



Pontificia Universidad  
Católica del Ecuador | Sede  
Ambato

## **ESCUELA DE JURISPRUDENCIA**

**Tema:**

**REGULACIÓN JURÍDICA DE LA CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETAS EN  
RELACIÓN A LA SEGURIDAD VIAL EN EL ECUADOR**

**Proyecto de investigación previo a la obtención del título de Abogado**

**Línea de investigación:**

**VULNERACIÓN A LA SEGURIDAD VIAL, DERECHO PENAL**

**Autor:**

Lenin Stalin Ruiz Riofrio

**Director:**

Dr. Edgar Washington Fiallos Paredes

**Ambato - Ecuador**

**Octubre 2023**

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR**  
**SEDE AMBATO**  
**APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO**

**Tema:**

**REGULACIÓN JURÍDICA DE LA CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETAS EN RELACIÓN  
A LA SEGURIDAD VIAL EN EL ECUADOR**

**Línea de Investigación:**

**VULNERACIÓN A LA SEGURIDAD VIAL, DERECHO PENAL**

**Autor:** Lenin Stalin Ruiz Riofrio

Christian Danilo Gavilanes Domínguez, Ab. Mg  
**CALIFICADOR**

Edwin Iván Gavilanes Paredes, Ab. Mg  
**CALIFICADOR**

Edgar Washington Fiallos Paredes, Ab. Mg  
**CALIFICADOR**

Edgar Santiago Morales Morales, Ab. Mg  
**DIRECTOR DE LA ESCUELA DE JURISPRUDENCIA**

Hugo Rogelio Altamirano Villarroel, Dr.  
**SECRETARIO/A GENERAL PUCESA**

f. \_\_\_\_\_  
f. \_\_\_\_\_  
f. \_\_\_\_\_  
f. \_\_\_\_\_  
f. \_\_\_\_\_  
Pontificia Universidad  
Católica del Ecuador  
SECRETARIA GENERAL  
PROCURADURIA

**Ambato-Ecuador**  
**Octubre 2023**

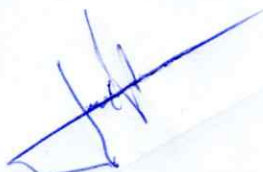
## DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD

Yo: **LENIN STALIN RUIZ RIOFRIO**, con cédula de ciudadanía **1804991527**, autor del trabajo de graduación "REGULACIÓN JURÍDICA DE LA CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETAS EN RELACIÓN A LA SEGURIDAD VIAL EN EL ECUADOR", previa a la obtención del título profesional de **ABOGADO**, en la escuela de **JURISPRUDENCIA**.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador a difundir a través de sitio web de la Biblioteca de la PUCE Ambato, el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de la Universidad.

Ambato, octubre 2023



Lenin Stalin Ruiz Riofrio

CC 1804991527

## **AGRADECIMIENTO**

Es menester extender un agradecimiento en primer lugar a Dios por haberme otorgado una familia maravillosa, quienes han depositado su confianza en mí y su cariño incondicional, dándome su ejemplo de superación, enseñándome valores tan importantes como el respeto, el compromiso, la responsabilidad, el sentido de pertenencia y la humildad. Enseñándome a valorar día con día todo lo que he consiguiendo con esfuerzo.

## DEDICATORIA

Mi tesis la dedico con todo mi amor y cariño a mis padres Ondina Riofrio y Jorge Ruiz, por su gran sacrificio y esfuerzo, con los cuales me han apoyado a lo largo de toda la carrera universitaria, siempre creyeron en mí. Aunque en momentos pensé en rendirme y abandonar siempre estuvieron ahí motivándome con su paciencia y comprensión. A mi querido hermano Alejandro Ruiz quien siempre me ha acompañado en buenos y malos momentos con su valioso consejo y gran cariño. A mi amada abuelita quien se encuentra en el cielo cuidándome como siempre lo hizo, y quien con su infinito cariño lleno mi vida de felicidad durante toda mi infancia le agradezco de corazón haberme amado tanto y a mi novia Monserrath Torres quien me ha apoyado en todo el proceso

## RESUMEN

El principal objetivo del trabajo de titulación es, analizar la regulación jurídica de la conducción de motocicletas relación a la seguridad vial en el Ecuador. Dicha situación representa un problema con consecuencias para la salud de los ciudadanos y usuarios, también es una realidad dentro de las economía del país en vías de desarrollo; por lo cual se configura como una investigación de tipo documental, con fuentes doctrinales y normativas, con técnicas tales como la observación, el análisis de contenido y la entrevista; e instrumentos como guía de observación, ficha mixta y guía de entrevista a personas relacionadas con el objetivo mencionado; adicionalmente, se espera obtener de la investigación una propuesta al órgano legislativo nacional de una posible reforma a la normativa vigente de índole penal dentro del área de las contravenciones de tránsito, como la opción para regular un sector que en el desarrollo de su quehacer diario, también demostrar con estadísticas como el problema afecta a la de la población al aumentar las posibilidades de riesgo, además de demostrar ser el sector con mayor tasas de siniestros viales, que trae aparejadas consecuencias no solo para la salud sino con afectaciones y recargas al sistema de salud público.

**Palabras Clave:** regulación jurídica, conducción de motocicletas, contravenciones de tránsito, siniestros viales.

## **ABSTRACT**

The objective of this study is to analyze the legal statues for motorcycle operation in relation to road safety in Ecuador. The current situation represents a health and safety concern for all citizens and cyclists. The study is a documentary research with doctrinal and normative sources in addition to techniques: such as observation, content analysis; and interview and instruments: such as observation guide, mixed record and interview guide for people related to the mentioned objective. With the study, it can be expected a proposal for the national legislative body for a possible change to the current criminal law relating to the area of traffic violations to be obtained. The study demonstrates the option to regulate a sector that requires regular security and how the population is affected by statistically proven increasing risk. In addition, the study indicates the highest rates of road accidents, which not only affect health and safety concerns, but also how the judicial, transit and public health systems are overwhelmed.

