



INFORME JURÍDICO Nro.-2026-005

**ANÁLISIS DE VIABILIDAD Y PROCEDENCIA LEGAL PARA EL PROYECTO:
"ADQUISICIÓN, INSTALACIÓN Y OPERACIÓN PARA LA MODERNIZACIÓN DEL
SISTEMA DE CONTROL DE TRÁNSITO Y SEMAFORIZACIÓN DE LA EMPRESA
PÚBLICA DE MOVILIDAD DEL NORTE (MOVIDELNOR E.P)".**

DIRECCIÓN DE ASESORÍA JURÍDICA DE MOVIDELNOR-EP.

21 DE OCTUBRE, 2026

1. ANTECEDENTES

MOVIDELNOR EP, como empresa pública constituida por la Mancomunidad de Tránsito de la Región Norte (que agrupa a 15 cantones), requiere la modernización integral de sus sistemas tecnológicos viales. El objeto del presente informe es determinar la conformidad jurídica de la contratación para la adquisición, instalación y posterior operación del sistema de semaforización inteligente y control de tránsito, asegurando el cumplimiento normativo integral.

Mediante Resolución de la Mancomunidad de Tránsito del Norte, se constituyó la Empresa Pública de Movilidad del Norte (MOVIDELNOR E.P), dotándola de personalidad jurídica propia, autonomía administrativa, financiera y operativa, para gestionar las competencias de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en los cantones que la conforman.

El sistema de control de tránsito, gestión semafórica y fiscalización electrónica actual de la jurisdicción presenta obsolescencia tecnológica y operativa, lo que limita la capacidad de respuesta institucional frente al incremento del parque automotor y los estándares de seguridad vial exigidos a nivel nacional.

Se ha presentado la propuesta técnica y económica denominada "Adquisición, Instalación y Operación para la Modernización del Sistema de Control de Tránsito y Semaforización de la Empresa Pública de Movilidad del Norte (MOVIDELNOR E.P)", orientada a actualizar la infraestructura tecnológica mediante mecanismos de contratación pública y/o modelos de gestión asociativa o delegada permitidos por la normativa ecuatoriana.

Se solicita a la Dirección de Asesoría Jurídica emitir el presente informe de viabilidad y procedencia legal para su posterior conocimiento y resolución por parte del Directorio de la Empresa Pública de Movilidad del Norte.

El proyecto es viable y procedente desde el punto de vista jurídico, siempre que se cumpla con la estructuración técnico-financiera previa y los dictámenes obligatorios para delegación/asociación estratégica conforme al Art. 260 de la Constitución y la LOEP.

Adicionalmente, el presente informe jurídico se basa en el memorando Nro. EPM-GG-2026-0068-M de fecha 09 de febrero del 2026, mediante el cual Gerencia General, solicita al Gerente de Transporte un informe del sistema de semaforización “detallado sobre el estado actual del sistema de semaforización en toda la Mancomunidad, que incluya el diseño de fibra óptica para esta central en cada uno de los cantones que conforman la Mancomunidad.”; memorando Nro. EPM-GTRA-2026-0247-M de fecha 04 de marzo del 2026 el Gerente de Transporte contesta a Gerencia General y manifiesta En dicho memorando se adjunta el INFORME N° EPM-USS-DPP-2026-0003-S sobre el Informe del Estado Actual del Sistema de Semaforización de la Mancomunidad, el informe presenta un diagnóstico integral del sistema de semaforización de la Mancomunidad, evidenciando que, aunque la infraestructura se mantiene mayoritariamente operativa, enfrenta fallas técnicas recurrentes, desgaste por antigüedad, vandalismo y limitaciones estructurales en la red de comunicación que soporta la gestión del tráfico.

Mediante memorando Nro. EPM-GTRA-2026-0891-M de fecha 21 de julio de 2026, la Gerencia de Transporte remitió a Gerencia General el Informe Técnico del Proyecto “Adquisición, Instalación y

Operación para la Modernización del Sistema de Control de Tránsito y Semaforización”, documento ya concluido y firmado electrónicamente por las áreas involucradas, con el propósito de que sea analizado y aprobado, permitiendo continuar con las fases administrativas, técnicas y de gestión asociativa correspondientes. El memorando expone que el informe constituye una propuesta integral de modernización tecnológica, desarrollada por las unidades técnicas competentes, e incorpora el diagnóstico del estado actual del sistema de semaforización, la arquitectura tecnológica propuesta, los requerimientos operativos, los criterios de sostenibilidad y las estrategias para garantizar la continuidad del sistema. En consecuencia, se solicita a Gerencia General autorizar la continuidad del trámite, de manera que MOVIDELNOR E.P. pueda avanzar hacia la implementación de un sistema inteligente, centralizado y sostenible para la gestión del tránsito en los quince cantones de la Mancomunidad. Así mismo el memorando EPM-GFIN-2026-0606-M, de 23 de julio de 2026, suscrito por el señor Mgr. Marlon Bladimir Salazar Herrera, en su calidad de Gerente Financiero (e), mediante el cual de forma textual indica: *“El documento adjunto contiene el análisis socioeconómico del proyecto, el análisis financiero detallado, la evaluación de viabilidad y conveniencia económica, la proyección de los costos de inversión, operación y mantenimiento, la identificación de las fuentes de financiamiento y requerimientos presupuestarios, así como los criterios de sostenibilidad financiera requeridos por la Gerencia General. De acuerdo con los resultados obtenidos, el proyecto presenta condiciones favorables de viabilidad financiera y conveniencia económica bajo los supuestos considerados en el modelo de evaluación. **Asimismo, se determina que la implementación mediante un esquema de alianza estratégica constituye una alternativa adecuada para atender los requerimientos de inversión, operación, mantenimiento y reposición tecnológica, considerando las limitaciones presupuestarias actuales de MOVIDELNOR EP.** En este contexto, la Gerencia Financiera recomienda acoger el Informe Financiero-Económico como uno de los insumos institucionales requeridos para la consolidación del Plan de Negocios y la continuidad del procedimiento de gestión asociativa, conjuntamente con los informes técnico, jurídico, ambiental y de vulnerabilidad y riesgos que correspondan según la naturaleza del proyecto. En consecuencia, cualquier instrumento asociativo que se derive del presente proyecto deberá preservar este equilibrio económico, asegurando que la distribución de riesgos y beneficios mantenga como eje principal la protección del interés público, la sostenibilidad financiera de MOVIDELNOR EP y la maximización del beneficio institucional para la empresa pública”*.

