

**SERVICIO PÚBLICO  
PARA PAGO DE  
ACCIDENTES DE  
TRÁNSITO  
(SPPAT)**

**PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL  
2021 - 2025**

UNIDAD DE GESTIÓN DE  
PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN  
ESTRATÉGICA

VERSIÓN 1

## ÍNDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>1</b>
<b>1.1. DESCRIPCIÓN DE LA INSTITUCIÓN.....</b>	<b>1</b>
<b>Grafico 1. Línea de tiempo de Creación del SPPAT.....</b>	<b>2</b>
<b>Grafico 2. Protecciones Económicas que brinda el SPPAT .....</b>	<b>3</b>
<b>1.2.1 Competencias Facultades Productos/ Servicios – Nivel Central .....</b>	<b>3</b>
<b>1.2.2. Competencias Facultades Productos/ Servicios – Oficinas Técnicas .....</b>	<b>4</b>
<b>2. DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL.....</b>	<b>5</b>
<b>Grafico 3. Aspectos para el Diagnóstico Institucional.....</b>	<b>5</b>
<b>2.1. PLANIFICACIÓN .....</b>	<b>6</b>
<b>2.2. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL .....</b>	<b>7</b>
<b>Grafico 4. Estructura Organizacional – SPPAT .....</b>	<b>8</b>
2.2.1. Clima Laboral.....	9
<b>2.3. TALENTO HUMANO .....</b>	<b>10</b>
2.3.1. RÉGIMEN LABORAL .....	11
<b>Tabla 1. Régimen Laboral.....</b>	<b>11</b>
2.3.2. TIPO DE CONTRATO.....	11
<b>Tabla 2. Tipo de contrato .....</b>	<b>11</b>
<b>Fuente: SPPAT – Unidad de Gestión de Administración del Talento Humano .....</b>	<b>11</b>
2.3.3. DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL POR GÉNERO.....	11
<b>Tabla 3. Genero a Nivel Nacional .....</b>	<b>11</b>
<b>Fuente: SPPAT – Unidad de Gestión de Administración del Talento Humano .....</b>	<b>11</b>
2.3.4. DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL POR UNIDAD ADMINISTRATIVA.....	12
<b>Tabla 4. Distribución Unidad Administrativa .....</b>	<b>12</b>
<b>Fuente: SPPAT – Unidad de Gestión de Administración del Talento Humano .....</b>	<b>12</b>
2.3.5. DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL NIVEL PROVINCIAL – OFICINAS TÉCNICAS.....	12
<b>Tabla 5. Distribución Unidad Administrativa .....</b>	<b>12</b>
<b>Fuente: SPPAT – Unidad de Gestión de Administración del Talento Humano .....</b>	<b>12</b>
<b>2.4. TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN .....</b>	<b>13</b>

2.4.1. INFRAESTRUCTURA TECNOLÓGICA.....	13
2.4.2. SOPORTE A LOS PROCESOS DE APOYO .....	20
<b>2.5. PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS .....</b>	<b>20</b>
<b>Grafico 5. Mapa de Procesos – SPPAT .....</b>	<b>20</b>
2.5.1. PROCESOS DE SERVICIO PÚBLICO PARA PAGO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO .....	21
<b>3. ANÁLISIS SITUACIONAL.....</b>	<b>21</b>
<b>3.1. ANÁLISIS DE CONTEXTO.....</b>	<b>21</b>
<b>Tabla 5. PEST – SPPAT.....</b>	<b>21</b>
3.1.1. FACTORES POLÍTICOS .....	22
3.1.2. FACTORES ECONÓMICOS .....	23
3.1.3. FACTORES SOCIALES.....	24
3.1.4. FACTORES TECNOLÓGICOS .....	24
3.1.5. FACTORES CULTURALES .....	24
<b>4. ANÁLISIS SECTORIAL Y DIAGNÓSTICO TERRITORIAL.....</b>	<b>25</b>
<b>Tabla 6. Siniestros de tránsito 2015-2021.....</b>	<b>25</b>
<b>5. MAPA DE ACTORES.....</b>	<b>26</b>
<b>Grafico 6. Modelo de análisis de Fuerzas Externas .....</b>	<b>26</b>
<b>5.1. PROVEEDORES DE SERVICIOS.....</b>	<b>27</b>
<b>5.2. ENTIDAD RECTORA .....</b>	<b>27</b>
<b>5.3. CIUDADANOS / BENEFICIARIOS .....</b>	<b>27</b>
<b>5.4. MAPA RELACIONAMIENTO INTERINSTITUCIONAL .....</b>	<b>28</b>
<b>Grafico 7. Relacionamiento Interinstitucional .....</b>	<b>28</b>
5.4.1. RECTORÍA.....	28
5.4.2. EMISIÓN DE POLÍTICA Y CONTROL .....	29
5.4.3. COORDINACIÓN PARA PRESTACIÓN DEL SERVICIO.....	29
5.4.4. PRESTADORES DE SALUD, USUARIOS Y BENEFICIARIOS.....	30
<b>6. ANÁLISIS FODA.....</b>	<b>30</b>
<b>Tabla 6. Análisis FODA.....</b>	<b>31</b>
<b>7. ALINEACIÓN ESTRATÉGICA.....</b>	<b>31</b>
<b>7.1. ALINEACIÓN A LOS EJES Y OBJETIVOS DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO .....</b>	<b>32</b>

7.2.	ALINEACIÓN A LAS POLÍTICAS Y METAS DEL PLAN DE CREACIÓN DE OPORTUNIDADES	33
8.	ELEMENTOS ORIENTADORES DE LA INSTITUCIÓN	34
8.1.	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	34
8.2.	PRINCIPIOS Y VALORES INSTITUCIONALES	34
Grafico 14. Principios y Valores Institucionales		34
8.3.	MISIÓN	35
8.4.	VISIÓN	35
9.	OBJETIVOS INSTITUCIONALES	36
9.1.	OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS	36
9.2.	ALINEACIÓN DE LOS OEI AL PND	36
9.3.	ESTRATEGIAS	37
9.4.	INDICADORES	39
4.	IDENTIFICACIÓN DE PRODUCTOS INSTITUCIONALES	40
Tabla 7. Matriz para la Identificación de Productos Institucionales		40
5.	IDENTIFICACIÓN DE PROGRAMAS Y PROYECTOS (SOLO DE INVERSIÓN)	41
7.	IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA CON ENFOQUE TERRITORIAL	42
8.	PROGRAMACIÓN ANUAL Y PLURIANUAL DE LA POLÍTICA PÚBLICA	43
9.	ANEXOS	43
10.	BIBLIOGRAFÍA	43

## GRÁFICOS

<b>Gráfico 1.</b> LÍNEA DE TIEMPO DE CREACIÓN DEL SPPAT .....	<b>2</b>
<b>Gráfico 2.</b> PROTECCIONES ECONÓMICAS QUE BRINDA EL SPPAT .....	<b>3</b>
<b>Gráfico 3.</b> ASPECTOS PARA EL DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL .....	<b>5</b>
<b>Gráfico 4.</b> ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL – SPPAT .....	<b>6</b>
<b>Gráfico 5.</b> MAPA DE PROCESOS – SPPAT .....	<b>12</b>
<b>Gráfico 6.</b> MODELO DE ANÁLISIS DE FUERZAS EXTERNAS .....	<b>17</b>
<b>Gráfico 7.</b> RELACIONAMIENTO INTERINSTITUCIONAL .....	<b>18</b>
<b>Gráfico 8.</b> ESTRUCTURA GENERAL DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO.....	<b>21</b>
<b>Gráfico 9.</b> OBJETIVO DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO .....	<b>22</b>
<b>Gráfico 10.</b> POLÍTICA DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO .....	<b>23</b>
<b>Gráfico 11.</b> ESTRATEGIA DE LA AGENDA DE COORDINACIÓN INTERSECTORIAL – ACI.....	<b>23</b>
<b>Gráfico 12.</b> OBJETIVO SECTORIAL DEL SECTOR TRANSPORTE.....	<b>24</b>
<b>Gráfico 13.</b> ALINEACIÓN DEL PLAN ESTRATEGICO INSTITUCIONAL .....	<b>24</b>
<b>Gráfico 14.</b> PRINCIPIOS Y VALORES INSTITUCIONALES.....	<b>25</b>

TABLAS

Tabla 1. RÉGIMEN LABORAL .....	7
Tabla 2. TIPO DE CONTRATO .....	8
Tabla 3. GENERO A NIVEL NACIONAL .....	8
Tabla 4. DISTRIBUCIÓN PROVINCIAL .....	8
Tabla 5. PEST – SPPAT .....	13
Tabla 6. ANÁLISIS FODA .....	20
Tabla 7. MATRIZ PARA LA IDENTIFICACIÓN DE PRODUCTOS INSTITUCIONALES .....	27
Tabla 8. MATRIZ PARA LA IDENTIFICACIÓN DE OBJETIVOS OPERATIVOS .....	28

## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1. DESCRIPCIÓN DE LA INSTITUCIÓN

La Constitución de la República publicada en el Registro Oficial No. 449 de fecha 20 de octubre de 2008, en su Art. 225, establece que el Sector Público comprende: *“3. Los organismos y entidades creadas por la Constitución o la ley para el ejercicio de la potestad estatal, para la creación de servicios públicos o para desarrollar actividades económicas asumidas por el Estado.”*

En este mismo cuerpo legal, el artículo 394 establece lo siguiente: *“El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias”.*

El Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, última modificación el 21 de agosto de 2018, publicada en el Registro Oficial Suplemento 398 de fecha 07 de agosto de 2008, señala en el título III, sobre el financiamiento de la Institución, lo siguiente: *“un 4.5% para la implementación de planes, programas, proyectos y actividades relacionadas con la prevención de accidentes de tránsito y educación en seguridad vial, así como la implementación de campañas para la promoción y difusión del SOAT, de conformidad con la Ley; y, un 4% se destinará para gastos operativos, administrativos y de funcionamiento del FONSAT (...)”*

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, última modificación del 10 de agosto de 2021, publicada en el Registro Oficial Suplemento 398 de fecha 07 de agosto de 2008, en el Libro Quinto, Del Aseguramiento, Título I, en el Art. 214z indica lo siguiente: *“Se crea el Sistema Público para el Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT), a fin de garantizar la protección de las personas que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano administrado por la entidad que para el efecto determine el Gobierno Central, el mismo que se regirá con base en las normas y condiciones que se establezcan en el Reglamento respectivo.”*

En este mismo cuerpo legal, en el segundo Art. innumerado señala:

*“Art. (...)- El Estado, en coordinación con el Ministerio del sector de Finanzas, Ministerio del sector de Transporte, Ministerio del sector de la Salud y Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dentro del ámbito de sus competencias, garantizará el cumplimiento de las obligaciones derivadas*

del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito, así como de la prestación de los servicios de salud que requieran las víctimas de accidentes de tránsito amparadas por este sistema. Este derecho es inalienable, indivisible, irrenunciable e intransmisible.”