**Keywords:** legal regulation, motorcycle driving, traffic violations, road accidents.

## ÍNDICE GENERAL DE CONTENIDO

HOJA DE APROBACIÓN .....	ii
DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD .....	iii
AGRADECIMIENTO .....	iv
DEDICATORIA .....	v
RESUMEN .....	vi
ABSTRACT .....	vii
ÍNDICE DE CONTENIDO .....	viii
ÍNDICE DE CUADROS .....	ix
INTRODUCCIÓN .....	1
CAPÍTULO I. ESTADO DEL ARTE Y LA PRÁCTICA.....	3
1.1. Seguridad vial especial referencia al caso ecuatoriano.....	3
1.2. El trabajo del transporte: la conducción de motocicletas.....	10
1.3. Comentarios sobre los delitos de transito .....	16
CAPÍTULO II. DISEÑO METODOLÓGICO .....	25
2.1. Tipo y nivel de investigación.....	25
2.2. Población y Muestra .....	32
2.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	35
CAPITULO III. RESULTADOS .....	46
3.1. Presentación de resultados .....	46
3.2. Análisis de resultados.....	65
CONCLUSIONES.....	67
RECOMENDACIONES .....	69
REFERENCIAS .....	70
ANEXOS.....	78

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N° 1. Accidentes según tipo de vehículo .....	6
Tabla N° 2 Recursos materiales.....	34

## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1. Características de la seguridad vial pasiva y activa.....	4
Cuadro N° 2. Licencias de Conducir No Profesionales .....	19
Cuadro N° 3. Licencias de Conducir Profesionales .....	20
Cuadro N° 4 Población y muestra .....	32
Cuadro N° 5 Recursos humanos.....	33
Cuadro N° 6 Entrevistas para jueces.....	47
Cuadro N° 7 entrevistas para abogados.....	56
Cuadro N° 8 entrevistas para agentes de tránsito .....	60
Cuadro N° 9 entrevistas para abogados.....	63

## ÍNDICE DE GRAFICOS

Grafico N° 1. Lesionados en siniestros de tránsito, según tipo de vehículo involucrado.....	7
---	---

## INTRODUCCIÓN

Las sociedades modernas, a través del uso de nuevas tecnologías generan nuevos patrones de consumo, es decir que, durante los años de pandemia, por las razones conocidas (COVID-19), se establece como método predominante al momento de adquirir bienes y servicios, el uso de plataformas y aplicaciones, cuya función primordial consiste en acceder a lo necesario, la constitución de la república del Ecuador reconoce a la seguridad vial como un derecho. El cual debe ser cumplidos con de mecanismos de aplicación efectivos, a la vez que deben ser precisos, eficaces, efectivos y de simple aplicación.

Es necesario que, a través de las normas jurídicas y el sistema de cada país, se proceda a regular las conductas y actividades que surgen a partir de las realidades cotidianas de cada sociedad, en el caso del Ecuador, la labor de personas cuyo medio de sustento permita generar ingresos principales o de carácter secundario, incide directamente en el uso de las vías de transporte terrestre, las cuales permiten la comunicación entre diversos puntos dentro del territorio, ello es indispensable para desarrollar las rutinas propias de cada ciudadano, todo esto, protegido por las leyes, por cuanto es menester del Estado desarrollar un marco normativo que efectivamente cumpla con el cuidado para los ciudadanos habitantes del territorio nacional.

Desde la perspectiva del agente de control de tránsito la aplicación correcta de la ley debe cumplir parámetros de efectividad y simple aplicación, ya que es el quien se debe a la observancia de la seguridad vial y el inmediato control

Por las consideraciones previas, a través del presente trabajo de titulación, se tiene como objetivo analizar la regulación jurídica de la conducción de motocicletas en relación a la seguridad vial en el Ecuador. De la misma manera, se observan tres tareas las cuales son: 1. Identificar los fundamentos teóricos y jurídicos regulación jurídica de la conducción de motocicletas en relación a la seguridad vial en el Ecuador; 2. Diagnosticar la regulación jurídica de la conducción de motocicletas en relación a la seguridad vial en el Ecuador; y, 3. Determinar la existencia de un vacío

legal regulación jurídica de la conducción de motocicletas en relación a la seguridad vial en el Ecuador.

De lo mencionado se observa lo siguiente la necesidad de suplir normas que no cumplan con la efectividad afecta tanto a la seguridad jurídica como a la seguridad vial como tal, ya que la norma no cuenta con parámetros de aplicación claros, en consecuencia, el dictar multas o actuaciones acordes a la conducta se vuelve en un problema que entorpece la actuación directa.

En lo que respecta a la sanción que debería recibir un motociclista que conduce sin licencia del tipo adecuado, se aplica una sanción inexistente a motociclistas que desconocen de este vacío; pero muchos conductores que si conocen del vacío se aprovechan del mismo y dejan al agente sin opciones. Actualmente el agente tiende a buscar otras sanciones como el conducir sin casco o resaltar actos de imprudencia para poder sancionar correctamente.

De acuerdo a lo mencionado, el tipo de investigación es documental, de tipo descriptivo cualitativo, con el respaldo de fuentes doctrinales y normativas; asimismo se utilizan con técnicas tales como el análisis documental y la entrevista, y se manejan a las fichas mixtas y las guías de entrevistas como los instrumentos.

Se toma en cuenta la opción personal tanto de jueces como de agentes de tránsito y conductores quienes son los principales sujetos en torno a esta problemática, tanto de parte sancionadora como de sancionada.

En base a lo anterior mente señalado es posible formar un criterio personal de la problemática, ya que es posible que la seguridad vial se vea enfrentada a derechos como el trabajo o la libertad de movilidad, sin embargo, no es posible dejar de lado aspectos como la seguridad vial, el deber objetivo de cuidado y la prudencia como aspectos básicos, que a su vez deben ir acompañados con los respectivos documentos legales en debida forma. Esto, aunque parezca tedioso es lo mínimo a cumplir para salvar vidas en la carretera.

## **CAPÍTULO I. ESTADO DEL ARTE Y LA PRÁCTICA**

### **1.1. Seguridad vial especial referencia al caso ecuatoriano**

La seguridad vial se alcanza a través de diversos factores, tales como, la tecnología dispuesta para aumentar la seguridad de los vehículos, la utilización de implementos protectores por partes de los usuarios, el perfeccionamiento de las vías de comunicación en el complejo entramado que comprende dicha mejora, la cual va más allá de encontrarse caminos bien pavimentados, o el establecimiento de elementos estructurales que faciliten la accesibilidad para los sistemas de salud, tecnologías amigables para los conductores, así como para los sistemas de control y supervisión, pues todo ello tiene que, integrarse a la responsabilidad de cada conductor con la mayor fiscalización por parte de las autoridades, con la posibilidad de aplicación de sanciones de mayor severidad para los infractores.

