Servicio Público para Pago

De Accidentes de Tránsito

PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL

2025-2029

Índice de Contenido

1. Descripción y diagnóstico institucional 4
1.1. Descripción de la institución 4
1.2. Competencias, atribuciones y facultades 6
1.3. Diagnóstico de la institución 7
2. Análisis Situacional 15
2.1. Análisis externo macro o general 16
2.1.1. Político 16
2.1.2. Económico 17
2.1.3. Social / Demográfico 18
2.1.4. Tecnológico 19
2.1.5. Factores Ecológicos 19
2.1.6. Factores Legales 19
2.2. Análisis Sectorial, Diagnóstico Territorial y Mapeo de Actores 19
2.2.1. Análisis Sectorial 19
2.2.2. Diagnóstico Territorial 20
2.2.3. Análisis de Actores Institucionales (Stakeholders) 22
3. Análisis FODA 25
3.1. Factores Internos 25
3.1.1. Fortalezas 25
3.1.2. Debilidades 25
3.2. Factores Externos 26
3.2.1. Amenazas 26
3.2.2. Oportunidades 26
4. Elementos Orientadores de la Institución 27
4.1. Misión 27
4.2. Visión 27
4.3. Principios y Valores 28
5. Elementos Estratégicos 29
5.1. Objetivos Estratégicos 29
5.2. Estrategias 30
5.3. Indicadores y metas 31
5.4. Identificación de Programas Presupuestarios 34

5.5. Descripción de Gasto Corriente y de Inversión 37
6. Articulación de los Elementos Estratégicos Institucionales a los Instrumentos de Planificación del SNDPP 38
7. Gestión de Implementación del Plan Institucional 39
8. Anexos 41
9. Firmas de responsabilidad 41

Índice de Gráficos

Gráfico 1: Línea de tiempo de Creación del SPPAT 4
Gráfico 2: Protecciones que brinda el SPPAT 5
Gráfico 3: Estructura Actual 8
Gráfico 4 Procesos 10
Gráfico 5: Comparativo Nómina 11
Gráfico 6: Evolución del PIB per cápita 17
Gráfico 7: Distribución de Siniestralidad por Provincia 20
Gráfico 8 Alineación a los Instrumentos del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa (SNDPP) 39

Índice de Tablas

Tabla 1: Atribuciones y Facultades del SPPAT 6
Tabla 2: Nómina por Modalidad Laboral y Genero 10
Tabla 3: Nómina por Régimen Laboral 10
Tabla 4: Documento de Aprobación PTH 12
Tabla 5: Catálogo de Procesos del SPPAT 14
Tabla 6: Evolución del Presupuesto Institucional 14
Tabla 7: Ingresos del SPPAT 15
Tabla 8: Análisis sectorial, diagnóstico territorial y mapeo de actores 21
Tabla 9: Mapa de Actores 22
Tabla 10: Objetivos Estratégicos 29
Tabla 11: Estrategias 30
Tabla 12 Indicadores y metas 31
Tabla 13 Matriz de alineación Objetivos Estratégicos Institucionales y Programas Presupuestarios 34
Tabla 14 Presupuesto de gasto corriente y de inversión 37

1. Descripción y diagnóstico institucional

1.1. Descripción de la institución

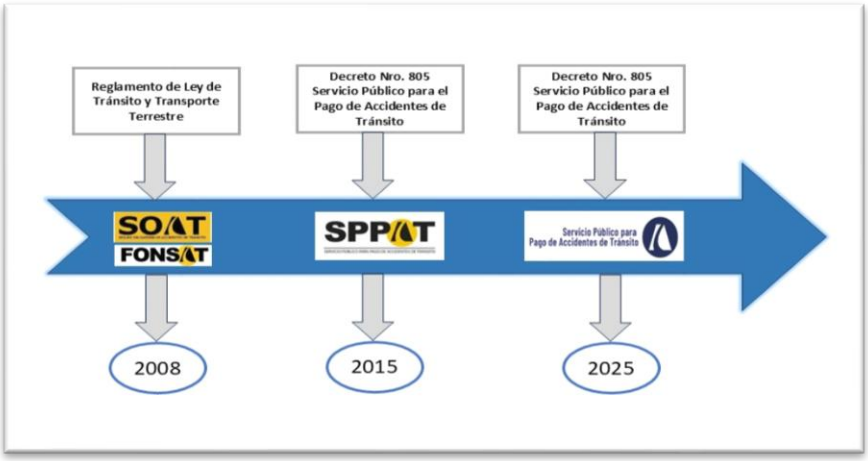
La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Registro Oficial Nro. 398, de 07 de agosto de 2008, última reforma publicada en el Cuarto Suplemento del Registro Oficial Nro. 140, de 07 de octubre 2025, en su Libro Quinto, Del Aseguramiento, Título I Art. 214Z, indica 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.*"

Mediante Decreto Ejecutivo Nro. 805, de 22 de octubre de 2015, publicado en el Registro Oficial Nro. 635 de 25 de noviembre de 2015, Art 1 señala: "*Créase 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 mismo Decreto, en el Art. 5 señala lo siguiente: "*Art. 5.- El Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito ampara a cualquier persona, sea esta conductor, pasajero o peatón, que sufra lesiones corporales, funcionales u orgánicas, o que falleciere o quedare discapacitada a causa de o como consecuencia de un accidente de tránsito*."

El Directorio del Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito, mediante Resolución No. 001-D-SPPAT-2025, de 14 de agosto de 2025 expidieron la norma Técnica para el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito.

Gráfico 1: Línea de tiempo de Creación del SPPAT



Elaborado por: Unidad de Planificación y Gestión Estratégica

El Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) es una entidad de derecho público, con personalidad jurídica, dotada de autonomía administrativa y operativa. Es competente para otorgar protecciones económicas a las personas que se movilizan a través de la red vial del territorio ecuatoriano, en el marco de la ejecución, seguimiento y control de las políticas, regulaciones y planes aprobados por el Directorio del SPPAT.

La Máxima Autoridad del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito es el Director Ejecutivo, quien será designado por el Ministro de Infraestructura y Transporte.

Las protecciones económicas brindadas por el Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito referentes a daños corporales, funcionales u orgánicos, incluida la muerte o discapacidad, producidos a causa o consecuencia de circulación de un vehículo automotor, serán reconocidas indistintamente de si se ha adquirido o no un seguro y/o cancelado la tasa SPPAT por parte del propietario del vehículo, o aún si se desconociera al causante del accidente.

El SPPAT reconoce cinco protecciones económicas que se encuentran sujetas a las condiciones establecidas en esta Norma Técnica, siendo las siguientes:

Gráfico 2: Protecciones que brinda el SPPAT



Elaborado por: Unidad de Planificación y Gestión Estratégica

1. ***Protección por fallecimiento:*** Pago por cada víctima que falleciere producto de un accidente de tránsito;
2. ***Protección por discapacidad:*** Pago a cada víctima por una discapacidad sobrevenida de un accidente de tránsito;
3. ***Protección por gastos médicos:*** Pago por cada víctima por gastos médicos, sobrevenida de un accidente de tránsito;
4. ***Protección por gastos funerarios:*** Al pago por cada víctima por gastos funerarios, sobrevenida de un accidente de tránsito; y,
5. ***Protección por movilización:*** Al pago por víctima de gastos por protección por movilización, sobrevenida de un accidente de tránsito.

1.2. Competencias, atribuciones y facultades

Competencias del Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito

El Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) es responsable de revisar integralmente, analizar y determinar que la documentación presentada cumpla con los requisitos establecidos en esta norma técnica. Dicha información deberá validarse en bases de datos públicas, analizando la legalidad y procedencia para otorgar la protección mediante acto administrativo.

Cuando se cumpla con todos los requisitos, la protección será calificada como procedente y enviada para el pago correspondiente. Caso contrario, se exhortará al peticionario para que gestione la subsanación, aclaración o ampliación de la información y/o documentación requerida.

Si los peticionarios no cumplen con los requisitos determinados, no presentan la documentación solicitada, o esta resulta insubsanable, se declarará la improcedencia de la solicitud mediante acto administrativo.

Atribuciones del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito.

El Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) ejercerá las siguientes atribuciones:

Tabla 1: Atribuciones y Facultades del SPPAT

Competencia	Atribución	Facultad
PROTECCIÓN A VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Elaborar normas técnicas, con respecto al monto de la tasa a ser cancelada por los propietarios de vehículos al momento de la matriculación y de los montos de las protecciones	Regulación
	Percibir el valor de cada prima por concepto de seguro obligatorio de accidentes de tránsito	Gestión
	Garantizar la protección de las personas que se trasladan de un lugar a otro a través de la red vial del Ecuador	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, así también verificar la atención oportuna a las víctimas de accidentes de tránsito.	Gestión
	Verificar los documentos que sean necesarios para justificar la procedencia del pago de la prestación, así como a solicitar toda clase de declaraciones, antecedentes, consultas y exámenes que se estimen pertinentes, tanto al damnificado como al profesional o a la institución que atendieron al paciente.	Gestión
	Informar a los reclamantes cualquier objeción sobre el reclamo, sea total o parcial, misma que deberá ser debidamente sustentada y con apego a la ley.	Gestión
	Repetir contra el responsable causante del accidente de tránsito y/o propietario del vehículo o beneficiarios por la cantidad que se haya pagado como prestación por parte del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito.	Gestión
	Determinar el monto total de los perjuicios causados en un accidente de tránsito	Gestión
	Establecer mecanismos informáticos para interconectar sus bases de datos de acuerdo al ámbito de competencia.	Gestión
	Examinar a víctimas por intermedio de un profesional para establecer el origen, naturaleza y gravedad de las lesiones, así como la muerte de ser el caso.	Gestión
	Controlar el cumplimiento de las normas técnicas, con respecto al monto de la tasa a ser cancelada por los propietarios de vehículos al momento de la matriculación y de los montos de las protecciones	Control

Fuente: Matriz de Competencias validad por el MDT y el MIT año 2025

Planificación

Mediante oficio Nro. SPPAT-SPPAT-2021-0376-O de 12 de noviembre 2024, el Servicio Público Para Pago de Accidentes de Tránsito - SPPAT emitió el Plan Estratégico Institucional 2021-2025 a la Secretaría Nacional de Planificación, solicitando la validación metodológica.

Mediante oficio SNP-SGP-SPN-2022-0911-OF, la Secretaría Nacional de Planificación informó que, *"(…) luego de la revisión metodológica realizada se determina que Plan Institucional que usted representa se encuentra validado metodológicamente*."; asimismo, remitió el informe favorable de validación técnica en cumplimiento de lo indicado en el Art. 24. de la Norma Técnica del Sistema Nacional de Planificación Participativa.

En este contexto el Plan Estratégico Institucional del SPPAT fue aprobado con firma electrónica, por la entonces Directora Ejecutiva, Karla Viviana Beltrán Guerrero, el 08 de junio de 2022.

Con oficio SPPAT-UPGE-2022-0012-O, se solicitó al ex Ministerio de Transporte y Obras Públicas – MTOP, el pronunciamiento favorable del Plan Estratégico institucional del SPPAT, de conformidad con lo establecido en el artículo 25 de la Norma Técnica del Sistema Nacional de Planificación Participativa.

En esta misma línea el entonces MTOP, emitió el oficio MTOP-MTOP-22-435-OF sobre el pronunciamiento favorable del Plan Estratégico Institucional 2021 - 2025 del Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito – SPPAT.

