

**EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL
"MOVILIDAD DE MANTA-EP"**

DIRECCIÓN GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA

**INFORME DE VIABILIDAD JURÍDICA
Nro. 03-DGAJ-EPMMM-2026**

FECHA: Manta, 24 de febrero de 2026

En el ejercicio de las atribuciones y responsabilidades otorgadas a esta Dirección General de Asesoría Jurídica establecidas en el Art. 26, numeral 3 del Estatuto Orgánico Funcional de la Empresa Pública Municipal Movilidad de Manta-EP, se emite el presente criterio jurídico que servirá como base para la aplicación del derecho, permitiendo a quien corresponda tomar decisiones, emitir opiniones y resolver el caso concreto, basándome en un razonamiento lógico y el análisis de la ley pertinente.

En relación al Memorando Nro. GADMCMANTA-MM-2026-0192-M de fecha 20 de febrero de 2026, suscrito por la señora Mgs. Sakya Paola Caizapanta Suárez, Gerente General Encargada de la Empresa Pública Municipal "MOVILIDAD DE MANTA-EP", en donde solicita lo siguiente:

"Con base a las respuestas remitidas por cada dirección, solicito a Usted en calidad de Directora General de Asesoría Jurídica, se realice el análisis jurídico que corresponde con la finalidad de verificar la factibilidad a fin de que se pueda realizar la implementación de una alianza público-privada o mecanismos equivalentes, que permitan asegurar la vigencia tecnológica, eficiencia y calidad en la gestión de la matriculación vehicular y la revisión técnica vehicular, en estricto, en estricto cumplimiento del marco legal y normativo vigente."

1. ANTECEDENTES Y DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

1.1 Mediante Ordenanza del año 2012, se creó la Empresa Pública Municipal Transportes y Terminales JOCAJ-EP, la misma que fue publicada en la edición especial del Registro Oficial Nro. 388 del 24 de enero de 2013;

1.2 Mediante Ordenanza GADMC-MANTA No. 032, sancionada el 31 de agosto de 2021, el Concejo Municipal de Manta, expide la Ordenanza reformativa a la Ordenanza de Creación de la Empresa Pública Municipal "TRANSPORTES Y TERMINALES JOCAJ-EP", determinándose:

"Art. 1.- Reemplácese en todos los artículos de la Ordenanza de Creación de la Empresa Pública Municipal Transportes y Terminales Jokay-EP, la expresión "Transportes y Terminales Jokay-EP" por el nombre "MOVILIDAD DE MANTA-EP".

Art. 2.- Sustitúyase el párrafo tercero del artículo 1 de la Ordenanza de Creación de la Empresa Pública Municipal Transportes y Terminales Jokay-EP, por el siguiente: "Así como las competencias municipales en materia de Movilidad, Tránsito, Seguridad Vial y Transporte, conforme a sus atribuciones que comprenden la planificación, gestión, organización, regulación, control y administración con criterios de eficiencia y responsabilidad social empresarial.

(...) Art. 8.- Reemplácese el artículo 8 de la Ordenanza de Creación de la Empresa Pública Municipal Transportes y Terminales JOCAJ-EP, por el siguiente:

Art. 8.- Además de las atribuciones contempladas en la Ley Orgánica de Empresas Públicas y demás normativa aplicable, son atribuciones y deberes del Directorio: (...) 8.3.- Reglamentar, en el marco del ordenamiento jurídico ecuatoriano, la prestación y utilización de los servicios y actividades económicas vinculadas al objeto empresarial público, estando facultados para incluir en dichas reglamentaciones además de las condiciones de los servicios que presta y de las actividades que realiza, las sanciones a aplicarse en caso de incumplimientos.”;

- 1.3 Mediante Ordenanza GADMC-MANTA No. 040, sancionada el 07 de enero de 2022, el Concejo Municipal de Manta, expide la Ordenanza que Regula los Servicios Públicos de Revisión Técnica Vehicular, Matriculación y Registro Vehicular, y Ventanilla Única de Servicios de Movilidad en el cantón Manta; y, Autoriza la Delegación de tales Servicios a la Iniciativa Privada, acto normativo que señala:

“TÍTULO VIII

Delegación a la iniciativa privada

Art. 48.- Modelo de gestión. - La Autoridad Municipal de Tránsito podrá implementar el modelo de gestión delegada a la iniciativa privada, para el desarrollo de los procesos de revisión técnica vehicular, matriculación, registro vehicular y ventanilla única; y, la construcción y equipamiento del Centro de Matriculación y Revisión Técnica Vehicular del cantón Manta.