Mediante Memorando Nro. EPM-GG-2026-0340-M de fecha 19 de octubre de 2026, la Gerencia General dispuso la actualización inmediata del Informe Económico-Financiero, Plan de Negocios e Informe Jurídico del proyecto, debido a la entrada en vigencia de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), publicada en el Registro Oficial Nro. 380, Séptimo Suplemento, de 30 de septiembre de 2026.

Mediante memorando Nro. EPM-GFIN-2026-0871-M de fecha 20 de octubre de 2026, por el Ing. Marlon Salazar Herrera, en calidad de la Gerencia de Financiera, en su parte pertinente solicita lo siguiente: *“(…) En atención al memorando Nro. EPM-GG-2026-0340-M, de 19 de octubre de 2026, emitido por Gerencia General, mediante el cual se dispone la actualización del Informe Económico-Financiero, Plan de Negocios e Informe Jurídico del proyecto denominado “Adquisición, Instalación y Operación para la Modernización del Sistema de Control de Tránsito y Semaforización de la Mancomunidad del Norte”, en consideración a la reforma de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), me permito remitir adjunto el Informe Económico-Financiero actualizado, elaborado dentro del ámbito de competencia de esta Gerencia.*

El informe incorpora la revisión de los supuestos y proyecciones financieras, inversiones, costos de

operación, mantenimiento y reposición tecnológica, así como la actualización del modelo de contraprestación económica al aliado estratégico.

En este contexto, y con la finalidad de continuar con las actividades dispuestas, se solicita a la Dirección de Asesoría Jurídica realizar la actualización del informe jurídico correspondiente, considerando las reformas normativas vigentes y las condiciones del modelo financiero propuesto.

Asimismo, se solicita que, una vez emitido el informe jurídico actualizado, este sea remitido a la Gerencia Financiera, a fin de incorporar las consideraciones legales pertinentes y proceder con la actualización y consolidación del Plan de Negocios del proyecto, para su posterior remisión a las instancias correspondientes, conforme al procedimiento de gestión asociativa institucional. (...)”

Mediante Informe ECONÓMICO FINANCIERO PROYECTO DE ADQUISICIÓN INSTALACIÓN Y OPERACIÓN PARA LA MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL DE TRÁNSITO Y SEMAFORIZACIÓN DE LA MANCOMUNIDAD DEL NORTE, remitido por el Mgrt. Marlon Bladimir Salazar Herrera, en calidad de Gerente Financiero (e), en su parte pertinente indica, lo siguiente: “(...) **Concluye:** El proyecto responde a una necesidad institucional de modernizar el sistema de control de tránsito y semaforización, contribuyendo al mejoramiento de la movilidad, la seguridad vial y la eficiencia en la gestión del tránsito.- La evaluación financiera determina que, bajo los supuestos y condiciones del modelo propuesto, el proyecto presenta indicadores favorables de rentabilidad, con una Tasa Interna de Retorno (TIR) privada del 19,61 %, superior a la tasa de descuento del 12 %; un Valor Actual Neto (VAN) privado de USD 727.786,73; un VAN público de USD 14.470.339,60; una relación Beneficio/Costo de 1,34 y un período estimado de recuperación de la inversión de cuatro años. Estos resultados sustentan la viabilidad financiera proyectada tanto para el inversionista privado como para MOVIDELNOR E.P. (...) **El modelo financiero propuesto establece una tarifa mensual referencial máxima inicial de USD 153.039,19, con una actualización anual prevista del 1,56 % por inflación, como contraprestación por los servicios de implementación, operación, mantenimiento y reposición tecnológica. Este valor contempla la recuperación de la inversión, los costos asociados y una rentabilidad acorde con las condiciones.** En este contexto, la Gerencia Financiera **Recomienda.-** Acoger el presente Informe Financiero-Económico como sustento de la viabilidad financiera del proyecto, considerando que los resultados obtenidos presentan indicadores favorables de rentabilidad y sostenibilidad, bajo los supuestos técnicos y financieros establecidos en el modelo evaluado, previa conciliación y validación de las cifras y demás parámetros considerados.- Continuar con el procedimiento establecido en el Reglamento que regula la Gestión Asociativa de MOVIDELNOR EP, remitiendo el presente informe como parte de los insumos técnicos, económicos y financieros requeridos para la elaboración del Plan de Negocios y la posterior presentación del proyecto al Directorio para su conocimiento, análisis y, de ser el caso, aprobación y declaratoria de interés público.- Establecer en los documentos del procedimiento de selección una tarifa mensual referencial máxima inicial de USD 153.039,19, con una actualización anual prevista del 1,56 % por concepto de inflación, como límite económico para la contraprestación por los servicios integrales del proyecto. El valor definitivo deberá determinarse en función de las propuestas económicas presentadas por los participantes, sin superar el monto referencial establecido, procurando obtener condiciones favorables para MOVIDELNOR E.P. y una rentabilidad acorde con las condiciones financieras del proyecto para el aliado estratégico (...)”