Mediante Decreto Ejecutivo No 805, de 22 de octubre de 2015, publicado en el Registro Oficial No 635 de 25 de noviembre de 2015, con el que se crea el Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito SPPAT, orientado a garantizar la protección de las personas que se trasladan de un lugar a otro a través de la red vial del Ecuador por parte del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito, servicio que estará adscrito al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En el quinto considerando del mismo cuerpo legal manifiesta lo siguiente:

*Que, la letra h) del articulado 10.1 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva establece que la Función Ejecutiva puede contar, entre otros tipos de entidades, con las de servicios, organismos públicos con personalidad jurídica propia, dotados de autonomía administrativa, operativa y financiera, creados para ejercer la regulación, gestión, control y administración de actividades especializadas relacionadas con servicios a la ciudadanía.*



**Gráfico 1. Línea de tiempo de Creación del SPPAT**



Fuente: Decreto Ejecutivo N° 805, de 22 de octubre del 2015

El objetivo de la creación del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito, es garantizar la atención médica a la ciudadanía ante un accidente de tránsito y amparar económicamente a cualquier ciudadano, sea este conductor, pasajero o peatón, que sufra lesiones o falleciera debido a un accidente vehicular.

Mediante Convenio en el Marco de Cooperación Interinstitucional para la Atención Integral a las Víctimas de Siniestros De Tránsito, suscrito desde el 26 de enero del 2018, entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Consejo de la Judicatura, el Ministerio de Salud Pública, el Ministerio de Inclusión Económica y Social, que tiene

como finalidad, atender a víctimas de siniestros de tránsito, en el ámbito legal, psicológico y social; de acuerdo al protocolo establecido, el Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito -SPPAT, es el coordinador y articulador, que, junto con las indicadas instituciones, se activarán para el servicio de atención integral a la víctima y sus familiares, después de ocurrir un siniestro de tránsito, para brindar el soporte, contención y acompañamiento necesario.

Los montos establecidos para cada protección se detallan en el siguiente gráfico.

**Gráfico 2.** Protecciones Económicas que brinda el SPPAT



Fuente: SPPAT

El Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito ampara a cualquier persona que sufra lesiones corporales, funcionales u orgánicas, o que falleciere o quedare discapacitada a causa de o como consecuencia de un accidente de tránsito, de igual forma dentro de sus atribuciones está la emisión de normativa técnica para la determinación de tasas y montos de protección referentes a este servicio

## 1.2 COMPETENCIAS DEL SPPAT

### 1.2.1 Competencias Facultades Productos/ Servicios – Nivel Central

Competencia	Facultad	Productos/Servicios	SERVICIOS POR COMPETENCIAS - Identificación de Servicios
SERVICIO DE PAGO PARA ACCIDENTES DE TRÁNSITO	PLANIFICACIÓN	Propuesta o proyecto para emisión normativa técnica respecto al monto de las tasas a ser canceladas por los propietarios de los vehículos incorporadas en la matriculación	PAGO DE PROTECCIONES A VÍCTIMAS O BENEFICIARIOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO
		Propuesta o proyecto para emisión de normativa técnica respecto a los valores de los montos de las protecciones a ser canceladas a las víctimas de accidentes de tránsito.	
	COORDINACIÓN	Informes de coordinación para la emisión del tarifario de prestaciones de gastos médicos y movilización de víctimas.	

GESTIÓN	Informes de gestión sobre análisis in situ realizado a los prestadores de salud para verificar las condiciones físicas y equipamiento para la prestación del servicio de salud.
	Informes de gestión sobre el pago de protecciones por fallecimiento otorgadas a familiares de víctimas fatales de accidentes de tránsito.
	Informes de gestión sobre el pago de las protecciones por gastos médicos otorgadas a las víctimas de accidentes de tránsito.
	Informes de gestión sobre el pago de protecciones por discapacidad permanente, total o parcial otorgadas a las víctimas de accidentes de tránsito.
	Informes de gestión sobre el pago de protecciones por gastos funerarios otorgadas a familiares de víctimas fatales de accidentes de tránsito.
	Informes de gestión sobre el pago de protecciones por transporte y movilización de heridos otorgados a las víctimas de accidentes de tránsito.
	Informes de gestión sobre las repeticiones contra el responsable causante del accidente de tránsito y/o propietario del vehículo o beneficiario por la cantidad que se haya pagado como prestación, por el pago de las protecciones.
	Informe Técnico remitido a los órganos rectores, sobre novedades o irregularidades presentadas con los informes médicos en los proveedores de salud.
	Informe de validación sobre los documentos presentados que justifican la procedencia del pago de las prestaciones.
	Informes Técnicos y estadísticos para la determinación de las nuevas tasas a ser canceladas por los propietarios de los vehículos incorporados en la matriculación.
	Informes Técnicos para la determinación de nuevos Montos de las protecciones a ser canceladas a las víctimas de accidentes de tránsito.

**Fuente:** Matriz de competencias – SPPAT Aprobación de la matriz de competencias, modelo de gestión, MDT-MDT-2018-0028 de 08 de enero de 2018

**Elaborado por:** Unidad de Planificación y Gestión Estratégica

### 1.2.2. Competencias Facultades Productos/ Servicios – Oficinas Técnicas

Unidad desconcentrada	Nivel de cobertura	Facultades	Atribuciones	Producto por atribución
Oficina Técnica	Distrital	Gestión	Realizar análisis e informes in situ a los prestadores de salud para verificar las condiciones físicas y equipamiento para la prestación del servicio de salud.	Informes de gestión sobre análisis in situ realizado a los prestadores de salud para verificar las condiciones físicas y equipamiento para la prestación del servicio de salud.

			<p>Verificar los documentos que justifiquen la procedencia del pago de la prestación.</p>	<p>Informe de validación sobre los documentos presentados que justifican la procedencia del pago de las prestaciones.</p>
--	--	--	---	---

**Fuente:** Matriz de competencias – SPPAT – Aprobación de la matriz de competencias, modelo de gestión, MDT-MDT-2018-0028 de 08 de enero de 2018

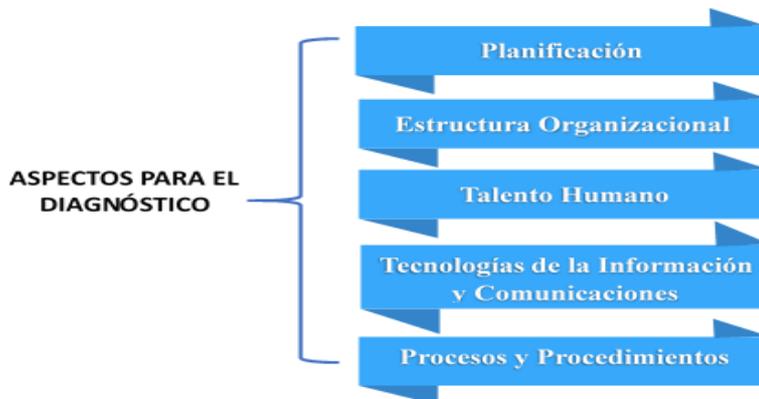
**Elaborado por:** Unidad de Planificación y Gestión Estratégica

## 2. DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL

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



**Gráfico 3.** Aspectos para el Diagnóstico Institucional



**Fuente:** SECRETARÍA TÉCNICA PLANIFICA ECUADOR - Guía Metodológica de Planificación Institucional

El Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito es financiada con la tasa SPPAT, la cual se recauda junto con el pago de matriculación que cancelan los propietarios de los vehículos que circulan en el Ecuador a través del Servicio de Rentas Internas (SRI) con la información proporcionada por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT).

No pagar esta tasa en el cronograma mensual establecido por la ANT, significa una multa del 15% del valor de dicha tasa por mes incumplido. Con esta recaudación, el Estado

ecuatoriano garantiza un sistema integrado de protección a los ciudadanos que transitan por la red vial, y propicia el funcionamiento de un servicio público eficiente para la ciudadanía. (Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito, 2015).

Sin perjuicio de lo mencionado al ser el SPPAT una entidad adscrita al Ministerio de Transportes y Obras Públicas su presupuesto independientemente del financiamiento, pertenece al Presupuesto General del Estado.

## 2.1. PLANIFICACIÓN

La Secretaría Nacional de Planificación, en calidad de ente rector de la planificación nacional y el ordenamiento territorial, y como ente estratégico del país, emite las directrices de planificación y ordenamiento territorial.

La Unidad de Planificación y Gestión Estratégica del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito tiene como misión coordinar la implementación de los procesos estratégicos institucionales a través de la gestión de planificación, seguimiento e inversión, administración por procesos, calidad de los servicios, y gestión del cambio y cultura organizacional.

El Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito elabora el Plan Operativo Anual (POA) de la institución, determinando los objetivos, metas, actividades a cumplir en cada periodo fiscal por cada unidad y dirección que conforma el SPPAT.

La Unidad de Planificación y Gestión Estratégica realiza un proceso de seguimiento y evaluación del Plan Operativo Anual de manera trimestral, precautelando el cumplimiento de la gestión de cada unidad administrativa y la ejecución presupuestaria.

El seguimiento del Plan Operativo Anual correspondiente al año 2020 fue el siguiente:

DIRECCIÓN / UNIDAD	PORCENTAJE CUMPLIMIENTO POA 2020
DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA	65%
DIRECCIÓN DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	100%
UNIDAD DE COMUNICACIÓN SOCIAL	74%
UNIDAD DE GESTIÓN DE PROTECCIONES Y ATENCIÓN AL CIUDADANO	100%
DIRECCIÓN FINANCIERA	63%
DIRECCIÓN DE ANÁLISIS DE PROTECCIONES	88%
DIRECCIÓN DE ASESORÍA JURÍDICA	100%
UNIDAD DE GESTIÓN DE ADMINISTRACIÓN DEL TALENTO HUMANO	97%
UNIDAD DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN ESTRATÉGICA - TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN TICS	100%

PROMEDIO DE EJECUCIÓN	84%
-----------------------	-----

Mientras que el porcentaje de la ejecución presupuestaria correspondiente al año 2020 fue la siguiente:

