención, se realizaron múltiples reuniones de trabajo con el Gerente General, Directores y Departamentos asesores, para que conozcan el alcance de la intervención y sobre todo sepan que dentro del mismo instrumento interministerial, se debían cumplir con el plazo de 15 días para la entrega de información. Es así y con el fin de establecer un correcto proceso de entrega de esta información se elaboró por parte de la intervención un formato a seguir y varias directrices que deben cumplirse para que la información a ser entregada sea completa de calidad y abarque todo lo requerido, misma que fue entregada a través de un proceso informático, respetando la confidencialidad de la información y garantizando un correcto archivo digital en un espacio creado en el servidor de la empresa pública. Posterior a este proceso de entrega de información que culminó el 25 de julio del 2025, se continuó con la fase de análisis de la información entregada, para esto se solicitó a las Direcciones Nacionales de la Policía Nacional brinden su apoyo en este proceso y se emitan los informes correspondientes a fin de que estos instrumentos administrativos permitan al interventor tener la claridad del estado actual de la empresa pública, para adoptar las decisiones adecuadas con el fin de corregir y subsanar errores existentes en la deficiente administración de la competencia. Se debe mencionar que, en estas fases de la intervención, el trabajo del interventor ha tenido que sortear problemáticas importantes que van desde los niveles de infiltración de grupos de delincuencia organizada, quienes operaban la empresa pública a través de cargos otorgados para mantener una fachada de impunidad, a esto se suma proceso administrativos deficientes, mal elaborados y otros inclusive en contra de los interés económicos y patrimoniales de la EP. Lo antes mencionado está sintetizado en el informe de gestión y avances de la intervención presentado al Director Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial el 15 de agosto del 2025 a través del Informe Nro. PN-DNT-SJPTM-2025-001-INF, con el cual se menciona las actividades realizadas, los hallazgos relevantes, riesgos y obstáculos, resultados alcanzados, con sus debidas conclusiones y recomendaciones. De igual forma las influencias negativas externas trataron de afectar las decisiones del interventor, que no ha cedido a estas pretensiones, pero lo que sí ocasionó que el Gerente General tenga un discurso alineado a la política del GAD local, queriendo en algunas ocasiones tomar las decisiones de la empresa por cuenta propia sin poner en conocimiento del interventor, pero gracias a la fortaleza de la estructura policial en las direcciones de la empresa como mecanismo de supervisión y control, se ha podido impedir la ejecución de estas arbitrariedades, que ha llevado a un desgaste de la intervención y de cierta manera al retraso del mismo, es por esto que con el fin de evidenciar la deficiente administración del Gerente General, se emitió el informe

de nudos críticos del Gerente General Nro. DNT-SJTM-DESP-2025-001-INF-EJE de fecha 4 de septiembre del 2025 y se puso en conocimiento de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial. Con la designación de servidores policiales con el perfil académico y experiencia en las diferentes áreas administrativas y operativas de la Empresa Pública de Movilidad Manta EP, es así que se establece una estructura policial paralela a la estructura orgánica de la empresa pública de movilidad, esto con el fin de tomar el control en las áreas desde la Gerencia General, las 9 Direcciones que posee la empresa y unidades asesoras para de esta manera cumplir con lo que demanda el alcance de la intervención e inmediatamente controlar las decisiones del Directorio y del Gerente General en funciones, estrategia que desde el primer momento de la intervención está cumpliendo con los objetivos requeridos, de la misma forma se han establecidos aspectos fundamentales para el control operativo por parte de la Policía Nacional en las vías de la jurisdicción del Cantón Manta, con el fin de garantizar una cobertura integral de intervención tanto administrativa como operativa tal como reza el acuerdo interministerial. (...) **IV. ANÁLISIS** Considerando que el Acuerdo Interministerial Nro. MDI-MTOP-2025-001 de fecha 06 de julio del 2025, en su artículo 2 señala la entidad interventora, autorizará previa y expresamente y controlará toda decisión que requiera, necesite o intenten tomar los Gerentes Generales o los Directorios de la EMPRESA PÚBLICA DE MOVILIDAD DE MANTA-EP. Para el desarrollo de las actividades diarias es necesaria la toma de decisiones y acciones para corregir y subsanar la mala administración detectada en la empresa pública. Pero al estar supeditados a la aprobación de autoridades externas no alineadas con el objetivo de la presente intervención, resulta ser un nudo crítico. Cabe señalar que si bien es cierto en el acuerdo interministerial se indica que el interventor controlará la decisión de los directorios, al ser este un órgano fuera del seno de la empresa intervenida, no se ha podido evidenciar la subordinación necesaria para el mejoramiento empresarial, en pro y beneficio del éxito de la presente intervención. Así mismo, se considera oportuno el considerar que como un antecedente oportuno y pertinente el contenido de la Resolución No. 004-CNC-2012 de 19 de marzo de 2012, en la que el mismo Consejo Nacional de Competencias, el que bajo la estricta aplicación a los principios de seguridad jurídica y confianza legítima, en el que en su parte pertinente textualmente se establece que "... Las administraciones públicas actuarán bajo los criterios de certeza y previsibilidad. La actuación administrativa será respetuosa con las expectativas que razonablemente haya generado la propia administración pública en el pasado. La aplicación del principio de confianza legítima no impide que las administraciones puedan cambiar, de forma motivada, la política o el criterio que emplearán en el futuro..."; siendo así, conforme las decisiones emitidas por el Consejo Nacional de Competencias decidió suspender temporalmente el ejercicio de las competencias a los Gobiernos Autónomos Descentralizados y así mismo resuelve que el MIDUVI ejerza dicha competencia (Artículo 2, 3 y 4 de la Resolución ibídem). Bajo lo indicado, considerando que no ha existido modificación a la normativa legal invocada, resulta coherente y necesario que se brinde las herramientas a los delegados de la ejecución de la intervención tanto en Manta como en Durán, para ello, más allá del análisis de las diferencias entre ambos casos, es menester tomar en cuenta que el MIT en ejercicio de sus competencias, emita el texto propuesto en el borrador de la Resolución Ministerial anexa a la presente, instrumento que como se indica, fortalecerá los procesos dentro de la presente intervención. **V. CONCLUSIONES** Que, por lo antes expuesto se hace necesario contar con un documento legal administrativo que conceda las atribuciones necesarias para la corrección de los actos administrativos como legales que se han encontrado. Dicho