Mediante resolución Nro. 004-2023-SPPAT el Directorio del Servicio Público Para el Pago de Accidentes de Tránsito – SPPAT, en su artículo 1, resuelve "*Dar por conocido y aprobar el Plan Estratégico Institucional 2021 – 2025 del Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito SPPAT*".

Con Oficio Nro. SPPAT-SPPAT-2023-0586-O de 10 de noviembre de 2023, se solicitó a la Secretaria Nacional de Planificación, el registro del Plan Estratégico Institucional del Servicio Público Para el Pago de Accidentes de Tránsito – SPPAT, y habilitación de las herramientas informáticas que la Secretaría Nacional de Planificación administra para la sistematización del mismo.

En esta misma línea mediante oficio SNP-SGP-SPN-2023-1132-OF, de fecha 15 de noviembre de 2023, la Secretaria Nacional de Planificación, emite la respuesta informando que el Plan Institucional de la entidad que usted representa ha cumplido con el proceso de registro. Adicional, se autoriza la apertura de las herramientas informáticas que esta Secretaría de Estado administra para que procedan con la sistematización de su plan institucional.

El Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito SPPAT, cumple con los mecanismos de planificación, mediante la definición del El Plan Operativo Anual - POA, este instrumento contendrá los objetivos, unidades requirentes, actividades, bienes o servicios a contratar, programas, ítems, montos planificados, que se ejecutarán en el período anual y estará vinculado con el presupuesto a fin de cumplir con el Plan Nacional de Desarrollo y concretar lo planificado en función de las capacidades y disponibilidad real de los recursos.

Así mismo, se establece mecanismos de seguimiento y evaluación a los instrumentos de planificación, lo que permite a toda institución obtener información relevante del nivel de cumplimiento de las actividades planificadas, garantizando de ser necesario ejecutar las acciones

correctivas que le permitan alcanzar los objetivos planteados por la institución en el corto, mediano y largo plazo. A su vez el proceso de seguimiento y evaluación es una importante fuente de información para la planificación futura de la institución.

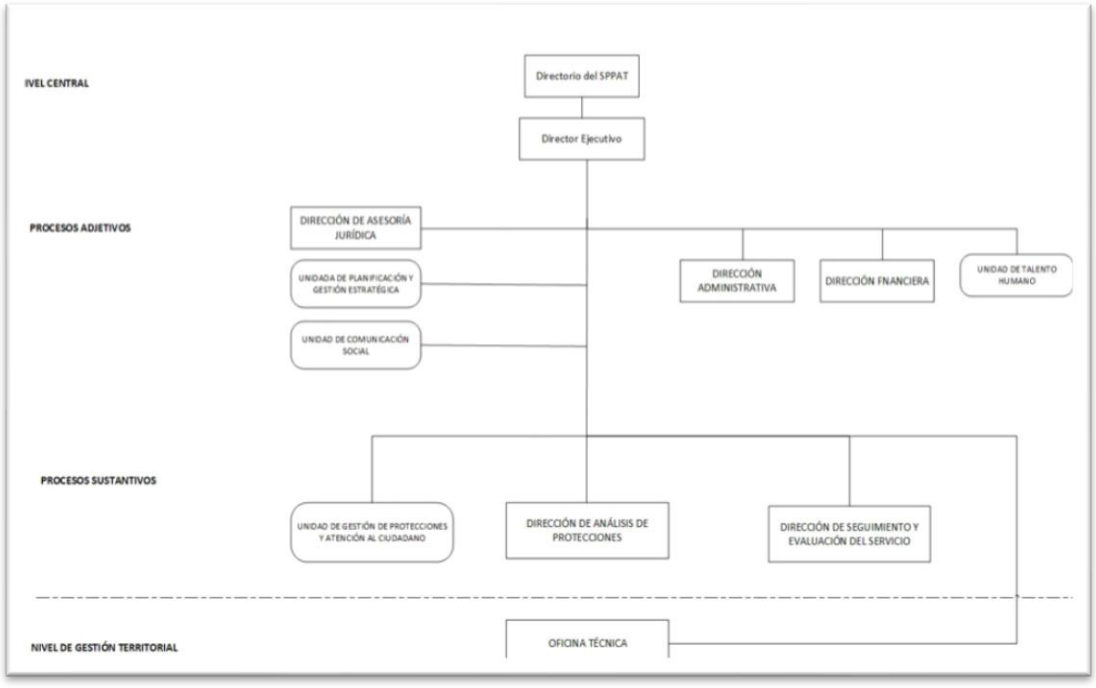
En esta línea, uno de los roles fundamentales del POA es que vincula la planificación con la programación presupuestaria, asegurando la alineación entre lo que la institución se propone lograr y los recursos financieros que se destinan para cumplir dichos propósitos. De esta manera, el POA no solo orienta la gestión operativa de las diferentes unidades organizacionales, sino que también actúa como base para la formulación, ejecución y seguimiento del presupuesto institucional.

En síntesis, el SPPAT cumplió con el proceso del Plan Institucional 2021 – 2025 de conformidad con los artículos 21 – 26, de la Norma Técnica del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa.

Estructura Organizacional

El Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito desde el año 2016, cuenta con una estructura organizacional aprobada mediante Oficio No. SNAP-SNDO-2016-0011-0 de fecha 19 de enero de 2016, desde su creación la institución ha venido trabajando bajo esta estructura, en la cual se cuenta con tres procesos sustantivos (Dirección de Análisis de Protecciones; Dirección de Seguimiento y Evaluación del Servicio y Unidad de Gestión de Protecciones y Atención al Ciudadano) y seis procesos adjetivos (Dirección de Asesoría Jurídica; Unidad de Planificación y Gestión Estratégica; Unidad de Comunicación Social; Dirección Administrativa; Dirección Financiera y Unidad de Talento Humano); así también el Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito cuenta con presencia territorial con Oficinas Técnica (doce (12) Técnicas a nivel nacional).

Gráfico 3: Estructura Actual



Fuente: Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por procesos año 2018

La Estructura Organizacional actual del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito, considera parámetros para la gestión organizacional, sin embargo, desde la aprobación de la Estructura a la actualidad la institución ha tenido cambios administrativos, específicamente en un incremento en el personal que labora en la institución, por lo cual al momento esta estructura no considera en su totalidad los parámetros necesarios para la realidad actual institucional, por lo que **desde el mes de abril de 2024, el SPPAT, ha iniciado el proceso de reforma integral en donde se realizaron ajustes en la reestructura organizacional; a pesar de lo expuesto**, la institución trabaja constantemente para cumplir con las actividades de manera eficiente y eficaz, para brindar un servicio adecuado a la ciudadanía.

Todas las Unidades / Direcciones del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito, se fundamentan en las competencias, atribuciones, misión institucional para la generación de los servicios y productos institucionales, sin embargo, es importante mencionar que es necesario incluir atribuciones que permitirán realizar una mejora en los servicios y en la misión institucional

El SPPAT mantiene su nivel central en la ciudad de Quito, cuenta con presencia territorial en 12 Oficinas Técnicas en provincias con mayor accidentabilidad y número de fallecimientos a causa de accidentes de tránsito, según la información estadística de transporte presentada por el INEC al 2024. Esta presencia territorial permite que el ciudadano tenga un acceso más cercano a la información sobre las cinco protecciones que brinda el Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito. Sin embargo, es de indicar que no se ha dado cobertura de los servicios del SPPAT a nivel nacional.

La institución cuenta con un modelo de gestión implementado y al momento se encuentra acorde a la Estructura Institucional actual, sin embargo, esta cartera de estado ha realizado un análisis integral de todos los procesos que maneja y ha iniciado un proceso de reestructura institucional; esto considerando que al ser un servicio de pago no se cuenta con la atribución de Control, atribución que permitirá una mejora institucional a través de la actualización de sus procesos internos.

El Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito, con corte septiembre de 2025 tiene 103 servidores/as en nómina a nivel nacional, de los cuales 68 servidores pertenecen a los procesos sustantivos, sin embargo, al considerar que la cantidad de expedientes analizados en la Dirección de Análisis de Protecciones del proceso para la cancelación de los valores de las cinco protecciones, es la misma cantidad que se revisa en la Dirección Financiera donde se finaliza el proceso con pago de las protecciones, y que la última dirección mencionada corresponde a un proceso adjetivo, se determina que la cantidad de personal no abastece con la necesidad institucional. En consecuencia, se requiere contar con personal suficiente en los procesos adjetivos de la institución, que permitan cumplir con todos sus productos de manera eficiente y oportuna.

A continuación, se detalla la nómina de servidores/as de la institución:

Tabla 2: Nómina por Modalidad Laboral y Genero

Nómina Por Modalidad Laboral y Genero - SPPAT			
Modalidad	Género		
	Femenino	Masculino	Total
CONTRATO CODIGO TRABAJO INDEFINIDO	1	3	4
CONTRATOS DE SERVICIOS OCASIONALES	32	18	50
NIVEL JERARQUICO SUPERIOR	5	1	6
NOMBAMIENTO DEFINITIVO	1	2	3
NOMBRAMIENTO PROVISIONAL	30	10	40
TOTAL, GENERAL	**69**	**34**	**103**

Elaborado por: Unidad de Administración de Talento Humano

Tabla 3: **Nómina por Régimen Laboral**

Régimen Laboral.	
SERVICIO CIVIL PUBLICO (LOSEP)	99
CODIGO DEL TRABAJO	4
TOTAL, GENERAL	103

Elaborado por: Unidad de Administración de Talento Humano

Es importante indicar que, el Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito fortaleció los procesos sustantivos en el año 2024, en el cual se pudo realizar la contratación de treinta y ocho (38) contratos de servicios ocasionales, que permitieron agilizar los trámites correspondientes a estos procesos, sin embargo, por normativa no se pudo realizar este proceso para el fortalecimiento de los procesos adjetivos, por lo cual al momento se refleja la siguiente información:

El 66% del personal con el que actualmente cuenta el Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito, se encuentra en los procesos sustantivos y el 34% se encuentra en los procesos adjetivos.

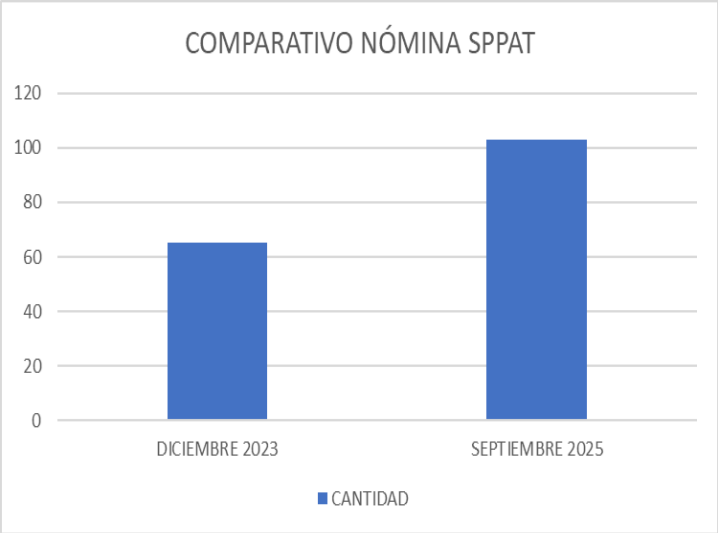
Gráfico 4 Procesos



Elaborado por: Unidad de Administración de Talento Humano

La Unidad de Administración de Talento Humano ha realizado un análisis comparativo de la nómina de personal del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito, tomando en consideración el año 2023 al mes septiembre de 2025, y se ha obtenido la siguiente información:

Gráfico 5: Comparativo Nómina



Elaborado por: Unidad de Administración de Talento Humano

Como se puede visualizar en la gráfica anterior, el Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito, ha incrementado su personal en el último año y medio, esto se debe al volumen de trabajo (expedientes de siniestros de tránsito) que han ingresado a la institución para su trámite pertinente de pago.