2. BASE LEGAL

2.1. Norma Convencional

Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (Art. 6) y Convención Americana sobre Derechos Humanos (Art. 4). - Consagran el derecho a la vida y la integridad personal. La modernización tecnológica del tránsito disminuye la siniestralidad vial, actuando como un mecanismo de garantía estatal para proteger la vida de los peatones y conductores.

Decisiones de la Comunidad Andina (CAN). - *El ordenamiento respeta las directrices regionales de transporte y tránsito terrestre encaminadas a la homogeneización y seguridad vial en los países miembros.*

Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José): Garantía a la vida e integridad personal mediante la reducción de siniestros viales.

Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (Objetivo 11: Ciudades y comunidades sostenibles).

2.2. Norma Constitucional

Constitución de la República del Ecuador

Artículo 3.- *Son deberes primordiales del Estado: 6. Promover el desarrollo equitativo y solidario de todo el territorio, mediante el fortalecimiento del proceso de autonomías y descentralización.*

Artículo 55.- *Las personas usuarias y consumidoras podrán constituir asociaciones que promuevan la información y educación sobre sus derechos, y las representen y defiendan ante las autoridades judiciales o administrativas.*

Artículos 52, 66 y 264.- *Competencia exclusiva de los GADs, sobre tránsito, transporte y seguridad vial.*

Artículo. 226 (Principio de Legalidad). - *Las instituciones del Estado y sus servidores están obligados a actuar dentro de las facultades atribuidas en la Constitución y la ley. MOVIDELNOR EP tiene la potestad legal para ejercer esta competencia.*

Artículo. 227 (Principios de la Administración Pública). - *Establece que la administración se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación. El proyecto se alinea directamente con la eficiencia y calidad de los servicios públicos.*

Artículo 243.- *Dos o más regiones, provincias, cantones o parroquias contiguas podrán agruparse y formar mancomunidades, con la finalidad de mejorar la gestión de sus competencias y favorecer sus procesos de integración. Su creación, estructura y administración serán reguladas por la ley.*

Artículo 315.- *Gestión de servicios públicos a través de empresas públicas con eficiencia y calidad.*

Artículo 340.- *El sistema nacional de inclusión y equidad social es el conjunto articulado y coordinado de sistemas, instituciones, políticas, normas, programas y servicios que aseguran el ejercicio, garantía y exigibilidad de los derechos reconocidos en la Constitución y el cumplimiento de los objetivos del régimen de desarrollo.*

Artículo 394 (Garantía de Movilidad). - *El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, fluvial, marítimo y aéreo, y los paseos peatonales, priorizando la seguridad y la reducción de la contaminación ambiental mediante sistemas tecnificados.*

2.3. Norma Legal

Ley Orgánica de Empresas Públicas (LOEP):

Artículos 4 y 5.- *Sostiene la facultad de las empresas públicas para administrar servicios públicos y celebrar los actos y contratos necesarios para el cumplimiento de su objeto social.*

Artículo 11.- *Faculta al Gerente General a celebrar contratos, convenios y contraer obligaciones a nombre de la empresa.*

Artículo 35.- CAPACIDAD ASOCIATIVA.- *Las empresas públicas tienen capacidad asociativa para el cumplimiento de sus fines y objetivos empresariales y en consecuencia para la celebración de los contratos que se requieran, para cuyo efecto podrán constituir cualquier tipo de asociación, alianzas estratégicas, sociedades de economía mixta con sectores públicos o privados en el ámbito nacional o internacional o del sector de la economía popular y solidaria, en el marco de las disposiciones del artículo 316 de la Constitución de la República.*

Artículo 36.- INVERSIONES EN OTROS EMPRENDIMIENTOS.- *Para ampliar sus actividades, acceder a tecnologías avanzadas y alcanzar las metas de productividad y eficiencia en todos los ámbitos de sus actividades, las empresas públicas gozarán de capacidad asociativa, entendida ésta como la facultad empresarial para asociarse en consorcios, alianzas estratégicas, conformar empresas de economía mixta en asocio con empresas privadas o públicas, nacionales o extranjeras, constituir subsidiarias, adquirir acciones y/o participaciones en empresas nacionales y extranjeras y en general optar por cualquier otra figura asociativa que se considere pertinente conforme a lo dispuesto en los Arts. 315 y 316 de la Constitución de la República.*