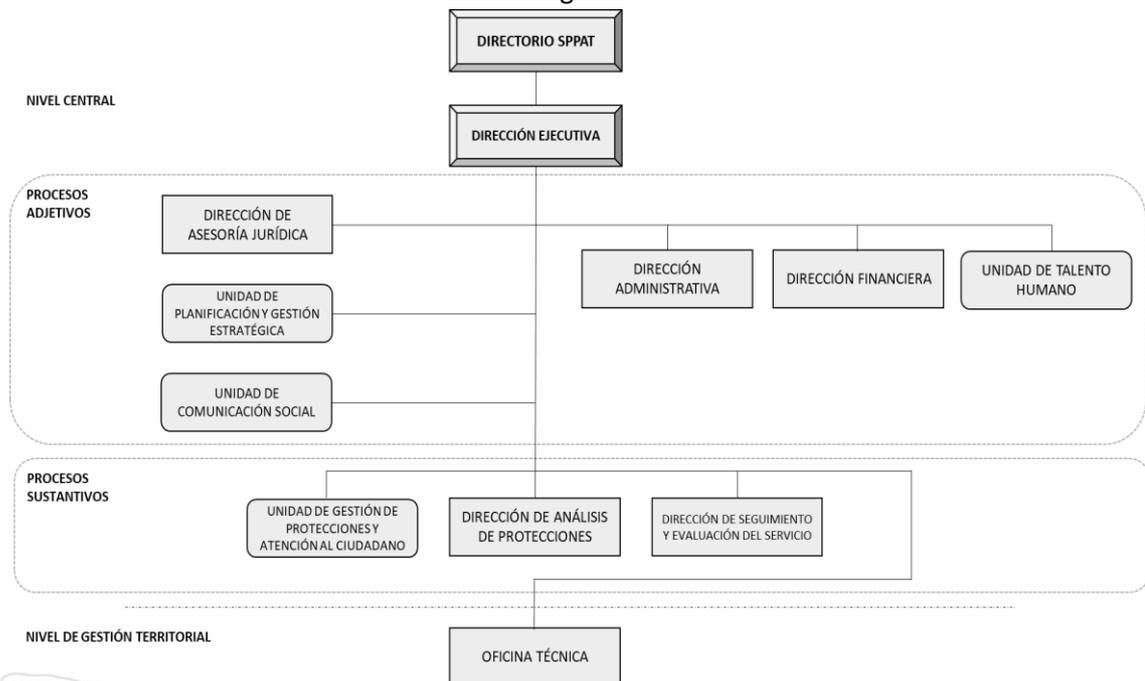
DESCRIPCION	% EJECUCIÓN
GASTO EN PERSONAL	96,82%
BIENES Y SERVICIOS DE CONSUMO	50,01%
OTROS GASTOS CORRIENTES	66,89%
PROYECTO "PIRI PLANTA CENTRAL"	34,54%
OTROS PASIVOS	88,16%
<b>TOTAL</b>	<b>63.46%</b>

## 2.2. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

Las unidades establecidas en la estructura orgánica institucional, guardan relación con el modelo de gestión de la institución legalmente aprobado y la razón de ser del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito, plasmada en su misión institucional; su gestión es desconcentrada y su estructura, permite el cumplimiento de los objetivos y metas institucionales y está orientada al pago de protecciones a las víctimas por siniestros de tránsito ocasionados en la red vial del Ecuador, a través de unidades y procesos perfectamente articulados con los diferentes niveles de gestión.

El Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos aprobado el 06 de febrero de 2018, el presente estatuto se encuentra implementado, susceptible a modificaciones de acuerdo a directrices emitidas por las entidades rectoras de la Planificación, Trabajo y Finanzas Públicas.

**Gráfico 4. Estructura Organizacional – SPPAT**



**Fuente:** SPPAT - Estatuto Orgánico por Procesos y Registro Oficial 176, de 6 de febrero de 2018, página 22.

Mediante el Informe de Pertenencia Nro. SPN-APIT-2021-001 llamado “Informe de pertinencia del análisis de presencia institucional en territorio dentro del proceso de desconcentración de la administración pública central” aprobado por la Secretaría Nacional de Planificación se indica que el Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito – SPPAT mantiene su nivel central en la ciudad de Quito y cuenta con presencia institucional en territorio a través de 12 oficinas técnicas, localizadas en las ciudades de: Esmeraldas, Ibarra, Ambato, Latacunga, Riobamba, Portoviejo, Santo Domingo de los Colorados, Babahoyo, Cuenca, Loja, Machala y Guayaquil; garantizando su cobertura a nivel nacional.

Las Oficinas Técnicas del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito – SPPAT, funcionan en espacios proporcionados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas MTOP, en las instalaciones de sus Direcciones Provinciales; además la movilización del personal a territorio se realiza en vehículos proporcionados por el MTOP.

Las oficinas técnicas se encuentran ubicadas estratégicamente al menos 02H30 minutos de distancia una de otra; con excepción de la Región Oriental o Amazónica que no cuenta con Oficinas Técnicas para atención integral de víctimas de accidentes de tránsito.

### 2.2.1. Clima Laboral

La Unidad de Planificación y Gestión Estratégica conjuntamente con la Unidad de Comunicación Social y Unidad de Gestión de Administración de Talento Humano, ha realizado actividades que promueven la unión de los empleados y servidores.

Con estas actividades, se evidencia el fortalecimiento del clima laboral y la relación en los diferentes niveles de gestión, ya que existe una mayor interacción entre los servidores y autoridades, lo cual conlleva a incrementar el sentido de pertenencia a la institución, en la actualidad existe un Plan Estratégico de Mejora del Clima Laboral.

El análisis de resultados de medición del clima laboral al mes de agosto de 2021 indica que la institución alcanzó el porcentaje de participación óptimo, con un porcentaje de participación de 80%.

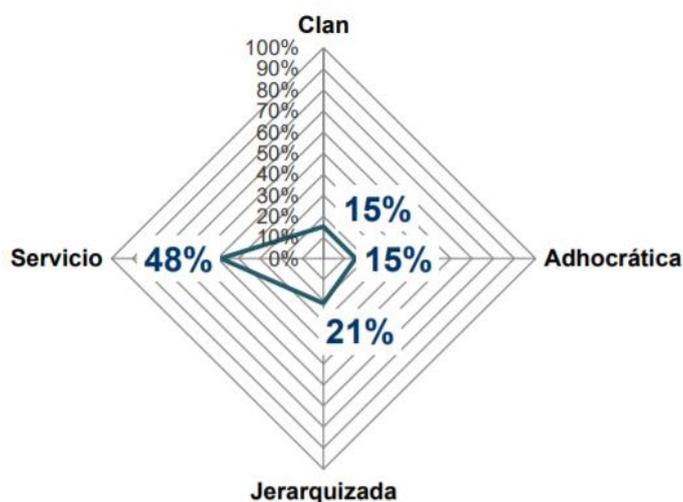
De la encuesta realizada en el SPPAT se desprende la siguiente valoración del clima laboral:

<b>PROMEDIO DE CLIMA LABORAL</b>	<b>65% ACEPTABLE</b>
<b>LIDERAZGO</b>	<b>74%</b>
<b>Influencia</b>	<b>81%</b>
Credibilidad	81%
Motivación	81%
<b>Interacción</b>	<b>71%</b>
Comunicación	75%
Participación	68%
<b>Orientación a resultados</b>	<b>70%</b>
Independencia	83%
Evaluación	62%
Cumplimiento	66%
Organización	67%
<b>COMPROMISO</b>	<b>68%</b>
<b>Adaptación al cambio</b>	<b>62%</b>
Apertura al cambio	57%
Iniciativa	68%
<b>Reciprocidad</b>	<b>64%</b>
Desarrollo	46%
Equidad	74%
Reconocimiento	72%



<b>Sentido de pertenencia</b>	<b>78%</b>
Identificación	74%
Integración	82%
<b>ENTORNO DE TRABAJO</b>	<b>52%</b>
<b>Condiciones físicas y humanas</b>	<b>52%</b>
Herramientas	59%
Instalaciones	42%
Equilibrio persona - trabajo	55%

El tipo de cultura identificado en el Servicio Público para Pago de Accidente de Tránsito es el siguiente:



Se tiende a percibir a la entidad como orientada al Servicio. La mayor preocupación es satisfacer las necesidades de usuarios y ciudadanía. El liderazgo de la institución es generalmente usado para el asegurar la satisfacción de los usuarios. El servicio y la calidad son temas comunes. La institución enfatiza el hacer acciones orientadas a la calidad.

### 2.3. TALENTO HUMANO

La Unidad de Administración del Talento Humano tiene como misión gestionar el desarrollo e implementación de los subsistemas de talento humano, mediante la aplicación de leyes, reglamentos, normas técnicas, políticas, métodos y procedimientos, es un pilar fundamental para el correcto funcionamiento de la Institución.

De acuerdo a los datos proporcionados por la misma, la institución cuenta con un total de 60 funcionarios a nivel nacional, estructurado de la siguiente manera:

### 2.3.1. RÉGIMEN LABORAL

Tabla 1. Régimen Laboral

RÉGIMEN LABORAL	NÚMERO	PORCENTAJE
SERVICIO CIVIL PÚBLICO (LOSEP)	57	95%
CODIGO DEL TRABAJO	3	5%
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>	<b>100%</b>

Fuente: SPPAT – Unidad de Gestión de Administración del Talento Humano

### 2.3.2. TIPO DE CONTRATO

Tabla 2. Tipo de contrato

MODALIDAD LABORAL	NÚMERO	PORCENTAJE
CONTRATO INDEFINIDO	3	5%
CONTRATOS OCASIONALES	46	77%
NOMBRAMIENTO	5	8%
JERARQUICO SUPERIOR	6	10%
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>	<b>100%</b>

Fuente: SPPAT – Unidad de Gestión de Administración del Talento Humano

### 2.3.3. DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL POR GÉNERO

Tabla 3. Genero a Nivel Nacional

GÉNERO	NÚMERO	PORCENTAJE
FEMENINO	33	55%
MASCULINO	27	45%
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>	<b>100%</b>

Fuente: SPPAT – Unidad de Gestión de Administración del Talento Humano



### 2.3.4. DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL POR UNIDAD ADMINISTRATIVA

**Tabla 4.** Distribución Unidad Administrativa

UNIDAD ORGÁNICA	Total	%
DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA	8	13,3%
DIRECCIÓN DE ANÁLISIS DE PROTECCIONES	18	30,0%
DIRECCIÓN DE ASESORÍA JURÍDICA	5	8,3%
DIRECCIÓN DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL SERVICIO	3	5,0%
DIRECCIÓN EJECUTIVA	2	3,3%
DIRECCIÓN FINANCIERA	8	13,3%
OFICINAS TÉCNICAS ZONALES	9	15,0%
UNIDAD DE GESTIÓN DE ADMINISTRACIÓN DEL TALENTO HUMANO	3	5,0%
UNIDAD DE GESTIÓN DE PROTECCIONES Y ATENCIÓN AL CIUDADANO	2	3,3%
UNIDAD DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN ESTRATÉGICA	2	3,3%
TOTAL	60	100,0%

Fuente: SPPAT – Unidad de Gestión de Administración del Talento Humano



### 2.3.5. DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL NIVEL PROVINCIAL – OFICINAS TÉCNICAS

**Tabla 5.** Distribución Unidad Administrativa

PROVINCIA	NÚMERO	PORCENTAJE
AZUAY	2	3.33%
CHIMBORAZO	1	1.67%
EL ORO	1	1.67%
ESMERALDAS	1	1.67%
GUAYAS	1	1.67%
LOJA	1	1.67%
LOS RIOS	1	1.67%
MANABÍ	1	1.67%
PICHINCHA	51	85%
<b>TOTAL</b>	<b>60</b>	<b>100%</b>

Fuente: SPPAT – Unidad de Gestión de Administración del Talento Humano

En cumplimiento a la disposición presidencial No 144 de 16 de agosto de 2017, se suscribió el 26 de enero del 2018 el convenio en el marco de cooperación interinstitucional para la atención integral a las víctimas de siniestros de tránsito, estas oficinas técnicas gestionan sus procesos en las instalaciones de las Direcciones Distritales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas –MTO, por lo cual el porcentaje de personas es menor en las Oficinas Técnicas 15% a comparación con Pichincha que en un 85% ya que se encuentra la matriz.