De tal forma, la Autoridad Municipal de Tránsito podrá delegar uno o varios de los servicios públicos regulados a través de la presente ordenanza a un gestor privado.

Art. 49.- Autorización para la delegación a la iniciativa privada. - El Concejo Municipal del cantón Manta, en su calidad de órgano legislativo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de este cantón, titular de la competencia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, así como de los procesos de matriculación y revisión técnica vehicular, **AUTORIZA**, expresamente, a la Empresa Pública Municipal Movilidad de Manta - EP, para que realice el proceso de concurso público para la selección y contratación de la delegación a la iniciativa privada, de: **a)** la construcción de la infraestructura, e implementación del equipamiento, mobiliario y sistema informático de gestión de un centro de revisión técnica vehicular, matriculación y registro vehicular, en la ciudad de Manta; y, **b)** la prestación de los servicios públicos derivados de tales procesos y de ventanilla única de servicios de movilidad.

Art. 50.- Pliegos y términos contractuales. - En cumplimiento a lo establecido en el numeral 2 del artículo 76 del Código Orgánico Administrativo, el I. Concejo Municipal del cantón Manta, **AUTORIZA** al Directorio de la Empresa Pública Municipal Movilidad de Manta - EP, la formulación y aprobación del pliego de bases administrativas, técnicas y económicas y los términos contractuales que regirán el procedimiento y la relación entre la empresa pública y el delegatario.

Art. 51.- Excepcionalidad. - La delegación a la iniciativa privada de los servicios públicos de matriculación y revisión técnica vehicular está amparada en la excepcionalidad prevista en el artículo 283 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, y en el artículo 74 del Código Orgánico Administrativo, en concordancia con el literal j) del artículo 30.5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.”;

- 1.4 Los procesos de selección del delegatario establecidos en este Reglamento, no son los establecidos en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, debido a que esta norma no rige para las Delegaciones; su procedencia se ampara en el numeral 1 y 2 del artículo 76 del Código Orgánico Administrativo, y artículo 50 de la Ordenanza GADMCMANTA No. 040, sancionada el 7 de enero de 2022, el Concejo Municipal de Manta;

- 1.5 La normativa ecuatoriana al establecer que la selección del gestor de derecho privado se debe realizar mediante Concurso Público, corresponde instrumentar la reglamentación que origine realizar procesos competitivos y transparentes de selección; así mismo, aplicando analogía jurídica en razón de la sentencia de la Corte Constitucional, la Empresa Pública Municipal “MOVILIDAD DE MANTA-EP”, cuenta con la autorización del Consejo Cantonal de Manta, para que, únicamente y de forma excepcional, delegue a la iniciativa privada los servicios públicos de matriculación y revisión técnica vehicular.
- 1.6 La Empresa Pública Municipal MOVILIDAD DE MANTA-EP, de conformidad con el artículo 144 del Código Legal Municipal del cantón Manta, se constituye como persona jurídica de derecho público, patrimonio propio, duración indefinida, autonomía financiera, económica, administrativa y de gestión.
- 1.7 Adicionalmente, “MOVILIDAD DE MANTA EP”, tendrá por objeto “la gestión, endeudamiento, construcción, aprovechamiento, delegación, y administración de terminales terrestres, centros transferencia de mercaderías, alimentos y trazado de vías rápidas, de transporte masivo o colectivo en el Cantón Manta, a cuyo efecto fijará los precios, tasas, y cánones que la utilización de tales espacios comporte. Así como las competencias municipales en materia de Movilidad, Tránsito, Seguridad Vial y Transporte, conforme a sus atribuciones que comprenden la planificación, gestión, organización, regulación, control y administración con criterios de eficiencia y responsabilidad social empresarial.”;
- 1.8 Acuerdo Ministerial Nro. MTOP-MTOP-25-30-ACU, de fecha 06 de julio de 2025, suscrito por el Ministro de Transporte y Obras Públicas en el que establece: “(...) 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.(...)”;
- 1.9 Acuerdo Ministerial No. MDI-MTOP-2025-001 de 06 de julio de 2025, suscrito conjuntamente por el Ministro del Interior, y el Ministro de Transporte y Obras Públicas, se dispone 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 el cantón Manta, que era ejercida por el GAD Municipal de Manta a través de la Empresa Pública de Movilidad de Manta – EP;
- 1.10 Acuerdo Ministerial No. MDI-MTOP-2025-001 de 06 de julio de 2025, suscrito conjuntamente por el Ministro del Interior, y el Ministro de Transporte y Obras Públicas, en su parte pertinente “(...) **ACUERDAN: Artículo 2.- 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 (...);