Es importante indicar que, el Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito una vez que cuente con los nuevos instrumentos de gestión, realizará una actualización de la Planificación de Talento Humano, en la cual se reflejara el total de brechas de personal tanto en los procesos sustantivos y en los procesos adjetivos.

El personal que labora en la institución, cumple con los perfiles de puestos aprobados por el ente rector de trabajo – Ministerio de Trabajo mediante Resolución MDT-VSP-2022-006, sin embargo, la Unidad de Administración de Talento Humano ha realizado un análisis en los perfiles aprobados, y se ha identificado que es necesario realizar una actualización de los mismos, con el propósito de una mejora institucional, como ejemplo sobre este tipo de modificaciones, el perfil del Analista de Seguridad y Salud Ocupacional 1, ya que por temas de cambios en la normativa legal vigente en materia de seguridad y salud en el trabajo realizados en el año 2024.

La Unidad de Administración de Talento Humano, de conformidad con la normativa legal vigente referente al ámbito del Talento Humano, cuenta con la aprobación del manual de clasificación de puestos, desde el año 2022, y se han realizado los procesos de contratación bajo este manual de puestos; sin embargo, como se ha indicado en el párrafo anterior es necesario realizar una actualización de este manual una vez que se cuente con la aprobación de la actualización de los instrumentos de gestión; de igual manera la UATH institucional de conformidad con las directrices emitidas por el Ministerio de Trabajo, ha realizado el proceso pertinente sobre la Planificación de Talento Humano, y cuenta con la debida aprobación de este instrumento, a continuación de se detalla las dos últimas aprobaciones conforme el siguiente detalle:

Tabla 4: Documento de Aprobación PTH

Año	Documento de Aprobación PTH	Fecha
2024	Oficio Nro. MDT-SFSP-2024-0498-O	09 de julio de 2024
2025	Oficio Nro. MDT-SFSP-2025-0602-O	08 de julio de 2025

Elaborado por: Unidad de Administración de Talento Humano

El Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito, a través de la Unidad de Administración de Talento Humano, ha gestionado los procesos correspondientes para la elaboración del Plan de Capacitación y formación al personal, siendo el último plan aprobado el 28 de marzo de 2025.

El Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito realiza la medición y mejora de clima laboral de acuerdo a los parámetros del Ministerio de Trabajo y lo ejecuta la Unidad de Planificación y Gestión Estratégica, ya que es una de sus gestiones internas de acuerdo al Estatuto Orgánico.

Todos los procesos que realiza la Unidad de Administración de Talento Humano, son ejecutados conforme a la normativa legal vigente y a las directrices y lineamientos que emite el ente rector de trabajo – Ministerio de Trabajo.

Contamos con los procedimientos de selección y contratación de personal, el Plan anual de Capacitación de acuerdo a las necesidades detectadas en la institución, instrumentos que incorporan de manera transversal los enfoques de igualdad de género, étnico–cultural, generacional, de discapacidad y de movilidad, en concordancia con la Constitución de la República, la Ley Orgánica de Servicio Público, el Código del Trabajo y demás disposiciones aplicables.

De esta manera, se garantiza que los procesos de incorporación, formación y desarrollo y el manejo el personal se realicen bajo principios de equidad, inclusión y no discriminación, promoviendo un ambiente laboral que valore la diversidad, respete los derechos de todos los servidores y contribuya al fortalecimiento institucional.

Tecnologías de la Información y Comunicaciones

La Unidad de Planificación y Gestión Estratégica cuenta con la Gestión de Tecnologías de la Información y Comunicación. Esta Gestión tiene a su cargo la atribución para regular, estandarizar, asesorar y gestionar todos los temas tecnológicos a nivel institucional. Su estructura orgánica garantiza su independencia funcional respecto de las unidades / Direcciones usuarias de sus servicios, asegurando la objetividad en la prestación de apoyo y asesoría técnica.

En el año 2023, se ejecutó una consultoría especializada para la revisión y modernización de la infraestructura y los proyectos tecnológicos. Como resultado de este proceso, durante los ejercicios 2024 y 2025, se han implementado lineamientos para la gestión de proyectos, servicios, arquitectura e infraestructura. Estas iniciativas han incluido la migración y mejora de sistemas críticos, encontrándose actualmente en proceso de optimización los servicios de telefonía IP, antivirus corporativo, filtrado antispam, seguridad perimetral, sistema de impresión y conectividad, entre otros.

Se han establecido políticas para los funcionarios desde la Gestión de Tecnologías, las mismas que son tramitadas por dicha unidad. Adicionalmente, es importante señalar que las actividades

relacionadas con tecnologías se encuentran detalladas en el Estatuto Orgánico del Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito, Resolución 2, Registro Oficial N.º 176 de 06-feb-2018 (vigente), las cuales se resumen a continuación:

Diseño e Implementación de T.I.: Portafolio de soluciones, manuales de procedimiento, estándares de programación, repositorios de código, control de cambios y gestión de proyectos. Administración de Servicios y Componentes de T.I.: Planes de disponibilidad y mantenimiento, catálogos de problemas y soluciones, diagramas de arquitectura y procedimientos de operación y monitoreo. Seguridad y Evaluación Informática: Planes de contingencia, acuerdos de confidencialidad, pruebas de respaldo y restauración, análisis de riesgos y vulnerabilidades, y catálogos de clasificación de seguridad. Gestión de Soporte Técnico: Plan de acción para servicios, registro de requerimientos, actas de entrega recepción de equipos, e informes de incidentes y satisfacción de usuarios.

La institución dispone de sistemas de información desarrollados por la Gestión de TIC para apoyar los procesos agregadores de valor, de apoyo y asesoría. Estas aplicaciones cuentan con controles adecuados y están diseñadas con métodos y herramientas que simplifican trámites complejos, eliminan la solicitud de requisitos innecesarios y mejoran la visibilidad del estado de los procesos. Entre los sistemas operativos se destacan: Aplicativo de Notificaciones: Gestiona el registro y envío de notificaciones a usuarios dentro del flujo de procesos de fallecimientos. Web Service con la DINARDAP: Permite la consulta automatizada y segura de datos personales de ciudadanos, con extensiones para procesos específicos en colaboración con el MSP. Aplicativo de Planillaje: Sistema de registro y control para el planillaje de prestadores de salud y personas naturales.

El personal técnico de la Gestión de Tecnologías de la Información y Comunicación cuenta con certificaciones profesionales especializadas en áreas críticas para la operación institucional, tales como el manejo de firewalls Palo Alto y tecnologías de networking Aruba, entre otras. Estas acreditaciones reflejan el compromiso con la capacitación continua y las mejores prácticas en el sector.

Procesos y Procedimientos

Mediante Resolución Nro. 002- DE-SPPAT-2018 se aprueba el Estatuto Orgánico del Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito, en el cual se encuentran descritos los procesos institucionales.

Para cumplir con la misión del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT), determinada en su Planificación Estratégica y Modelo de Gestión Institucional, que se gestionarán los siguientes procesos en la Estructura Organizacional del nivel central y desconcentrado:

- **Gobernantes**. - Son aquellos procesos que proporcionan directrices, políticas y planes estratégicos, para la dirección y control del Servicio Público para Pago de Accidentes de tránsito SPPAT.
- **Sustantivos**. - Son aquellos procesos que realizan las actividades esenciales para proveer de los servicios y productos que se ofrece a sus clientes y/o usuarios, los mismos que se enfocan a cumplir la misión del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito - SPPAT.

- **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.

El SPPAT cuenta con el Catálogo de Procesos actualizado de acuerdo al siguiente detalle:

Tabla 5: Catálogo de Procesos del SPPAT

TIPO DE PROCESO	MACROPROCESOS	PROCESOS	SUPROCESOS
Sustantivos	3	6	5
Adjetivos	6	23	4

Elaborado: Unidad de Planificación y Gestión Estratégica

En cumplimiento a disposiciones emitidas en la Norma Técnica de Prestación de Servicios y Administración por Procesos expedida mediante ACUERDO MINISTERIAL Nro. MDT- 2020 – 0111, cuyo objetivo es establecer lineamientos y procedimientos para la mejora continua e innovación de procesos y servicios en las entidades del Estado, el SPPAT se encuentra implementando la mencionada Norma a través de la mejora de procesos, documentación de procesos y procedimientos, registro de servicios institucionales.

En el año 2025 se priorizó dos procesos sustantivos los cuales fueron registrados por el Ministerio de Trabajo-MDT, de igual manera se documentaron los servicios institucionales conforme los lineamientos del MDT.

Presupuesto

La ejecución presupuestaria ha mostrado cierta variabilidad en los últimos 4 años, pero ha mantenido un nivel relativamente alto en términos generales, lo que refleja una capacidad bastante consistente en el pago de las protecciones económicas y los gastos operativos del SPPAT, según las actividades planificadas.

Tabla 6: Evolución del Presupuesto Institucional

Año	Presupuesto Codificado	Presupuesto Devengado	Ejecución
2024	86.031.594,84	82.335.966,65	95,70%
2023	63.525.616,74	61.788.330,85	97,27%
2022	88.404.757,66	78.949.366,45	89,30%
2021	26.931.239,39	25.832.095,28	95,92%

Fuente: ESIGEF

El presupuesto codificado ha mostrado una tendencia creciente desde 2021 a 2024, aumentando de 26,93 millones en 2021 a 86,03 millones en 2024; es decir el presupuesto codificado aumentó del 2021 al 2024 en un Incremento absoluto de $ 59.100.355,45 y un incremento porcentual 219,45%.

Este resultado refleja un alto nivel de eficiencia en la gestión financiera institucional, evidenciando el cumplimiento de los objetivos programáticos y el uso responsable de los recursos públicos destinados a garantizar la protección económica de las víctimas de siniestros de tránsito.

Ingresos

Los recursos obtenidos por concepto de la Tasa SPPAT y su recargo permiten financiar las cinco protecciones económicas establecidas por la ley a favor de las víctimas de siniestros de tránsito en la red vial estatal. Estas protecciones se activan sin necesidad de identificar al vehículo involucrado ni de contar con matrícula vigente, garantizando así un acceso universal, ágil y sin restricciones a los derechos establecidos.

Es fundamental que la ciudadanía conozca que el SPPAT trabaja de forma permanente para brindar una respuesta económica oportuna a todas las personas afectadas por siniestros de tránsito en el país, priorizando la protección de la vida y el bienestar de los ciudadanos.