Esta situación referida a la seguridad vial es un tema no solo circunscrito al Ecuador, ni solo limitado a Latinoamérica, por cuanto es de suma importancia, gira en torno a la pérdida de vidas, costos y recargos para la seguridad social y servicios de salud de los Estados, lo cual afecta en gran medida los presupuestos de las naciones, con mayores consecuencias en aquellas menos desarrolladas. En efecto, las implicaciones de esto llevaron a que la Organización Mundial de la Salud (en adelante, referida como OMS), así como a diversas comisiones de la Organización de las Naciones Unidas (en adelante, referida como ONU), fueran comisionadas para crear soluciones aplicables a las naciones.

En consecuencia, a la gravedad de las circunstancias se adoptó (a través de una Asamblea General de la ONU, por medio de la resolución 74/299 de fecha 31 de agosto de 2020) la “Proclama el período 2021-2030 Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, que tendrá por objetivo reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50 % de 2021 a 2030” (Asamblea General de la ONU, 2020). Dentro de ese marco, es necesario cuantificar aproximadamente las cantidades de personas afectadas por los

accidentes de tránsito, lo cual permite dimensionar de manera más clara la trascendencia del asunto.

“Cada año fallecen cerca de 1,3 millones de personas en colisiones de tránsito (es decir, más de dos cada minuto), y más del 90% de estas defunciones ocurren en países de ingresos medianos y bajos. Estas colisiones son la principal causa de mortalidad infantil y juvenil en el mundo. Desde la invención del automóvil, más de 50 millones de personas se han dejado la vida en las carreteras, una cifra superior al número de muertos en la Primera Guerra Mundial o al ocasionado por algunas de las peores epidemias mundiales” (Organización Mundial de la Salud (OMS), 2022).

La seguridad vial consiste, entonces, en la variedad de medidas y procedimientos, que tienen como objetivo garantizar la reducción de la siniestralidad o el efecto de los accidentes sobre las personas, que utilizan las vías de transporte, se configura de manera pasiva y activa; la primera, busca reducir el nivel de daño, causado por el siniestro o accidente, a través del uso de aditamentos, los cuales logran encontrarse en el medio de transporte desde el momento de ser fabricado o agregado de manera posterior, así como el uso de equipos protectores por parte de las personas; la segunda, tiene como finalidad prevenir que se presenten los siniestros a través del uso de diversos elementos, cuya función es de carácter proactivo. En la tabla siguiente se establecen las singularidades de cada tipo de seguridad vial.

Cuadro N° 1. Características de la seguridad vial pasiva y activa.

<b>Seguridad vial pasiva</b>	<b>Seguridad vial activa</b>
Reducir lesiones, fatalidad tras accidente	Dificultar que ocurra el accidente
Cascos para motorizados	Elementos tecnológicos y de ingeniería
Cinturón de seguridad	Sistema de frenado (ABS)
Airbags	Servicio de iluminación
Sistemas de retención infantil, asiento para niños	Mejora de la estabilidad, especialmente en motocicletas.
Parabrisas	Señalización y Semáforos
Chasis y carrocería	Vialidad óptima y accesible

Fuente: Elaboración propia

Pero es necesario, la responsabilidad de los conductores, así como de las peatonas y peatones, a través del sentido común, utilizar de manera correcta, los elementos que se implementan en aras de disminuir las estadísticas que no se circunscriben solo al Ecuador, siendo un tema en todo el continente; en efecto los países en vías de desarrollo, como se define la mayor parte de estas latitudes, se enfrenta a esta situación por fallas de diversa índole desde las estructurales, hasta las carencias en servicios médicos de emergencias, carencias en tecnología preventivas o mal uso de los equipos de protección, aunado a temeridad en la conducción.

“El 11% de las muertes por siniestros de tráfico en el mundo suceden en la región de las Américas, con casi 155.000 muertes por año. Esta región tiene la segunda tasa más baja de mortalidad en el tráfico entre las regiones de la OMS, con una tasa de 15,6 por cada 100.000 personas. Los ocupantes de automóviles representan el 34% de las muertes por siniestros de tránsito en la región, y los motociclistas representan el 23%. Acorde con OPS, 2019, casi la mitad de todas las muertes causadas por el tránsito corresponde a los usuarios vulnerables de las vías: motociclistas (23%), peatones (22%) y ciclistas (3%). Los costos de la siniestralidad para la sociedad se estiman en cerca del 3% del PIB, estimados como los años de vida perdida de los muertos, los costos para el sistema de salud y para las familias de los heridos, y los daños materiales”. (Organización Panamericana de la Salud, 2018)

A lo largo de los años, se ha realizado una serie de estudios multidisciplinarios, por lo cual se constituyeron los principios mínimos, a través de los cuales se sientan las bases que permiten comenzar un proceso de transformación sostenida, con el propósito de establecer un sistema continuo, cuya finalidad es permitir que se reduzca la cantidad de siniestros ocurridos, a través de varios organismos internacionales y la empresa privada, se compiló la información necesaria para formular una política sólida, coherente y enfocada en las necesidades específicas del país. Por cuanto se hace necesario plasmar en la presente investigación fragmentos de dicho material para fines didácticos, en lo referente a la seguridad vial.

En primer lugar, se señalan las cifras de accidente por tipo de vehículo, tal como se indica en la tabla a continuación:

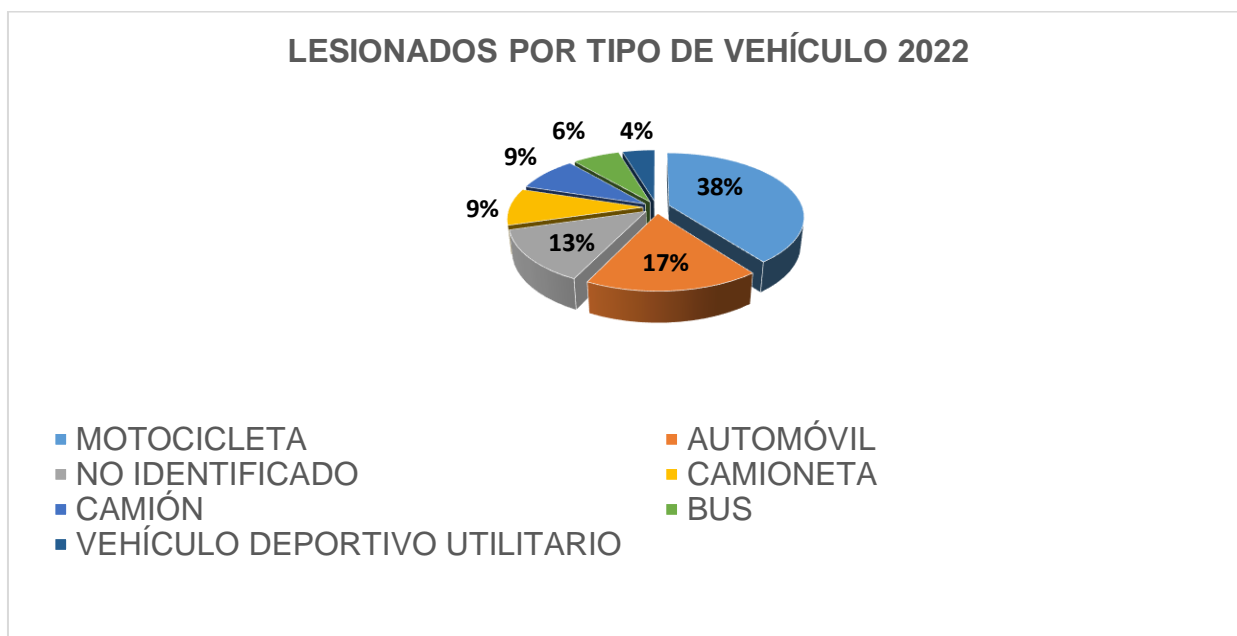
Tabla N<sup>o</sup> 1. Accidentes según tipo de vehículo.

Fuente: modificado a partir de (Agencia Nacional de Tránsito, 2022).

Asimismo, en la tabla siguiente se encuentran datos de lesionados en siniestros de tránsito, según tipo de vehículo involucrado en 2022.

TIPO DE VEHÍCULO (1)	MESES							
	EN E	FEB	MA R	AB R	MA Y	JUN	JUL	TOT AL
AUTOMÓVIL	376	204	213	232	277	222	231	<b>1.755</b>
BICICLETA	24	16	21	35	15	29	26	<b>166</b>
BUS	79	109	105	88	107	97	136	<b>721</b>
CAMIÓN	98	110	149	128	155	131	138	<b>909</b>
CAMIONETA	146	145	105	166	126	124	160	<b>972</b>
EMERGENCIAS	2	0	0	0	0	1	2	<b>5</b>
ESPECIAL (3)	4	0	1	2	8	4	8	<b>27</b>
FURGONETA	10	13	22	19	13	7	21	<b>105</b>
MOTOCICLETA	384	411	445	692	791	740	781	<b>4.244</b>
NO IDENTIFICADO (4)	265	254	274	112	114	139	220	<b>1.378</b>
SCOOTER ELÉCTRICO	0	1	0	0	1	5	3	<b>10</b>
TRICIMOTO	4	0	18	9	10	10	15	<b>66</b>
VEHÍCULO DEPORTIVO UTILITARIO	58	60	62	103	62	57	75	<b>477</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1.450</b>	<b>1.323</b>	<b>1.415</b>	<b>1.586</b>	<b>1.679</b>	<b>1.566</b>	<b>1.816</b>	<b>10.835</b>

Gráfico N° 1. Lesionados en siniestros de tránsito, según tipo de vehículo involucrado.



Fuente: modificado a partir de (Agencia Nacional de Tránsito, 2022).

A través de las tablas previas, se denota la gravedad de la situación, por medio de las estadísticas obtenidas de las instituciones de control, es palpable la alta siniestralidad presentada, especialmente en las motocicletas, ello mantiene una tasa de incidentes mayor que los otros medios de transporte, representa un 38 por ciento, de la totalidad de los mismos, por lo tanto es el medio de transporte que resulta ser más peligroso, lo cual es consecuencia de la unión de varios factores, desde excesiva velocidad, la carencia de elementos de protección como el casco de seguridad, además de elementos diversos de infraestructura.

Por lo tanto, la Constitución de la República de Ecuador (2008), menciona que es menester atender a las fallas estructurales de diversa índole que se presentan y comprometen, por el deber establecido en la misma. Para los diversos niveles gubernamentales, de efectivamente controlar y regular el tráfico, y garantizar el acceso y uso de las vías de comunicación, para todos los ciudadanos, de acuerdo a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, dentro de la cual, el Estado, asume el compromiso de fomentar el libre uso de manera segura,

para todos los usuarios, de las vías de circulación terrestre, por ser, además, propietario de las mismas en todo momento tiene que asegurarse, que mantenga un entorno que permita la mayor cantidad de usuarios y menos incidentes o siniestros.

En virtud de los previamente planteado, es obvio entender la decisión del Estado Ecuatoriano a través de la consultoría de empresa privada realizar un diagnóstico del problema, así como las recomendaciones necesarias, que permiten gestionar de forma segura las vías de comunicación, tales como (Fred Engineering, 2020):

- Identificar un organismo local, responsable de consolidar datos, y dar seguimiento a proyectos, y de la coordinación interinstitucional.
- Tener un Plan de Seguridad Vial Urbana con objetivos, responsables y metas claros, y comunicarlos a ciudadanos.
- Publicar estadísticas y mapas de calor de fácil acceso y comprensión para los ciudadanos.
- Establecer un porcentaje del presupuesto municipal a favor de proyectos ligados a la Seguridad Vial.
- Estructurar/formalizar el Plan Metropolitano de Seguridad Vial.
- Creación de espacio de diálogo ciudadano – Mesa de Movilidad.
- Promover un programa de seguridad vial laboral.
- Crear oficina de atención integral a víctima.

En síntesis, es necesario el involucrar a las comunidades de ciudadanos, de manera que se privilegie la educación referente a la seguridad, y a las medidas preventivas por parte de los usuarios, lo cual es parte importante del proceso

necesario, para implementar un entorno seguro, la educación vial desde la infancia tiene que fomentarse, los niños y niñas, crecerán con un remarcado conocimiento, de los elementos necesarios en función de propiciar un uso correcto y responsable de los medios de transporte, y las vías de comunicación terrestre, para evitar convertirse en una estadística sobre accidentes viales.