- 1.11** Resolución Nro. PN-DNT-QX-2025-0002 de fecha, 11 de julio de 2025, suscrito por el Sr. Crnl. Msc. Carlos Alexander Semblantes Gamboa, Director Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, Subrogante; resolvió en el Art. 1 Delegar al servidor Policial Directivo Teniente Coronel de Policía de E.M. Carlos Steeve Albán Pazmiño, para que a nombre y representación del Director Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional, en el marco de sus competencias, en calidad de Interventor Administrativo y Operativo a la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Manta, durante el período de transición, brindándole todas las competencias de decisión sobre la gerencia y el directorio;
- 1.12** Acción de Personal No. 047-2025, del 21 de agosto de 2025, se nombra a la Magíster Saskya Paola Caizapanta Suárez, Gerente General (E), de la Empresa Pública Municipal MOVILIDAD DE MANTA-EP, asumiendo las facultades y atribuciones para actuar en los diferentes procedimientos de contratación que establece la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública y su Reglamento General;
- 1.13** Acuerdo Ministerial Nro. MIT-MIT-25-51-ACU, de fecha 17 de octubre de 2025, suscrito por el Ministro de Infraestructura y Transporte en el que establece: *“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 MDIMTOP-2025-001 y en la Resolución Nro. 002-CNC-2025.”;*
- 1.14** Acuerdo Ministerial Nro. MIT-MIT-25-51-ACU, de fecha 17 de octubre de 2025, suscrito por el Ministro de Infraestructura y Transporte en el que dispone: *“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.”;*
- 1.15** Acuerdo Ministerial Nro. MIT-MIT-25-51-ACU, de fecha 17 de octubre de 2025, suscrito por el Ministro de Infraestructura y Transporte en el que instituye: *“Art. 3. – El órgano ejecutor de la intervención tendrá las siguientes atribuciones: (...) 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. (...),”;

- 1.16. Resolución Nro. PN-DNT-SJPTM-QX-2025-0023-R de fecha 22 de octubre de 2025, el Sr. Tcnl. Msc. Ab. Carlos Steeve Alban Pazmiño, ENCARGADO DE LA INTERVENCIÓN ADMINISTRATIVA Y OPERATIVA DNCTSV, DEL CANTÓN MANTA, resuelve en el Art. 1: **“RATIFICAR el Encargo de GERENTE GENERAL a la señora Magister Saskya Paola Caizapanta Suárez, dispuesta con Oficio Nro. PN-DNT-SJPTMQX-2025-0458-O de fecha 20 de agosto de 2025, emitida por el órgano ejecutor de la Intervención en calidad de Delegado de la Intervención de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, desde el 06 de julio de 2025, en cumplimiento al ACUERDO INTERMINISTERIAL Nro. MDI-MTOP-2025-001, toda vez que las actuaciones se han ejecutado para procurar el éxito y adecuada gestión de la intervención.”;**
- 1.17. Con Memorando Nro. GADMCMANTA-MM-2026-0159-M, de 10 de febrero de 2026, suscrito por la Mgs. Saskya Paola Caizapanta Suarez, GERENTE GENERAL (E) MOVILIDAD DE MANTA-EP, se dirige a los Directores de Ingeniería de Tránsito, Financiero, Administrativo y de Talento Humano, y de Matriculación y Revisión Técnica Vehicular, con asunto: *“Análisis evaluación de la implementación de una alianza público-privada o mecanismos equivalentes”*, y solicita se realice los análisis correspondientes en el ámbito de la competencia de cada dirección y se remita un informe técnico al respecto de lo solicitado.
- 1.18. El DIRECTOR DE MATRICULACIÓN Y REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR, Mgs. Edison Eduardo Moreira Calle, remitió el Memorando Nro. GADMCMANTA-MM-2026-0162-M, de 11 de febrero de 2026, que en su parte pertinente señala lo siguiente: *“(...) En consecuencia, esta Dirección mantiene su postura institucional respecto a la necesidad de implementar mecanismos de modernización tecnológica y fortalecimiento institucional, conforme lo permiten los artículos 35 y 36 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas y el artículo 4 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública. Asimismo, esta Dirección se mantiene a la espera de los informes técnicos, jurídicos y financieros solicitados a las direcciones competentes, los cuales permitirán contar con los elementos objetivos necesarios para la toma de decisiones respecto a la posible implementación de una alianza público-privada u otro mecanismo legalmente viable (...).”*
- 1.19. El DIRECTOR GENERAL FINANCIERO, Ing. David Rafael Calderon Moreno, remitió el Memorando Nro. GADMCMANTA-MM-2026-0168-M, de 11 de febrero de 2026, quien recomienda lo siguiente: *“(...) Analizar la factibilidad de realizar un apalancamiento financiero o alianzas estratégicas con la finalidad de modernizar el servicio de matriculación y revisión técnica vehicular, y mantener operativo este importante servicio a la ciudadanía. En caso de iniciar un proceso de alianza estratégica y para mitigar riesgos de manejo de fondos, esta Dirección recomienda el proyecto a la constitución de un Fideicomiso de Administración y Pagos, esto aseguraría: la distribución automática de la participación institucional y la transparencia absoluta frente a organismos de control (Contraloría).”*
- 1.20. El DIRECTOR GENERAL ADMINISTRATIVO Y DE TALENTO HUMANO, Ing. Christian Daniel Villagomez Vargas, remitió el memorando Nro. GADMCMANTA-MM-2026-0170-M, de 11 de febrero de 2026, que en su parte pertinente señala: *“(...) En base a los hechos antes expuestos y una vez revisados los expedientes del personal que presta servicios en la Dirección de Matriculación y Revisión Técnica Vehicular, se certifica que la Empresa Pública Municipal de Movilidad de Manta EP, no cuenta con el personal técnico operativo acreditado para efectuar dicho servicio. (...)”*
- 1.21. El DIRECTOR DE INGENIERÍA DE TRÁNSITO, Ing. Paolo Sebastián Brazales Cervantes, remitió el Memorando Nro. GADMCMANTA-MM-2026-0173-M, de 12 de febrero de 2026, que en su parte pertinente señala: *“(...) Al respecto, la Dirección de Ingeniería de Tránsito, ha elaborado el informe Nro. EPMMM-DIT-006-2026 respecto a los posibles impactos ambientales; además, me*