Tabla 7: Ingresos del SPPAT

INGRESOS DEL SPPAT			
AÑOS	**TASAS**	RECARGOS	**TOTAL INGRESOS**
2021	$126.318.925,59	$ 24.957.918,75	$ 151.276.844,34
2022	$134.443.121,40	$ 16.351.343,74	$ 150.794.465,14
2023	$138.704.767,96	$ 21.317.061,04	$ 160.021.829,00
2024	$144.596.134,79	$ 13.235.233,03	$ 157.831.367,82
TOTAL	**$544.062.949,74**	**$ 75.861.556,56**	**$ 619.924.506,30**

Elaborado por: Unidad de Planificación y Gestión Estratégica

En resumen de los ingresos totales del SPPAT del 2021 al 2024 da como resultado un total acumulado: $619.924.506,30; y un Incremento absoluto de $6.554.523,48 y porcentual del 4,33%.

2. Análisis Situacional

El análisis situacional es la fase en la que se estudia el entorno externo donde opera la institución, considerando diversos factores políticos, económicos, sociales, tecnológicos y culturales que influyen en su proyección y relación con el entorno. En este análisis se consideran el ambiente externo macro o general y el micro o específico, con el fin de identificar los factores que impactan la gestión del Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito SPPAT y la consecución de sus objetivos, especialmente lo referente a garantizar la protección económica a las víctimas de siniestros de tránsito en la red vial del Ecuador y generar confianza en el Estado sobre el cumplimiento de sus derechos.

Para el análisis situacional se ha utilizado la herramienta PESTEL debido a que nos permite revelar una variedad de factores que podrían influir, tales como: desafíos políticos, económicos, sociales y tecnológicos, así como, oportunidades en términos de sostenibilidad ecológica y mejoras legales. Lo que permitirá identificar los riesgos a fin de gestionarlos y maximizar las oportunidades, con flexibilidad y adaptabilidad ante cambios, y priorizando la preparación del talento humano y la optimización de recursos disponibles.

2.1. Análisis externo macro o general

2.1.1. Político

El análisis de la literatura académica sobre gobernanza y liderazgo político en Ecuador, ha mostrado que, según Rivas Otero J. (2012), liderazgos autoritarios tienden a desestabilizar las instituciones y liderazgos democráticos y participativos promueven la estabilidad y fortalecimiento institucional; así también, la fragmentación política y falta de coordinación entre actores son desafíos clave para la gobernanza en Ecuador, Báez, A. (2023); además, Chaves Montero et al. (2021) indica que las redes sociales amplifican la influencia de líderes políticos y pueden polarizar la opinión pública.

En este contexto desde 2021 Ecuador ha elegido gobernantes que han implementado el modelo liberal clásico, enfocándose en la reactivación económica y la inversión extranjera, así como la ejecución de políticas de austeridad para controlar el déficit fiscal que han incluido reformas tributarias y reducción del gasto público.

Estos gobiernos han priorizado la estabilidad económica y control fiscal, con políticas de seguridad rígidas, pero con limitados avances en reducción de desigualdad y mejora del bienestar social, dentro de un contexto de crisis social y polarización política continuas.

Desde el 2021 a mayo de 2023 el panorama social incremento la pobreza, desempleo y violencia, que conllevaron a protestas sociales y descontento popular. En respuesta a la crisis política y social, se aplicó en mayo de 2023 la "muerte cruzada" para disolver la Asamblea Nacional y convocar a elecciones anticipadas.

En 2023, el presidente Daniel Noboa (noviembre 2023 - presente) asumió el poder en medio de crisis económica, social y de seguridad. Por lo que priorizó estabilidad fiscal con aumento del IVA y control del gasto; además implementó una política de mano dura contra la violencia con militarización y estados de excepción.

Su gobierno se enfoca en diversificar sus alianzas, ganar inversiones estratégicas y fortalecer la cooperación internacional en materia de seguridad y desarrollo económico; por lo que ha realizado giras internacionales extensas, visitando países como Emiratos Árabes Unidos, España, Francia, Inglaterra, Israel, China y Estados Unidos, buscando alianzas para potenciar intercambios comerciales, atraer inversiones, acceder a nuevas tecnologías y generar estabilidad ante la crisis interna.

En 2025 inició su primer mandato completo con mayorías en la Asamblea, enfocando su discurso en desarrollo, empleo y seguridad, pero sigue enfrentando alta pobreza, informalidad y tensiones sociales.

El incremento del uso de redes sociales y la consecuente disminución del tiempo de atención del ecuatoriano promedio ha ocasionado el aprovechamiento de esta situación por parte de los líderes políticos para generar polarización política, convocar a marchas a favor y en contra del gobierno; generando distracción sobre los fundamentos políticos, de investigación científica, entre otros, para la generación de actualizaciones de las normativas vigentes.

Actualmente, el marco político y normativo nacional se encuentra orientado a garantizar el derecho a la salud, la movilidad segura y la protección de las víctimas de accidentes de tránsito. Las políticas de seguridad vial, así como los lineamientos emitidos por la Agencia Nacional de

Tránsito, el Ministerio de Salud Pública y otras instancias reguladoras, inciden directamente en la gestión del SPPAT.

La estabilidad institucional y las reformas normativas en materia de seguridad vial, salud y protección social son factores determinantes para la continuidad y fortalecimiento de los servicios que presta el SPPAT, es así que los cambios continuos de autoridades afectan los lineamientos, políticas, e inclusive la estabilidad laboral, pueden afectar a la continuidad del servicio de pago de protecciones del SPPAT.

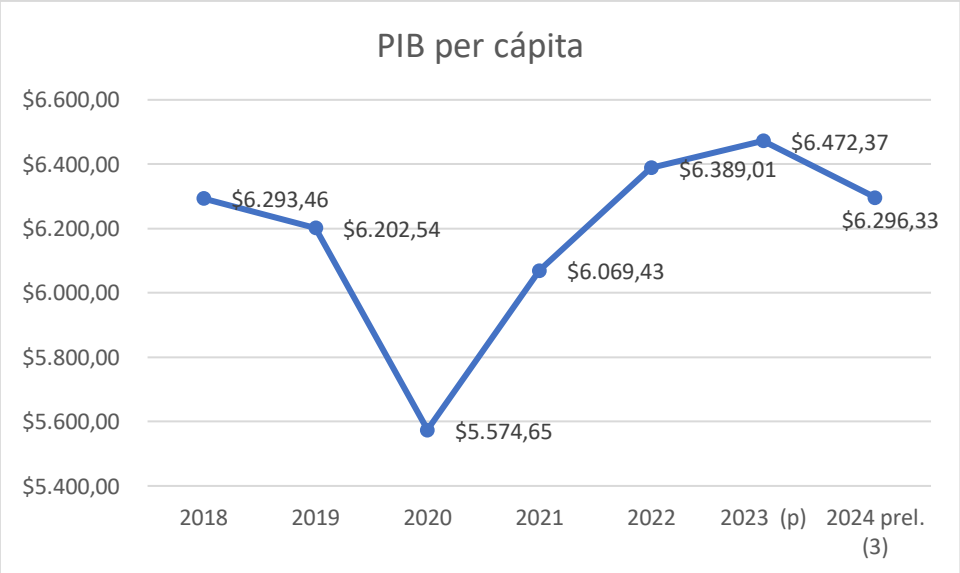
2.1.2. Económico

El contexto económico nacional incide directamente en la capacidad de financiamiento de las protecciones. Factores como el crecimiento económico, los niveles de recaudación fiscal y la sostenibilidad de la tasa SPPAT, condicionan los recursos disponibles para responder a las necesidades de las víctimas.

El Gobierno nacional implementó reformas tributarias a través de la expedición de la Ley de Eficiencia Económica y Generación de Empleo y la Ley para Enfrentar el Conflicto Armado Interno vigentes desde diciembre de 2023 y marzo de 2024, respectivamente. Posteriormente, desde finales de junio de 2024, se implementó la eliminación de subsidios a los combustibles (gasolinas de bajo octanaje) mediante un sistema de compensación económica y un mecanismo de estabilización de precios.

La producción económica promedio por persona, Producto Interno Bruto per cápita con año base 2018, se ha recuperado desde la pandemia; sin embargo, durante 2024 registró una contracción anual del 2% debido a una grave crisis eléctrica no observada en los últimos 61 años, retos en la seguridad, y el cierre de pozos petroleros en cumplimiento a lo determinado en la consulta popular de 2023 a implementarse desde 2024, factores que generaron desafíos en el ámbito económico, social y político, y que afectaron directamente los resultados de crecimiento del PIB para dicho año (Banco Central informe 2024)

Gráfico 6: Evolución del PIB per cápita



Fuente: Banco Central del Ecuador

Según los datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos INEC, en 2024 la inflación anual cerró en 0,53%; sin embargo, en lo que respecta a salud el resultado fue de 2,59%. Las fluctuaciones en los costos de servicios médicos y de insumos de salud también impactan en el análisis técnico de facturación y en el presupuesto institucional.

Uno de los desafíos económicos clave es la falta de presupuesto para la implementación de nuevas tecnologías. Este factor puede limitar la capacidad de adquirir o desarrollar soluciones necesarias para el seguimiento, evaluación y la automatización de alertas en el servicio.

Según el INEC, al mes de agosto de 2025, la Canasta Familiar Básica tiene un costo de USD $813,88 y la Canasta Familiar Vital cuesta USD$567,37, mientras que Ingreso Familiar del mes de USD $877,33; por lo que se infiere que, con su Presupuesto Familiar, los hogares tuvieron una cobertura del 107,80%. El nivel económico de los usuarios también influye en la adopción de tecnologías y servicios digitales; si los usuarios tienen limitaciones económicas, podrían no tener acceso a dispositivos adecuados o a servicios de conectividad de alta calidad, lo que dificulta a los usuarios finales tener una mejor percepción del servicio, recepción de notificaciones automáticas, registro de encuestas etc. a través de canales digitales.

2.1.3. Social / Demográfico

La siniestralidad vial impacta a diversos grupos de la población, especialmente a las personas en edad laboral y a los grupos de atención prioritaria establecidos en la Constitución: niños, niñas, adolescentes, adultos mayores y personas con discapacidad. El incremento de los desplazamientos a través de la red vial del Ecuador y la diversidad de la población hacen más compleja la organización y garantía de los servicios de protección, ya que se requiere coordinar recursos y adaptar la atención a las necesidades específicas de cada víctima.

Según datos del INEC, al segundo trimestre de 2025, del total de víctimas de siniestros, los hombres representaron el 73,49%. Las personas entre 30 a 45 años de edad representaron el 19,44% de las víctimas, seguido por el grupo de edad comprendido entre 18 a 29 años. De los 9.698 siniestros registrados al segundo trimestre, se tuvo un promedio de dos vehículos por siniestro, sumando un total de 15.414 vehículos, de los cuales el 48,59% fueron vehículos livianos y el 21,98% motocicletas.

De enero a junio de 2025, 14.970 conductores estuvieron involucrados en siniestros, el 82,84% de las víctimas conductores se registraron por tres causas principales: Impericia e imprudencia del conductor, el no respeto de las señales de tránsito, y exceso de velocidad. La siniestralidad vial está relacionada con patrones culturales de comportamiento en las vías, como hábitos de conducción, consumo de alcohol y respeto a las normas de tránsito.

Para asegurar una atención oportuna y equitativa, es fundamental que las instituciones responsables de la salud, la seguridad vial, la emergencia y la gestión de riesgos trabajen de manera coordinada, asegurando protección efectiva a las víctimas y contribuyendo a la prevención de accidentes. A nivel institucional, es importante aplicar un enfoque intercultural que garantice que todas las personas, sin importar su etnia, idioma o contexto social, tengan igual acceso a los servicios de protección. Para ello, es necesario reducir las diferencias de acceso entre los distintos grupos de población y fomentar una cultura de corresponsabilidad, en la que tanto ciudadanos como instituciones cumplan su papel en la seguridad vial y en el uso adecuado de los servicios de protección.