Esa responsabilidad individual es necesaria para mejorar, el problema presentado en la población de mayor riesgo, aquella que está más expuesta a siniestros o accidentes viales, y es la población compuesta por los conductores y pasajeros de las motocicletas, en relación a esa alta tasa de accidentes tienen que adaptarse algunas medidas, entre ellas están:

- No conducir a exceso de velocidad.
- Evitar distracciones al momento de conducir
- Utilizar el casco de seguridad las personas que estén en la motocicleta y evitar una cantidad excesiva de pasajeros en la motocicleta.
- Realizar campañas informativas, especialmente a los sectores vulnerables.
- Destinar recursos económicos adicionales que permitan implementar mejoras estructurales a las vías terrestres, dichas mejoras en función de reducir las posibilidades de ocurrencia de siniestros.
- Reeducar en seguridad vial a los organismos policiales o cualquiera que cumpla funciones de seguridad ciudadana.
- Implementar mejoras periódicas a los sistemas de emergencia dedicados a los accidentes de materia vial.

De acuerdo a la legislación patria, específicamente a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Asamblea Nacional Constituyente, 2008), a partir de este momento referida como (LOTTTSV), que establece como imperativo del Estado Ecuatoriano la obligación de proporcionar a los ciudadanos garantías sobre la protección para su libre uso de las vías terrestres como lo menciona en el artículo 1 de la LOTTTSV, dentro de los diversos objetivos que contempla en el artículo 88 , entre ellos los referentes a la seguridad vial se estima necesario una real implementación de los plasmado en la normativa, lo cual redundaría en un estado de bienestar tangible para los ciudadanos.

## **1.2. El trabajo del transporte: la conducción de motocicletas**

Se hace necesario para la presente investigación elaborar un concepto propio de índole jurídica referida al trabajador del transporte motorizado, que permite catalogar a una gran porción de la masa laboral del país, la cual es definitivamente el resultado de diversos factores tanto de índole tecnológica, económica, social y de salud, en virtud de lo cual se establece esta definición como una aproximación de dicho colectivo:

De manera que, se asume como trabajador del transporte motorizado (o trabajador motorizado) a toda persona física, que, a través de medios ajenos o propios, sea asalariada o no, realice una actividad la cual consiste en el traslado de bienes o servicios, solicitados a través de plataformas electrónicas o redes sociales, y que, para poder realizarla, utiliza como medio una motocicleta.

En necesario señalar que, a partir de los eventos ocurridos en 2020, específicamente a partir de marzo de ese año, relacionado con la pandemia de Covid-19, se aceleró el crecimiento del sector de las aplicaciones o plataformas digitales, de manera exponencial en muchos países donde no se encontraba arraigada la cultura de uso de dichas herramientas digitales, especialmente en los países de Latinoamérica, lo cual adicionado al estancamiento de las actividades económicas tradicionales, trajo como consecuencia el cese de operaciones o la disminución de la plantilla de muchas empresas, aunado al aumento de la

migración, esta combinación multifactorial, conlleva a un incremento de personas con trabajo en dichas aplicaciones.

De manera que, se desarrolla una nueva dinámica laboral, la cual, en el contexto previamente mencionado, se encuentra con una gran cantidad de usuarios necesitados de insumos de diversa índole como medicamentos, comida y diversos aditamentos, y el transporte de personas. Asimismo, se encuentra una parte de la población en situación de desempleo, lo cual conlleva a que se genere la precarización en este nuevo sector.

Ahora bien, a los efectos de circunscribir la temática, es necesario determinar que una aplicación digital consiste en un software que permite realizar distintas actividades de comercio entre una persona que oferta y otra que solicita servicios o bienes a cambio de una retribución, es posible que dicha plataforma funcione como intermediaria por el pago de una comisión.

A lo largo de los últimos años, las llamadas aplicaciones o apps, aquellas que permiten que se adquiera un bien y sea trasladado al sitio solicitado, todo ello a través de medios digitales, permanecen en franco crecimiento ahora como medio esencial para la variedad de comercios, en toda la geografía nacional, por cuanto resultan más cómodas para el usuario para evitar traslados para la obtención de productos variados, y la mayoría de dichas herramientas digitales, se definen como solo intermediarios entre clientes y repartidores, es decir para dichas empresas no existe una relación laboral entre ellas y las personas encargadas de efectuar las entregas (trabajador motorizado), en síntesis se estaría en presencia de una posible tercerización.

“Las plataformas suelen manifestar que los trabajadores que prestan servicios a través de sus aplicaciones son independientes –en algunos casos, con denominaciones especiales como colaboradores, autónomos, socios, *glovers* o *rappitenderos*, es decir, que no existe relación laboral de subordinación y que la plataforma solo es una intermediaria” (Organización Internacional del Trabajo (OIT), 2021, pág. 2).

En efecto, la precarización consiste en la prestación de servicio en condiciones que no cumplen en la mayoría de los casos con las garantías mínimas establecidas en la norma laboral, o aprovecha vacíos o lagunas legales, para evadir responsabilidades con respecto a beneficios como estabilidad laboral, contratos, cotizaciones de la seguridad social, entre otros.

“Algunos argumentos que esgrimen para sustentar esta afirmación son que los repartidores pueden manejar sus horarios y llevar el control de sus ingresos (sé tu propio jefe); no tiene que cumplir metas, pueden conectarse o desconectarse cuando quieran (actívate cuando quieras) y pueden prestar servicios a distintas plataformas, aunque compitan entre sí, y que la plataforma no brinda de forma tradicional los medios de producción o equipos para realizar las tareas” (Diario El Comercio, 2019).

Al mismo tiempo, en varios países se decide a través de la promulgación de leyes o por decisiones de los tribunales de justicia, regularizar las relaciones laborales de las personas que prestan servicio para dichas plataformas, por lo tanto se establece la existencia de una relación de trabajo como sucedió en España con la llamada Ley *rider*, cuyo nombre es Real Decreto-ley 9/2021 (Presidencia del Gobierno de España, 2021) en la cual se insta que efectivamente todos aquellos que presten servicio por medio de las aplicaciones, plataformas, se tomarán como trabajadores asalariados y gozarán de los beneficios que ello conlleva, en algunos casos varios de estos llamados *riders* se manifestaron en contra de dicha ley, pues preferían mantener la cualidad de autónomos.

“La Comisión Europea lanzó cinco criterios fundamentales: el hecho de que una plataforma fije los niveles de remuneración, supervisión de los servicios de forma remota, permitir a los trabajadores para elegir sus horarios o rechazar tareas, impone el uso de uniforme, o incluso prohíbe trabajar para otras empresas” (Agence France-Presse (AFP), 2021).

