

Resolución Nro. MIT-DVIT-2025-0019-R

Quito, D.M., 04 de diciembre de 2025

MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE

CONSIDERANDO

Que el artículo 3 de la Constitución de la República del Ecuador establece: “*Son deberes primordiales del Estado: (...) 5. Planificar el desarrollo nacional, erradicar la pobreza, promover el desarrollo sustentable y la redistribución equitativa de los recursos y la riqueza, para acceder al buen vivir;*”;

Que la letra l), número 7 del artículo 76 de la Constitución de la República del Ecuador determina que: “*Las resoluciones de los poderes públicos deberán ser motivadas. No habrá motivación si en la resolución no se enuncian las normas o principios jurídicos en que se funda y no se explica la pertinencia de su aplicación a los antecedentes de hecho. Los actos administrativos, resoluciones o fallos que no se encuentren debidamente motivados se considerarán nulos.*”;

Que en el artículo 85 numeral 1 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que: “*Las políticas públicas y la prestación de bienes y servicios públicos se orientarán hacer efectivos el buen vivir y todos los derechos, y se formularán a partir del principio de solidaridad*”;

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

Que el artículo 226, ibídem manifiesta: “*Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.*”;

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

Que en el artículo 277 de la Constitución de la República del Ecuador, determina: “*La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación*”;

Que el artículo 314 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que: “*El Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y las demás que determine la ley. El Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación.*”;

Que el artículo 323 de la Constitución de la República del Ecuador, determina que: “*(...) las instituciones del Estado, por razones de utilidad pública o interés social y nacional, podrán declarar la expropiación de bienes, previa justa valoración, indemnización y pago de conformidad con la ley. (...)*”;

Que el artículo 1 del Código Orgánico Administrativo, tiene como objetivo regular el ejercicio de la función administrativa de los organismos que conforman el sector público;

Que el artículo 5 de la norma ibídem en el principio de calidad, determina: “*Las administraciones públicas*

Resolución Nro. MIT-DVIT-2025-0019-R

Quito, D.M., 04 de diciembre de 2025

deben satisfacer oportuna y adecuadamente las necesidades y expectativas de las personas, con criterios de objetividad y eficiencia, en el uso de los recursos públicos.”;

Que el artículo 47 del Código Orgánico Administrativo sobre la representación legal de las administraciones públicas establece: “*La máxima autoridad administrativa de la correspondiente entidad pública ejerce su representación para intervenir en todos los actos, contratos y relaciones jurídicas sujetas a su competencia. Esta autoridad no requiere delegación o autorización alguna de un órgano o entidad superior, salvo en los casos expresamente previstos en la ley (...)*”;

Que el artículo 1 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, establece el objetivo y señala: “*La presente Ley tiene por objeto establecer el régimen jurídico para el diseño, planificación, ejecución, construcción, mantenimiento, regulación y control de la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios, cuya rectoría está a cargo del ministerio encargado de la competencia de la vialidad, sin perjuicio de las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados.*”;

Que el artículo 5 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre determina: “*Red vial estatal. Se considera como red vial estatal, cuya competencia está a cargo del gobierno central, al conjunto de vías conformadas por las troncales nacionales que a su vez están integradas por todas las vías declaradas por el ministerio rector como corredores arteriales o como vías colectoras.*”;

Que en el capítulo III, sección primera de la norma *ibidem*, artículo 14 manifiesta: “*Rectoría. La rectoría y definición de la política pública de la infraestructura vial de transporte terrestre y todos los servicios viales corresponde al ministerio que ejerza la competencia de vialidad. Se regirá por los principios establecidos en la Constitución de la República y en el Plan Nacional de Desarrollo, sin perjuicio de las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados*”;

Que el artículo 15 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, atribuciones y deberes, del ministerio rector, numeral 4 establece: “*Administrar la red vial estatal realizando las acciones de planificación, diseño, construcción, rehabilitación, señalización, conservación, mantenimiento, operación y financiamiento, considerando el mínimo impacto ambiental.*”;