permite poner en su conocimiento el Informe Técnico Nro. MM-DGATH-CV-2026-0040-INF sobre el informe de justificación de Salud y Seguridad Ocupacional (SSO). (...)", suscrito por la Mgs. Jesica Marianela Morales Cifuentes, Especialista de Seguridad y salud Ocupacional".

- 1.22.** El DIRECTOR DE CONTROL OPERATIVO, Dr. Javier Adolfo Velasco Chauca, mediante Memorando Nro. GADMCMANTA-MM-2026-0179-M, de 12 de febrero de 2026, remite el informe técnico Nro. EPMMM-DCO-001-2026 de fecha 12 de febrero del 2026, quien concluye lo siguiente: "(...) **4.1.** El requerimiento funcional para la reubicación del CRV debe garantizar que el nuevo sitio cumpla con todas las condiciones mínimas de infraestructura, seguridad, operatividad, personal, sistemas de gestión y autorizaciones administrativas establecidas por el **Reglamento de Centros de Retención Vehicular de la ANT (Resolución 170-DIR-2013-ANT)**. **4.2.** Del análisis normativo, funcional y operativo realizado, se concluye **que la reubicación del Centro de Retención Vehicular (CRV) es técnicamente viable**, siempre que el nuevo emplazamiento cumpla con las disposiciones establecidas en el Reglamento de Centros de Retención Vehicular emitido por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), particularmente en lo relativo a infraestructura mínima, seguridad, control operativo y condiciones administrativas. **4.3.** El área aproximada de 3.000 m² resulta **operativamente suficiente y funcional**, siempre que se implemente una adecuada zonificación interna que contemple: • Áreas diferenciadas por tipo de vehículo. • Espacios de circulación y maniobra técnica. • Zona administrativa independiente del patio operativo. • Áreas de control y seguridad claramente delimitadas. La dimensión planteada permite mantener un control eficiente del inventario vehicular y facilita la supervisión integral del predio. **4.4.** El proyecto es viable en tanto se garantice: • Cerramiento perimetral seguro. • Sistema integral de videovigilancia. • Guardianía permanente. • Registro sistematizado de ingreso y salida. • Áreas administrativas y de atención al usuario. El incumplimiento de alguno de estos elementos podría comprometer la autorización de funcionamiento por parte de la autoridad competente. **4.5.** Desde la perspectiva institucional, la reubicación no afecta la continuidad del servicio, siempre que se ejecute un plan de transición operativa por fases que evite interrupciones en la recepción, custodia y liberación de vehículos. **4.6.** El nuevo espacio, al ser planificado bajo criterios técnicos actuales, representa una oportunidad para: • Optimizar procesos internos. • Reducir riesgos de desorganización. • Mejorar trazabilidad documental. • Fortalecer la seguridad jurídica en la custodia vehicular."