2.1.4. Tecnológico

El avance en tecnologías de la información y comunicación ofrece oportunidades para optimizar los procesos de gestión, análisis y auditoría de las protecciones. La digitalización de trámites, la interoperabilidad entre instituciones y con prestadores de salud y el uso de sistemas de seguimiento permiten reducir tiempos de respuesta y mejorar la transparencia. Sin embargo, la falta de equipamiento tecnológico o de conocimiento para usarlo en algunos prestadores de salud, junto con la dependencia de procesos manuales, aún limita la eficiencia institucional, por lo que la consolidación de estas herramientas será clave para fortalecer la gestión de protecciones.

En general, los usuarios demandan servicios más ágiles, con tiempos de respuesta más rápidos y mayor accesibilidad. Las soluciones de automatización, seguimiento y alertas a implementarse deben garantizar que las expectativas sociales sean satisfechas, mejorando la experiencia del usuario y la eficiencia de los procesos para el pago de las protecciones económicas del SPPAT.

Los hábitos y el estilo de vida de los usuarios, así como la cultura organizacional interna, juegan un rol importante en la aceptación de nuevas tecnologías. La resistencia al cambio y falta de una organización estructurada y alineada al Plan Estratégico Institucional puede causar demoras en los procesos e implementación de nuevas herramientas, generando fricciones en la adaptación.

2.1.5. Factores Ecológicos

En un esfuerzo por reducir el impacto ambiental, la digitalización de trámites y la minimización del uso de papel son una prioridad. Este cambio ecológico no solo contribuirá al cuidado del medio ambiente, sino que también puede mejorar la eficiencia operativa y reducir costos; impulsando la digitalización.

La digitalización de trámites está alineada con las tendencias actuales hacia la sostenibilidad y la eficiencia. Implementar tecnologías digitales permitirá cumplir con objetivos ecológicos y mejorar la accesibilidad y la rapidez en la prestación de los productos y servicios.

2.1.6. Factores Legales

La modificación de normativas internas o la adopción de nuevas regulaciones podría influir directamente en los procedimientos establecidos. Asegurar que las nuevas herramientas cumplan con las normativas vigentes es esencial para evitar inconvenientes legales. El cumplimiento de las leyes, reglamentos y normativas es crucial, la implementación de nuevas metodologías y sistemas debe adherirse a los marcos legales existentes para evitar sanciones y garantizar la legalidad en la ejecución de los procesos del SPPAT.

2.2. Análisis Sectorial, Diagnóstico Territorial y Mapeo de Actores

2.2.1. Análisis Sectorial

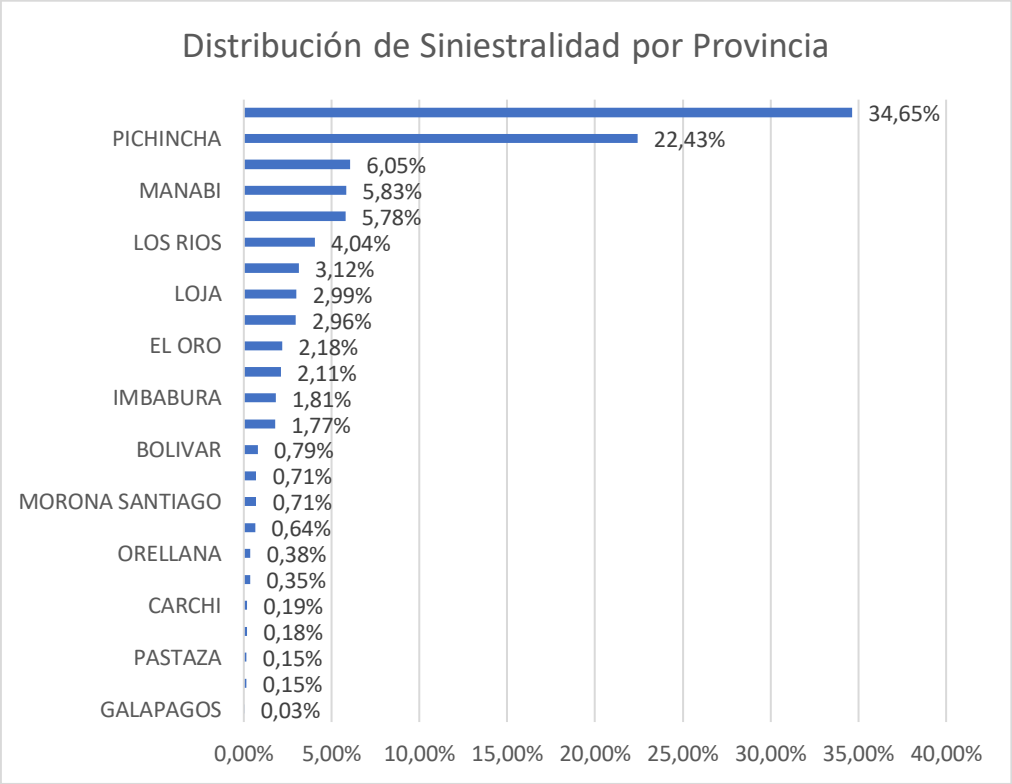
El SPPAT se enmarca en el sector de Infraestructura, Energía y Medio Ambiente, con un rol clave en la gestión y análisis de compensaciones económicas para las víctimas de accidentes de tránsito y sus familiares, garantizando que los procesos técnicos y legales para el pago de las protecciones se realicen de manera eficiente y conforme a la normativa vigente. En el Infraestructura, Energía y Medio Ambiente, se enfrentan retos como el aumento de los costos en salud y la necesidad de garantizar eficiencia, transparencia y equidad en la gestión de protecciones. El incremento de la siniestralidad vial requiere fortalecer la coordinación interinstitucional y las acciones de prevención.

2.2.2. Diagnóstico Territorial

El SPPAT tiene cobertura a nivel nacional, pero persisten desigualdades territoriales en la prestación de servicios de salud y en el acceso a las protecciones.

Las provincias con mayor densidad vehicular y tránsito interprovincial presentan más casos de siniestralidad, como lo son las provincias de Guayas y Pichincha, lo que implica una mayor demanda de recursos y atención. En contraste, las zonas rurales y fronterizas, como las provincias de la región amazónica, que enfrentan limitaciones en infraestructura de salud, conectividad y disponibilidad de prestadores, lo que dificulta una atención rápida y eficiente.

Gráfico 7: Distribución de Siniestralidad por Provincia



Fuente: Dirección de Seguimiento y Evaluación del Servicio.

Esta situación evidencia la necesidad de implementar estrategias adaptadas a las características de cada territorio, que aseguren un acceso equitativo a las protecciones y una respuesta oportuna para todas las víctimas de accidentes de tránsito.

El Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT), en cumplimiento de su misión institucional de garantizar la protección de las víctimas de siniestros de tránsito, ha fortalecido su presencia territorial mediante la operación de 12 oficinas técnicas zonales y oficina matriz distribuidas estratégicamente en las siguientes provincias: Tungurahua, Los Ríos, Cotopaxi, Azuay, Esmeraldas, Guayas, Imbabura, Loja, El Oro, Manabí (oficina en Portoviejo), Chimborazo, Santo Domingo, y Distrito Metropolitano de Quito (Oficina Matriz).

Tabla 8: Análisis sectorial, diagnóstico territorial y mapeo de actores

PROVINCIA	SINIESTRALIDAD ENE-JUL 2025				PAGO DE PROTECCIONES					OFICINAS TECNICAS	
	SINIESTROS	LESIONADOS	FALLECIDOS	PARTICIPACION	PROVINCIAS	MONTO	BENEFICIARIO	VÍCTIMAS	ARTICIPACIO	PROVINCIAS	PRESENCIA
AZUAY	358	338	43	3,12%	AZUAY	969.683,15	5.095	5.053	1,54%	AZUAY	1
BOLIVAR	91	111	23	0,79%	BOLIVAR	203.834,04	293	259	0,32%	BOLIVAR	
CAÑAR	40	25	21	0,35%	CAÑAR	420.914,49	1.306	1.274	0,67%	CAÑAR	
CARCHI	22	18	11	0,19%	CARCHI	122.546,58	398	386	0,19%	CARCHI	
CHIMBORAZO	242	156	55	2,11%	CHIMBORAZO	917.505,57	2.802	2.730	1,46%	CHIMBORAZO	1
COTOPAXI	203	99	26	1,77%	COTOPAXI	1.556.577,34	4.281	4.213	2,47%	COTOPAXI	1
EL ORO	250	223	45	2,18%	EL ORO	7.257.405,23	9.856	9.785	11,54%	EL ORO	1
ESMERALDAS	73	74	19	0,64%	ESMERALDAS	465.732,84	1.598	1.546	0,74%	ESMERALDAS	1
GALAPAGOS	3	5	1	0,03%	GALÁPAGOS	0,00	0	0	0,00%	GALÁPAGOS	
GUAYAS	3975	4229	369	34,65%	GUAYAS	27.805.274,85	25.930	25.634	44,19%	GUAYAS	1
IMBABURA	208	210	34	1,81%	IMBABURA	760.566,82	2.605	2.574	1,21%	IMBABURA	1
LOJA	343	246	20	2,99%	LOJA	654.905,19	2.442	2.399	1,04%	LOJA	1
LOS RIOS	464	517	68	4,04%	LOS RIOS	4.181.887,94	2.799	2.701	6,65%	LOS RIOS	1
MANABI	669	467	114	5,83%	MANABÍ	2.046.545,24	1.318	1.217	3,25%	MANABÍ	1
MORONA SANTIAGO	82	64	21	0,71%	MORONA SANTIAGO	389.321,55	2.492	2.471	0,62%	MORONA SANTIAGO	
NAPO	17	15	11	0,15%	NAPO	172.737,30	881	857	0,27%	NAPO	
ORELLANA	44	38	16	0,38%	ORELLANA	163.880,76	85	58	0,26%	ORELLANA	
PASTAZA	17	13	6	0,15%	PASTAZA	112.603,22	363	356	0,18%	PASTAZA	
PICHINCHA	2573	1638	247	22,43%	PICHINCHA	8.585.570,63	24.930	24.669	13,65%	PICHINCHA	
SANTA ELENA	339	430	33	2,96%	SANTA ELENA	522.242,33	253	222	0,83%	SANTA ELENA	
SANTO DOMINGO	694	487	56	6,05%	SANTO DOMINGO	4.000.141,97	3.691	3.618	6,36%	SANTO DOMINGO	1
SUCUMBIOS	21	16	6	0,18%	SUCUMBIOS	549.746,06	3.138	3.116	0,87%	SUCUMBIOS	
TUNGURAHUA	663	420	44	5,78%	TUNGURAHUA	691.287,79	2.951	2.883	1,10%	TUNGURAHUA	1
ZAMORA CHINCHIPE	81	69	25	0,71%	ZAMORA CHINCHIPE	365.286,54	1.487	1.460	0,58%	ZAMORA CHINCHIPE	
Total, general	**11472**	**9908**	**1314**		**TOTAL**	**62.916.197,43**	**100.994**	**99.481**		**TOTAL**	**12**

Elaborado por: Dirección de Seguimiento y Evaluación del Servicio.