Que el artículo 19 de la norma *ibidem*, define el derecho de Vía como: “*Es la faja de terreno permanente y obligatoria destinada a la construcción, mantenimiento, servicios de seguridad, servicios complementarios, desarrollo paisajístico y futuras ampliaciones de las vías determinada por la autoridad competente. Los terrenos ubicados dentro del derecho de vía constituyen bienes de dominio público y la autoridad competente tendrá la facultad de uso y goce en cualquier tiempo. En el caso que estos predios sean de propiedad de terceros, la autoridad competente aplicara el procedimiento expropiatorio regulado en la ley de la materia.*”;

Que el artículo 20 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre respecto al derecho de vía establece el procedimiento y señala: “*La autoridad competente establecerá el derecho de vía y los retiros mediante acto administrativo de aprobación del proyecto vial respectivo. Dicho acto administrativo constituirá el anuncio del proyecto y cumplirá lo establecido en la ley que regula el uso del suelo. (...)*”;

Que el artículo 21 de la misma norma establece las dimensiones del derecho de vía: “*De manera general, el derecho de vía se medirá desde el eje de la vía hacia cada uno de los costados, distancia a partir de la cual se ubicará únicamente el cerramiento de inmuebles. Para realizar construcciones sobre estos inmuebles, deberá observarse un retiro adicional que se medirá a ambos lados de la misma, desde el borde exterior del derecho de vía. El retiro consiste en un área de afeción para los predios aledaños a una vía pública y que será establecido por la autoridad competente (...)*”;

Que el artículo 61 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, dispone: “*Para la adquisición de un bien inmueble, las máximas autoridades de las instituciones públicas resolverán declararlo de utilidad pública o de interés social, mediante acto debidamente motivado en el que constará, en forma*

Resolución Nro. MIT-DVIT-2025-0019-R

Quito, D.M., 04 de diciembre de 2025

obligatoria, la necesidad pública, la individualización del bien o bienes requeridos y los fines a los que se destinará. A la declaratoria se adjuntará el certificado emitido por el Registro de la Propiedad, el avalúo establecido por el respectivo Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal o Metropolitano u órgano rector del catastro nacional integrado georreferenciado, la certificación presupuestaria acerca de la existencia y disponibilidad de los recursos necesarios para el efecto, y el anuncio del proyecto, en el caso de construcción de obras, de conformidad con la Ley que regula el uso y gestión del suelo. La resolución de la máxima autoridad que contenga la declaratoria de utilidad pública o de interés social, será notificada a los propietarios del o los bienes expropiados, a los acreedores, si los hubiere; y, al Registrador de la Propiedad, dentro del término de tres (3) días contados desde su expedición. La inscripción de la declaratoria traerá como consecuencia que el Registrador de la Propiedad cancele las inscripciones respectivas, en la parte correspondiente, de modo que el o los inmuebles expropiados queden libres; y además que se abstenga de inscribir cualquier acto traslaticio de dominio o gravamen u órdenes judiciales, salvo que sea a favor de la entidad que realiza la declaración de utilidad pública y de interés social. El Registrador comunicará al juez o a cualquier otra autoridad relacionada, la cancelación en caso de embargo, secuestro o prohibición de enajenar u otras, para los fines consiguientes. La expropiación de tierras rurales con fines agrarios se regulará por su propia Ley.”;

Que el artículo 66 de la Ley de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo, determinan respectivamente que: “*El anuncio del proyecto es el instrumento que permite fijar el avalúo de los inmuebles dentro de la zona de influencia de obras públicas, al valor de la fecha del anuncio público de las respectivas obras, a fin de evitar el pago de un sobreprecio en caso de expropiaciones inmediatas o futuras. El anuncio será obligatorio y se realizará mediante acto administrativo que será publicado en un diario de amplia circulación en la localidad donde se realizará la obra, en la página electrónica institucional, y será notificado al propietario del predio, la dependencia de avalúos y catastros del respectivo Gobierno Autónomo Descentralizado municipal o metropolitano y al registrador de la propiedad, en el que se establecerá el área de influencia del proyecto y su plazo de inicio, que no será superior a tres años desde su notificación (...)*”;