2. GESTIÓN DOCUMENTAL INTERNA

Además de la documentación anexada y revisada, se destacan los siguientes documentos:

Informe técnico elaborado por el Director General Administrativo y de Talento Humano, remitido con Memorando Nro. GADMCMANTA-MM-2026-0170-M, de 11 de febrero de 2026, en el cual certifica que la Empresa Pública Municipal MOVILIDAD DE MANTA-EP, no cuenta con el personal técnico operativo acreditado para efectuar dicho servicio.

Así mismo, se incluye el informe Técnico de la Especialista de Salud Ocupacional, que indica: "Conforme con lo determinado en párrafos anteriores; la Unidad de Seguridad y Salud Ocupacional, considera que se debe generar Acciones de Mejora que ayude a optimizar los espacios y áreas de trabajo del RTV con el objetivo de garantizar espacios de trabajo seguros, cómodos y que genere confort laboral".

Se incluye además el informe financiero, que menciona: "La ejecución directa del proyecto no es viable y comprometería la estabilidad financiera de MOVILIDAD MANTA EP; en el presente ejercicio fiscal no existe presupuesto para iniciar un proyecto de inversión de modernización integral de los servicios de matriculación y revisión técnica vehicular, y así cumplir con las resoluciones No. 008 y No. 025 emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito, para qué, de esta manera se pueda cumplir con la normativa vigente y continuar con el servicio de matriculación y revisión técnica vehicular en el cantón Manta".

La actual gestión de matriculación y revisión técnica enfrenta una crisis estructural que compromete la legalidad y continuidad del servicio público. Se han identificado tres ejes críticos:

- **Obsolescencia Tecnológica y Operativa:** El sistema AXIS 4.0 presenta fallas críticas e intermitencias recurrentes que impiden un servicio continuo. Esto genera un incumplimiento de las Resoluciones Nro. 025 y 008 de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT).
- **Brecha de Especialización:** La institución carece de personal técnico-operativo acreditado bajo la norma ISO/IEC 17024, requisito indispensable para garantizar la competencia técnica y la imparcialidad en la inspección vehicular, conforme lo establecido en el Art. 29 de la Resolución 025-ANT-DIR-2019 emitida por la ANT.
- **Limitación de Infraestructura:** El actual Centro de Retención Vehicular (CRV) limita la capacidad de expansión. Se ha determinado la viabilidad de trasladarlo a un predio de 3.000 m² en la Vía Puerto-Aeropuerto para liberar espacio estratégico.

3. BASE LEGAL RELACIONADA:

Uno de los derechos de libertad que reconoce y garantiza la Constitución de la República del Ecuador en su artículo 66 numeral 25 es el de *“acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características”*;

El artículo 226 de la norma suprema del Estado, prescribe: *“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.”*;

El artículo 227 de la Carta Magna, establece: *“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”*;

El numeral 6 del Art. 264 de la Constitución de la República, determina para los gobiernos municipales como competencia exclusiva: *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”*;

El Art. 268 de la misma norma legal señala: *“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.”*;

El Art. 315 de la Carta Magna, dispone que el Estado constituirá empresas públicas para la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y el desarrollo de otras actividades económicas;

El Art. 316 de la norma Constitucional, inciso segundo, prevé que el Estado podrá, de forma excepcional, delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, el ejercicio de estas actividades, en los casos que establezca la ley;

El segundo inciso del Art. 130 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en cuanto a la competencia de los gobiernos municipales, dispone: *“A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y*

controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal”, en concordancia con lo previsto en el literal f) del Art. 55 del mismo cuerpo legal;

El Art. 159 COOTAD señala *“Características de la intervención.- 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.”.*