2.2.3. Análisis de Actores Institucionales (Stakeholders)

Tabla 9: Mapa de Actores

Actores	Tipo	Rol	Relación (Directa / Indirecta)	Influencia (Alta / Baja)	Servicios relacionados
Ministerio de Infraestructura y Transporte	Entidad Pública	Ente rector.	Directa	Alta	Directrices para la operatividad de la Institución.
Gobiernos Autónomos Descentralizados (Entes de Control Vial)	Entidad Pública	Planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial dentro de su jurisdicción.	Directa	Alta	Difusión de información de los servicios Institucionales. Reportes de accidentes de Tránsito.
Ministerio de Finanzas	Entidad Pública	Administra los recursos fiscales y garantiza la disponibilidad de fondos para el pago de protecciones.	Directa	Alta	Administración de fondos de la tasa SPPAT, ejecución de pagos, sostenibilidad financiera.
Ministerio de Trabajo	Entidad Pública	Agente de Control.	Directa	Alta	Lineamientos y emisión de normativas para la calidad del servicio.
Servicio de Rentas Internas (SRI)	Entidad Pública	Recauda la tasa SPPAT que financia el pago de protecciones. Gestionar la política tributaria, asegurando la recaudación destinada al fomento de la cohesión social.	Directa	Alta	Recursos económicos para el financiamiento de protecciones. Registro de valores SPPAT en el sistema SRI para su verificación y/o corrección.
Policía Nacional del Ecuador	Entidad Pública	Mantener la paz, el orden y la seguridad pública, proteger y asistir a las personas y a la comunidad, prevenir y combatir la delincuencia, investigar infracciones, controlar el uso indebido de sustancias, apoyar a la administración de justicia, custodiar centros de rehabilitación, y participar en la	Directa	Alta	Reportes de accidentes de Tránsito.

Actores	Tipo	Rol	Relación (Directa / Indirecta)	Influencia (Alta / Baja)	Servicios relacionados
		gestión del tránsito y control migratorio.			
Ministerio de Salud Pública (MSP)	Entidad Pública	Rector del Sistema Nacional de Salud. Emite normativa y supervisa la calidad de servicios médicos.	Directa	Alta	Aplicación de normativa y sanciones, control de calidad en la atención a víctimas de accidentes de tránsito, seguimiento a prestadores de salud. Lineamientos y emisión de normativas para la calidad del servicio en las Casas de Salud.
Prestadores de salud (hospitales, clínicas, centros médicos)	Entidad Pública / Empresa Privada	Brindan servicios médicos a víctimas de accidentes de tránsito y presentan facturación.	Directa	Alta	Atención médica, facturación y auditoría de servicios.
Empresa auditora médica externa especializada	Empresa Privada	Audita y valida la facturación, coberturas y liquidación de servicios de salud brindados a víctimas de accidentes de tránsito.	Directa	Alta	Auditoría externa de facturación, control de coberturas, validación documental y liquidación de servicios médicos.
Víctimas de accidentes de tránsito y familiares	Persona natural: Comunidad / Grupos sociales	Sujetos de derecho, beneficiarios de las protecciones.	Directa	Alta	Acceso a protecciones económicas.
Prestadores funerarios	Empresa Privada	Proveen servicios funerarios a familiares de víctimas de accidentes de tránsito.	Directa	Media	Movilización de víctimas, servicios de emergencia y traslado.
Defensoría Pública del Ecuador	Entidad Pública	Cooperación Interinstitucional.	Directa	Baja	Brindar asesoría y asistencia jurídica gratuita a víctimas de siniestros de tránsito.
Servicio Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses	Entidad Pública	Cooperación Interinstitucional	Directa	Baja	Intercambio de data de víctimas de

Actores	Tipo	Rol	Relación (Directa / Indirecta)	Influencia (Alta / Baja)	Servicios relacionados
					accidentes de tránsito.
MOVIDANA	Empresa Privada	Cooperación Interinstitucional	Directa	Baja	Acciones conjuntas para el desarrollo de proyectos y programas a favor de la seguridad vial.
Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y autoridades locales de tránsito (CTE, municipios, Policía Nacional – tránsito)	Entidad Pública	Regulan, controlan y supervisan la seguridad vial y la siniestralidad de tránsito.	Indirecta	Alta	Proporcionar Información del parque automotor. Generación de estadísticas de accidentes, control de siniestros viales, coordinación interinstitucional en seguridad vial. Intercambio de data.
DINARDAP (Dirección Nacional de Registro de Datos Públicos)	Entidad Pública	Administra la interoperabilidad de datos públicos y valida información ciudadana en trámites.	Indirecta	Media	Verificación de información de usuarios y familiares para la gestión de protecciones.
Fiscalía General del Estado y Policía Nacional	Entidad Pública	Investigan accidentes de tránsito y emiten partes policiales/judiciales.	Indirecta	Media	Documentación de respaldo para trámites de protecciones.
Registro Civil	Entidad Pública	Emite certificados de defunción, nacimiento y otros documentos oficiales requeridos para trámites.	Indirecta	Media	Documentación de respaldo para trámites de protecciones.

Fuente: Dirección de Análisis de Protecciones, Dirección de Seguimiento y Evaluación del Servicio y Unidad de Gestión de Protecciones y Atención al Ciudadano

3. Análisis FODA

El proceso de definición y levantamiento del FODA Institucional partió del diagnóstico institucional tanto interno como externo, para lo cual se realizaron talleres participativos con las direcciones y unidades institucionales.

Se realizó el análisis interno de la institución a través de sus fortalezas y debilidades, así como el análisis externo tanto del micro ambiente como el macro ambiente donde se identificaron las oportunidades y amenazas siguiendo los siguientes pasos:

1. Elaboración de conceptos y guía rápida sobre el análisis FODA
2. Levantamiento de información por parte de cada Dirección / Unidad de la institución
3. Priorización y definición de fortalezas y oportunidades a través de reuniones de trabajo con las autoridades.
4. Priorización y definición de debilidades y a través de reuniones de trabajo con las autoridades

Con este trabajo se pudo elaborar un estudio estratégico sobre la identificación de los factores positivos y negativos, internos y externos que tienen efectos sobre la gestión institucional.

3.1. Factores Internos

3.1.1. Fortalezas

- Marco legal sólido que garantiza la existencia y competencias del SPPAT.
- Alto conocimiento del giro del negocio institucional.
- Autonomía administrativa y operativa que permite independencia en la gestión.
- Talento humano capacitado para le ejecución de los procesos institucionales.
- Infraestructura tecnológica adecuada para las necesidades institucionales.
- Interés de las Autoridades y del personal de fortalecer la institución.

3.1.2. Debilidades

- Estructura organizacional desactualizada frente al crecimiento del personal y la carga de trabajo.
- Limitada presencia territorial en zonas rurales con alta mortalidad.
- Falta de implementación de gestión por procesos.
- Falta de comunicación y coordinación interna entre Direcciones / Unidades.
- Procesos internos con poca automatización y sistemas desactualizados; y, persistencia de trámites manuales.
- Falta de implementación de atribuciones de control, lo que limita acciones correctivas frente a otras entidades y usuarios.
- Falta de una base de datos consolidada y actualizada sobre los accidentes de tránsito reportados a través de los trámites presentados por los usuarios del SPPAT, lo que dificulta el análisis estadístico, la toma de decisiones.

3.2. Factores Externos

3.2.1. Amenazas

- Alta siniestralidad vial en Ecuador generando altos pagos de protecciones.
- Inestabilidad política y cambios de autoridades que afectan los lineamientos y continuidad de políticas públicas.
- Brechas sociales y territoriales en acceso a servicios de salud y conectividad.
- Dependencia del Ministerio de Economía y Finanzas para el pago de las protecciones del SPPAT.

3.2.2. Oportunidades

- Uso de servicios electrónicos externos para la digitalización y automatización de los servicios institucionales.
- Relacionamiento interinstitucional con otras entidades públicas para intercambio de información.
- Posibilidad de ampliar la cobertura territorial hacia provincias amazónicas y zonas fronterizas aún desatendidas.
- Posicionar al SPPAT como la institución pública que ampara económicamente a las victimas de accidentes de tránsito.

Con base en los factores internos y externos se elaboró un conjunto de estrategias FODA cruzadas FO, DO, FA, DA , que conectan las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas para guiar la gestión institucional:

Estrategias FO:

- Ampliar la presencia institucional en territorio para gestionar un servicio más cercano con las zonas desatendidas.
- Ampliar alianzas interinstitucionales para gestionar convenios de cooperación con diferentes entidades, para mejorar la prevención y control de los servicios.
- Fortalecer la imagen institucional para posicionar al SPPAT como la institución referente en protecciones económicas a víctimas de accidentes de tránsito, mediante campañas de comunicación digital y alianzas interinstitucionales.
- Automatizar los servicios del SPPAT provechando la infraestructura tecnológica y el talento humano capacitado para consolidar la digitalización de trámites, e interoperabilidad con otras entidades.

Estrategias DO:

- Actualizar los instrumentos de gestión institucional a fin de contar con herramientas acordes a la necesidad institucional.
- Atender la limitada presencia en zonas rurales mediante cooperación con entidades locales y uso de tecnologías de la información y comunicación.
- Fortalecer la gestión por procesos incorporando herramientas tecnológicas en trámites internos y los servicios al usuario.

- Fortalecer la comunicación interna que permita la articulación entre direcciones y unidades, mejorando coordinación y eficiencia.

Estrategias FA:

- Fortalecer la aplicación y socialización de la normativa del SPPAT para garantizar continuidad institucional, independientemente de los cambios políticos o de autoridades.
- Mantener la sostenibilidad de pago implementado acciones de coordinación para la efectiva recaudación y asignación de la tasa SPPAT.
- Impulsar campañas de educación vial y sistemas de monitoreo que reduzcan la siniestralidad.
- Capacitar continuamente al personal para aprovechar su conocimiento y asegurar la continuidad operativa frente cambios institucionales.
- Implementar plataformas digitales accesibles para población vulnerable, reduciendo desigualdades en acceso a protecciones.

Estrategias DA:

- Actualizar los instrumentos de gestión institucional de acuerdo a la coyuntura actual.
- Desarrollar acciones interinstitucionales que permitan atender a la población de zonas rurales, reduciendo el impacto de las brechas sociales y territoriales.
- Reducir la dependencia de trámites manuales, hacia procesos digitales que permitan mayor control y eficiencia.
- Implementar progresivamente atribuciones de control para fortalecer los servicios que brinda el SPPAT.

4. Elementos Orientadores de la Institución

Los Elementos Orientadores de la Institución permiten determinar a dónde queremos ir como institución, y hacen posible direccionar la acción del SPPAT hacia el cumplimiento de los objetivos y políticas del *Plan Nacional de Desarrollo Ecuador No Se Detiene 2025 – 2029*, las Agendas de igualdad, y Plan Sectorial de nuestro ente rector.

4.1. Misión

Brindar protecciones económicas a las víctimas de accidentes de tránsito que se trasladan por la red vial del Ecuador, asegurando el acceso oportuno a los servicios del SPPAT, mediante una gestión eficiente de recursos públicos, procesos innovadores y articulación interinstitucional, promoviendo al bienestar social y a la confianza ciudadana en el Estado.

4.2. Visión

El Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) será la institución pública referente en la protección económica a víctimas de accidentes de tránsito, reconocida por su gestión eficiente, transparente e innovadora, cerrando brechas territoriales y fortaleciendo la confianza ciudadana en el Estado.