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV):

Artículo. 2.- *La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad.*

Artículos 30.4 y 30.5.- *Ratifica las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs) en materia de regulación, planificación y control del tránsito. Al estar delegada esta competencia a la Mancomunidad y, por ende, a MOVIDELNOR EP, la empresa es el sujeto legal activo para ejecutar la semaforización.*

Reforma de la LOTTTSV (Registro Oficial Nro. 380, Séptimo Suplemento, 30 de septiembre de 2026): Prohibición de vinculación de ingresos por multas. Esta reforma determina que, bajo los esquemas de delegación o gestión asociativa tecnológica, la remuneración o contraprestación al aliado privado no puede estar indexada, asociada, ni calculada en función del número de infracciones emitidas ni del monto de la recaudación efectiva por multas. El modelo financiero debe basarse estrictamente en la prestación efectiva del servicio tecnológico.

2.4. Norma Reglamentaria y Local

Reglamento General de la LOSNCP. - Regula los plazos, la publicación de pliegos, las etapas de socialización, la entrega de ofertas y los procesos de adjudicación transparente.

Estatuto Orgánico y Matriz de Competencias de MOVIDELNOR EP. - Documento local que valida que la competencia de semaforización y control de tránsito civil se encuentra transferida y vigente para las agencias del Distrito Norte, Centro, Pacífico y Sur de la Mancomunidad.

Normas de Control Interno de la Contraloría General del Estado (CGE)

De conformidad con el Acuerdo de la CGE que expide las Normas de Control Interno (NCI), el proyecto debe observar estrictamente los siguientes componentes:

400-01 (Planificación y Presupuesto). - Existencia obligatoria de la partida presupuestaria debidamente financiada y la certificación de fondos previa a la convocatoria (Evita la nulidad contractual establecida en el COFP).

403 (Contratación Pública - Fases Preparatoria, Precontractual y Contractual):

Estudios Previos (NCI 403-01). - Es obligatorio contar con los estudios de factibilidad técnica, diseño, especificaciones precisas de los dispositivos de tránsito, y un análisis de mercado para el presupuesto referencial.

Garantías (NCI 403-08). - Exigencia ineludible de garantías de fiel cumplimiento, buen uso de anticipo y técnica si el contrato lo requiere.

406-03 (Control de Bienes y Activos). - Mecanismos claros para el ingreso a inventario de la infraestructura tecnológica (cámaras, sensores, reguladores de tráfico) una vez instalados y recibidos mediante actas de entrega-recepción parciales o totales.

3. ANÁLISIS JURÍDICO

3.1. Transferencia de competencias a los GADS.

Mediante Resolución Nro. 006-CNC-2012, emitida con fecha 26 de abril de 2012, el Consejo Nacional de Competencias, resolvió: "Transferir competencias para planificar, regular, y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país; [...]".

3.2. Ratificación de transferencia de competencias a los GADS.

Mediante Resolución Nro. 003-CNC-2014, emitida con fecha 22 de septiembre de 2014, el Consejo Nacional de Competencias, en su parte pertinente, señaló: “[...] se ratifica que la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro del territorio cantonal a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, fue transferida de manera obligatoria y definitiva; [...]”. De esta forma, se estableció que dicha competencia no puede ser devuelta ni rechazada por los gobiernos que la adquirieron.

3.3. Creación de la Empresa Pública de Movilidad del Norte MOVIDELNOR-EP.

Mediante Resolución Nro. 001-2015-MAN, emitida con fecha 18 de mayo de 2015, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales Mancomunados de la Región Norte, expidieron el ESTATUTO DE CREACIÓN DE LA EMPRESA PÚBLICA PARA LA GESTIÓN DESCENTRALIZADA Y DESCONCENTRADA DE LA COMPETENCIA DE PLANIFICAR, REGULAR Y CONTROLAR EL TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL DE LA MANCOMUNIDAD DE LA REGIÓN DEL NORTE MOVILIDAD DEL NORTE, MOVIDELNOR EP., texto normativo que, en sus artículos 1, 2 y 3, expresamente señala:

“Art. 1.- Denominación, de la Constitución y Naturaleza Jurídica: La Denominación social es: Empresa Pública de Movilidad del Norte”, cuyas siglas son: “MOVIDELNOR E.P.”. Es una persona jurídica de derecho público, con patrimonio propio, dotada de autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión y con jurisdicción coactiva.

Art. 2.- Marco Jurídico: La Empresa Pública de Movilidad del Norte”, cuyas siglas son “MOVIDELNOR EP”, se regirá bajo las normas de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, sus reglamentos, resoluciones y demás normativas aplicables.

Art. 3.- Ámbito: La Empresa Pública de Movilidad del Norte tendrá ámbito nacional e internacional y en principalmente realizará sus actividades en los cantones de la Mancomunidad para la gestión descentralizada de la competencia de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial de la Región del Norte.”.