El Art. 74 del mismo COOTAD, dispone la Excepcionalidad. *“Cuando sea necesario, en forma excepcional y motivada, para satisfacer el interés público, colectivo o general, cuando no se tenga la capacidad técnica o económica o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas o mixtas con mayoría pública, el Estado o sus instituciones podrán delegar a sujetos de derecho privado, la gestión de los sectores estratégicos y la provisión de los servicios públicos, sin perjuicio de las normas previstas en la ley respectiva del sector. La delegación de actividades económicas que no correspondan a servicios públicos o sectores estratégicos, esto es, aquellas que no se encuentren reservadas constitucional o legalmente al Estado, no estarán sujetas al criterio de excepcionalidad sino a los criterios de eficiencia y eficacia administrativa”;*

El art. 76 del Código Orgánico Administrativo, indica: *“la gestión delegada mediante contrato se sujeta reglas: (i) la selección del gestor de derecho privado se efectuará mediante concurso público; (ii) para la selección del gestor de derecho privado, la administración competente formulará el pliego de bases administrativas, técnicas y económicas y los términos contractuales que regirán el procedimiento y la relación entre la administración y el gestor; (iii) los contratos para la gestión delegada a sujetos de derecho privado se formularán según las mejores prácticas internacionales y salvaguardando el interés general; (iv) el ejercicio de las potestades exorbitantes de la administración se sujetará al régimen general en materia de contratos administrativos; y, (v) se determinarán expresamente los términos de coparticipación de la administración y el sujeto de derecho privado”;*

El primer inciso del artículo 4 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, (LOEP), dispone que las empresas públicas: *“(…) Estarán destinadas a la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y en general al desarrollo de actividades económicas que corresponden al Estado.”;*

El artículo 5 de la LOEP, norma la creación de empresas públicas y en el caso específico de las empresas de los gobiernos autónomos descentralizados, su numeral 2 dispone que éstas se crean por acto normativo legalmente expedido por dichos gobiernos;

El Art. 11 de la LOEP, prescribe lo siguiente: *“ATRIBUCIONES DEL GERENTE GENERAL - Son atribuciones del Directorio las siguientes: (...) 16. Las demás que le asigne esta Ley, su Reglamento General y la reglamentación interna de la empresa.”;*

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), en el artículo 30.4 dispone que los Gobiernos Autónomos Descentralizados: *“...en el ámbito de sus competencias en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y la Seguridad Vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar.”* Agrega como su responsabilidad *“...planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción.”;*

El artículo 30.5 de la LOTTTSV establece en su literal j) que, entre sus competencias, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales podrán *“autorizar, concesionar o implementar los Centros de Revisión Técnica Vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre”*;

El artículo 206 de la LOTTTSV prevé que la ANT *“autorizará el funcionamiento de Centros de Revisión Técnica Vehicular en todo el país y otorgará los permisos correspondientes, según la Ley y los reglamentos, siendo estos centros los únicos autorizados para efectuar las revisiones técnico mecánicas y de emisión de gases de los vehículos automotores, previo a su matriculación”*;

El artículo 207 de la LOTTTSV, dispone que la Agencia Nacional de Tránsito *“adoptará las medidas necesarias para la homologación de materiales y dispositivos de tránsito y seguridad vial con el fin de homogeneizarlos y garantizar a los usuarios y condiciones óptimas de generación, compatibilidad y cumplimiento de normas nacionales e internacionales; así como las mejores prestaciones en su funcionamiento. Esta actividad la realizará en laboratorios especializados, propios o de terceros”*;

La disposición transitoria vigésima cuarta de la LOTTTSV establece que: *“Hasta que los Gobiernos Autónomos Descentralizados asuman las competencias respectivas, la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial autorizará e implementará el funcionamiento de los Centros de Revisión Técnica Vehicular, los mismos que podrán ser concesionados”*;

El artículo 306 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente, establece *“Los Propietarios de vehículos automotores están obligados a someter los mismos, a revisiones técnico mecánicas en los Centros de Revisión Técnico Vehicular, autorizados conforme a la reglamentación que expida la Agencia Nacional de Tránsito”*;

El Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece en su artículo 307, que *“La revisión técnica vehicular es el procedimiento con el cual, la Agencia Nacional de Tránsito o los GADS, según el ámbito de sus competencias, verifican las condiciones técnico mecánico, de seguridad ambiental, de confort de los vehículos, por sí mismos a través de los centros autorizados para el efecto”*;

Que, los aspectos de la revisión técnica vehicular, se encuentran regulados por lo dispuesto en los artículos 310, 311, 312 y 313 del referido Reglamento General a la LOTTTSV;