4.3. Principios y Valores

- **Oportunidad**

Garantiza que las víctimas de accidentes de tránsito reciban las protecciones económicas y servicios del SPPAT de manera ágil, asegurando una respuesta eficaz que contribuya al bienestar y recuperación oportuna de las personas afectadas.

- **Independencia**

Refleja la autonomía administrativa, operativa y financiera con la que opera el SPPAT, permitiendo la toma de decisiones objetivas y de conformidad con la normativa.

- **Equidad**

Promueve un trato justo y reconoce las diferentes realidades de las víctimas, garantizando que cada persona reciba la atención y las protecciones que necesita según sus circunstancias, con un enfoque inclusivo y sensible a las brechas territoriales y sociales.

- **Igualdad y no discriminación**

Asegura que todas las personas, sin distinción de género, etnia, edad, discapacidad, condición económica o territorio, tengan el mismo acceso a las protecciones del SPPAT, eliminando cualquier forma de exclusión o trato desigual.

- **Integridad y transparencia**

Compromete a todos los servidores del SPPAT a actuar con ética, honestidad y coherencia, garantizando una adecuada gestión de los recursos públicos respecto a la tramitación de las protecciones y las decisiones institucionales se realicen con apertura, trazabilidad y rendición de cuentas.

- **Solidaridad**

Refleja el compromiso humano y social del SPPAT con las víctimas y sus familias, promoviendo la empatía, cooperación y sentido de responsabilidad compartida.

- **Unidad**

Fortalece el trabajo conjunto entre las direcciones, unidades y oficinas técnicas zonales del SPPAT, promoviendo la coordinación, la cohesión institucional y el logro de objetivos comunes en beneficio de la ciudadanía.

- **Universalidad**

Reafirma que las protecciones económicas del SPPAT amparan a toda persona que sea victima de un accidente de tránsito en el territorio ecuatoriano, sin importar su condición, asegurando la cobertura y el ejercicio efectivo de los derechos para todos.

5. Elementos Estratégicos

5.1. Objetivos Estratégicos

Tabla 10: Objetivos Estratégicos

Objetivo	Descripción
Incrementar el posicionamiento y la cobertura de los servicios del SPPAT, orientados a brindar una atención de calidad y oportuna.	Se busca fortalecer la presencia institucional en todo el territorio nacional, garantizando que las víctimas de accidentes de tránsito tengan acceso a las protecciones económicas; ampliar la cobertura hacia zonas desatendidas y consolidar la confianza ciudadana en el SPPAT mediante una atención eficiente, empática y transparente.
Incrementar la eficiencia en la gestión del pago de las protecciones del SPPAT del análisis técnico legal de los expedientes.	Orienta los esfuerzos institucionales hacia la optimización de los procesos internos para el análisis, revisión y habilitación del pago de las protecciones económicas; asegurando que las víctimas reciban una respuesta ágil, justa y conforme a la normativa vigente.
Incrementar el monitoreo a los servicios del SPPAT, en cumplimiento de los procesos de control institucional.	Se busca fortalecer el control del cumplimiento de las normas técnicas relacionadas con el monto de la tasa SPPAT, así como de los montos correspondientes a las protecciones, a fin de consolidar una gestión transparente, orientada a resultados, que fortalezca la confianza ciudadana.
Fortalecer las capacidades institucionales	Este objetivo busca la mejora continua de los procesos institucionales, lograr la excelencia organizacional. Su fundamento tiene los siguientes pilares: - Enfoque de gestión por procesos y servicios - Integra los subsistemas de talento humano con los objetivos institucionales. - Promover el uso eficiente de presupuesto para la operación y prestación de los servicios que brinda el SPPAT.

Elaborado por: Unidad de Planificación y Gestión Estratégica

5.2. Estrategias

Tabla 11: Estrategias

Perspectiva	Objetivo Estratégico Institucional	Estrategias
Ciudadanía	Incrementar el posicionamiento y la cobertura de los servicios del SPPAT, orientados a brindar una atención de calidad y oportuna.	Ampliar la presencia institucional en territorio para gestionar un servicio más cercano con las zonas desatendidas.
		Fortalecer la imagen institucional para posicionar al SPPAT como la institución referente en protecciones económicas a víctimas de accidentes de tránsito, mediante campañas de comunicación digital y alianzas interinstitucionales.
		Atender la limitada presencia en zonas rurales mediante cooperación con entidades locales y uso de tecnologías de la información y comunicación.
		Fortalecer la comunicación interna que permita la articulación entre direcciones y unidades, mejorando coordinación y eficiencia.
		Impulsar campañas de educación vial y sistemas de monitoreo que reduzcan la siniestralidad.
		Implementar plataformas digitales accesibles para población vulnerable, reduciendo desigualdades en acceso a protecciones.
		Capacitar continuamente al personal para aprovechar su conocimiento y asegurar la continuidad operativa frente cambios institucionales.
	Incrementar la eficiencia en la gestión del pago de las protecciones del SPPAT del análisis técnico legal de los expedientes.	Automatizar los servicios del SPPAT provechando la infraestructura tecnológica y el talento humano capacitado para consolidar la digitalización de trámites, e interoperabilidad con otras entidades.
		Fortalecer la gestión por procesos incorporando herramientas tecnológicas en trámites internos y los servicios al usuario.
		Reducir la dependencia de trámites manuales, hacia procesos digitales que permitan mayor control y eficiencia.
		Fortalecer la aplicación y socialización de la normativa del SPPAT para garantizar continuidad institucional, independientemente de los cambios políticos o de autoridades.
		Mantener la sostenibilidad de pago implementado acciones de coordinación para la efectiva recaudación y asignación de la tasa SPPAT.
	Incrementar el monitoreo a los servicios del SPPAT, en	Actualizar los instrumentos de gestión institucional de acuerdo a la coyuntura actual.

Perspectiva	Objetivo Estratégico Institucional	Estrategias
	cumplimiento de los procesos de control institucional.	Ampliar alianzas interinstitucionales para gestionar convenios de cooperación con diferentes entidades, para mejorar la prevención y control de los servicios.
		Desarrollar acciones interinstitucionales que permitan atender a la población de zonas rurales, reduciendo el impacto de las brechas sociales y territoriales.
		Implementar progresivamente atribuciones de control para fortalecer los servicios que brinda el SPPAT.
Procesos	Fortalecer las capacidades institucionales	Promover una cultura de planificación y gestión por resultados.
		Optimizar la gestión por procesos institucionales.
		Fortalecer el modelo de gestión de talento humano.
Aprendizaje y Crecimiento		Adoptar medidas tendientes a mejorar el clima laboral
Financiera		Mejorar los niveles de eficiencia operativa en la generación de recursos.
		Asegurar el uso racional y eficiente de los recursos en todas las áreas de la institución.

Elaborado por: Unidad de Planificación y Gestión Estratégica

5.3. Indicadores y metas

Tabla 12 Indicadores y metas

OEI 1 Incrementar el posicionamiento y la cobertura de los servicios del SPPAT, orientados a brindar una atención de calidad y oportuna**.**			
Meta.- Incrementar el porcentaje de cobertura territorial de los servicios del SPPAT del 0% en el año 2025 al 100% en el año 2029.			
Nombre Del Indicador	Formula De Calculo	Unidad De Medida	Frecuencia Anual
Porcentaje de cobertura territorial de los servicios del SPPAT.	PCT = (NCI / TCE) * 100 PCT: Porcentaje de Cobertura Territorial NCI: Número de Cantones Informados TCE: Total de cantones del Ecuador	Porcentaje	Trimestral

Cuatrianual (2026-2029)	
Periodo	**Dato de la Meta cuatrianual (*)**
Línea base	No disponible
Año 1 (2026)	24,89%
Año 2 (2027)	49,77%
Año 3 (2028)	74,66%
Año 4 (2029)	100,00%

Anexo 1 Ficha de indicador

OEI 2.- Incrementar la eficiencia en la gestión del pago de las protecciones del SPPAT del análisis técnico legal de los expedientes.			
Meta.- Incrementar el monto aprobado para el pago de protecciones económicas a víctimas de accidentes de tránsito, de $77.628.421 del año 2024 (dólares) a $ 86.526.381 (dólares) para el año 2029.			
Nombre Del Indicador	Formula De Calculo	Unidad De Medida	Frecuencia
Monto aprobado para el pago de protecciones económicas a víctimas de accidentes de tránsito	MAPVAT=∑ VPVAT DONDE: MAPVAT= Monto aprobado para el pago de protecciones económicas a víctimas de accidentes de tránsito VPVAT= Valores de pago de protecciones económicas a víctimas de accidentes de tránsito	Dólares norteamericanos	Mensual

Cuatrianual (2025-2029)	
Periodo	**Dato de la Meta cuatrianual (*)**
Línea base 2025	$ 79.408.013
Año 2026	$ 81.187.605
Año 2027	$ 82.967.197
Año 2028	$ 84.746.789
Año 2029	$ 86.526.381

Anexo 2 Ficha de indicador

OEI 3.- Incrementar el monitoreo a los servicios del SPPAT, en cumplimiento de los procesos de control institucional.

Meta.- Incrementar la Satisfacción del usuario externo sobre el servicio brindado por la institución del 65.00% en el año 2025 a 77.00% al 2029.

Nombre Del Indicador	Formula De Calculo	Unidad De Medida	Frecuencia
Porcentaje de satisfacción del servicio brindado al usuario externo	PSSBU= ∑ Calificación de las preguntas / ∑ (Encuestas aplicadas * número de preguntas)	Porcentaje	Trimestral

Cuatrianual 2025-2029	
Periodo	**Meta**
Año 2026	68,00%
Año 2027	71,00%
Año 2028	74,00%
Año 2029	77,00%

Anexo 3 Ficha de indicador

5.4. Identificación de Programas Presupuestarios

Tabla 13 Matriz de alineación Objetivos Estratégicos Institucionales y Programas Presupuestarios

Objetivo Estratégico Institucional	Código del Programa	Programa presupuestario	CUP Proyecto	Proyecto	Objetivo del PND	Política del PND	Meta PND	Meta ODS
Incrementar el posicionamiento y la cobertura de los servicios del SPPAT, orientados a brindar una atención de calidad y oportuna.	No Aplica	Sin programa	No Aplica	No aplica	O 7.- Impulsar el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes; y de la conectividad física y digital, que brinde condiciones de crecimiento y desarrollo económico	P 7.2.- Fortalecer e incrementar las capacidades del sistema de transporte multimodal regulado, que garantice una movilidad eficiente, segura y equitativa a nivel nacional, con criterios de intersectorialidad, eficiencia logística y conectividad territorial, así como reducir la vulnerabilidad de la infraestructura frente al desgaste y amenazas naturales, aplicando principios de resiliencia y sostenibilidad	M7.2-1.- Reducir la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito (por cada 100.000 habitantes) in situ de 12,81 en el 2024 a 12,25 al 2029.	3.6 De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