## 2.4. TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN

Tecnologías de la información entre sus principales gestiones tiene las siguientes:

Gestión de Tecnologías de Información y Comunicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diseño e Implementación de T.I</li> <li>- Administración de Servicios y Componentes de T.I (Servicios y componentes de T.I, Seguridad y Evaluación Informática)</li> </ul>
Gestión de Soporte Técnico a usuarios	

### 2.4.1. INFRAESTRUCTURA TECNOLÓGICA

El detalle de los equipos que conforman la infraestructura tecnológica del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito es el siguiente:

Ítem.	Localidad	MODELO
1	Quito	NetApp FAS2520
2	Quito	Cisco UCS SP C220M4S
3	Quito	Cisco UCS SP C220M4S
4	Quito	Catalyst 2960-X
5	Quito	VMware vCenter
6	Quito	VMware vSphere
7	Quito	Servidor Marca HP DL160GEN9
8	Quito	Servidor Marca HP DL160GEN9
9	Quito	Switch Cisco 48 puertos
10	Quito	Switch 3COM 24 puertos
11	Quito	Switch Trendnet 24 puertos

12	Quito	Switch Trendnet 24 puertos
----	-------	----------------------------

Con el siguiente espacio disponible a enero de 2021:

Agregado	Total	Usado	Porcentaje Usado	Disponible
aggr1_Datos	5.48 TB	5.23 TB	95 %	253 GB

Vserver Name	Volumen Name	Total	Disponible	Usado	Porcentaje usado
SVMDATOS	vol_Linux	1.97 TB	0.32	1.65	83%
SVMDATOS	vol_Windows	1.31 TB	0.21	1.10	84%
SVMDATOS	vol_compartida	1.31 TB	0.21	1.10	83%
SVMDATOS	vol_zimbra	1.09 TB	0.07	1.02	93%

La versión firmware actual del UPS es la 805.3.D. y no se puede realizar upgrade porque es una versión fija para estos modelos, solo se podría actualizar el firmware de la tarjeta de red lo cual no tiene mayor impacto en el funcionamiento.

Cabe señalar que el espacio en donde se encuentra funcionando en los actuales momentos el Data Center no es un espacio adecuado para su funcionamiento y que si a futuro existiría la necesidad de aumento de servidores físicos se debería adaptar este espacio para su funcionamiento normal y correcto. En la actualidad debido a que los 6 servidores en producción y dos de prueba se encuentran virtualizados hasta la presente fecha los equipos que se encuentran funcionando no han presentado novedades desde diciembre de 2016, sin embargo, se debe contemplar que el espacio de almacenamiento de los servidores virtualizados se encuentra ya por alcanzar sus niveles críticos por lo que es indispensable adquirir más espacio de almacenamiento antes de que esto ocurra.

La vigencia tecnológica de la infraestructura informática es la siguiente:

- Los equipos que conforman el Data Center cuentan con garantía y soporte técnico de tres (3) años, que se encontraban vigentes hasta diciembre de 2019 por lo cual se realiza una renovación de garantías por lo que su vigencia se extiende hasta **diciembre de 2021**.
- El cuarto mantenimiento programado a los equipos se realizará en diciembre de 2021.
- Existen 6 servidores físicos Marca HP que se encuentran fuera de la vigencia tecnológica y que fueron virtualizados en los nuevos equipos que fueron suministrados por la empresa AKEA.
- Existen tres Switch que se encuentran ubicados en el Rack y que tienen un tiempo estimado de funcionamiento en la actualidad de aproximadamente 8 años estando fuera de vigencia tecnológica.

Un porcentaje de los equipos que emplean los funcionarios en cada uno de sus lugares de trabajo se encuentran en mal estado, su vigencia tecnológica ha concluido existiendo equipos con cerca de 8 años de uso y que a pesar de los mantenimientos realizados se han vuelto lentos y deberían ser actualizados.

En lo referente a los equipos existentes en el Data Center y que se encuentran virtualizados y la garantía correspondiente finaliza en diciembre del año 2021 luego de su renovación se requerirá la adquisición de espacio de almacenamiento que deberán ser instalados en el hardware que se encuentra en el Data Center propio del SPPAT para con ello poder mantener respaldos diarios de cada uno de los servidores institucionales.

El estado de los equipos de computación es el siguiente:

BIEN	CANTIDAD	DAÑADO	MALO	REGULAR	BUENO
COMPUTADOR PORTATIL	15	1	10	4	0
COMPUTADOR ESCRITORIO	63	4	54	4	1
MONITOR	62	6	19	34	3
TECLADO	70	13	5	48	4
MOUSE	71	5	16	47	3
IMPRESORA	14	10	2	2	0
SCANNER	3	2	0	1	0
PROYECTORES	4	0	2	2	0
PANTALLAS DE PROYECCION	2	0	0	2	0
	304	41	108	144	11

En total existen 293 de equipos en estado dado, malo y regular. Además, revisada la fecha de compra, se identifica que los equipos han cumplido con los años de vida útil.

Con la finalidad de solventar de equipos de impresión a las distintas zonales y disminuir el número de procesos y actividades que requiere mantener en funcionamiento los equipos de informáticos que se encuentran fuera de vigencia tecnológica actualmente en el año 2021 el área se encuentra por lanzar un proceso de adquisición de Equipos Tecnológicos para Directores y funcionarios del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito con el objeto de solventar los equipos que se encuentran ya con problemas que aproximadamente es el 97 %.

El estado de los equipos existentes en bodega son los siguientes:

EQUIPO	ESTADO	CANTIDAD
UPS	FUNCIONANDO	17
	DAÑADOS	13
MONITOR	FUNCIONANDO	5
	DAÑADOS	4

CPU	FUNCIONANDO	1
	DAÑADOS	3
IMPRESORA	DAÑADOS	1

Existen tres switches en el rack que tienen un aproximado de 8 años de funcionamiento lo cual en determinado momento podrían dejar de funcionar y producir caídas de servicios de red a los usuarios finales, por lo que con la contratación que en los actuales momentos se está realizando prevendría este problema.

El estado del software manejado por el Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito es el siguiente:

Nombre del Sistema Informático	Fecha de implementación	Propósito	Funcionalidades	ESTADO
CPR (Control de Procesos de Reclamos)	Aproximadamente se empieza a ingresar información a partir de noviembre de 2009 hasta el 01 de abril de 2016	Manejar procesos relacionados al pago de Fallecidos y Funerarios	Ingreso de casos de fallecimiento y funerarios, gastos médicos y discapacidad y movilización cuando se realizó durante un periodo de tiempo las auditorías a nivel interno. En la actualidad se ingresa información únicamente de casos que llegasen antes del 01 de abril de 2016.	FUNCIONANDO O Y OPERATIVO

BPM (Gestión de Procesos de Negocio)	01 de abril de 2016	Manejar procesos relacionados al pago de Fallecidos y Funerarios con posible actualización para consulta de casos de Gastos Médicos	Realiza un flujo de trabajo que consiste en una serie de pasos predefinidos y configurados como reglas dentro del sitio web permitiendo así llevar un control y seguimiento a las acciones realizadas en el sitio web.	FUNCIONAND O Y OPERATIVO
Quipux	Obligatoriedad del Uso del Sistema de Gestión Documental Quipux para todos los funcionarios del SPPAT desde el 28 de junio de 2018.	Empleado para Gestión Documental y es manejado por Gobierno Central	Gestión documental	FUNCIONAND O Y OPERATIVO
<b>FIREWALL- PROXY Y ANTISPAM</b>	Diciembre 2019	Seguridad Perimetral	Firewall, Proxy y Antispam que proporcionan Seguridad Perimetral a los equipos y software Institucional	FUNCIONAND O Y OPERATIVO

<b>ZIMBRA</b>	agosto de 2020	Correo electrónico Institucional para comunicación de los funcionarios del SPPAT	Correo electrónico Agendas compartidas, Libretas de direcciones, Mensajería instantánea, Acceso desde dispositivos móviles imap	FUNCIONAND O Y OPERATIVO
---------------	----------------	--	---	--------------------------------

En la actualidad el sistema se encuentra funcionando de acuerdo a la estructura de cuando fue creado el sistema BPM el mismo que empezó a funcionar en abril del año 2016, por tal razón atiende únicamente a dos de las cinco protecciones que brinda a la ciudadanía el SPPAT con opciones de poder actualizarlo para que atienda las protecciones restantes. Las protecciones con las cuales trabaja este momento el sistema BPM son las de Protección por Fallecimiento y Protección por Gastos Funerarios, quedando en los actuales momentos fuera del sistema la Protección por gastos médicos, Protección por discapacidad y protección por servicios pre hospitalarios.

El software referente a seguridad perimetral se encuentra instalado y configurado en los servidores virtuales en la ciudad de Quito en la oficina matriz del SPPAT, situado en la Juan León Mera N26-220 y Av. Orellana, Edificio del MTOP, piso 5. Este software se encuentra conformado por sistemas de administración de seguridad, administración de la navegación y filtrado de contenido a nivel de servicio de correo electrónico. Los sistemas se encuentran funcionando y operando teniendo soporte para los mismos hasta diciembre de 2021.

El SPPAT cuenta con las siguientes ubicaciones desde la cuales opera actualmente y operará en el corto plazo:

La oficina Matriz que se encuentra en la ciudad de Quito actualmente opera de la siguiente manera:

- En la actualidad trabaja con un Ancho de Banda de Internet de 40 Mbps
- Posee 74 usuarios finales
- Los servicios internos con los cuales trabaja son:
- Correo Electrónico Institucional Zimbra
  - Posee 84 cuentas creadas
  - 84 cuentas Activas
  - 244 cuentas en estado cerrado que se encuentran respaldadas en otro servidor.
  - 17 listas de correo

- 2 alias de correo

El servidor de correo se encuentra protegido por un certificado SSL que tiene vigencia hasta el 28 de julio de 2022.

- Página web institucional: [www.protecciontransito.gob.ec](http://www.protecciontransito.gob.ec), posee un certificado SSL que tiene vigencia hasta el 20 de septiembre de 2023.
- Software institucional CPR empleado para consultas e ingresos de información esporádicos de protecciones realizadas antes de abril del año 2016
- Software BPM institucional
- Servidor de Archivos

Existen 10 zonales distribuidas en todo el Ecuador, en estos sitios se cuenta con una salida local de internet que es suministrado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, entidad que maneja sus controles de acceso perimetral y en la que laboran máximo 2 funcionarios en cada localidad, mismos que no manejan información crítica.

En la actualidad se tiene un firewall no especializado, mismo que el soporte y actualizaciones finaliza en diciembre del año 2021 de los servicios de firewall, proxy y antispam.

En los actuales momentos, el SPPAT cuenta con switches desactualizados y fuera de soporte. Se tiene switch 3Com y Trendnet cuyo tiempo de vida se encuentra expirado.

No se tiene una segmentación de ningún tipo, por lo que no permite construir una arquitectura de red segura, lo cual, para tener una solución de seguridad, se requiere como requisito hacerlo.