El artículo 315 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial determina, *“Los Centros de revisión autorizados por la ANT y por los GADS, deberán disponer de las características técnicas y administrativas definidas por el reglamento emitido por la AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO, y estarán sujetas a una fiscalización periódica por parte del Director Ejecutivo de la ANT, o sus delegados, a fin de mantener el nivel de calidad del servicio”*;

Que, según Sentencia Nro. 001-12-SIC-CC, de 05 de enero de 2012, la Corte Constitucional realizó la interpretación del contenido de los artículos 313, 315 y 316 de la Constitución de la República y señaló lo siguiente: *“1. (...) Debe entenderse que las empresas públicas únicamente gozan de la facultad de gestionar los sectores estratégicos y/o prestar los servicios públicos, para los que hubieren sido autorizadas, (...); 3. Por lo tanto, solo el Estado Central puede autorizar a las empresas públicas la gestión de los sectores estratégicos y/o la prestación de los servicios públicos. Dicha autorización se realizará a través de las autoridades de control y regulación competentes de la Administración Pública o gobierno central, que tengan dicha atribución legal. (...)”*;

4. ANÁLISIS DE LIMITACIONES ECONÓMICAS:

La capacidad de inversión directa por parte de la Empresa Pública Municipal MOVILIDAD DE MANTA- EP se ve limitada en lo siguiente:

- **Restricción Presupuestaria:** Si bien el POA establece como meta la eficiencia en matriculación, la ejecución directa obligaría a reasignar fondos destinados a seguridad vial y señalización hacia este proyecto, provocando un incumplimiento masivo de otros indicadores operativos, ya que a la fecha el POA vigente está destinado exclusivamente a gasto corriente y mantenimientos menores, sin fondos para inversión en activos fijos.
- **Incapacidad de Inversión en RTV:** La Empresa Pública de Movilidad MANTA EP no posee liquidez inmediata para la inversión del proyecto de modernización tecnológica e infraestructura para un Centro de Revisión Técnica Vehicular..

5. PROPUESTA TÉCNICA DE INTEGRACIÓN Y MODERNIZACIÓN

El proyecto plantea una solución integral mediante la reconfiguración de activos inmobiliarios y tecnología:

- **Optimización de Predios:** Se propone el diseño y construcción de un nuevo Centro de Revisión Técnico Vehicular (CRTV) sobre el predio actual del CRV, cumpliendo con las normas de accesibilidad y técnica de la Resolución 025-DIR-2019-ANT.
- **Modelo de Gestión Delegada (APP):** Este modelo permite el acceso a modernización tecnológica permanente y software actualizado sin comprometer el presupuesto institucional.
- **Ventanilla Única de Movilidad:** La centralización de trámites busca elevar la eficiencia operativa y mejorar la experiencia del usuario.

6. VIABILIDAD JURÍDICA Y MITIGACIÓN DE RIESGOS:

El Art. 316 de la norma Constitucional, inciso segundo, prevé que el Estado podrá, de forma excepcional, delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, el ejercicio de estas actividades, en los casos que establezca la ley, dicho esto la legislación ecuatoriana faculta la delegación a la iniciativa privada cuando la entidad pública no cuenta con la capacidad económica o técnica para la ejecución directa.

Para garantizar la transparencia, se establecen los siguientes mecanismos:

- **Fideicomiso de Administración y Pagos:** Se recomienda su constitución obligatoria para asegurar la distribución automática de ingresos, garantizar la seguridad jurídica ante la Contraloría General del Estado y blindar los recursos institucionales.
- **Seguridad Jurídica:** El proceso de selección deberá ejecutarse mediante concurso público, asegurando la transparencia y la libre concurrencia.

7. CONCLUSIÓN DEL INFORME:

7.1. Marco Legal y Competencial

Por tal motivo, el proyecto se fundamenta en el ejercicio de las competencias privativas conferidas a los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) Municipales por la legislación nacional, la cual actualmente es administrada por la Empresa Pública Municipal MOVILIDAD DE MANTA-EP.

- **Constitución de la República del Ecuador (CRE):** El numeral 6 del Art. 264, determina para los gobiernos municipales como competencia exclusiva: *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”*.
- **COOTAD:** El segundo inciso del Art. 130 del Código de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en cuanto a la competencia de los gobiernos municipales, dispone: *“A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal”*, en concordancia con lo previsto en el literal f) del Art. 55 del mismo cuerpo legal;
- **Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV):** El artículo 206 de la LOTTTSV prevé que la ANT *“(...) autorizará el funcionamiento de Centros de Revisión Técnica Vehicular en todo el país y otorgará los permisos correspondientes, según la Ley y los reglamentos, siendo estos centros los únicos autorizados para efectuar las revisiones técnico mecánicas y de emisión de gases de los vehículos automotores, previo a su matriculación (...);”* por tal motivo se establece la Revisión Técnica Vehicular como requisito indispensable para la circulación y matriculación de vehículos, permitiendo su operación por entidades debidamente autorizadas y bajo supervisión pública.