instrumento transparentará la toma de decisiones, acciones y resultados a obtenerse, así también permitirán planificar, organizar y coordinar las actividades y recursos de la empresa para obtener una gestión más efectiva. Que, de las actividades realizadas se puede evidenciar que se ha procurado en todo momento el cumplimiento irrestricto de la normativa vigente y aplicable teniendo como única finalidad permanente el éxito de la gestión de la intervención, en pro de la garantía de los derechos de la ciudadanía a contar con servicios públicos de calidad, oportunos, eficaces, eficientes, honestos y éticos. Que, los hallazgos evidenciados que motivaron esta intervención y que han sido confirmados (y que es más, se ha podido contar con aún más elementos para sustentar y motivar de manera fehaciente la presente intervención), circunstancias que han motivado que desde la Fiscalía General del Estado se hayan iniciado procesos investigativos que llevarán consecutivamente a determinar responsabilidades en cuanto a roles y funciones que puedan tener relación con posibles perjuicios a los recursos públicos. Que, la presente intervención ha conllevado una resistencia expresada a través de múltiples acciones, desde la Gerencia General de la EP y de sus direcciones y unidades que conforman la estructura orgánica de la misma; inclusive jurisdiccionales, que han afectado a su desarrollo y gestión planificada, inclusive retrasando u ocultando información requerida oportunamente, que permitiría a la intervención realizar un diagnóstico más cercano a la realidad, y que serviría de base para la toma de decisiones y mejora para subsanar y corregir la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial intervenida de la EP. Que, en estricta aplicación del principio de buena fe que rige el ámbito administrativo, es obligatorio el presumir que dicha resistencia al cambio ineludible que conlleva la intervención dispuesta y motivada por la deficiente gestión de la empresa pública encargada de brindar estos servicios a la ciudadanía mantense; se deba posible y principalmente a la confusión, desconocimiento, mala interpretación y a la posible ignorancia sobre la aplicación de la normativa constitucional y legal, a más de la indudable infiltración de grupos de delincuencia organizada que controlaban las áreas administrativas y operativas de la EP. Que, se ha tenido que enfrentar circunstancias adversas que han devenido de una posible mala interpretación jurídica, confusión, desconocimiento y/o ignorancia sobre la aplicación normativa de los instrumentos ministeriales e interministeriales; cuyo error se ha reflejado en la generación de documentación tendenciosa y que ha llevado a su vez a confundir a otras instituciones, en múltiples instancias; cuyo resultado ha sido el retrasar injustificada y arbitrariamente los esfuerzos legítimos de la presente intervención. Que, a fin de fortalecer la gestión de la intervención, se hace necesario el contar con un instrumento que clarifique las atribuciones investidas al suscrito, en calidad de Encargado de la Intervención a la Empresa Pública de Movilidad Manta E.P. Que, por otro lado, del ejercicio de la intervención proveniente de la gestión en territorio y la cotidianidad dirigiendo la EP, también se ha podido evidenciar la necesidad de contar con directrices que guíen e instruyan de forma permanente e ineludible, las decisiones, gestiones, actuaciones y actividades a ser realizadas en el futuro inmediato; en cumplimiento a las obligaciones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, actualmente Ministerio de Infraestructura y Transporte, establecido en el artículo 5 literal del ACUERDO INTERMINISTERIAL NRO. MDI-MTOP-2025-001 de 06 de julio de 2025, que literalmente establece: "... Emitir los actos administrativos y de simple administración, lineamientos y directrices necesarias para viabilizar la intervención de la competencia conforme a la normativa legal vigente...". Que, a partir de un análisis a profundidad de las funciones del Gerente General están supeditadas única y exclusivamente con las competencias intervenidas de

tránsito, de acuerdo a la Constitución y la ley se subsumen en las siguientes: planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial. Estas competencias en circunstancias de normalidad, estabilidad y seguridad jurídica las ejerce el gobierno municipal, por ende, le corresponde a este conforme lo determina la Ley Orgánica de Empresas Públicas y la reglamentación interna del GAD, la conformación del directorio y la designación de un Gerente General de su confianza. Que, en circunstancias de emergencia declarada, las funciones que se asumen durante la misma, es decir la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, en observancia de lo dispuesto en el artículo 159 del COOTAD, corresponde al gobierno interventor “la potestad de autorizar y controlar la adopción de las medidas necesarias para subsanar la omisión o deficiente ejecución de la competencia intervenida.” Tornándose una medida necesaria contar con un Gerencia General de confianza y alineado a los fines de la intervención. Tomando en cuenta que este funcionario de libre nombramiento de remoción no tiene otra misión, atribución o responsabilidad que la relacionada a las competencias intervenidas. Que, en este contexto, al mismo tiempo que se requieren certeza indudable sobre las atribuciones del suscrito, se requieren las directrices claras que operativicen desde la eficacia y eficiencia, las decisiones a ser tomadas, instrumento que se requiere de manera urgente. (...)”

Que, con Informe Nro. **PN-DNT-SJPTM-2025-0006-INF** de fecha 26 de septiembre del 2025, firmando por el señor Tcnl. Jaime Santiago Viteri Villacis, Encargado de la Intervención Administrativa y Operativa DNCTSV, del cantón Durán, señala lo siguiente: **INFORME DE REQUERIMIENTO SOBRE ATRIBUCIONES Y DIRECTRICES A SER EMITIDAS POR EL GOBIERNO INTERVENTOR – MIT:** “(...) **III. TRABAJOS REALIZADOS.** Mediante Informe Nro. **PN-DNCTSV STD-2025-001-INF** de 15 de agosto de 2025, la Dirección Nacional de Control de Tránsito a través de su Unidad Delegada para la Intervención, elaboró y puso en conocimiento de las Entidades inmersas en la Intervención el “**INFORME DE ACTIVIDADES Y AVANCES DE LA INTERVENCIÓN EN LA AGENCIA DE TRÁNSITO DURÁN**”; documento en el que se pudo determinar entre lo más sustancial las siguientes observaciones: a) En la entrega de información se presentaron nudos críticos, esto por cuanto la obtención de información administrativa, legal, técnica y financiera, referente al talento humano, medios logísticos, recursos financieros, recursos informáticos, sistemas de información, infraestructura tecnológica; y, medios tecnológicos, a esa fecha sufría retrasos por parte de Empresa Intervenida, pese a que debía entregarse toda la información en un plazo máximo de quince (15) días, desde el momento de la intervención, conforme lo previsto en la Disposición Transitoria Tercera del Acuerdo Interministerial Nro. **MDI-MTOP-2025- 001** de 6 de julio de 2025; b) En lo que respecta al área de matriculación los procesos **NO** se llevaban de acuerdo a lo estipulado en el Reglamento de Procesos de Matriculación estipulados en la Resolución 008-2017-ANT, detectándose además que el Sistema Transit Control que es usado para los procesos de matriculación, puede ser vulnerable a intromisiones externas, además que el personal policial desconoce el uso de dicho sistema para los trámites por parte de los usuarios; c) Por la falta de cooperación y colaboración por parte de los funcionarios del Centro de Matriculación y Revisión Vehicular, no se brindó la capacitación a los servidores policiales asignados a cumplir funciones en dicha sección, esto por la falta de la autorización y disposiciones claras por parte del Gerente de la empresa, lo que dificultó y retraso el trabajo asignado; d) El archivo en el Centro de Matriculación **NO** se lo lleva