Que la Disposición General Segunda de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo, establece: “*Instrumentos aplicables a otros niveles de gobierno. - Los otros niveles de gobierno, en el marco de sus competencias podrán emplear los siguientes instrumentos de gestión del suelo: 1. Anuncio de proyectos. Todos los niveles de gobierno anunciarán los proyectos para las obras que vayan a ejecutar de conformidad con lo establecido en esta Ley. (...)*”;

Que de conformidad al artículo 3 del Reglamento a la Ley Orgánica Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, establece: “*Rectoría. - Le corresponde la rectoría de planificación, diseño, ejecución, construcción, mantenimiento, regulación y control de la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios, al ministerio encargado de la competencia de vialidad, sin perjuicio de las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados.*”;

Que el artículo 23 de la misma norma dispone: “*Anuncio del proyecto. - Aprobados los planos y diseños para la construcción, conservación, ensanchamiento, rehabilitación, mejoramiento y/o rectificación de caminos, la entidad a cargo de la competencia de la vía dictará el correspondiente acto administrativo de aprobación del respectivo proyecto de la obra vial a realizarse y en dicho acto administrativo se determinará el derecho de vía*”;

Que el artículo 41 del Reglamento a la Ley Orgánica Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, establece la definición del Derecho de Vía y señala: “*Es la faja de terreno permanente y obligatorio destinado a la construcción, mantenimiento, servicios de seguridad, servicios complementarios, desarrollo paisajístico y futuras ampliaciones de las vías, determinada por la autoridad competente*”;

Que la norma ibídem en el artículo 42 manda: “*Determinación. - De manera general el derecho de vía se extenderá a 25 metros, medidos desde el eje de la vía hacia cada uno de los costados, distancia a partir de la cual podrá levantarse únicamente el cerramiento, debiendo para la construcción de vivienda observarse un retiro adicional de 5 metros. En casos particulares de vías de mayor importancia o tipo de vías establecidas en*

Resolución Nro. MIT-DVIT-2025-0019-R

Quito, D.M., 04 de diciembre de 2025

el Capítulo II del Título I de este reglamento, se emitirá el acto administrativo que determine el derecho de vía según las especificaciones técnicas y la necesidad de la obra. Los terrenos ubicados dentro del derecho de vía constituyen bienes de dominio público y la autoridad competente tendrá la facultad de uso y goce en cualquier tiempo. En el caso que estos predios sean de propiedad de terceros, y sean necesarios para la realización de la obra pública. La autoridad competente aplicará el procedimiento expropiatorio regulado en la normativa pertinente”;

Que mediante Decreto Ejecutivo Nro. 102 de 15 de agosto de 2025, el Presidente Constitucional de la República del Ecuador decretó lo siguiente: “Artículo 1.- Fusióñese por absorción al Ministerio de Transporte y Obras Públicas las siguientes instituciones: a) Ministerio de Infraestructura y Vivienda; y, b) Secretaría de Inversiones Público-Privadas (...). Artículo 2.- Una vez concluido el proceso de fusión por absorción, modifíquese la denominación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas por la de Ministerio de Infraestructura y Transporte (...);”

Que mediante Decreto Ejecutivo Nro. 137 de 16 de septiembre de 2025, el Presidente Constitucional de la República del Ecuador, señor magíster Daniel Noboa Azín, designó al suscrito como Ministro de Infraestructura y Transporte y como tal máxima autoridad Institucional.

Que mediante Acuerdo Ministerial Nro. MIT-MIT-25-63-ACU de fecha 03 de diciembre del 2025, el señor Ministro de Infraestructura y Transporte estableció en su Artículo 1 “Delegar al Viceministro/a de Infraestructura para que realice la suscripción del acto administrativo denominado Anuncio de Proyecto que sea necesario para la ejecución de toda obra pública que corresponda a ese viceministerio.”