Todos los servidores, equipos de red y usuarios comparten la misma red: 192.168.2.0/24, lo que se encuentra generando broadcast que provoca lentitud en las conexiones.

Los switches de acceso están configurados en cascada, lo que en caso de fallo en uno de ellos existe la probabilidad de que se produzca un fallo en toda la red.

Actualmente se encuentra en etapa de emitir la certificación presupuestaria para el proceso de IMPLEMENTACIÓN, CONFIGURACIÓN DE REDES DE DATOS CON SWITCHES ADMINISTRABLES E IDENTIFICACIÓN, MANTENIMIENTO Y ETIQUETADO DE CABLEADO ESTRUCTURADO PARA PUNTOS DE TELEFONÍA Y DATOS PARA EL SERVICIO PÚBLICO PARA PAGO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, lo que permitirá contrarrestar estos problemas.

### 2.4.2. SOPORTE A LOS PROCESOS DE APOYO

En lo referente a la Gestión de soporte a usuarios se debe considerar tener una solución basada en tickets para la atención adecuada de cada uno de los requerimientos de soporte solicitados por los usuarios internos institucionales y que en este momento no se dispone, lo que ocasiona retrasos e inconformidad al usuario.

De la misma manera es necesario señalar que actualmente el recurso humano y profesional existente en el área de tecnologías no es el óptimo para satisfacer todas las necesidades, de tal manera se debe considerar la contratación de nuevos profesionales que colaboren con el cumplimiento de los requerimientos y necesidades que presenta esta área.

### 2.5. PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS

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

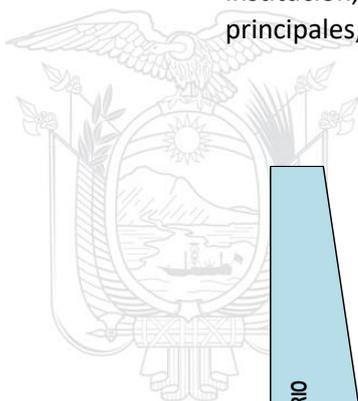
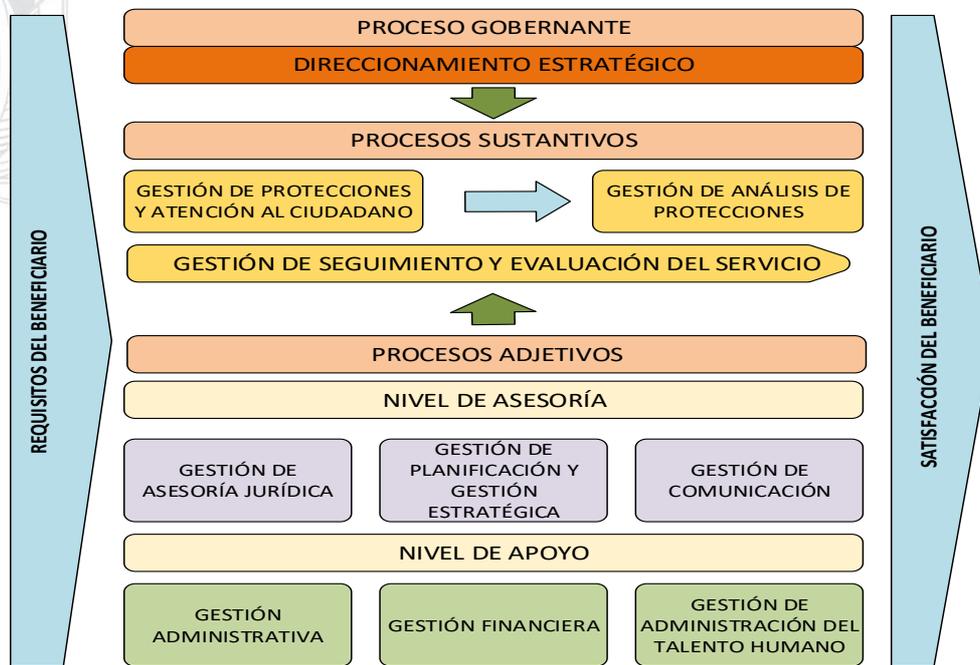


Gráfico 5. Mapa de Procesos – SPPAT



Fuente: SPPAT - Estatuto Orgánico por Procesos – 06 de febrero de 2018

### 2.5.1. PROCESOS DE SERVICIO PÚBLICO PARA PAGO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

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

**Gobernantes.** - Son aquellos procesos que proporcionan directrices, políticas y planes estratégicos, para la dirección y control de la institución.

**Sustantivos.** - Son aquellos procesos que realizan actividades esenciales para proveer de servicios y los productos que ofrece la institución a sus clientes. Los procesos sustantivos se orientan al cumplimiento de la misión institucional.

**Adjetivos.** - Son aquellos procesos que proporcionan productos o servicios a los procesos gobernantes y sustantivos, se clasifican en procesos adjetivos de asesoría y de apoyo.

## 3. ANÁLISIS SITUACIONAL

### 3.1. ANÁLISIS DE CONTEXTO

Para la realización del análisis de contexto se evaluará los factores PEST, Político, Económico, Social y Tecnológico que inciden en el accionar del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito.

Tabla 5. PEST – SPPAT

POLÍTICO			ECONÓMICO
Cambio de autoridades	P	E	Ingresos de los contribuyentes de las tasas
Cambios de la normativa vigente			Parque automotor
Niveles de control de los actores del Sistema de pagos de accidentes de tránsito			Presupuesto General del Estado (fuente 002)
Definiciones respecto a vehículos extranjeros que circulan en territorio nacional			

SOCIAL	S	T	TECNOLÓGICO
Niveles de siniestralidad en la red vial del Ecuador			Integración de los sistemas de datos  Sistemas de control vial

Elaborado por: Unidad de Planificación y Gestión Estratégica

### 3.1.1. FACTORES POLÍTICOS

**Cambio de autoridades.** - El SPPAT es una institución pública, cuya dirección está directamente relacionada con cargos de libre remoción, y dependen de decisiones políticas para mantenerse; bajo este contexto es necesario que, institucionalice sus procesos para que las decisiones tomadas no tengan fecha de caducidad y se prevenga iniciar un proceso nuevo ante un cambio de administración.

**Cambio de la normativa vigente.** - El contexto cambiante y dinámico de la sociedad y del sistema de TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL genera la necesidad de normativa flexible y se ajuste para responder las necesidades de los actores del sistema. En este contexto la Ley que norma este sistema, del cual es parte el SPPAT, ha tenido ya una ley reformativa que ha cambiado la razón de ser del FONSAT para transformarlo en SPPAT.

Este cambio ha generado la necesidad de normar el alcance del accionar del SPPAT, para que cierre las brechas de ser un seguro a convertirse en un servicio público. Es por esto, que para la toma de decisiones el SPPAT debe considerar los cambios previstos en la Ley reformativa y proyectar la posible normatividad que requiere para su correcto accionar.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial tuvo su última modificación el 10 de agosto de 2021.

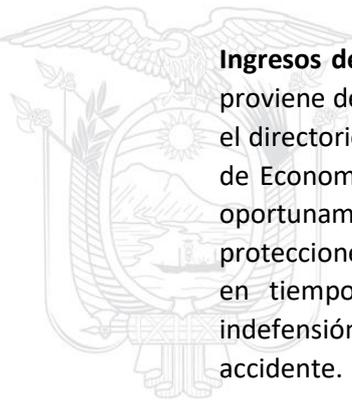
**Niveles de control de los actores del sistema de pagos de accidentes de tránsito.** - En el de pago de accidentes de tránsito, existen varios actores; cada uno de los cuales sujetos a una entidad de control y a una normativa diferente, y como todo sistema se requiere de coordinación entre estos actores. En este sistema en particular, la Policía Nacional, Agencia Nacional de Tránsito y el Ministerio de Salud juegan un papel muy importante porque tienen competencias reguladoras y sancionadoras respecto a los integrantes del sistema.

Estas competencias se traducen en regulaciones que afectan directamente las acciones del SPPAT, y que si no se toman como referencia para la toma de decisiones pueden repercutir negativamente, generando retrasos en la gestión y atención a los ciudadanos.

Definiciones respecto a vehículos extranjeros que circulan en territorio nacional. - A más de vehículos nacionales, en el territorio circulan vehículos extranjeros también pueden causar o ser víctimas de un accidente de tránsito, por lo que deben estar sujetos al pago de tasas con condiciones propias y definidas de acuerdo a su condición de temporales.

Para tomar la decisión de cómo implementar este cobro se debe considerar las condiciones de las relaciones internacionales y convenios que rigen con los países de origen de los vehículos. La institución debe considerar este factor para tomar una decisión adecuada, no solo respecto a las tasas sino también a los requisitos y trámites que debe realizar una víctima de accidente de tránsito que no tenga nacionalidad ecuatoriana.

### 3.1.2. FACTORES ECONÓMICOS



**Ingresos de los contribuyentes de la tasas.-** Debido a que el presupuesto del SPPAT proviene de las tasas que pagan los contribuyentes de acuerdo a una tabla aprobada por el directorio de la institución, y estos valores son administrados por parte del Ministerio de Economía y Finanzas, quien debe garantizar que los pagos o transferencias lleguen oportunamente a los beneficiarios, y que no afecte el flujo destinado a cubrir las protecciones que ofrece a las víctimas de accidentes de tránsito, tanto en valor como en tiempo de pago. Este beneficio debe ser oportuno, considerando la situación de indefensión en la que quedan las víctimas y las familias de los involucrados en un accidente.

**Parque automotor y de transportes considerados dentro del Sistema de pagos de accidentes de tránsito.** - Por las razones expuestas anteriormente, y debido a que el ingreso está directamente relacionado con el número de vehículos que circulan en el territorio nacional, se debe monitorear la evolución de este factor que se constituye determinante para contar con los valores para cubrir las protecciones que se ofrecen al ciudadano.

El artículo 4 de la **Resolución de Directorio No. 002-D-SPPAT-2016** señala: *“Los vehículos de matrícula extranjera, sea cual fuere el motivo, para poder ingresar y circular en territorio nacional, deberán adquirir la tasa del SPPAT dentro de las 24 horas subsiguientes de su ingreso al país, en las Instituciones Financieras autorizadas por la Superintendencia de Bancos; por el plazo de vigencia mínima de 30 días. En caso de que su permanencia en el país supere este plazo, deberá renovar la tasa para que cubra la totalidad de la*

*permanencia en el territorio nacional”.*

**Presupuesto General del Estado.** - El SPPAT, al ser adscrita al Ministerio de Transporte y Obras Públicas pertenece a la Función Ejecutiva, por lo tanto, su financiamiento se maneja a través del Presupuesto General del Estado.

### 3.1.3. FACTORES SOCIALES

**Niveles de siniestralidad de los automotores y transportes que circulan en el territorio nacional.** - El SPPAT está en la obligación, a más de garantizar este beneficio, de ser eficiente y oportuno en la atención de la misma, para que las víctimas de accidentes de tránsito, o los familiares de quienes resultaren fallecidos, tengan un aliciente de tranquilidad y seguridad, al contar con este ingreso económico, para gastos generados por fallecimiento o gastos médicos.

El Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito -SPPAT, es el coordinador y articulador, que, junto con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Consejo de la Judicatura, el Ministerio de Salud Pública, el Ministerio de Inclusión Económica y Social se activarán para el servicio de atención integral a la víctima y sus familiares, después de ocurrir un siniestro de tránsito, para brindar el soporte, contención y acompañamiento necesario, en el ámbito legal, psicológico y social; de acuerdo al protocolo establecido.

### 3.1.4. FACTORES TECNOLÓGICOS

**Integración de sistemas de datos.** - La integración y coordinación de la información de los datos públicos es importante para la gestión de la institución, debido a esto garantiza que el tiempo de ciclo del proceso sea el mínimo, considerando este factor como uno de los que más valorará el beneficiario de una protección.

**Sistemas de control vial.** - Un sistema integrado y automatizado posibilita que la institución cuente con información efectiva para la toma de decisiones. Además, sirve para que el control y la prevención de accidentes de tránsito sean mucho más efectivo.

### 3.1.5. FACTORES CULTURALES

**Conciencia vial de los ciudadanos.** - Tanto los peatones como los conductores han demostrado que hace falta mucha capacitación y sobre todo conciencia y respeto tanto a las leyes de tránsito como a la vida de los demás peatones y conductores. Ante lo cual es de vital importancia ir generando una cultura vial por medio de la educación, creando un entorno apto para el tránsito, minimizando riesgos y permitiendo una movilidad segura.

#### 4. ANÁLISIS SECTORIAL Y DIAGNÓSTICO TERRITORIAL

Los accidentes de tránsito se han convertido en una de las principales causas de defunción en todo el territorio ecuatoriano, generando un gran impacto tanto en lo social como en lo económico para sus víctimas. Los siniestros de tránsito desagregados a nivel territorial para el periodo 2015-2021 es el siguiente:

**Tabla 6.** Siniestros de tránsito 2015-2021

PROVINCIA	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
AZUAY	1,373	1,311	1,497	1,528	1,249	788	836
BOLÍVAR	183	193	168	127	134	39	80
CAÑAR	308	218	176	102	80	60	56
CARCHI	173	131	187	68	87	71	73
CHIMBORAZO	610	743	789	702	585	369	622
COTOPAXI	511	427	500	113	121	97	104
EL ORO	919	828	686	434	519	559	783
ESMERALDAS	421	293	250	146	191	172	231
GALÁPAGOS	23	4	2	6	6	0	1
GUAYAS	6,799	7,899	8,422	8,619	9,346	6,377	7,765
IMBABURA	1,526	1,536	1,324	358	387	309	346
LOJA	688	560	537	527	624	469	510
LOS RÍOS	1,250	1,036	903	837	968	800	1,137
MANABÍ	1,217	1,062	1,305	1,173	1,720	1,107	1,957
MORONA SANTIAGO	156	156	176	158	134	121	136
NAPO	153	115	95	82	64	28	49
ORELLANA	144	44	34	118	71	59	48
PASTAZA	119	68	54	55	37	52	39
PICHINCHA	15,754	10,777	9,361	7,599	4,977	3,266	3,808
SANTA ELENA	411	464	641	571	601	377	517
SANTO DOMINGO DE LOS TSÁCHILAS	999	792	582	639	1,186	995	1,082
SUCUMBÍOS	129	72	76	73	73	32	48
TUNGURAHUA	1,735	1,439	1,120	1,407	1,369	755	1,076
ZAMORA CHINCHIPE	105	101	82	88	66	70	48
<b>NÚMERO DE SINIESTROS DE TRÁNSITO</b>	<b>35,706</b>	<b>30,269</b>	<b>28,967</b>	<b>25,530</b>	<b>24,595</b>	<b>16,972</b>	<b>21,352</b>

Del total de accidentes de tránsito ocurridos a nivel nacional, existe un promedio de 2,044 fallecidos en sitio y 19,885 lesionados al año. Las provincias con el mayor número de siniestros son Pichincha (30.3%) y Guayas (30.1%) en el periodo 2015-2021.

El Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito tiene como objetivo proteger económicamente a las víctimas de accidentes de tránsito en todo el territorio nacional. En este contexto, es de vital importancia la presencia institucional a nivel nacional con el objetivo de atender de manera eficiente y eficaz a las víctimas o sus familiares.

## 5. MAPA DE ACTORES

El entorno de la entidad se enfoca en tres aspectos, los mismos que ejercen influencia cercana al desarrollo de la entidad:

- Proveedores de servicios
- Entidad Rectora
- Ciudadanos, Usuarios o Beneficiarios

**Grafico 6. Modelo de análisis de Fuerzas Externas**



Elaborado por: Unidad de Planificación y Gestión Estratégica

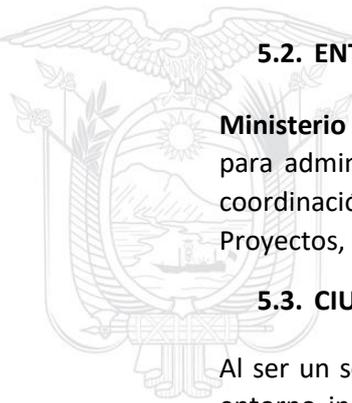
### 5.1. PROVEEDORES DE SERVICIOS

El Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito, recibe apoyo logístico para el normal desarrollo de las actividades, como son: los servicios de comunicaciones, teniendo una adecuada recepción de los servicios prestados por parte de los funcionarios.

El servicio de Auditoría Médica que se mantiene como un servicio externalizado, obedece a la especialidad que este requiere, y constituye el informe vinculante para realizar el pago de la Protección.

Es importante considerar que el Ministerio de Salud también se constituye como un proveedor del SPPAT, toda vez que, a través de su rectoría, se puede sancionar a las casas de salud, que registran excesos o novedades en los cobros por asistencia médica de los accidentes de tránsito, por lo que en una forma mancomunada interactúan para garantizar la justicia y transparencia en el pago realizado por este servicio.

### 5.2. ENTIDAD RECTORA



**Ministerio de Transportes y Obras Públicas.** - Es el ente rector que emite la política para administración del Servicio Público, preside el Directorio del Servicio, y ejerce la coordinación, control y reporte a otros organismos de control en lo referente a Proyectos, Presupuesto, Planificación, Programas y gestión institucional

### 5.3. CIUDADANOS / BENEFICIARIOS

Al ser un servicio público para pago de accidentes de tránsito, la principal relación del entorno institucional es con los ciudadanos, quienes están protegidos ante cualquier eventualidad de un accidente de tránsito, los usuarios del sistema vial del Ecuador, y quienes poseen un automotor y hagan uso del servicio a través del pago de la tasa en la matriculación.

De igual forma en el caso de que resulte fallecimientos de un accidente de tránsito, los beneficiarios, familiares, o deudos se constituyen en los usuarios del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito.

## 5.4. MAPA RELACIONAMIENTO INTERINSTITUCIONAL

**Grafico 7.** Relacionamiento Interinstitucional



Elaborado por: Unidad de Planificación y Gestión Estratégica

### 5.4.1. RECTORÍA

El Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito es una entidad de la Función Ejecutiva adscrita al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, quien ejerce la Rectoría, emite la política y los lineamientos a los objetivos macro gubernamentales, al pertenecer a la función ejecutiva existe un estrecho relacionamiento con los entes rectores de la planificación, finanzas públicas, y relaciones laborales, quienes controlan la gestión institucional.

El Directorio del Servicio Público será el encargado de promulgar las resoluciones de normativa de establecimiento de tasas y montos de las protecciones, así como la normativa y procedimientos del servicio, y para el análisis de relacionamiento de la entidad se ha identificado los grupos que se describen a continuación, y está conformado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Ministerio de Salud Pública y la Agencia Nacional de Tránsito.

#### 5.4.2. EMISIÓN DE POLÍTICA Y CONTROL

Al ser una entidad que pertenece a la función ejecutiva, se rige bajo los preceptos de la Política Macro gubernamental, es así que recibe políticas, normas y procedimientos de los Ministerios de Trabajo en lo referente a la administración del Talento Humano, del Ministerio de Finanzas en lo correspondiente a la administración de recursos públicos, de la Secretaría de Planificación Nacional en lo referente a la planificación gubernamental.

#### 5.4.3. COORDINACIÓN PARA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Es importante considerar que el Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito necesita de la Coordinación de estamentos públicos para su gestión, es así que el Ministerio de Salud coordina acciones para la promulgación del tarifario a cancelar por los servicios médicos, de igual forma a través de esta institución se puede sancionar a las casas de salud, que registran excesos o novedades en los cobros por asistencia médica de los accidentes de tránsito, por lo que en una forma mancomunada interactúan para garantizar la justicia y transparencia en el pago realizado por este servicio.

La Agencia Nacional de Tránsito al pertenecer al mismo sector, es también un aliado importante del SPPAT, por cuanto a través de este se gestiona el control de la recaudación de tasas en la matriculación, se mantiene convenios de cooperación interinstitucional, en lo referente a transferencia de información, estadísticas y ahora para compartir espacios de atención al ciudadano.

La Policía Nacional, la Fiscalía el Consejo de la Judicatura, constituyen entidades relacionadas en los eventos que se incumpla con las normas y se sujeten a un delito tipificados en las mismas por lo que su relacionamiento es imperante para garantizar el adecuado proceso en el reconocimiento de los derechos de los ciudadanos.

Para el registro de los accidentes otro proveedor de servicios constituye la Comisión de Tránsito y los Gobiernos autónomos que tengan asignada la competencia del control del tránsito vehicular.

#### 5.4.4. PRESTADORES DE SALUD, USUARIOS Y BENEFICIARIOS

Los grupos de interés del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito se dividen en dos grupos, el primero son las Casas de Salud o los proveedores públicos y privados a quienes se les realiza el pago por concepto de gastos médicos hospitalarios y gastos de movilización es decir ambulancias, cuyos montos son establecidos por el Ministerio de Salud.

El segundo grupo de interés constituyen los Usuarios y Beneficiarios, quienes reciben un pago correspondiente por concepto de protecciones por fallecimiento, discapacidad y gastos funerarios que se ocasionaron por un accidente de tránsito, con este análisis se concluye que los grupos de interés están enfocados en el destino de los pagos, tanto de gastos médicos y movilización como de Protecciones y su identificación ha sido plenamente analizada y consensuada de acuerdo a la competencia de la entidad que presta el servicio.

#### 6. ANÁLISIS FODA

Luego de analizar el contexto externo y la situación actual o diagnóstico de la entidad, es importante realizar un análisis profundo más a detalle de las Fortalezas y Amenazas que la entidad percibe del entorno, y las Oportunidades y Debilidades que se pueden determinar al interior de la institución, la Matriz del FODA es el resultado de un análisis profundo de la razón de ser del servicio público, su misión con la ciudadanía y las expectativas que el entorno espera de este.