de manera adecuada, conforme a lo establecido en la Regla General de Archivo; e) En lo que respecta a los hallazgos de Talento Humano, de acuerdo al registro de la nómina de la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Durán y en relación al perfil de cargo de Directores, se evidencia que existe 3 funcionarios en el cargo de Directores que se encuentran trabajando modalidad teletrabajo, sin que se haya presentado la justificación que llevó a autorizar dicha modalidad de trabajo; f) Así mismo se pudo detectar que, de acuerdo al título profesional registrado en el perfil de cargo y en relación a la verificación del registro del título profesional emitido por la SENESCYT de cada funcionario de la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Durán, existen 32 funcionarios que no cumplen con el perfil del cargo, así como 164 Agentes Civiles de Tránsito en los que se determinan inconsistencias en el nivel de instrucción académica; g) También pudo detectarse la existencia de funcionarios y Agentes Civiles de Tránsito con impedimentos para ejercer un cargo público; h) No se ha cumplido el PLAN ANUAL DE CONTRATACIÓN PÚBLICA de la EMOT DURÁN para el periodo fiscal 2025; i) Los Administradores de Contrato no tienen conocimientos afines al objeto de contratación para administrar los procesos de contratación pública de la EMOT DURÁN; y, j) Se evidenciaron procesos de compras públicas que estaban planificados y no iniciaban con la elaboración de la documentación de la fase preparatoria, en perjuicio al servicio ofertado a los usuarios. Al no avizorarse mejoras en la gestión de la intervención, por continuar con la negativa de someterse al control y supervisión de la gestión administrativa y operativa de la EMOT Durán, se elaboró y puso en conocimiento de las Entidades inmersas en la Intervención el Informe Nro: PN-DNCTSV-STD-2025-0003-INF del 09 de septiembre del 2025, “INFORME DE NUDOS CRÍTICOS OCASIONADOS POR EL SEÑOR GERENTE GENERAL SUBROGANTE DE LA EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD DE DURÁN”; documento en el que se pudo determinar entre lo más sustancial las siguientes observaciones: a) El Ing. Jimmy Javier Barahona Zambrano en calidad de Gerente General subrogante de la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Durán, se encuentra laborando bajo la modalidad de teletrabajo desde 01 de abril hasta la presente fecha, lo cual ha generado falta de comunicación y coordinación directa con el interventor, falta de directrices y disposiciones por parte del Gerente General encaminadas a los objetivos de la intervención; b) Con fecha 01 de septiembre del 2025 el Ing. Jimmy Barahona Gerente General subrogante la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Durán procede a la contratación del Abg. José Enrique Alvarado Cedeño bajo la modalidad libre nombramiento y remoción para la vacante de Director Jurídico y Flagrancia de la EMOT Durán de FORMA RESERVADA argumentando en la carta ciudadana Nro. CIUDADANO-CIU-2025-49250 de fecha 01 de septiembre del 2025 lo siguiente: “En mi calidad de Máxima Autoridad de la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Durán, me asiste la facultad legal exclusiva de contratar, mantener y sustituir al personal clasificado en el artículo 19 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, facultad que además se extiende a la designación de personal de libre nombramiento y remoción, cuya confianza es indispensable para garantizar el cumplimiento de los objetivos estratégicos y empresariales de la institución. Dicho marco normativo otorga al Gerente General la potestad de conformar equipos de trabajo que incluyan funcionarios de dirección, asesoría y apoyo estratégico, asegurando de esta manera la correcta conducción administrativa, técnica y operativa de la entidad, en consonancia con los fines públicos que justifican su existencia”; c) Con fecha 01 de septiembre del 2025 el Ing. Jimmy Barahona Gerente General subrogante la Empresa Pública Municipal de Tránsito y