Que mediante memorando Nro. MIT-DDG-2025-2699-ME, de 03 de diciembre de 2025, el Director de Transporte y Obras Públicas Distrital del Guayas; remitió al Subsecretario de Transporte y Obras Públicas Zonal 5 el “INFORME TÉCNICO - ANUNCIO DEL PROYECTO: “CONSTRUCCIÓN DE VIADUCTO, DESDE ESTERO COBINA HACIA LA AV. 25 DE JULIO, DE 2.0 KM DE LONGITUD APROXIMADA, QUE INCLUYE PARQUE LINEAL, PARQUE DEPORTIVO, Y ESCUELA; CORRESPONDIENTE AL TRAMO 1A DEL PROYECTO INTEGRAL CONSTRUCCIÓN DEL VIADUCTO SUR ã 5TO PUENTE”; que contiene la justificación para la priorización del tramo 1A, que constituye el acceso hacia el Puerto de Guayaquil, dentro del cual recomendó lo siguiente:

“Se recomienda estructurar la contratación del Tramo 1A bajo el modelo EPC (Engineering, Procurement and Construction), conforme a las Condiciones Contractuales FIDIC Libro Amarillo, por las siguientes razones técnicas, estratégicas y de gestión pública: 1. Intervención inmediata El modelo EPC permite iniciar la ejecución de forma más acelerada al integrar ingeniería, procura y construcción bajo un solo contratista. Esto evita la secuencia lenta del modelo tradicional, que requiere múltiples procesos previos y genera demoras significativas antes de iniciar obra. El Tramo 1A es el punto crítico de acceso al puerto, por lo que su intervención temprana es necesaria para garantizar la continuidad operativa del proyecto. 2. Reducción comprobada de tiempos La experiencia nacional e internacional demuestra que los contratos EPC permiten reducir en aproximadamente seis meses los tiempos totales de gestión y ejecución respecto a un esquema tradicional, debido a que: · se acortan las fases de contratación, · se elimina la fragmentación de responsabilidades, · se integran las etapas de diseño final, procura y obra, y · se acelera la toma de decisiones técnicas. En un proyecto estratégico como el Viaducto Sur, esta reducción de tiempo es fundamental para asegurar resultados tangibles en el corto plazo. 3. Gestión unificada de riesgos El EPC transfiere al contratista una mayor responsabilidad en el manejo de riesgos técnicos, logísticos, geotécnicos y constructivos. Esto resulta indispensable considerando que los tramos 4 y 5 están en ejecución, lo cual exige una coordinación precisa, compatibilidad de interfaces y continuidad en los estándares de diseño. 4. Adecuación a la complejidad del proyecto El Viaducto Sur es una obra de gran envergadura estructural y logística. Los tramos del sistema troncal deben mantener coherencia geométrica, estructural y constructiva. El EPC facilita que la ingeniería se ajuste dinámicamente durante la ejecución, asegurando soluciones integradas y eficientes, algo muy limitado bajo el modelo tradicional. 5. Optimización financiera y constructiva por etapas La ejecución del proyecto por tramos exige un modelo que permita continuidad técnica y al mismo tiempo viabilidad fiscal. El EPC garantiza que la construcción del Tramo 1A se realice sin retrasar el proyecto integral y sin requerir

Resolución Nro. MIT-DVIT-2025-0019-R

Quito, D.M., 04 de diciembre de 2025

procesos adicionales que impliquen costos y tiempos mayores para el Estado. 6. Mejor capacidad de control estratégico El MIT mantiene su rol rector y de control, mientras el contratista EPC se responsabiliza por la integración técnica. Esto mejora la eficiencia del seguimiento, permite verificar hitos críticos y garantiza niveles de servicio acordes a la planificación sectorial. **CONCLUSIÓN** El Tramo 1A debe ser ejecutado mediante un modelo de contratación EPC debido a que permite intervenir de manera inmediata la infraestructura crítica que conecta con el Puerto de Guayaquil, reduce tiempos de contratación y construcción, asegura una gestión integral de riesgos, optimiza recursos y garantiza la coherencia técnica con los tramos actualmente en ejecución. La priorización de este tramo responde a criterios de planificación estratégica, eficiencia en la gestión pública y fortalecimiento de la competitividad logística del país. A base de lo expuesto y a fin de contar con la vialidad, recomiendo se continúe con el trámite de Anuncio y Aprobación del proyecto.”