3.4. Competencias exclusivas del Gerente General de la Empresa Pública de Movilidad del Norte.

El artículo 16 del ESTATUTO DE CREACIÓN DE LA EMPRESA PÚBLICA PARA LA GESTIÓN DESCENTRALIZADA Y DESCONCENTRADA DE LA COMPETENCIA DE PLANIFICAR, REGULAR Y CONTROLAR EL TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL DE LA MANCOMUNIDAD DE LA REGIÓN DEL NORTE MOVILIDAD DEL NORTE. MOVIDELNOR EP., textualmente señala:

“Art. 16. - Deberes y atribuciones del Gerente General: Son atribuciones y deberes del Gerente General, a más de las establecidas en la Ley Orgánica de Empresas Públicas, las siguientes:

- 1. Ejercer la representación legal, judicial y extrajudicial de la empresa pública;*
- 2. Cumplir y hacer cumplir la ley, reglamentos y demás normativas aplicables, incluidas las*

resoluciones emitidas por el Directorio.

3. Suscribir las alianzas estratégicas aprobadas por el Directorio.

4. Administrar la empresa pública, velar por su eficiencia empresarial e informar al Directorio trimestralmente o cuando sea solicitado por éste, sobre los resultados de la gestión, de aplicación de las políticas y de los resultados de los planes, proyectos y presupuestos, en ejecución o ya ejecutados.

5. Presentar al Directorio las memorias anuales de la empresa pública y los estados financieros;

6. Preparar para conocimiento y aprobación del Directorio el Plan General de Negocios, Expansión e Inversión y el Presupuesto General de la empresa pública;

7. Definir modificar el giro específico del negocio, de conformidad con lo determinado en la ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, su Reglamento General y más disposiciones pertinentes.

8. Elaborar y modificar el Plan Anual de Contrataciones (PAC) en los plazos y formas previstos en la ley.

9. Aprobar y modificar los reglamentos internos que requiera la empresa.

10. Iniciar, continuar, desistir y transigir en procesos judiciales y en los procedimientos alternativos solución de conflictos, de conformidad con la ley y los montos establecidos por el Directorio. El Gerente procurará utilizar dichos procedimientos alternativos de solución de conflictos antes de iniciar un proceso judicial, en todo lo que sea materia transigible.

11. Designar al Gerente General Subrogante.

12. Resolver sobre la creación de agencias y unidades de negocio.

13. Suscribir los contratos de talento humano de conformidad con lo establecido en el artículo 24 del presente Estatuto.

14. Otorgar poderes especiales para el cumplimiento de las atribuciones de los administradores de agencias o unidades de negocios, observando para el efecto las disposiciones de la reglamentación interna.

15. (Reformado por el Art. 3 de la Res. 002-2018-AG; R.O.E.E. 361, 20-XI-2018). - Adoptar e implementar las decisiones comerciales que permitan la venta de productos o servicios para atender las necesidades de los usuarios en general y del mercado, establecidos en el tarifario de bienes y servicios de Movidelnor E.P., para lo cual podrá establecer condiciones comerciales específicas y estrategias de negocio competitivas.

16. Ejercer la jurisdicción coactiva en forma directa o a través de su delegado de acuerdo a la normativa legal vigente.

17. Suscribir los contratos de operación y permisos de operación nuevos o sus modificaciones, creación de nuevas operadoras o disolución de las existentes, de acuerdo a las autorizaciones de cada Gobierno Autónomo Descentralizado, por intermedio de su máxima autoridad. autorice sustentados en los correspondientes estudios técnico y jurídicos.

18. (Sustituido por el Art. 4 de la Res. 002-2018-AG; R.O.E.E. 361, 20-XI-2018). - Presentar los informes de tarifas y ajustes tarifarios de transporte público y comercial con jurisdicción en la Mancomunidad, para su posterior aprobación por el Directorio de Movidelnor E.P., de conformidad con los estudios técnicos debidamente justificados.

19. Suscribir modificaciones a los contratos de operación y permisos de operación existentes siempre que no haya ampliaciones o reducciones de cupo.

20. Suscribir cuantos actos administrativos sean necesarios, como informe de constitución jurídica, renovaciones, matriculación y sus procedimientos; transporte y sus procedimientos; control operativo, como escoltas, operativos, circulación de vehículos de la Empresa Pública y otros de similar naturaleza; procesos de seguridad vial y autorizaciones; certificaciones vehiculares,

autorizaciones de transporte por cuenta propia, todos ellos de forma directa o delegando esta atribución a un funcionario de menor jerarquía, sin perder su responsabilidad.

21. Autorizar el tránsito, cierres y uso de vías públicas, previa coordinación con el gobierno autónomo descentralizado municipal de la circunscripción territorial cantonal respectiva.

22. Modificar, suprimir o autorizar rutas, frecuencias o uniones de las mismas del transporte público en base a estudios sustentatorios y justificatorios de la autorización, previa Resolución Administrativa dictada por el Ejecutivo del gobierno autónomo descentralizado municipal que corresponda la circunscripción territorial respectiva.

23. Firmar los estudios derivados del giro de negocio, asesorías, estudios totales, globales o parciales, así como consultorías que para el efecto se le encargue o realice la Empresa Pública.

24. Actuar como secretario/a del Directorio de la Empresa Pública, quien suscribirá conjuntamente con el presidente las actas de sesiones de estos órganos de gobierno.