*Movilidad de Durán procede a la contratación del Abg. Jafet Coronel Gavilánez bajo la modalidad libre nombramiento y remoción para la vacante de Director de Desarrollo Institucional de la EMOT DURÁN, de FORMA RESERVADA argumentando en la carta ciudadana Nro. CIUDADANO-CIU-2025-49250 de fecha 01 de septiembre lo siguiente: “En mi calidad de Máxima Autoridad de la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Durán, me asiste la facultad legal exclusiva de contratar, mantener y sustituir al personal clasificado en el artículo 19 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, facultad que además se extiende a la designación de personal de libre nombramiento y remoción, cuya confianza es indispensable para garantizar el cumplimiento de los objetivos estratégicos y empresariales de la institución. Dicho marco normativo otorga al Gerente General la potestad de conformar equipos de trabajo que incluyan funcionarios de dirección, asesoría y apoyo estratégico, asegurando de esta manera la correcta conducción administrativa, técnica y operativa de la entidad, en consonancia con los fines públicos que justifican su existencia”; d) Con fecha 01 de septiembre del 2025 el Ing. Jimmy Barahona Gerente General subrogante la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Durán procede a la contratación del Ing. Víctor Emilio Márquez Rodríguez bajo la modalidad libre designación y remoción para la vacante de Director Financiero de la Dirección Financiera de la Empresa, de FORMA RESERVADA argumentando en la carta ciudadana Nro. CIUDADANO-CIU-2025-49250 de fecha 01 de septiembre lo siguiente: “En mi calidad de Máxima Autoridad de la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Durán, me asiste la facultad legal exclusiva de contratar, mantener y sustituir al personal clasificado en el artículo 19 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, facultad que además se extiende a la designación de personal de libre nombramiento y remoción, cuya confianza es indispensable para garantizar el cumplimiento de los objetivos estratégicos y empresariales de la institución. Dicho marco normativo otorga al Gerente General la potestad de conformar equipos de trabajo que incluyan funcionarios de dirección, asesoría y apoyo estratégico, asegurando de esta manera la correcta conducción administrativa, técnica y operativa de la entidad, en consonancia con los fines públicos que justifican su existencia”; e) Falta de supervisión por parte del Gerente General subrogante, al administrador de contrato de concesión para la administración del terminal terrestre, la empresa PERVERKAUF, lo cual podría estar generando incumplimientos en el contrato en perjuicio de la EMOT-Durán; f) La falta de gestión y supervisión del Gerente General subrogante, a las direcciones para el cumplimiento y ejecución del PAC-2025; lo cual ha generado retrasos en el cumplimiento de los procesos, situación que pone en riesgo la operatividad institucional y podría derivar en una paralización de actividades por falta de insumos esenciales para el normal funcionamiento; g) La designación por parte del Gerente General subrogante, como administradores de contrato a funcionarios que carecen de conocimientos afines al objeto de contratación; además de ausencia de documentación de soporte que acredite su idoneidad, así como la omisión de aplicar la figura excepcional prevista en el artículo 296 del RGLOSNCNCP para la contratación externa de la administración, permiten presumir la inaplicación de la LOSNCP, artículos 295 y 296 del Reglamento y de la Norma de Control Interno 200-06 de la Contraloría General del Estado; h) Autorización por parte del Gerente General subrogante al Director de Control de Tránsito y al Director de Operaciones, para que se acojan a la modalidad de teletrabajo sin ningún sustento o informe de seguridad que motive y justifique dicha modalidad de trabajo; i) La Gerencia General en calidad de ordenador, genera retrasos en los pagos de bienes o servicios producto de obligaciones contraídas por la EMOT-Durán. (...) **IV. ANÁLISIS.***

Considerando que el acuerdo interministerial Nro. MDI-MTOP-2025-001 de fecha 06 de julio del 2025, en su artículo 2 señala la entidad interventora, autorizará previa y expresamente y controlará toda decisión que requiera, necesite o intenten tomar los Gerentes Generales o los Directorios de la EMOT Durán. Para el desarrollo de las actividades diarias es necesaria la toma de decisiones y acciones para corregir y subsanar la mala administración detectada en la empresa pública. Pero al estar supeditados a la aprobación de autoridades externas no alineadas con el objetivo de la presente intervención, resulta ser un nudo crítico. El Gerente General, a pesar de haber sido notificado y conocer en legal y debida forma todos los instrumentos (Acuerdo Ministerial, Acuerdo Interministerial y Resoluciones) previamente citados, así como los lineamientos para la ejecución de la intervención, este ha hecho caso omiso y ha demostrado una animadversión explícita, la cual se ha reflejado en sendas comunicaciones descomedidas completamente contrarias al sentido de la presente intervención, bajo un criterio tergiversado y erróneo que únicamente pretende deslegitimar las acciones y actividades realizadas por el interventor; que se evidencia con contrataciones a personal de libre nombramiento y remoción en puestos clave de la EMOT Durán (Director Jurídico, Directora Financiera y Director de Desarrollo Institucional), inobservando la disposición mandatoria de control y autorización previa de parte del interventor, la cual se expresa literalmente en el Acuerdo Interministerial Nro. MDI-MTOP-2025-001, que en el Artículo 2 establece "... Alcance de la Intervención. - La intervención comprenderá: ... La entidad interventora, autorizará previa y expresamente y controlará toda decisión que requiera, necesite o intenten tomar los Gerentes Generales o los Directorios de la EMPRESA PÚBLICA DE MOVILIDAD DE MANTA- EP y de la EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD DE DURÁN – EMOT DURÁN, en consonancia con lo establecido en el Art. 159 del COOOTAD. ...” (Subrayado y resaltado es propio) (...) V. CONCLUSIONES. Que, de los informes emitidos en mi calidad de delegado para la ejecución de la intervención se puede concluir que el Gerente General subrogante de la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Durán, ha incumplido reiterativamente lo establecido en el Acuerdo Interministerial Nro. MDI-MTOP-2025-001, prestando ninguna colaboración al Interventor y negándose en muchos de los casos a solicitar autorización alguna, como es el caso probado y objetivo de la Contratación de Personal Directivo sin que previamente se haya puesto en conocimiento y menos alcanzando la aprobación del Interventor conforme lo previsto en las diversas disposiciones de los Acuerdos Interministerial y Ministerial, así como de la Resolución del Consejo Nacional de Competencias; en tal sentido y como se ha venido informando los el procedimiento de intervención, NO se ha cumplido a cabalidad por lo indicado en líneas precedentes, tomando en cuenta que la administración del talento humano, así como el manejo de los recursos financieros no están bajo la administración y manejo del interventor como manda la voluntad ministerial expresada conforme lo determina la propia Carta Suprema del Estado. Que, de las actividades realizadas se puede evidenciar que se ha procurado en todo momento el cumplimiento irrestricto de la normativa vigente y aplicable teniendo como única finalidad permanente el éxito de la gestión de la intervención, en pro de la garantía de los derechos de la ciudadanía a contar con servicios públicos de calidad, oportunos, eficaces, eficientes, honestos y éticos. Que, la presente intervención ha conllevado una resistencia expresada a través de múltiples acciones, desde la Gerencia General de la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Durán – EMOT DURÁN y de sus direcciones y unidades que conforman la estructura orgánica de la misma; inclusive jurisdiccionales, que han afectado a su