Que mediante memorando Nro. MIT-SUBZ5-2025-2517-ME, de 03 de diciembre de 2025, la Subsecretaría de Transporte y Obras Públicas, Zonal 5, remitió al Subsecretario de la Infraestructura del Transporte, el “**INFORME TÉCNICO - ANUNCIO DEL PROYECTO: "CONSTRUCCIÓN DE VIADUCTO, DESDE ESTERO COBINA HACIA LA AV. 25 DE JULIO, DE 2.0 KM DE LONGITUD APROXIMADA, QUE INCLUYE PARQUE LINEAL, PARQUE DEPORTIVO, Y ESCUELA; CORRESPONDIENTE AL TRAMO 1A DEL PROYECTO INTEGRAL CONSTRUCCIÓN DEL VIADUCTO SUR A 5TO PUENTE"**”, para que se continúe con el acto administrativo de anuncio de proyecto;

Que mediante memorando Nro. MIT-GINCE-2025-1017-ME, de 03 de diciembre de 2025, el responsable de la Gestión Interna Nacional de Caminos y Expropiaciones, remitió el proyecto de resolución de Anuncio de Proyecto al Subsecretario de la Infraestructura del Transporte, para el trámite correspondiente de suscripción por parte de la máxima autoridad de esta Cartera de Estado.

Que mediante memorando Nro. MIT-SIT-2025-2713-ME, de 03 de diciembre de 2025, la Subsecretaría de Infraestructura del Transporte solicitó al Viceministerio de Infraestructura “(...) se continúe con el trámite correspondiente; de suscripción del acto administrativo de Anuncio de Proyecto para la “**CONSTRUCCIÓN DE VIADUCTO, DESDE ESTERO COBINA HACIA LA AV. 25 DE JULIO, QUE INCLUYE PARQUE LINEAL, PARQUE DEPORTIVO, Y ESCUELA; CORRESPONDIENTE AL TRAMO 1A DEL PROYECTO INTEGRAL CONSTRUCCIÓN DEL VIADUCTO SUR – 5TO PUENTE**”;

Que mediante sumilla inserta dentro de la hoja de ruta del Sistema de Gestión Documental y Archivo Quipux del memorando Nro. MIT-SIT-2025-2713-ME, el Viceministro de Infraestructura dispuso a la Coordinación General de Asesoría Jurídica lo siguiente: “(...) conforme a la delegación realizada mediante acuerdo MIT-MIT-25-63-ACU solicito su gentil revisión para la suscripción del anuncio de proyecto, favor incluir como antecedente la delegación en referencia.”;

Que mediante memorando Nro. MIT-CGJ-2025-1029-ME, de 04 de diciembre de 2025, la Coordinación General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Infraestructura y Transporte emitió la correspondiente viabilidad jurídica para la suscripción de la presente Resolución;

En ejercicio de las atribuciones establecidas Art. 226 de la Constitución de la República del Ecuador, el Art. 66 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo, el artículo 20 de la Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial Terrestre, y el artículo 71 del Código Orgánico Administrativo; y, en el Art. 1 del Acuerdo Ministerial Nro. MIT-MIT-25-63-ACU;

RESUELVE:

Artículo 1.- APROBAR el proyecto vial denominado: “**CONSTRUCCIÓN DE VIADUCTO, DESDE ESTERO COBINA HACIA LA AV. 25 DE JULIO, DE 2.0 KM DE LONGITUD APROXIMADA, QUE INCLUYE PARQUE LINEAL, PARQUE DEPORTIVO, Y ESCUELA; CORRESPONDIENTE AL TRAMO 1A DEL PROYECTO INTEGRAL CONSTRUCCIÓN DEL VIADUCTO SUR – 5TO PUENTE**” de acuerdo a la siguiente descripción:

Resolución Nro. MIT-DVIT-2025-0019-R

Quito, D.M., 04 de diciembre de 2025

PROYECTO:	CONSTRUCCIÓN DE VIADUCTO, DESDE ESTERO COBINA HACIA LA AV. 25 DE JULIO, DE 2.0 KM DE LONGITUD APROXIMADA, QUE INCLUYE PARQUE LINEAL, PARQUE CON CANCHAS DEPORTIVAS, Y ESCUELA; CORRESPONDIENTE AL TRAMO 1A DEL PROYECTO INTEGRAL CONSTRUCCIÓN DEL VIADUCTO SUR – 5TO PUENTE
Ubicación:	Coordenadas UTM WGS84 17S Inicio Este: 622013.735m; Norte: 9748926.621m Fin Este: 623436.873m; Norte: 9748019.014m Avenida Cacique Tomalá - Guayaquil
Abscisas:	Inicio: 0+000.00 Fin: 2+000.00
Longitud del Viaducto:	2.00 km
Ancho de Tablero:	21.00 m.
Número de carriles:	Tres (3) por sentido

Artículo 2.- ESTABLECER el derecho de vía para el vial denominado: "CONSTRUCCIÓN DE VIADUCTO, DESDE ESTERO COBINA HACIA LA AV. 25 DE JULIO, DE 2.0 KM DE LONGITUD APROXIMADA, QUE INCLUYE PARQUE LINEAL, PARQUE DEPORTIVO, Y ESCUELA; CORRESPONDIENTE AL TRAMO 1A DEL PROYECTO INTEGRAL CONSTRUCCIÓN DEL VIADUCTO SUR – 5TO PUENTE"; en una distancia de veinticinco metros (25m), medidos desde el eje de la vía hacia cada uno de los costados, distancia a partir de la cual podrán levantarse únicamente el cerramiento, debiendo observarse, a partir de los mismos, un retiro adicional de cinco metros para cualquier tipo de construcción.

Artículo 3.- DISPONER a la Gestión Interna Nacional de Caminos y Expropiaciones, de la Dirección Nacional de Construcciones de la Infraestructura del Transporte; en coordinación, con la Dirección de Transporte y Obras Públicas Distrital del Guayas; la notificación de este acto administrativo a los propietarios del/los predio/s que se afecten; así como a la dependencia de Avalúos y Catastros del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil y al Registro de la Propiedad de Guayaquil por corresponder al área de influencia del presente proyecto.

Artículo 4.- ANUNCIAR el Proyecto referido en el artículo 1 de esta Resolución, conforme lo establecido en el artículo 66 de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo.

Artículo 5.- ENCÁRGUESE a la Dirección de Comunicación Social de esta Cartera de Estado, la difusión de esta Resolución a través de la página Web institucional, y en los medios de comunicación que correspondan.

Artículo 6.- ENCÁRGUESE de la ejecución de la presente Resolución, que entrará en vigencia a partir de la fecha de suscripción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial; a la Dirección de Transporte y Obras Públicas Distrital del Guayas.

Documento firmado electrónicamente

Mgs. Paolo Jose Carpio Arevalo
VICEMINISTRO DE INFRAESTRUCTURA



Resolución Nro. MIT-DVIT-2025-0019-R

Quito, D.M., 04 de diciembre de 2025

Referencias:

- MIT-SIT-2025-2713-ME

Anexos:

- Borrador
- MIT-DDG-2025-2699-ME
- MIT-SUBZ5-2025-2517-ME
- borrador_de_acuerdo0437241001764785311vi.doc
- mit-mit-25-63-acu.pdf

Copia:

Señor Abogado
Carlos Andres Bonifaz Cabezas
Director de Asesoría Jurídica

Señor Abogado
Anthony Gino Maldonado Pozo
Abogado 2

am/cb/cc