25. Designar al o el secretario/a General de la Empresa Pública.

26. Las demás que le asigne la Ley, su Reglamento General, el presente Estatuto y las normas internas de la empresa."

Bajo este contexto, atendiendo el sentido estricto del principio de legalidad constante en el artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador, se observa que el Gerente General de la Empresa Pública de Movilidad del Norte MOVIDELNOR-EP., tiene como uno de sus deberes y atribuciones exclusivos, el de administrar la empresa pública, lo que implica que debe informar al Directorio, de forma trimestral o cuando sea solicitado por éste, respecto de los resultados de los proyectos y presupuestos en ejecución o ya ejecutados.

3.5. Competencias exclusivas del Directorio de la Empresa Pública de Movilidad del Norte:

El artículo 9 del ESTATUTO DE CREACIÓN DE LA EMPRESA PÚBLICA PARA LA GESTIÓN DESCENTRALIZADA Y DESCONCENTRADA DE LA COMPETENCIA DE PLANIFICAR, REGULAR Y CONTROLAR EL TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL DE LA MANCOMUNIDAD DE LA REGIÓN DEL NORTE MOVILIDAD DEL NORTE. MOVIDELNOR EP., textualmente señala:

Art. 9.- Deberes y Atribuciones del Directorio. - Son deberes y atribuciones del Directorio, a más de las constantes en la Ley Orgánica de Empresas Públicas, las siguientes:

- 1. Cumplir y hacer cumplir el ordenamiento jurídico vigente;*
- 2. Dictar los reglamentos, resoluciones y normas que garanticen el funcionamiento técnico y administrativo; y, el cumplimiento de los objetivos de la Empresa;*
- 3. Asegurar la aplicación interna de los niveles y mecanismos de coordinación gestionados a través de la Empresa;*
- 4. Determinar las políticas específicas y metas de la Empresa, en concordancia con las políticas emanadas por el Directorio de la Mancomunidad y evaluar su cumplimiento;*
- 5. Poner a consideración de la Asamblea de la Mancomunidad el Presupuesto General de la Empresa;*
- 6. Realizar el seguimiento y evaluación del presupuesto de la Empresa Pública de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial de la Mancomunidad;*
- 7. Aprobar el Plan Estratégico de la empresa, elaborado y presentado por la Gerencia General, y evaluar su ejecución;*

8. Conocer y aprobar los balances de situaciones y de resultados de conformidad con la Ley de la materia;
9. Aprobar y modificar el Reglamento de Funcionamiento del Directorio;
10. Nombrar al o la Gerente General de una terna propuesta por el/la Presidente/a del Directorio de la Empresa Pública, durará dos años en su cargo y podrá ser renombrado por una sola vez;
11. Autorizar al Gerente General para absolver posiciones y deferir el juramento decisorio, allanarse a demandas; desistir en pleito, comprometer en árbitros y aceptar conciliaciones;
12. Conocer y aprobar los informes del Gerente General;
13. Conceder licencias al Gerente General o declararlo en comisión de servicios por periodos de hasta 60 días, por causas debidamente justificadas;
14. Decidir sobre venta, permuta, comodato e hipoteca de bienes inmuebles de propiedad de MOVIDELNOR EP. Para el caso de los bienes muebles se estará a lo que disponga el reglamento correspondiente;
15. Aprobar la contratación de empréstitos internos y externos en los montos y según el ordenamiento jurídico vigente y los reglamentos de MOVIDELNOR EP. Decidir sobre cualquier otro asunto cuya resolución no se hubiere confiado a otro órgano de la Empresa;
16. Autorizar la puesta en funcionamiento y creación de parques viales, y revisar el cumplimiento de las condiciones y especificaciones conforme a la normativa vigente;
17. **Autorizar al Gerente General la suscripción de inversiones y creación de alianzas estratégicas y cualquier otra forma asociativa sobre la base de los artículos 35 y 36 de la Ley de Empresas Públicas, así como la forma de realizar los procesos de escogimiento y selección;**
18. Actuar como órgano de segundo nivel para la resolución de conflictos, mediación de causas que los usuarios pudieran interponer; y,
19. Los demás que establezcan la Ley y reglamentos.

3.6. De la Competencia y Capacidad Institucional.

De conformidad con la LOEP y el acto administrativo de creación, **MOVIDELNOR EP** cuenta con la atribución y la competencia material para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte y la seguridad vial, lo que incluye de manera directa la implementación, mantenimiento y modernización de los sistemas de semaforización y control operativo.

3.7. De la Competencia del Directorio de la Empresa Pública de Movilidad del Norte.

El Directorio de la Empresa Pública de Movilidad del Norte, en su calidad de máxima instancia de definición de políticas públicas mancomunadas y de supervisión de MOVIDELNOR E.P (según los estatutos de la Mancomunidad y la LOEP), tiene la atribución de conocer, evaluar y autorizar políticas de gran extensión institucional, endeudamiento (de ser el caso), o modelos de gestión que comprometan el desarrollo estratégico de la empresa a mediano y largo plazo. Por tanto, el proyecto debe someterse a su conocimiento para la validación de directrices políticas e institucionales.

3.8. Del Modelo de Ejecución y Contratación.

Dependiendo de la estructuración financiera y técnica del proyecto, la viabilidad legal se enmarca en dos vías principales previstas en el ordenamiento jurídico:

1. **Contratación Pública Tradicional (Licitación o Subasta Inversa):** Si la adquisición e

instalación se realiza mediante recursos propios o financiamiento público directo, sujetándose estrictamente a la LOSNCP y su Reglamento.