7.2. Viabilidad de la Delegación a la Iniciativa Privada

La delegación se sustenta jurídicamente en las facultades de gestión delegada otorgadas por la Ley:

- **Excepcionalidad y Eficiencia:** El informe jurídico sustenta la delegación argumentando que el sector privado ofrece tecnología, capacidad económica y operativa, así como eficiencia que el ente público no podría implementar de manera inmediata sin comprometer recursos fiscales.
- **Seguridad Jurídica:** La relación entre la Empresa Pública de MOVILIDAD DE MANTA-EP, y el operador privado se establecerá mediante un contrato de gestión delegada, el cual definirá de manera precisa los derechos, obligaciones, el esquema de canon de delegación y los indicadores de calidad del servicio.

7.3. Registro de la Propiedad Vehicular y Ventanilla Única

La base jurídica para integrar estos servicios radica en la simplificación administrativa:

- **Ley Orgánica para la Optimización y Eficiencia de Trámites Administrativos:** *“Art. 1.- Esta Ley tiene por objeto disponer la optimización de trámites administrativos, regular su simplificación y reducir sus costos de gestión, con el fin de facilitar la relación entre las y los administrados y la Administración Pública y entre las entidades que la componen; así como, garantizar el derecho de las personas a contar con una Administración Pública eficiente, eficaz, transparente y de calidad”*. En este sentido se autoriza la implementación de ventanillas unificadas con el fin de minimizar la carga administrativa para los ciudadanos, permitiendo la administración conjunta del Registro de la Propiedad Vehicular y la RTV para garantizar la integridad de los datos.

7.4. Responsabilidad y Control Público

A pesar de la administración privada, la titularidad del servicio permanece en el Estado (Empresa Pública Municipal MOVILIDAD DE MANTA-EP):

- **Potestad de Supervisión:** La Empresa Pública Municipal MOVILIDAD DE MANTA-EP conserva la facultad inalienable de supervisión y regulación sobre el operador privado, con la potestad de imponer sanciones o intervenir en caso de incumplimientos técnicos o legales.
- **Normativa Técnica:** El operador privado queda estrictamente sujeto a las resoluciones de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), del Servicio de Acreditación Ecuatoriano (SAE) y demás normativa conexas que permita la regulación y control de la competencia delegada.

8. CONCLUSIÓN JURÍDICA

El análisis jurídico determina la viabilidad legal de la implementación de una alianza público-privada o mecanismos equivalentes, dado que no se encuentra prohibición alguna en la legislación vigente para la delegación de dichos servicios. Así mismo, se constata el cumplimiento del procedimiento administrativo establecido en la normativa legal vigente y la delegación de servicios públicos.

En base a los hechos antes expuestos y en virtud de la base legal analizada, se verifica la factibilidad jurídica, a fin de que se pueda realizar la implementación de una alianza público-privada, que permita asegurar la vigencia tecnológica, eficiencia y calidad en la gestión de la matriculación vehicular y la revisión técnica vehicular, en cumplimiento del marco legal y normativo vigente.

9. RECOMENDACIONES:

- Iniciar formalmente el proceso de implementación de una alianza público-privada bajo modalidad de Alianza Público-Privada (APP).
- Establecer en el cronograma que la adecuación del nuevo predio para el CRV sea el primer hito, permitiendo la liberación inmediata del terreno para el CRTV.
- Incluir indicadores de calidad (KPIs) estrictos sobre tiempos de atención, disponibilidad del sistema y cumplimiento ambiental.
- Proceder con la alianza estratégica como mecanismo de apalancamiento para modernizar el servicio sin deuda pública.

10. FIRMA DE RESPONSABILIDAD.

Abg. Enriqueta Noemí Sotomayor Villavicencio
DIRECTORA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA
MOVILIDAD DE MANTA EP

Elaborado por:	Ab. José Michel Pilay Salazar ESPECIALISTA EN PATROCINIO DE MOVILIDAD DE MANTA-EP	
Aprobado por:	Ab. Enriqueta Noemí Sotomayor Villavicencio DIRECTORA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA MOVILIDAD DE MANTA-EP	