Tabla 6. Análisis FODA

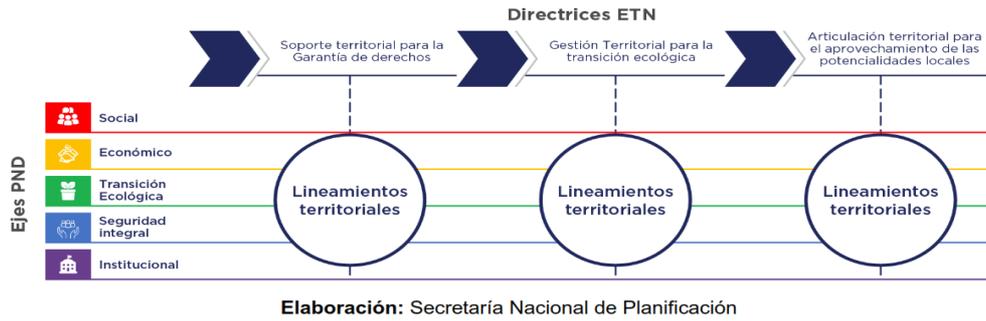


Elaborado por: Unidad de Planificación y Gestión Estratégica

## 7. ALINEACIÓN ESTRATÉGICA

En el marco del Gobierno del Encuentro en su proceso de planificación participativa, la Planificación Institucional es un instrumento que contribuye al cumplimiento de las metas sectoriales, y a través de estas, a las metas del Plan de Creación de Oportunidades, en este sentido, las directrices de la ETN son los grandes contenidos programáticos del PND en el territorio y son las siguientes:

1. Soporte territorial para la garantía de derechos;
2. Gestión del territorio para la transición ecológica;
3. Articulación del territorio para el aprovechamiento de las potencialidades locales.

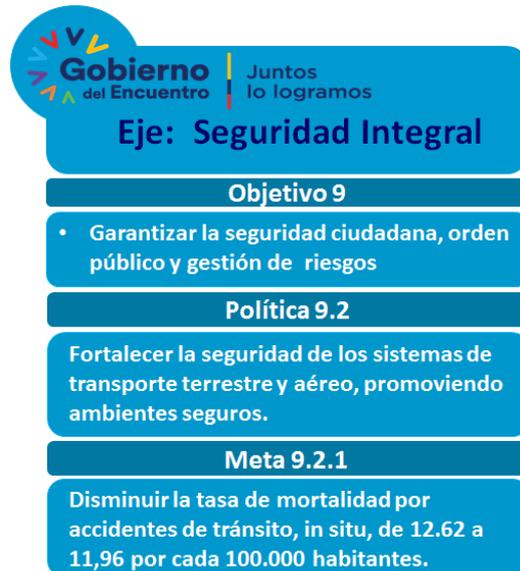


Este plan es formulado sobre la base de la situación actual, del contexto que la rodea, de las políticas nacionales, sectoriales, y de su rol y competencias, la forma en que deberá brindar efectiva y eficientemente los servicios que le permitan garantizar derechos a través del cumplimiento de las políticas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

### 7.1. ALINEACIÓN A LOS EJES Y OBJETIVOS DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

La gestión del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito, se alinea al siguiente objetivo del Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025:

Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025

**Gobierno del Encuentro** | Juntos lo logramos

**Eje: Seguridad Integral**

**Objetivo 9**

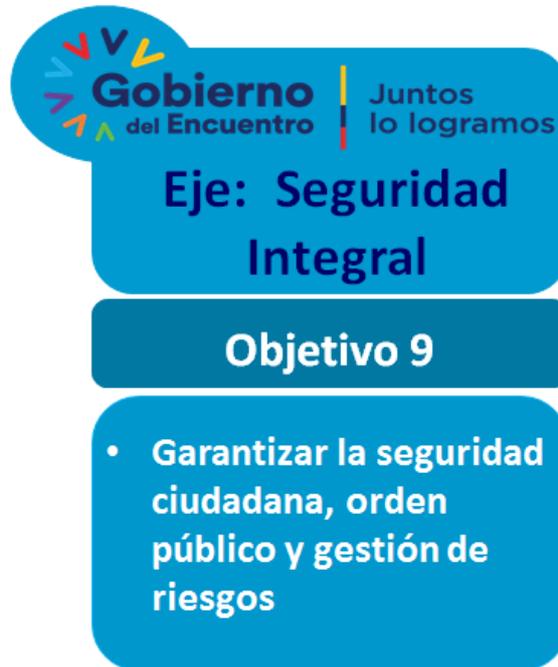
- Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos

**Política 9.2**

Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros.

**Meta 9.2.1**

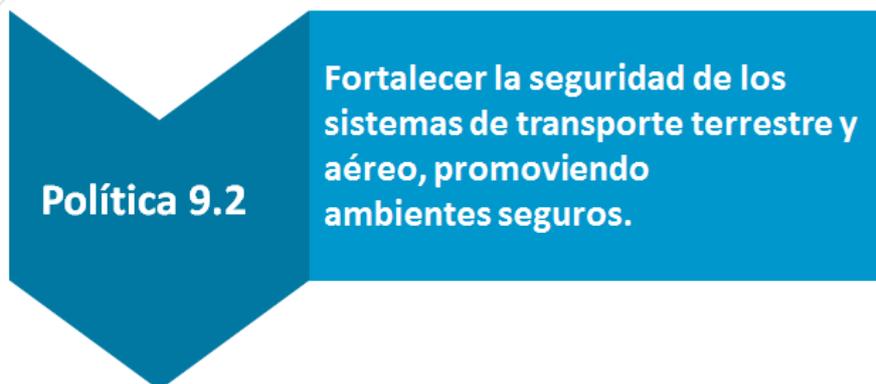
Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, in situ, de 12.62 a 11,96 por cada 100.000 habitantes.



Fuente: Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito

## 7.2.ALINEACIÓN A LAS POLÍTICAS Y METAS DEL PLAN DE CREACIÓN DE OPORTUNIDADES

La gestión del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito, se alinea directamente a la siguiente Política del Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025:



Fuente: Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito

**Meta 9.2.1** Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, in situ, de 12.62 a 11,96 por cada 100.000 habitantes.

Fuente: Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito

## 8. ELEMENTOS ORIENTADORES DE LA INSTITUCIÓN

### 8.1. DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

La declaración de los Elementos orientadores de una Planificación Estratégica, constituyen el marco fundamental para direccionar el accionar de una institución, para este efecto en esta etapa se determinará los Valores Institucionales, la Misión, Visión que rigen en forma general el rumbo de la entidad.

### 8.2. PRINCIPIOS Y VALORES INSTITUCIONALES

Los Principios y Valores institucionales son un conjunto de normas y creencias consideradas deseables, que guían la gestión de la entidad; representan su orientación y cultura institucional a continuación se detalla:

Grafico 14. Principios y Valores Institucionales



Elaborado por: Unidad de Planificación y Gestión Estratégica

**PROTECCIÓN.** - El valor de protección se enfoca a la percepción de los usuarios de que cuentan con un organismo de servicio público que protege su seguridad y garantiza la cobertura de las prestaciones médicas en caso de un accidente de tránsito, de igual forma cubrirá los gastos funerarios y el monto de protección será transferido a sus deudos.

**OPORTUNIDAD.** - En un servicio público para pago de accidentes de tránsito, la oportunidad constituye un factor fundamental, por cuanto los usuarios se encuentran en estado de crisis, y requieren que el servicio sea oportuno para cubrir las necesidades que por la misma naturaleza de la calamidad lo requiere.

**INDEPENDENCIA.** - El valor institucional de independencia en un servicio que garantiza el pago de las prestaciones que ocasiona un accidente de tránsito, es fundamental por cuanto la evaluación que realiza el SPP5

AT para los pagos de protecciones y de servicios médicos o funerarios, deben ser totalmente imparciales, y sin ninguna influencia, con la finalidad de garantizar el buen uso de los recursos recaudados de la ciudadanía.

**CONFIANZA.** - El ciudadano debe tener confianza total en el servicio público y en la administración de los recursos que garantizan la cobertura, este es uno de los valores fundamentales de la institución, por cuanto los usuarios tendrán un aliado pese a la condición y circunstancia de la tragedia.

**INTEGRIDAD Y TRANSPARENCIA:** Guiar el accionar de la empresa y sus servidores dentro del marco de la ética, honestidad, confianza y transparencia.

### 8.3.MISIÓN

Brindar un servicio de calidad que garantice la protección económica a las víctimas de siniestros de tránsito que se trasladan por la red vial del Ecuador , garantizando sus derechos como ciudadanos y generando confianza en el Estado ecuatoriano .

### 8.4.VISIÓN

Ser un servicio público de calidad, oportuno y eficiente, que cubra las protecciones económicas a las víctimas de siniestros de tránsito, y contribuya a la seguridad vial mediante la implementación de planes, programas y proyectos técnicos y actividades relacionadas con la prevención de accidentes de tránsito y educación en seguridad vial.

## 9. OBJETIVOS INSTITUCIONALES

### 9.1. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS

Los objetivos estratégicos del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito se clasifican de acuerdo a dimensiones que permiten cumplir con la Misión y Visión de la entidad. El mapa estratégico de la institución es el siguiente:

Mapa Estratégico de la institución



### 9.2. ALINEACIÓN DE LOS OEI AL PND

La alineación de los Objetivos Estratégicos Institucionales con el Plan Nacional de Desarrollo es el siguiente:

Alineación de OEI al PND

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO	
Objetivo	Política
9.- Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos	9.2.- Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros
14.- Fortalecer las capacidades del Estado con énfasis en la administración de justicia y eficiencia en los procesos de regulación y control, con independencia y autonomía	14.3 Fortalecer la implementación de las buenas prácticas regulatorias que garanticen la transparencia, eficiencia y competitividad del Estado

<b>AGENDA DE COORDINACIÓN INTERSECTORIAL</b>
Promover procesos permanentes de formación y control, bajo una cultura de movilidad segura, para reducir la siniestralidad a nivel nacional en todas las modalidades de transporte
<b>PLAN SECTORIAL DEL SECTOR TRANSPORTE</b>
Reducir la siniestralidad de los accidentes de tránsito en las vías incrementando la concientización y capacitación tanto de operadores como de usuarios
<b>PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL</b>
OEI1: Incrementar la satisfacción del usuario en la prestación del servicio del pago de accidentes de tránsito.
OEI2: Mantener sostenible y disponible los recursos para el pago de protecciones en accidentes de tránsito.
OEI3: Mejorar la Gestión Organizacional y los canales de prestación de Servicios para el pago de protecciones en accidentes de tránsito.
Objetivo Homologado: Fortalecer las capacidades institucionales

### 9.3 ESTRATEGIAS

Las estrategias representan los lineamientos generales de acción realizados por la institución que indican el cómo se lograra el cumplimiento de los objetivos estratégicos institucionales. Las estrategias establecidas por el SPPAT son las siguientes:

Objetivo estratégico Institucional	Estrategias propuestas para alcanzarlo	Relación con la problemática, necesidades o potencialidades detectadas
OEI 1: Incrementar la satisfacción del usuario en la prestación del servicio del pago de accidentes de tránsito.	Generar mecanismos de mejora en los procesos que permitan fortalecer el servicio	La mejora en la capacidad de respuesta, seguimiento, evaluación, atención al usuario, procesos generan un incremento en la satisfacción del usuario externo
	Asegurar un tiempo óptimo en la entrega del servicio de pago de protecciones a los beneficiarios.	
	Fortalecer la accesibilidad al servicio y comunicación con el usuario.	
	Aplicar planes de acción en términos de capacidad de respuesta, fiabilidad, trato dispensado, elementos tangibles etc. Que permitan mejorar el nivel de satisfacción de los usuarios externos.	
	Fortalecer la supervisión de las atenciones realizadas por parte de las Oficinas Técnicas Zonales.	