2. Modelo de Gestión Asociativa / Alianza Estratégica / Delegación (Art. 35 de la LOEP):

Si el proyecto contempla inversión privada bajo figuras de delegación, concesión, asociación o gestión compartida (por ejemplo, esquemas donde el operador privado financia la infraestructura a cambio de un porcentaje de recaudación o contraprestación periódica), se deberá cumplir rigurosamente con los procedimientos de selección previstos en la LOEP y normas conexas, precautelando en todo momento los intereses públicos, la titularidad estatal de la competencia y el control institucional.

3.9. Requisitos y Salvaguardas Legales Obligatorias.

Para que el proyecto sea jurídicamente viable en todas sus fases, la Dirección de Asesoría Jurídica advierte que el expediente debe contar indefectiblemente con:

- **Estudios técnicos completos:** Que justifiquen la necesidad, tasación, especificaciones técnicas y la sostenibilidad financiera (análisis de costo-beneficio o modelo financiero).
- **Certificación presupuestaria o dictamen de sostenibilidad financiera:** Emitido por la Gerencia Financiera de MOVIDELNOR E.P.
- **Informes previos favorables:** Del área técnica y de contrataciones públicas.
- **Cláusulas de protección patrimonial:** Garantizar que los bienes e infraestructura instalados pasen a formar parte del patrimonio institucional al término del contrato o bajo las reglas preestablecidas, evitando afectaciones a los recursos públicos.

3.10. La aprobación y publicación de la Ley Orgánica Reformatoria a la LOTTTSV el 30 de septiembre de 2026 genera un impacto directo en la estructuración legal del proyecto:

3.10.1. Competencias Institucionales e Intangibilidad Sancionadora:

La reforma ratifica que el control del tránsito y la potestad sancionadora son exclusivas e indelegables de la entidad pública (a través de sus Agentes Civiles de Tránsito).

La Operación encomendada al aliado estratégico se restringe a la operación tecnológica, mantenimiento de la red de comunicaciones, monitoreo de hardware/software y soporte logístico. El aliado estratégico **no posee competencia para validar infracciones ni juzgar contravenciones.**

3.10.2. Prohibición de Vinculación de Ingresos por Multas:

La reforma prohíbe categóricamente los modelos contractuales donde el privado percibe un porcentaje o comisión por cada fotomulta emitida o cobrada.

Adecuación Jurídica del Proyecto el esquema financiero se adapta al 100% a la reforma legal, estableciendo una **Tarifa Fija Mensual por Disponibilidad y Prestación Efectiva del Servicio** (máximo referencial inicial de USD 153.039,19). MOVIDELNOR EP percibe el 100% de los ingresos por juzgamiento/recaudación y asume la gestión de cartera.

3.10.3. Dispositivos Tecnológicos Obligatorios e Interoperabilidad:

Los equipos a instalar (cámaras de fotomulta en semáforos, domos PTZ, bodycams, radares sensores) deben contar con certificaciones de homologación técnica emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) u organismos acreditados (INEN), asegurando compatibilidad con los registros nacionales e interoperabilidad con los sistemas de la red estatal.

3.10.4. Responsabilidades Institucionales:

MOVIDELNOR EP mantiene la titularidad de los datos, la custodia de las grabaciones y el control de la plataforma de validación.

El aliado privado asume la responsabilidad civil, administrativa y técnica por la interrupción no justificada de los dispositivos de control.

3.11. Consolidación del Análisis Económico – Financiero

Conforme al informe remitido por la Gerencia Financiera de fecha 19 de octubre de 2026, los indicadores del modelo para la extensión de **10 años** se estructuran bajo las siguientes directrices formales:

3.11.1. Indicadores de Rentabilidad del Proyecto:

- **Tasa Interna de Retorno (TIR) Privada:** 19,61 % (superior a la tasa de descuento fijada en el 12 %).
- **Valor Actual Neto (VAN) Privado:** USD 727.786,73.
- **Valor Actual Neto (VAN) Público:** USD 14.470.339,60.
- **Relación Beneficio / Costo:** 1,34.
- **Período de Recuperación de Inversión:** 4 años.

3.11.2. Estructura de Costos e Inversión:

- **Inversión Inicial (Año 0):** USD 2.494.647,71.
- **Inversión Total Proyectada (con reinversiones tecnológicas a los 5 años):** USD 5.064.659,50.
- **Costos de Operación y Mantenimiento (OPEX acumulado):** USD 7.669.154,05.

3.11.3. Modelo de Contraprestación (Alineado a la Reforma):

- Se define una **Tarifa Mensual Referencial Máxima Inicial de USD 153.039,19** (sin impuestos).
- **Indexación:** Actualización anual fija del **1,56 %** por concepto de inflación.
- **Desvinculación Legal:** Este pago corresponde a una tarifa fija por la disponibilidad y correcto funcionamiento del sistema tecnológico. MOVIDELNOR EP percibirá y administrará de forma exclusiva el **100 % de los ingresos por recaudación** (estimados con

una efectividad de cobro del 68 % y un 60 % acogidos a pronto pago). El aliado privado no tiene participación sobre las multas.