Objetivo Estratégico Institucional	Código del Programa	Programa presupuestario	CUP Proyecto	Proyecto	Objetivo del PND	Política del PND	Meta PND	Meta ODS
Incrementar la eficiencia en la gestión del pago de las protecciones del SPPAT del análisis técnico legal de los expedientes.	55	Protección a las Víctimas de Accidentes de Tránsito	No Aplica	No aplica	O 7.- Impulsar el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes; y de la conectividad física y digital, que brinde condiciones de crecimiento y desarrollo económico	P 7.2.- Fortalecer e incrementar las capacidades del sistema de transporte multimodal regulado, que garantice una movilidad eficiente, segura y equitativa a nivel nacional, con criterios de intersectorialidad, eficiencia logística y conectividad territorial, así como reducir la vulnerabilidad de la infraestructura frente al desgaste y amenazas naturales, aplicando principios de resiliencia y sostenibilidad	Sin meta	Sin ODS
Incrementar el monitoreo a los servicios del SPPAT, en cumplimiento de los procesos de control institucional.	No Aplica	Sin programa	No Aplica	No aplica	O 7.- Impulsar el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes; y de la conectividad física y digital, que brinde condiciones de crecimiento y desarrollo económico	P 7.2.- Fortalecer e incrementar las capacidades del sistema de transporte multimodal regulado, que garantice una movilidad eficiente, segura y equitativa a nivel nacional, con criterios de intersectorialidad, eficiencia logística y conectividad territorial, así como reducir la vulnerabilidad de la	Sin meta	Sin ODS

Objetivo Estratégico Institucional	Código del Programa	Programa presupuestario	CUP Proyecto	Proyecto	Objetivo del PND	Política del PND	Meta PND	Meta ODS
						infraestructura frente al desgaste y amenazas naturales, aplicando principios de resiliencia y sostenibilidad		
Fortalecer las capacidades institucionales	01	Administración Central	No Aplica	No aplica	E4-O8.- Fortalecer la institucionalidad pública de forma eficiente, transparente y participativa	P8-2 Consolidar la gobernabilidad democrática y la cohesión territorial, con la provisión de servicios públicos de calidad y la gestión pública articulada en el territorio	M8.2-1.- Incrementar el índice de percepción de la calidad de los servicios públicos en general de 6,35 en el 2024 a 6,67 al 2029.	16.6 Crear a todos los niveles instituciones eficaces y transparentes que rindan cuenta.

Elaborado: Unidad de Planificación y Gestión Estratégica

5.5. Descripción de Gasto Corriente y de Inversión

La ejecución presupuestaria ha mostrado cierta variabilidad en los últimos 4 años, pero ha mantenido un nivel relativamente alto en términos generales, lo que refleja una capacidad bastante consistente en el pago de las protecciones económicas y los gastos operativos del SPPAT, según las actividades planificadas.

Esto refleja un alto nivel de eficiencia en la gestión financiera institucional, evidenciando el cumplimiento de los objetivos programáticos y el uso responsable de los recursos públicos destinados a garantizar la protección económica de las víctimas de siniestros de tránsito.

Con base a las directrices del Ministerio de Economía y Finanzas para la elaboración de la Proforma del Presupuesto General del Estado 2026 y Programación Presupuestaria Cuatrianual 2026 – 2029, se realizó la proyección de presupuestaría para los años en mención, como se muestra a continuación:

Tabla 14 Presupuesto de gasto corriente y de inversión

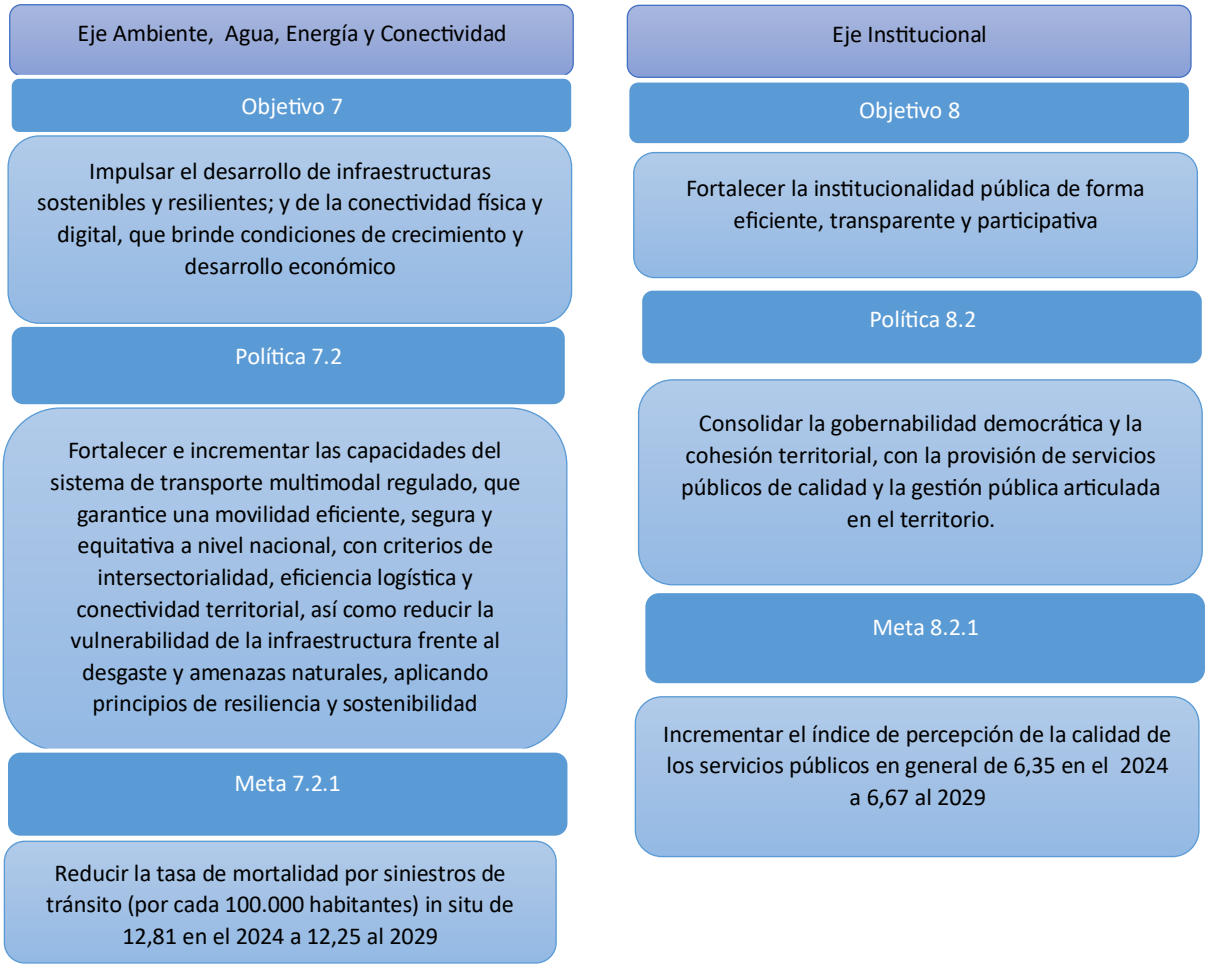
PRESUPUESTO	*2025	2026 (valor referencial)	2027 (valor referencial)	2028 (valor referencial)	2029 (valor referencial)
Presupuesto de gasto de inversión	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Presupuesto de gasto corriente	111.959.069,47	85.696.940,93	87.302.330,29	88.937.793,94	90.603.895,28
Presupuesto institucional total	111.959.069,47	85.696.940,93	87.302.330,29	88.937.793,94	90.603.895,28

Fuente: * Cédula Presupuestaria Esigef

Elaborado: Unidad de Planificación y Gestión Estratégica

6. Articulación de los Elementos Estratégicos Institucionales a los Instrumentos de Planificación del SNDPP

Los Objetivos Estratégicos Institucionales (OEI) se vinculan directamente con los ejes, objetivos, políticas y metas del Plan Nacional de Desarrollo "Ecuador no se Detiene 2025–2029".



Así mismo, en concordancia con las Agendas de Igualdad, respecto a los principios institucionales: igualdad, oportunidad, solidaridad, universalidad, integran que la planificación pública contemple enfoques de derechos, igualdad e inclusión.

El PEI refleja estos enfoques al definir estrategias dirigidas a:

- Reducir brechas territoriales,
- Asegurar acceso equitativo a servicios,
- Promover atención prioritaria a grupos vulnerables.

Como parte del sector *"Infraestructura, Energia y Medio Ambiente"*, el PEI se articula con la planificación sectorial del Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT), al Objetivo:

(Por definir por el MIT)

Esto asegura que, Los objetivos institucionales se inserten en las metas sectoriales de movilidad segura y eficiente, y los procesos de pago, control y prevención se alineen con las prioridades nacionales sectoriales.

Gráfico 8 Alineación a los Instrumentos del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa (SNDPP)



Elaborado: Unidad de Planificación y Gestión Estratégica

7. Gestión de Implementación del Plan Institucional

La implementación del PEI inicia con su desagregación en el Plan Operativo Anual (POA), instrumento anual que operacionaliza los Objetivos Estratégicos Institucionales mediante la definición de actividades, responsables, bienes o servicios a contratar, cronogramas y recursos presupuestarios.

El POA garantiza la conexión entre la planificación estratégica de mediano plazo y la ejecución anual, asegurando que cada unidad organizacional oriente sus acciones hacia el cumplimiento de los objetivos institucionales.

La ejecución de las actividades planificadas depende directamente de la disponibilidad de recursos. La gestión de implementación debe articular el POA con la Programación Presupuestaria Anual y Cuatrianual Anual aprobado, asegurando que cada actividad cuente con financiamiento para su ejecución. Este componente asegura la coherencia entre lo que se planifica y lo que realmente se puede ejecutar, en cumplimiento de las directrices del Ministerio de Economía y Finanzas.

El proceso de implementación complementa mecanismos de seguimiento y evaluación, que permita medir el avance de las actividades, identificar oportunamente desviaciones y aplicar acciones correctivas que aseguren el cumplimiento de los objetivos institucionales. Esta retroalimentación se convierte también en insumo fundamental para la planificación futura, fortaleciendo la gestión pública orientada a resultados.

La gestión para la implementación del Plan Estratégico Institucional del SPPAT se basa en:

- La desagregación del PEI en el POA como instrumento operativo anual y la asignación presupuestaria para garantizar el cumplimiento de actividades
- La vinculación entre planificación y los instrumentos de gestión institucional
- La aplicación metodologías de seguimiento y evaluación para asegurar el cumplimiento de metas y mejorar la gestión institucional.

8. Anexos

Anexo 1.- Indicador Porcentaje de cobertura territorial de los servicios del SPPAT
Anexo 2.- Monto aprobado para el pago de protecciones económicas a víctimas de accidentes de tránsito
Anexo 3.- Indicador Porcentaje de satisfacción del servicio brindado al usuario externo

9. Firmas de responsabilidad

	Responsable	Firma
Elaborado por:	Ing. Victor Camilo Araujo Merino Analista de Planificación, Seguimiento y Evaluación 3	Firmado electrónicamente por: VICTOR CAMILO ARAUJO MERINO Validar únicamente con FirmaEC
Validado	Mgs. Pablo Alexander Molina Panchi Responsable de la Unidad de Planificación y Gestión Estratégica	Firmado electrónicamente por: PABLO ALEXANDER MOLINA PANCHI Validar únicamente con FirmaEC
Aprobado por Máxima Autoridad SPPAT:	Abg. Doris Maria Garcia Moreno Directora Ejecutiva SPPAT	Firmado electrónicamente por: DORIS MARIA GARCIA MORENO Validar únicamente con FirmaEC