	<p>Fortalecer la capacidad de medición y evaluación de los procesos de pago de protecciones de la institución.</p> <p>Levantamiento de información estadística que permita realizar un mayor seguimiento y control del servicio otorgado por el SPPAT.</p> <p>Cumplir con normas, estándares y procedimientos para cumplir con la certificación de calidad del servicio</p> <p>Implementar mecanismos de prevención y alertas ante retrasos en el cumplimiento del pago por protecciones</p> <p>Establecer un sistema de medición continua del pago de protecciones.</p>	
<p>OEI2: Mantener sostenible y disponible los recursos para el pago de protecciones en accidentes de tránsito.</p>	<p>Fortalecer el control de la gestión institucional dentro del ámbito del presupuesto, contabilidad y tesorería.</p> <p>Monitorear continuamente la ejecución presupuestaria de la institución, con el objetivo de tomar las medidas correctivas en caso de incumplimientos.</p> <p>Aplicar mecanismos de mejora a los procedimientos de pagos institucionales</p> <p>Fortalecer la gestión de coordinación institucional entre ente rector y entidades relacionadas con el sector transporte y salud.</p> <p>Implementar mecanismos de la Seguridad de la Información</p> <p>Reforzar el marco legal de los procesos de pago de protecciones</p>	<p>La mejora en el seguimiento, procedimientos, control permite que la institución cumpla con los cronogramas presupuestarios</p>
<p>OEI3: Incrementar la Gestión Organizacional y los canales de prestación de Servicios para el pago de protecciones en accidentes de tránsito.</p>	<p>Elaborar planes de mantenimiento de bienes e infraestructura institucional.</p> <p>Implementar planes de acción de mejora de procesos sustantivos y adjetivos.</p> <p>Desarrollar procesos eficientes de monitoreo y seguimiento al cumplimiento de los objetivos planteados por las unidades administrativas que conforman la institución.</p> <p>Implementar mecanismos que permitan la simplificación de trámites</p> <p>Incentivar programas de educación y seguridad vial.</p> <p>Desarrollar mecanismos de participación ciudadana.</p>	<p>La mejora en los canales de prestación de servicios permite mejorar la perspectiva del usuario sobre los servicios brindados por la institución y llegar a más usuarios a nivel nacional</p>

	Implementar programas de difusión del servicio otorgado por la institución en redes sociales y medios de comunicación.	
Objetivo Homologado: Fortalecer las capacidades institucionales	Implementar procedimientos para la ejecución eficiente de los procesos de la UATH	La mejora en la capacidad institucional permite cumplir con el resto de objetivos institucionales de forma eficiente y eficaz
	Implementar un plan de capacitación para fortalecer el conocimiento del recurso humano	
	Maximizar el uso de la herramienta de evaluación del desempeño individual.	
	Aplicar acciones de mejora enfocados a mejorar el clima laboral, enfocadas en fortalecer el liderazgo, compromiso y entorno laboral.	

#### 9.4 INDICADORES

Los indicadores planteados para la verificación del cumplimiento de los objetivos estratégicos institucionales son los siguientes:

No.	Objetivo	Descripción del Objetivo
1	Incrementar la satisfacción del usuario en la prestación del servicio.	Gestionar el pago oportuno a las víctimas de accidentes de tránsito de forma eficiente y eficaz para mejorar la satisfacción del usuario externo
	<b>INDICADOR</b>	<b>Metas</b>
	Porcentaje de satisfacción del pago de las protecciones al usuario	100%
	Porcentaje de eficiencia en el tiempo comprendido desde la entrega de documentos hasta el pago de la protección de accidentes de tránsito.	100%
No.	Objetivo	Descripción del Objetivo
2	Mantener sostenible y disponible los recursos para el pago de protecciones.	Lograr eficiencia de los procesos institucionales que permitan administrar, gestionar, suministrar y controlar los recursos financieros requeridos para la ejecución de los servicios, procesos, planes, programas y proyectos institucionales, en función de la normativa vigente.
	<b>INDICADOR</b>	<b>Metas</b>
	Porcentaje prestaciones pagadas Prestaciones Solicitadas/Prestaciones Pagadas	100%
No.	Objetivo	Descripción del Objetivo
3	Incrementar la Gestión Organizacional y los canales de prestación de servicios del pago de accidentes de tránsito.	Lograr la optimización de los procesos institucionales conforme las normativas emitidas por las instituciones rectoras para beneficio de la institución y la ciudadanía
	<b>INDICADOR</b>	<b>Metas</b>
	Porcentaje de cumplimiento del Plan de Comunicación de la institución externo.	75%

#### 4. IDENTIFICACIÓN DE PRODUCTOS INSTITUCIONALES

**Tabla 7.** Matriz para la Identificación de Productos Institucionales

OBJETIVO DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO	POLÍTICA	OBJETIVO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL	PROGRAMA INSTITUCIONAL (PRESUPUESTARIO)	PRODUCTO INSTITUCIONAL	DESCRIPCIÓN DEL PRODUCTO INSTITUCIONAL
<b>Objetivo 9:</b> Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos	Fortalecer la seguridad de los sistemas de transporte terrestre y aéreo, promoviendo ambientes seguros	Incrementar la satisfacción del usuario en la prestación del servicio del pago de accidentes de tránsito.	Protección a víctimas accidentes Tránsito	Pago de Protección a las víctimas de accidentes de tránsito en la red vial del Ecuador	La Protección reconoce a las víctimas de accidentes de tránsito, ocasionado al trasladarse de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, estos son: Gastos Médicos y Movilidad, Fallecimiento, Gastos Funerarios y Discapacidad. El monto de protección será transferido al beneficiario y/o deudor, siendo cualquier persona, sea esta conductor, pasajero o peatón, con motivo de siniestro por un vehículo a motor.
		Mantener sostenible y disponible los recursos para el pago de protecciones en accidentes de tránsito.			
		Mejorar la Gestión Organizacional y los canales de prestación de Servicios para el pago de protecciones en accidentes de tránsito.			

OBJETIVO DEL	POLÍTICA	OBJETIVO ESTRATÉGICO	PROGRAMA	PRODUCTO	DESCRIPCIÓN DEL PRODUCTO
<b>Objetivo 14:</b> Fortalecer las capacidades de los distintos niveles de gobierno para el cumplimiento de los objetivos nacionales y la prestación de servicios con calidad	Potenciar las capacidades de los distintos niveles de gobierno para el cumplimiento de los objetivos nacionales y la prestación de servicios con calidad	Fortalecer las capacidades institucionales del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito	Administración Central	Fortalecimiento Institucional	Lograr eficiencia de los procesos institucionales que permitan a que se cumpla la misión del SPPAT

Elaboración: Unidad de Gestión de Planificación y Gestión Estratégica

## 5. IDENTIFICACIÓN DE PROGRAMAS Y PROYECTOS (SOLO DE INVERSIÓN)

Actualmente, el Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito no realiza programas o proyectos de inversión. El Estatuto vigente (Resolución 002-DE-sppat-2018) no abarca el desarrollo de proyectos de inversión por parte de la institución.

## 6. PRESUPUESTO DE GASTO CORRIENTE

El gasto corriente de la institución se conforma de los gastos operativos, planes programas y proyectos y el valor pagado por prestaciones. El presupuesto programado al año 2022 es el siguiente:

DESTINO DE USO	PRESUPUESTO PROGRAMADO 2022
GASTOS OPERATIVOS	\$ 5,909,900
PLANES PROGRAMAS PROYECTOS	\$ 9,400,000
PRESTACIONES	\$ 55,173,014
Total general	\$ 70,482,914

## 7. IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA CON ENFOQUE TERRITORIAL

El Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito tiene como objetivo proteger económicamente a las víctimas de accidentes de tránsito en todo el territorio nacional. En este contexto y en base al Informe de Pertinencia Nro. SPN-APIT-2021-001, se presenta el análisis de presencia institucional en territorio dentro del proceso de desconcentración de la Administración Pública Central se presenta las Oficinas Técnicas Zonales que mantendrá la institución con el objetivo de atender de manera eficiente y eficaz a las víctimas o sus familiares a nivel nacional. Las Oficinas Técnicas Zonales tendrán la siguiente cobertura:

Presencia Institucional en territorio	Número de unidades desconcertadas zonales	Ubicación		Cobertura
		Provincia	Cantón	
Oficinas Técnicas Zona 1	1	Esmeraldas	Esmeraldas	Esmeraldas
	1	Imbabura	Ibarra	Carchi, Imbabura, Sucumbíos
Oficinas Técnicas Zona 3	1	Tungurahua	Ambato	Tungurahua, Pastaza
	1	Cotopaxi	Latacunga	Cotopaxi
	1	Chimborazo	Riobamba	Chimborazo
Oficinas Técnicas Zona 4	1	Manabí	Portoviejo	Manabí
	1	Santo Domingo de los Tsachilas	Santo Domingo de los Colorados	Santo Domingo de los Tsachilas
Oficinas Técnicas Zona 5	1	Los Ríos	Babahoyo	Bolívar, Guayas (excepto Guayaquil, Samborondón, Durán), Los Ríos, Santa Elena, Galápagos
Oficinas Técnicas Zona 6	1	Azuay	Cuenca	Azuay, Cañar, Morona Santiago

Oficinas Técnicas Zona 7	1	Loja	Loja	Loja, Zamora Chinchi
	1	El Oro	Machala	El Oro
Oficinas Técnicas Zona 8	1	Guayas	Guayaquil	Guayaquil, Samborondon, Durán

## 8. PROGRAMACIÓN ANUAL Y PLURIANUAL DE LA POLÍTICA PÚBLICA

La Programación anual y plurianual de la Política Pública junto con la identificación de objetivos operativos se encuentran en el Anexo 1.

## 9. ANEXOS

- Programación anual y plurianual de la Política Pública

## 10. BIBLIOGRAFÍA

- Plan Nacional de Desarrollo “Creando Oportunidades” 2021 – 2025, Toda una vida. (22 de septiembre de 2017). aprobada mediante resolución Nro. CNP-003-2017. Quito.
- Reglamento del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas. (20 de diciembre de 2018). Última Modificación. Quito.
- Agenda de Coordinación Intersectorial de Seguridad 2017 - 2021. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Plan Sectorial Sector Transporte - Ministerio de Transporte y Obras Públicas 2018 - 2021. (octubre de 2018). Versión 1. Quito, Pichincha, Ecuador.

Quito, D.M., 08 de junio de 2022

Revisado y Aprobado por:	Mgs. Karla Beltrán <b>Directora Ejecutiva</b>	
Elaborado por:	Msc. Santiago Landázuri <b>Responsable de la Unidad de Planificación y Gestión Estratégica</b>	