desarrollo y gestión planificada, retrasando u ocultando información requerida oportunamente, que permitiría a la intervención realizar un diagnóstico más cercano a la realidad, y que serviría de base para la toma de decisiones y mejora para subsanar y corregir la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial intervenida de la EP. Que, a fin de fortalecer la gestión de la intervención, se hace necesario el contar con un instrumento que clarifique las atribuciones investidas al suscrito, en calidad de Encargado de la Intervención a la EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD DE DURÁN – EMOT DURÁN. Que, por otro lado, del ejercicio de la intervención proveniente de la gestión en territorio y la cotidianidad dirigiendo la EP, también se ha podido evidenciar la necesidad de contar con directrices emitidas por el Gobierno Interventor que guíen e instruyan de forma permanente e ineludible, las decisiones, gestiones, actuaciones y actividades a ser realizadas en el futuro inmediato; en cumplimiento a las obligaciones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, actualmente Ministerio de Infraestructura y Transporte, establecido en el artículo 5 literal del ACUERDO INTERMINISTERIAL NRO. MDI-MTOP-2025-001 de 06 de julio de 2025, que literalmente establece: “... Emitir los actos administrativos y de simple administración, lineamientos y directrices necesarias para viabilizar la intervención de la competencia conforme a la normativa legal vigente...”. Que, a partir de un análisis a profundidad que las funciones del gerente están supeditadas única y exclusivamente con las competencias intervenidas de tránsito, de acuerdo a la Constitución y la ley se subsumen en las siguientes: planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial. Estas competencias en circunstancias de normalidad, estabilidad y seguridad jurídica las ejerce el gobierno municipal, por ende, le corresponde a este conforme lo determina la Ley Orgánica de Empresas Públicas y la reglamentación interna del GAD, la conformación del directorio y la designación de un Gerente General de su confianza. Que, en circunstancias de emergencia declarada, las funciones que se asumen durante la misma, es decir la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, en observancia de lo dispuesto en el artículo 159 del COOTAD, corresponde al gobierno interventor “la potestad de autorizar y controlar la adopción de las medidas necesarias para subsanar la omisión o deficiente ejecución de la competencia intervenida.” Tornándose una medida necesaria contar con un Gerente General de confianza y alineado a los fines de la intervención. Tomando en cuenta que este funcionario de libre nombramiento de remoción no tiene otra misión, atribución o responsabilidad que la relacionada a las competencias intervenidas. Que, en este contexto, al mismo tiempo que se requieren certeza indudable sobre las atribuciones del suscrito, se requieren las directrices claras que operativicen desde la eficacia y eficiencia, las decisiones a ser tomadas, instrumento que se requiere de manera urgente. (...)”

Que, mediante memorando Nro. MIT-CGJ-2025-807-ME de fecha 16 de octubre del 2025, la Coordinación General de Asesoría Jurídica se pronunció de la siguiente manera: “(...) Aquí hay que introducir a este análisis lo resuelto por el Consejo Nacional de Competencias a través de su Resolución Nro. 002-CNC-2025 en su artículo 4, cuando **DISPONE –en ejercicio de sus competencias legales-** a los GADs intervenidos que pongan a disposición del Gobierno interventor todos sus recursos humanos, administrativos, económicos y operativos, según lo informado por el órgano ejecutor de la intervención, esto no se ha cumplido, es decir existe un incumplimiento legal de las entidades intervenidas que podrían ocasionar el fracaso del mecanismo de intervención

*de competencias; es así que es deber de esta cartera de Estado otorgar las herramientas jurídicas y directrices necesarias para que el órgano ejecutor de la intervención pueda lograr el objetivo de la misma, que no es otra cosa que el mejoramiento del ejercicio de la misma que al final se traduce en la adecuada prestación de servicios y satisfacción de necesidades de los habitantes de esos cantones. Debo partir de lo fundamental, **la intervención de competencias es de carácter excepcional, temporal y subsidiaria**, lo que acarrea como consecuencia jurídica que el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal pierda excepcional y temporalmente toda facultad y atribución para el ejercicio de esa competencia, dado que el carácter de subsidiariedad (al tenor de lo previsto en el Art. 3 letra d) del COOTAD y Art. 27 del COA) de la intervención, otorga al gobierno interventor la facultad de asumir el ejercicio total de la competencia intervenida. En el contexto del caso que nos ocupa, los GAD municipales de Manta y Durán han escogido -dentro de su modelo de gestión- que sean empresas públicas municipales creadas dentro de sus competencias las que ejerzan la específica competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; tal situación llevó ineludiblemente a que este Ministerio a tomar la decisión de intervenir esas empresas públicas, toda vez que el objeto de la intervención no es despojar de la competencia al GAD municipal, primero, porque es inconstitucional y segundo, porque la idea primaria detrás de la intervención es “enseñarle” al GAD los mecanismos y procedimientos para una correcta ejecución de esa competencia constitucional y legal; siguiendo esa línea de pensamiento, intervenir las empresas públicas municipales, es la vía correcta para lograr el objetivo ya mencionado. Sin embargo, de acuerdo con lo descrito por la Policía Nacional, el mantener la capacidad de decisión de gerentes, que evidentemente no venían ejerciendo bien la ejecución de la competencia para la cual fue creada la empresa pública municipal (caso contrario no se hubiera podido declarar la emergencia ni intervenir en esos GADs) y que además realizan actuaciones objetivas que buscan frenar la intervención y que aumente las probabilidades de un fracaso, nos lleva a considerar la idea de que el órgano ejecutor de la intervención tiene que contar con un gerente que colabore plenamente con la intervención, dado que al final de la intervención, el beneficiario real será el pueblo de Manta y el pueblo de Durán, respectivamente. La excepcionalidad, como uno de los elementos jurídicos por la que se dispone la intervención de las competencias de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial de los GADs Municipales de Manta y Durán, conlleva a analizar la legislación aplicable para la correcta intervención. Continuando con el párrafo anterior; la Ley Orgánica de Empresas Públicas define en su Art. 4 a las empresas públicas como “entidades que pertenecen al Estado en los términos que establece la Constitución de la República, personas jurídicas de derecho público, con patrimonio propio, dotadas de autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión” y cuyos órganos de dirección y administración son: “1. El Directorio; y, 2. La Gerencia General.”, y el Art. 53 del COOTAD define a los GAD Municipales como “personas jurídicas de derecho público, con autonomía política, administrativa y financiera. Estarán integrados por las funciones de participación ciudadana; legislación y fiscalización; y, ejecutiva previstas en este Código, para el ejercicio de las funciones y competencias que le corresponden”, por lo que al tenor literal de esas definiciones legales se afirma que los funcionarios de la Empresas Públicas Municipales no son funcionarios municipales y por lo tanto sus autoridades empresariales no son autoridades de los GADs. Esto me permite afirmar a su vez, que si la intención es poner un Gerente Temporal que permita ejecutar las acciones y gestiones propias de la intervención en conjunto con el órgano ejecutor de la intervención, no se contrapone con lo previsto en el Art. 159 del COOTAD que señala*