En este sentido, se establece una serie de características particulares de la relación o interacción propias de las plataformas, aplicaciones o redes sociales, con las personas que realizan las actividades fundamentales para esta investigación, los cuales son los llamados motorizados cuyo trabajo consiste en el transporte y

entrega de diversos bienes y servicios, por lo tanto se hace oportuno para dicho organismo aplicar un *test* de laboralidad, a los efectos de determinar las condiciones que se cumplen y si efectivamente se está en presencia de una relación de trabajo, “la Comisión propuso que en aquellos casos en que dos de esos cinco criterios estén validados, la plataforma digital será considerada empleador, y por lo tanto tendrán que someterse a las obligaciones del derecho laboral en cada país donde actúa” (Agence France-Press (AFP), 2021).

En cuanto a la legislación sobre los repartidores y las plataformas digitales, en las latitudes Latinoamericanas, se encuentra en muchos países en discusión dentro de los órganos legislativos, en algunos países como el caso de Chile Ley 21431 (Honorable Congreso Nacional, 2022), se aprobó una ley que entró en vigencia a partir del 1° de septiembre de 2022, que regule la situación laboral del sector del transporte, mensajería, bajo las plataformas digitales, redes sociales, aplicaciones o cualquier otra herramienta digital, con la cual se desarrolle el intercambio de bienes o servicios.

Con respecto al Ecuador, se encuentra en obligación de regular dichas actividades, pues de acuerdo a lo establecido en la Constitución de la República del Ecuador de 2008 (Asamblea Nacional Constituyente, 2008), conocida en adelante como Constitución, efectivamente en el artículo 11 número 4, se garantiza la preeminencia de los derechos y garantías emanados de la Constitución, sobre cualquier norma dictada, en el mismo artículo número 9, se estatuye como principal obligación del Estado en su conjunto, el sometimiento a los derechos constitucionales, y la debida diligencia que permite establecer las medidas e instituciones, cuya finalidad es que todos cumplan con el respeto a las garantías establecidas en la norma constitucional.

“Artículo 11. El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios:  
4. Ninguna norma jurídica podrá restringir el contenido de los derechos ni de las garantías constitucionales.9. El más alto deber del Estado consiste en respetar y

hacer respetar los derechos garantizados en la Constitución” (Asamblea Nacional Constituyente, 2008).

Aunado a ello, de conformidad al contenido de los artículos 33 y 34 constitucional, se sientan las bases de protección en materia de trabajo, en este sentido el artículo 33 expresa que, “El trabajo es un derecho y un deber social...”. Se expresa la importancia del hecho social trabajo y se asegura esa dualidad de facultad y obligación para cada ciudadano en el Ecuador, por cuanto en el artículo siguiente se toca lo referente a la seguridad social, artículo 34. “El derecho a la seguridad social es un derecho irrenunciable de todas las personas, y será deber y responsabilidad primordial del Estado...”. En todo caso, es tarea prioritaria de una Nación, que cada generación de sus ciudadanos, cuente con un sistema de seguridad social mejor al anterior.

Al mismo tiempo, la determinación de la existencia de relaciones laborales y la preservación de los derechos de cada trabajador de manera irrevocable, y el compromiso de la protección del débil jurídico dentro de la relación laboral, se fundamenta en los artículos 325 y 326 de la Constitución, de la siguiente manera Artículo 325. “El Estado garantizará el derecho al trabajo. Se reconocen todas las modalidades de trabajo...”. El Estado se reserva la facultad de ampliamente incluir cualquier actividad, indiferentemente de sus características o particularidades, como una relación laboral.

Lo anteriormente expuesto, constituye el paréntesis de resguardo que la Constitución garantiza para cualquier persona en el territorio del Ecuador, dentro del cual se encuentra la protección irrevocable de la que gozan las relaciones laborales, incluso de actos, errores y omisiones provenientes del propio Estado en todos sus niveles, así como de los emanados de sujetos de derecho privado, en concordancia con los diversos principios del derecho al trabajo, como se denota en el artículo 326 número 2 constitucional, el cual señala que “Los derechos laborales son irrenunciables e intangibles. Será nula toda estipulación en contrario”.

Entonces, es necesario evitar distorsiones o vacíos legales en el Ecuador, con respecto a las relaciones de índole laboral, se tiene que normar las situaciones de hecho, que suceden con lo cual se discernirá sobre si efectivamente se está en presencia de una relación laboral encubierta o trabajadores independientes, aun no se encuentra promulgada dicha ley, se avanza en dicho proyecto, concretamente, en la sesión 790 del pleno de la Asamblea Nacional, se debatió el proyecto de “Ley para el Establecimiento del Régimen Jurídico de Trabajo en Plataformas Digitales y Venta Directa” (Diario Crónica, 2022), dentro de las propuestas del articulado se encuentran la directrices indicativas de qué es un trabajador en el contexto de las empresas de plataformas digitales.

“Artículo 3. Es la persona trabajadora que ejecuta servicios personales de entrega o de reparto de bienes o mercancías por medio de una aplicación gestionada o administrada por una empresa de plataforma digital de servicios. Pueden vincularse a la empresa bajo cualquier modalidad de prestación de servicios o bajo un contrato de trabajo” (Comisión del Derecho al Trabajo y la Seguridad Social Asamblea Nacional, 2022).

En razón de tales planteamientos, desarrollados en el transcurso de la investigación, es propicio considerar que el criterio mayormente reconocido sobre la figura de estos motorizados que realizan la actividad tanto de entrega y transporte de bienes y servicios, es que se concibe como una actividad de índole comercial, pero la misma es llevada a cabo bajo la modalidad de dependencia laboral, por cuanto la seguridad vial tiene que aplicar todas las acciones necesarias para reducir las posibilidades de un incidente al partir de diversas vertientes las cuales son:

- Estado Ecuatoriano en los diversos niveles de gobierno, por medio de políticas de índole estructural, legislativas, de seguridad, informativas, penales, e impositivas en su ámbito de acción que, en conjunto, llevan a acciones de corrección por parte de los ciudadanos.

- Empresas las cuales, a través de la relación de dependencia y subordinación, para instruir por medio de reglas de conducta, o reglamento interno, en aras de estatuir la prevención a través de buenas prácticas de seguridad vial, en concordancia con el Estado Ecuatoriano.
- Motorizados, como la población de mayor riesgo que a través del trabajo conjunto, entre el Estado y la empresa privada, se someta a jornadas de educación y seguridad vial, y responsabilidad propia para acatar las normas, y para lo cual es necesario el uso del sentido común por parte de las personas.
- Las empresas que, por medio de las diversas aplicaciones, redes sociales, plataformas digitales, comercian sus productos y servicios, a través de mancomunidad con los otros actores de esa relación en búsqueda de seguridad vial para aquellos que realizan una de las actividades de importancia en su estructura comercial.