- **Viabilidad Financiera del Proyecto:** Con una TIR privada del 19,61% (vs. tasa de descuento del 12%), un VAN Privado de USD 727.786,73, un VAN Público de USD 14.470.339,60 y un Payback de 4 años, el proyecto satisface las exigencias legales del Art. 35 y 36 de la LOEP y el Reglamento de Gestión Asociativa.

4. CONCLUSIONES

Con base en los antecedentes expuestos, Los lineamientos procedimentales de orden constitucional, legal y reglamentario expuestos, las regulaciones y demás actos de carácter normativo y administrativo señalados, se concluye lo siguiente:

- La Empresa Pública Movilidad del Norte, de acuerdo con su competencia, atribuciones y responsabilidades estatutarias, las mismas que le fueron delegadas a través de la Mancomunidad de la Región Norte, para ejecutar la competencia de control, regulación y planificación del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, con estricta sujeción de los principios de eficiencia, eficacia y objetividad ha visto la necesitada de realizar el "Adquisición, Instalación y Operación para la Modernización del Sistema de Control de Tránsito y Semaforización de MOVIDELNOR E.P"
- El proyecto "Adquisición, Instalación y Operación para la Modernización del Sistema de Control de Tránsito y Semaforización de MOVIDELNOR E.P" **ES JURÍDICAMENTE VIABLE**, por encontrarse dentro del ámbito de las competencias legales de la empresa pública y alinearse con los fines constitucionales de modernización y optimización de servicios públicos.
- El informe ajusta plenamente sus presupuestos a la **Ley Orgánica Reformatoria a la LOTTTSV de 30 de septiembre de 2026**, al fijar la remuneración del socio en una tarifa fija mensual por disponibilidad del servicio (USD 153.039,19 referencial) desvinculada en un 100% de los ingresos por multas.
- **Condicionamiento Técnico-Financiero.** - Para proceder con el inicio de la fase precontractual, el área requirente incorporará de forma obligatoria al expediente:
 - Informe económico financiero que contenga el análisis socioeconómico, análisis financiero, viabilidad y conveniencia del proyecto.
 - Definición Contractual. - El área jurídica recomienda delimitar con precisión el componente de "**Operación**" en los pliegos, asegurando que la potestad sancionadora o regulatoria no sea transferida ilegalmente a manos privadas, manteniéndose siempre bajo control y supervisión del personal de agentes civiles o técnicos de MOVIDELNOR EP.
 - El Gerente General debe poner en conocimiento el presente proyecto al **Directorio de la Empresa Pública de Movilidad del Norte**, a fin de que dicho órgano conozca, analice y, de considerarlo pertinente, emita la resolución de respaldo político-estratégico

que viabilice su ejecución.

- Cualquier fase de contratación o estructuración del proyecto deberá someterse estrictamente a la Ley Orgánica de Empresas Públicas (LOEP), la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública (LOSNC) y demás cuerpos normativos aplicables según el modelo de negocio seleccionado.

5. RECOMENDACIONES

- Se recomienda al Gerente General suscribir el oficio de remisión y presentar este informe junto con los estudios técnicos y financieros ante el Directorio de la Empresa Pública de Movilidad del Norte para su tratamiento y aprobación en sesión ordinaria o extraordinaria.
- La comisión técnica encargada de elaborar los pliegos precontractuales debe vigilar que ninguna oferta supere la tarifa máxima permitida de USD 153.039,19 mensuales y ratificar en las cláusulas contractuales la desvinculación total de las multas como método de pago al gestor.
- Asegurarse de que, previo a la suscripción de cualquier contrato o pliego definitivo, se cuente con los informes técnicos definitivos y que justifiquen la viabilidad financiera del modelo asociativo.
- Incorporar en las bases contractuales o pliegos los mecanismos de control, fiscalización y auditoría técnica permanentes por parte de MOVIDELNOR E.P sobre la operación del nuevo sistema de semaforización y control de tránsito.
- Iniciar el proceso de contratación, garantizando los principios de concurrencia y trato justo, dependiendo del Modelo de gestión y de la estructura financiera, si incluye operación por parte de un tercero, y si adopta un esquema de delegación/asociación estratégica conforme al Art. 260 de la Constitución y la LOEP.

CONCLUSIÓN JURÍDICA

La ejecución del proyecto de adquisición, instalación y operación del nuevo sistema de semaforización, cumple con los requisitos de competencia institucional, necesidad técnica y apego a los presupuestos del derecho público ecuatoriano, recomendando avanzar con las fases precontractuales bajo estricta supervisión y cumplimiento de la norma legal. Asimismo, se determina la factibilidad de suscribir una alianza estratégica por parte de Movidelnor EP., es alta y positiva, ya que permite optimizar recursos tecnológicos, mejorar la seguridad vial y ampliar la cobertura operativa en los cantones mancomunados del norte del Ecuador, lo cual requiere estricto apego a la normativa pública de contratación y resoluciones del directorio para evitar observaciones legales. Seguimiento técnico, que demanda cronogramas claros de implementación y capacitación para asegurar que el socio estratégico cumpla los objetivos.

Atentamente,



Validar únicamente en FirmaRC.
Firmado electrónicamente por:
**SANTIAGO FELIPE
TITO SANCHEZ**

Abg. Santiago Felipe Tito Sánchez.
DIRECTOR DE ASESORÍA JURÍDICA.
MOVIDELNOR-EP.