“En ningún caso la intervención implicará una sustitución del gobierno autónomo descentralizado, ni de ninguna de las autoridades que lo integran.”, toda vez que el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal es una entidad con personería jurídica propia distinta jurídicamente hablando a la entidad denominada Empresa Pública, y como ya lo he indicado en líneas anteriores, los funcionarios municipales no son funcionarios empresariales. Hasta aquí las cosas; las empresas públicas se rigen por la Ley Orgánica de Empresas Públicas, y los GADs y el ejercicio de sus competencias se rigen por el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, dicho esto, se nos presenta un conflicto de normas, en cuanto al siguiente planteamiento: Se necesita de Gerentes Generales temporales puestos por el órgano ejecutor de la intervención que puedan trabajar al unísono con este, para aquello se requiere poner nuevos gerentes que tengan la voluntad de hacerlo, para el efecto no se rompe con la prohibición establecida en el Art. 159 del COOTAD, sin embargo, se genera la cuestión de si se debe seguir el procedimiento de la LOEP o aplicar únicamente las facultades que prevé el COOTAD. A ese conflicto entre normas hay que recurrir a las reglas de interpretación previstas en los Arts. 425 y 427 de la Constitución de la República del Ecuador; esto es, en primer lugar, tenemos el principio de competencia, que reza: “La jerarquía normativa considerará, en lo que corresponda, el principio de competencia, en especial la titularidad de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados.” (ART. 425), lo que significa que al **tratarse de intervención de competencias de los GADs municipales**, nos regimos a lo previsto en el Código Orgánico De Organización Territorial, Autonomía y Descentralización que es la norma competente a ese régimen jurídico administrativo. En segundo lugar, el Art. 427 de la CRE, establece: “En caso de duda, se interpretarán en el sentido que más favorezca a la plena vigencia de los derechos y que mejor respete la voluntad del constituyente, y de acuerdo con los principios generales de la interpretación constitucional”, aquí hay que hacer la siguiente reflexión, la intervención de competencias de un gobierno por un nivel de gobierno superior tiene como objetivo la corrección de una grave e indebida ejecución de las competencias, acompañada de un plan de fortalecimiento que le enseñe al gobierno intervenido como debe ejercer su competencia, esta corrección del ejercicio de una competencia tiene como principales y directos beneficiarios a los habitantes de los cantones de los GADs Municipales intervenidos, por lo que cualquier acción en contra del gobierno interventor (en este caso, además del órgano ejecutor de la intervención) es realmente una acción en contra de los habitantes del cantón, dicho de forma sencilla, la intervención de competencias busca mejorar abruptamente el servicio público que se brinda a los habitantes del cantón, y si a todo lo indicado en este párrafo se aumenta el criterio de excepcionalidad que domina la intervención de competencias, se debe dar la capacidad al gobierno interventor de cumplir con el objetivo final y primordial de ese régimen jurídico administrativo excepcional, temporal y subsidiario. En ese sentido retomo lo dicho en párrafos anteriores, en cuanto a que el GAD municipal al ser intervenido en una de sus competencias, **pierde toda facultad de ejercicio de esa competencia intervenida**, por lo tanto, **la EP creada para el ejercicio de la competencia también pierde toda facultad de ejercicio de esa competencia intervenida**, mantener a los órganos de administración de la EP anteriores a la intervención intactos ocasionará un evidente conflicto de intereses con el nivel de gobierno interventor y el órgano ejecutor de la intervención, haciendo que se pierda eficacia de la intervención. En consonancia con la anterior y con la finalidad de evitar conflictos con el gobierno intervenido y sus empresas públicas, precautelando una correcta intervención, es necesario emitir directrices que permitan al órgano ejecutor de la intervención tomar las

decisiones correctas, adecuadas, tanto a nivel técnico, administrativo, operativo y jurídico que lleven por buen camino el objetivo principal de la intervención, que es mejorar evidentemente la ejecución de competencias en esos cantones. A lo anterior hay que tomar en cuenta que el mismo Consejo Nacional De Competencias a través de su resolución 0002-CNC-2025, en su artículo cuarto, dispuso que todos los GADs intervenidos deben poner a disposición del gobierno interventor todo su contingente humano, administrativo y operativo para poder ejecutar correctamente la intervención, situación que no se está cumpliendo, y en consonancia con los informes técnicos de la Policía Nacional que es el órgano ejecutor de la intervención, aseverando que las autoridades municipales y empresariales han hecho todo menos obedecer las disposiciones legales y las disposiciones del Consejo Nacional De Competencias, hace prever un potencial fracaso de la intervención. Por lo que, es correcto otorgarle en nuestra calidad de gobierno interventor, las atribuciones necesarias al órgano ejecutor de la intervención, para que el fin ulterior de la intervención se pueda cumplir a cabalidad dentro de los principios del derecho administrativo de eficacia, eficiencia, calidad y pro-administrado definidos en el Código Orgánico Administrativo, de tal manera que el órgano ejecutor de la intervención no tenga excusas en lo posterior para lograr el objetivo esperado, que es el mejoramiento de la ejecución de las competencias en los GADs intervenidos. 4. CONCLUSIÓN: En conclusión, señor Ministro, con sustento en el oficio Nro. PN-DNT-QX-2025-5113-OF firmado por el Sr. Crnl. Msc. Carlos Alexander Semblantes Gamboa, DIRECTOR NACIONAL DE CONTROL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, SUBROGANTE y en sus informes técnicos adjuntos Nro. PN-DNT-SJPTM-2025-0005-INF, firmando por el Señor Tcnl. Ab. Carlos Steeve Alban Pazmiño, Encargado de la Intervención Administrativa y Operativa DNCTSV del cantón Manta, y el Nro. PN-DNCTSV-STD2025-0006-INF firmando por el señor Tcnl. Jaime Santiago Viteri Villacis, Encargado de la Intervención Administrativa y Operativa DNCTSV, del cantón Durán y en el análisis realizado en este informe, es el criterio de esta Coordinación General de Asesoría Jurídica que en amparo de la excepcionalidad, temporalidad y subsidiariedad que gobierna el proceso de intervención a los GADs de Manta y Durán en la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, es jurídicamente viable fortalecer la actuación administrativa del órgano ejecutor de la intervención, por ser necesario para que la misma cumpla con los principios de eficacia, eficiencia, calidad y colaboración previstos en los Arts. 3, 4, 5 y 28 del COA.”