### **1.3. Comentarios sobre los delitos de tránsito**

Para hacer referencia a los delitos enmarcados en el tránsito terrestre, es menester señalar que, desde los inicios de la humanidad, la persona evoluciona y busca convivir entre grupos de sus congéneres, a partir de esas asociaciones de individuos, comienzan a desarrollarse, conglomerados mayores de personas de tribus, a pueblos, a medida que aumenta el número de individuos, se articulan sociedades, culturas, o como se puedan denominar. Al momento de organizarse empieza a regirse por normas o códigos de conducta para posibilitar la convivencia, en las primeras etapas eran de índole religioso, con el devenir del tiempo se redactaron normas para imponer las conductas, solucionar conflictos o castigar, a través de medios arcaicos y en ningún sentido proporcional.

A partir del siglo XVI, se busca derivar del llamado derecho natural a la búsqueda de la rama penal pública, con penas y sanciones en muchas ocasiones desproporcionadas y de culpabilidad dudosa, debido a la violencia, se dan los

pasos necesarios para evolucionar hacia un derecho, de mayor rango pensante y filosófico. Efectivamente, se levantan voces con argumentos el camino a seguir a través del razonamiento y una orientación de carácter humanista, entre aquellos como el Marqués de Beccaria, que manifiesta las imperfecciones que adolece la práctica penal de su época, abogando por leyes en interés del bien común y llega a la conclusión que “sólo las leyes pueden decretar las penas de los delitos” (Beccaria, 2015, pág. 20).

En este sentido, Beccaria, toma ideas del contrato social de Rousseau, pues al momento de vivir en sociedad, por un intercambio tácito, se cede parte de sus libertades, a cambio de la protección en contra de la anarquía, la posibilidad de solicitar justicia, todas esas medidas de seguridad, con la cual se otorga al Estado la facultad de castigar a todo aquel que contravenga las leyes, que estén previamente positivadas, además de encontrar las penas en la ley, y son solo esas penas las que enfrente aquel que sea declarado culpable.

“Fue, pues, la necesidad quien obligó a los hombres para ceder parte de su libertad propia: y es cierto que cada uno no quiere poner en el depósito público sino la porción más pequeña que sea posible, aquélla solo que baste a mover los hombres para que le defiendan. El agregado de todas estas pequeñas porciones de libertad posibles forma el derecho de castigar” (Beccaria, 2015, pág. 20).

En este sentido, se entiende el *ius puniendi* como la capacidad de castigar, dicha facultad es ejercida por ese conglomerado llamado Estado, desde hace mucho tiempo, la mayoría de los pensadores del derecho penal, en ningún momento dudaban que esa cualidad sea monopolio de la estructura de gobierno, se manifiesta es la necesidad de humanizar, controlar y restringir, la representación de los instintos de venganza, violencia, el antiguo talión, que la sociedad desea descargar sobre el delincuente, todo ello cedido por los gobernados.

Dentro de ese contexto, se tiene que comprender también en que consiste el derecho penal, es menester definirlo como una ciencia, que se apoya en diversas disciplinas, destinado a regular el *ius puniendi*, determinar los bienes jurídicos a

proteger, establecer las condiciones de tiempo, lugar y la conducta antijurídica, así como las penas. Los delitos de tránsito son aquellos que comprenden además de daños a bienes y personas, se observan contravenciones a la norma de tránsito, existe responsabilidad por parte del conductor, tipificada dichas conductas en la norma penal.

“El derecho penal es el discurso del saber jurídico (si se lo prefiere, un discurso científico), que como todo saber (o ciencia, si se prefiere), se ocupa de un cierto ámbito de cosas o entes del mundo. Ese ámbito son las leyes penales” (Zaffaroni, Alagia, & Slokar, 2007, pág. 23.)

En lo que respecta al Ecuador, al momento de realizar una nueva Constitución, por medio de una Asamblea Constituyente, debido a la realidad cambiante de ese momento, la norma no estaba acorde con el nivel técnico necesario, lleno de contradicciones entre artículos, debido a esa situación se elabora una nueva legislación, que se compromete a asegurar y resguardar los derechos y protección del ciudadano, desarrollar el potencial del transporte terrestre como factor de importancia para el desarrollo nacional, así se promulga una nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

“Las infracciones de tránsito únicamente se tipifican y sancionan en el Código Orgánico Integral Penal, los operadores de justicia están vetados de aplicar tipos penales o sanciones que puedan generarse en otras normas jurídicas, y así lo manda el artículo 17 ibídem: “...Se considerarán exclusivamente como infracciones penales las tipificadas en este Código. Las acciones u omisiones punibles, las penas o procedimientos penales previstos en otras normas jurídicas no tendrán validez jurídica alguna, salvo en materia de niñez y adolescencia”. (Ovalle, 2020, pág. 51)

Por otro lado, con respecto a la licencia de conducir, es la certificación que, emitida por los organismos autorizados, permite, a la persona, conducir una variedad de vehículos, en el territorio nacional, la cual será obtenida, previa presentación y cumplimiento de la preparación en escuelas especializadas y autorizadas para labor de enseñar todo lo referente a la conducción y seguridad vial, y pruebas examinadoras a la cual se somete, de acuerdo al artículo 92 de la Ley Orgánica de

Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, aquellos que deseen acceder a cualquiera de los siguientes tipos de licencia:

Cuadro N° 2. Licencias de Conducir No Profesionales

Tipo de Licencia	Vehículo Autorizado	Duración
Tipo A	Para conducción de vehículos motorizados como motocicletas, ciclomotores, tricar, cuadrones.	5 años
Tipo B	Para automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1.75 toneladas de carga útil o casas rodantes.	5 años
Tipo F	Para personas con discapacidad y automotores especiales adaptados de acuerdo a la discapacidad del conductor	5 años

Fuente: modificado a partir del Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (Presidencia de la República de Ecuador, 2012).