En ejercicio de las atribuciones y obligaciones que me concede el numeral 1 del artículo 154 de la Constitución de la República; el artículo 47 del Código Orgánico Administrativo; y, el artículo 17 del Estatuto del Régimen Jurídico Administrativo de la Función ejecutiva,

ACUERDA:

EMITIR LOS LINEAMIENTOS Y DIRECTRICES PARA LA CORRECTA INTERVENCIÓN DE LA COMPETENCIA DE PLANIFICACIÓN, REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL EN LOS CANTONES DE MANTA Y DURÁN, EJERCIDA POR SUS GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS A TRAVÉS DE LAS EMPRESAS PÚBLICAS MUNICIPALES “MOVILIDAD DE MANTA – EP”

Y “EMOT DURÁN”.

Art. 1.- DISPONER a la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Ecuador en su calidad de órgano ejecutor de la intervención, para a través de su Director o sus delegados, asuma de manera excepcional, subsidiaria y temporal como único órgano de dirección y administración de la EMPRESA PÚBLICA DE MOVILIDAD DE MANTA - EP y la EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD - EMOT DURÁN (en adelante “LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS”) mientras dure la intervención, de conformidad con lo previsto en el Acuerdo Interministerial MDI-MTOP-2025-001 y en la Resolución Nro. 002-CNC-2025.

Art. 2. – En virtud de la pérdida excepcional y temporal de la facultad legal de ejecutar cualquier acción o gestión relacionada con el ejercicio de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales de Manta y Durán, y por consiguiente de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS, será el órgano ejecutor de la intervención o su delegado quien resolverá encargar la Gerencia General de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS durante el plazo de la intervención.

La resolución que emita el órgano ejecutor de la intervención o su delegado será notificada a la Superintendencia de Bancos, al Banco Central, al Servicio de Rentas Internas, al Ministerio de Trabajo y al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social para los efectos legales correspondientes.

Art. 3.- El órgano ejecutor de la intervención tendrá las siguientes atribuciones:

1. Establecer y aprobar las políticas y metas de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS, en concordancia con el alcance de la intervención y aplicables a los planes estratégicos, objetivos de gestión, presupuesto anual, estructura organizacional y responsabilidad social corporativa;
2. Aprobar el Presupuesto General, los programas anuales y plurianuales de inversión y reinversión, el Plan Estratégico, Reglamento Orgánico Funcional de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS y evaluar su ejecución;
3. Disponer la debida defensa institucional de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS, tanto a nivel administrativo como a nivel judicial;
4. Calificar la confidencialidad o reserva de la información que manejan LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS, de conformidad con la ley;
5. Conocer los informes de auditoría gubernamental de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS, en sus diferentes clases y modalidades; así como, el estado de implementación de las recomendaciones emitidas por el órgano de control, cuyo informe deberá presentarse oportunamente por el Gerente General con el respectivo plan de acción;
6. Definir quien actuará como autorizador de gasto, autorizador de pago y administrador para todos los contratos que celebren LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS, incluyéndose a aquellos regidos por la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública;
7. Establecer las acciones necesarias para ejecutar el plan de acción aprobado, para

- subsanan la omisión o deficiente administración de la competencia intervenida;
8. Emitir las actuaciones administrativas, operativas y las que sean necesarias, a LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS y al Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS, para la debida ejecución del proceso de intervención; a las cuales se subordinarán y deberán ser cumplidas de manera obligatoria, so pena de las sanciones administrativas disciplinarias que correspondan por su incumplimiento;
 9. Las demás atribuciones que sean asignadas por la ley, por el Gobierno Interventor y la normativa interna de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS.

Art. 4.- El órgano ejecutor de la intervención observará las directrices que se detallan a continuación para la gestión administrativa y operativa de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS:

I. RESPECTO DE LA TRANSFERENCIA DE RECURSOS:

Mediante ACUERDO Nro. MEF-MEF-2025-0001-A de fecha 6 de mayo de 2025, suscrito por la Mgs. Sariha Belén Moya Angulo, Ministra de Economía y Finanzas, a través del cual se expidió “EL CÁLCULO PARA LA DISTRIBUCIÓN DE FONDOS PÚBLICOS POR CONCEPTO DE LA TASA DE MATRICULACIÓN Y SUS MULTAS ASOCIADAS DE LA DESCENTRALIZACIÓN DE LA COMPETENCIA DE TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL A LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS MUNICIPALES, METROPOLITANOS Y SUS MANCOMUNIDADES PARA EL EJERCICIO FISCAL 2025.

“Artículo 1.- De acuerdo con el cálculo para la distribución de los valores recaudados por concepto del cobro de la tasa de matriculación vehicular y sus multas asociadas, por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, Metropolitanos, sus Mancomunidades y el Gobierno Central, se utilizarán las tablas para la distribución mensual en el ejercicio fiscal 2025, constantes en el anexo 1.”

Fuente: Anexo 1 ACUERDO Nro. MEF-MEF-2025-0001-A de 6 de mayo de 2025

La asignación de recursos será realizada de forma mensual por parte del Ministerio de Economía y Finanzas al Gobierno Interventor en concordancia con la Resolución Nro. 002-CNC-2025.

Una vez que los recursos se encuentren en las cuentas del Ministerio de Infraestructura y Transporte, éste realizará la transferencia de los recursos asignados a LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS; para tal finalidad, se celebrarán previamente los correspondientes convenios entre el Gobierno interventor, el órgano ejecutor de la intervención o su delegado, y el representante legal de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS.

En caso de que se modifique el ACUERDO Nro. MEF-MEF-2025-0001-A, expedido el 6 de mayo de 2025, se actuará conforme el instrumento que lo reemplace.

II. GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO :

El órgano ejecutor de la intervención administrará y gestionará directamente la totalidad del talento humano de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS, incluyéndose el personal operativo, sin intromisión de ninguna autoridad municipal o empresarial toda vez que han perdido temporalmente la facultad legal de ejecutar cualquier acción o gestión relacionada con el ejercicio de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

De igual forma la Gerencia General de forma previa, dará a conocer al órgano ejecutor de la intervención o su delegado en el caso de que requiera autorización las notificaciones y demás trámites que sean necesarios ante la autoridad competente, para la terminación de los contratos laborales en los casos de renuncia, visto bueno o desahucio, según lo determinado en la normativa vigente de la materia.

La Gerencia General dará a conocer al órgano ejecutor de la intervención o su delegado para su debida autorización de forma previa a tramitar, autorizar, aprobar, imponer, suscribir las actuaciones y actos preparatorios en caso de cesación de funciones o terminación de la relación laboral, así como conceder la aceptación, aprobación o emisión del acto administrativo que corresponda para este efecto.

La Gerencia General pondrá en conocimiento del órgano ejecutor de la intervención o su delegado, para su debida autorización, previo el trámite de ley, cuando corresponda, la aplicación del régimen jurídico disciplinario pertinente, imponer las sanciones correspondientes y emitir las acciones de personal que tengan por objeto la aplicación de éstas a los servidores/as y/o trabajadores/as de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS, conforme lo establecido en las normas internas de administración del talento humano.

El órgano ejecutor de la intervención o su delegado autorizará el gasto de los procesos generados por la gestión de talento humano o quien haga sus veces.

III. GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TALENTO HUMANO DE LOS AGENTES CIVILES DE TRÁNSITO:

Se aplicará la normativa interna de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS en todo lo no previsto, ni que se contraponga al presente instrumento.

En el ámbito disciplinario, a fin de garantizar el debido proceso, principalmente en sus garantías de doble conforme y tercero imparcial, se aplicarán las siguientes disposiciones:

c.1.) Para la administración disciplinaria, el órgano ejecutor de la intervención o su delegado ejercerá en calidad de máxima autoridad de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS y último órgano de impugnación.

c.2.) Las comisiones que se integran para la sanción de faltas administrativas graves y muy graves de los agentes civiles de tránsito, estarán integradas por la Gerencia General o

su delegado, quien lo presidirá; el encargado de la gestión de talento humano o su delegado; y, el responsable de la gestión operativa de tránsito o su delegado.

c.3.) Las sanciones de faltas administrativas leves, será realizada por el responsable de la gestión operativa de tránsito o su delegado.

En el ámbito del desarrollo de la carrera de los agentes civiles de tránsito, el órgano ejecutor de la intervención o su delegado ejercerá en calidad de máxima autoridad de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS y último órgano de impugnación en el ámbito administrativo.

Las comisiones para calificaciones y ascensos de los agentes civiles de tránsito, estarán integradas por la Gerencia General o su delegado, el encargado de la gestión operativa o su delegado; y, el encargado de la gestión de asesoría jurídica o su delegado.

Se incorporarán de manera adicional e inmediata pruebas integrales de control y confianza para los procesos de calificaciones y ascensos de los agentes civiles de tránsito. Su aprobación será requisito obligatorio para acceder al inmediato grado superior.

En los aspectos no previstos en la normativa interna de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS, el órgano ejecutor de la intervención o su delegado podrá disponer la aplicación de los parámetros e instrumentos utilizados en la Policía Nacional del Ecuador.

IV. GESTIÓN ADMINISTRATIVA- FINANCIERA:

La Gerencia General es responsable de la gestión empresarial, administrativa, económica, financiera, comercial y operativa de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS, teniendo como misión el planificar, organizar, dirigir, controlar y ejecutar las políticas y normas emitidas. En los casos que sean necesarios, se dará a conocer al órgano ejecutor de la intervención o su delegado para su autorización previa.

El órgano ejecutor de la intervención o su delegado, gobernará, operará, dirigirá y dispondrá de todos los recursos asignados a LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS, dentro del marco de la intervención a la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial, con la finalidad de lograr el total alcance de la intervención.

El órgano ejecutor de la intervención o su delegado, dispondrá la permanente supervisión del personal a su cargo sobre las distintas áreas que componen LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS.

Todas las órdenes de gasto y pagos que deban realizarse en LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS, deberán ser previamente autorizadas por el órgano ejecutor de la intervención o su delegado, lo que guarda consonancia con lo determinado en el Acuerdo Interministerial MDI-MTOP-2025-001 y en la Resolución Nro. 002-CNC-2025.

DISPOSICIONES GENERALES

Primera. - Todas las decisiones del órgano ejecutor de la intervención o su delegado, deberán estar sustentadas en los respectivos informes jurídicos, financieros y/o técnicos, elaborados y suscritos por los responsables de las respectivas áreas de LAS EMPRESAS PÚBLICAS INTERVENIDAS. De considerarlo necesario, el órgano ejecutor de la intervención o su delegado podrá requerir aclaraciones, ampliaciones o nuevos estudios e informes.

Segunda. - Las resoluciones que adopte el órgano ejecutor de la intervención o su delegado se ajustarán a la planificación y a las políticas empresariales adoptadas.

Tercera. - El órgano ejecutor de la intervención o su delegado, elaborará, suscribirá y gestionará los instrumentos necesarios a fin de operativizar lo dispuesto en la presente Resolución.

Cuarta. - Este Gobierno Interventor, ratifica las decisiones tomadas por órgano ejecutor de la intervención o su delegado dentro del contexto de la intervención de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial de los gobiernos autónomos descentralizados municipales de Durán y Manta desde el 06 de julio de 2025, en cumplimiento al ACUERDO INTERMINISTERIAL Nro. MDI-MTOP-2025-001, toda vez que han sido gestiones y actuaciones para procurar el éxito y adecuada gestión de la intervención.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.- Se entenderá derogada cualquier disposición de igual o menor jerarquía que se contraponga a la presente Resolución.

Segunda.- Esta Resolución entrará en vigencia a partir de su suscripción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.-

Dado en Quito, D.M. , a los 17 día(s) del mes de Octubre de dos mil veinticinco.

Documento firmado electrónicamente

**SR. ING. ROBERTO XAVIER LUQUE NUQUES
MINISTRO DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE**