Cuadro N° 3. Licencias de Conducir Profesionales

Tipo de Licencia	Vehículo Autorizado	Duración
Tipo A1	Para vehículos como Ciclomotores, motocicletas, tricimotos, cuadrones y tricilos motorizados de servicio comercial.	5 años
Tipo C	Para vehículos de 4 ruedas o más diseñados para el transporte comercial o del estado con una capacidad máxima de 26 asientos incluido el conductor de la unidad y los vehículos comprendidos en el tipo B. Para vehículos de 4 ruedas o más diseñados para el transporte comercial o del estado con una capacidad de carga de hasta 3,5 Toneladas.	5 años
Tipo C1	Para vehículos policiales, ambulancias militares, municipales y en general todo vehículo público o particular de emergencia y control de seguridad.	5 años
Tipo D	Para vehículos de 4 ruedas o más diseñados para el transporte público o del Estado con una capacidad de más de 26 asientos.	5 años
Tipo E	Para vehículos de 4 ruedas o más diseñados para el transporte comercial o del estado con una capacidad de carga desde 3.6 toneladas, incluye vehículos de uso especial, vehículos para transportar mercancías o sustancias peligrosas y vehículos especiales de transporte férreo como: ferrocarriles, tranvías.	5 años
Tipo G	Para maquinaria agrícola, maquinaria pesada, equipos camineros (tractores, motoniveladoras, retroexcavadoras, montacargas).	5 años

Fuente: modificado a partir del Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (Presidencia de la República de Ecuador, 2012)

Sin embargo, la licencia de conducir, dejar de tener validez y por lo tanto carecería de eficacia, en casos muy puntuales contemplados por la ley los cuales corresponden entre algunos a la anulación, específicamente está tipificado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su artículo 100 el cual sostiene que, “serán anuladas cuando se detecte que estas han sido otorgadas mediante un acto viciado por defectos de forma o por falta de requisitos de fondo, esencialmente para su validez” (Asamblea Nacional Constituyente, 2008). Se procede a la anulación cuando se detecta que se encuentra viciado el otorgamiento en primer lugar, Ossorio (2000, pág. 90) define al vicio como “no corresponde a infracciones, pérdida de su eficacia por defectos de fondo y forma, por extensión invalida el acto”.

Igualmente, podrá revocarse la licencia de conducir en los casos que la persona después de someterse a las evaluaciones correspondientes, se declare no apta para conducir, debido a circunstancias que afecten sus capacidades físicas, psicológicas, mentales, en dicho caso se consideran imposibilitados para realizar dicha actividad, podrá suspenderse la licencia en los casos contemplados por la ley sobre infracciones que conlleven ese resultado, en caso de no superar los exámenes de renovación o perder los puntos de la misma y no cumplir con el procedimiento necesario, todo establecido como primera línea de defensa de la seguridad vial, con intención de garantizar que solo las personas aptas puedan colocarse detrás de un volante.

En virtud de lo contemplado en la ley penal, referido a la sanción, la cual como se menciona previamente, existe como monopolio del Estado, cuyo objetivo es mantener la paz social, el control e integridad de la sociedad, y al ser la Constitución del Ecuador garantista de la paz y seguridad integral para cada ciudadano en el país, a través del Código Orgánico Integral Penal (Asamblea Nacional, 2014), se busca evitar mayores conductas reprobables, por medio de la intimidación de aplicación de las penas, para que cada ciudadano evite las conductas típicas, antijurídicas y culpables, cuyo fin es lesionar bienes jurídicos protegidos.

“Artículo. 51 La pena es una restricción a la libertad y a los derechos de las personas, como consecuencia jurídica de sus acciones u omisiones punibles.

Se basa en una disposición legal e impuesta por una sentencia condenatoria ejecutoriada” (Asamblea Nacional, 2014).

Con la finalidad de resguardar los derechos de todos los involucrados, incluso el que se acusa de llevar a cabo el delito, no se sigue una receta única en cada caso, se procede, a individualizar cada aspecto relacionado con la conducta antijurídica, los elementos varios que disminuyan o aumentan la sanción aplicable para cada individuo. Todo esto deviene de las garantías reconocidas para los ciudadanos en la Constitución, contenido en el artículo 66 sobre los derechos a la libertad, a los tratos crueles, a la pena de muerte y a penas inhumanas, así como la tortura, todo ello en busca de mantener la integridad inherente al ser humano. Por ello, la sanción es personalísima.

“Artículo 54. La o el juzgador debe individualizar la pena para cada persona, incluso si son varios responsables en una misma infracción, observando lo siguiente:

1. Las circunstancias del hecho punible, atenuantes y agravantes.
2. Las necesidades y condiciones especiales o particulares de la víctima y la gravedad de la lesión a sus derechos.
3. El grado de participación y todas las circunstancias que limiten la responsabilidad penal” (Asamblea Nacional, 2014).

En síntesis, el Código Orgánico Integral Penal, a partir del artículo 386, establece el primer nivel de infracciones de tránsito, las cuales son perfectamente detalladas en el articulado, acarrea sanciones pecuniarias, de tipo de privación de libertad, y administrativa por la retirada de puntos a la licencia de conducir, en función de mejorar la seguridad vial no solo para los infractores, sino también para los demás usuarios de las vías de comunicación, la protección del decoro y honor de los cuerpos que hacen cumplir la ley, con lo referente a la autoridad de tránsito sea objeto de faltas por parte de algún conductor.

“Artículo 386. Contravenciones de tránsito de primera clase Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.
2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.

3. La o el conductor que, con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente” (Asamblea Nacional, 2014)

De acuerdo al objeto de estudio, del presente trabajo de titulación es de vital importancia que la norma jurídica, considere como parte de la protección para la sociedad, aquella que utiliza diariamente las vías de comunicación terrestres al menos, el deber de obtener la certificación necesaria y correcta de acuerdo a la actividad a desempeñar, para ello es necesario distinguir entre aquellos que efectúan una labor de índole profesional a través de medios de transporte como herramientas de trabajo, en virtud de la importancia no solo del conocimiento de carácter empírico, es necesario el teórico para realizar una acción de manera continua, también diferenciar no solo la categoría, sino el tipo de licencia de acuerdo a la actividad desempeñada. En el segundo aparte del artículo 386 *ejusdem*, se sostiene que:

“Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días:

2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce” (Asamblea Nacional, 2014).

Aunado a lo incluido en el Código Orgánico Integral Penal, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial establece que hay una distinción entre los conductores profesionales y los no profesionales, la norma les exige a los primeros que se examinen de forma periódica, y a los no profesionales solo se les requiere este examen cuando corresponda la renovación de su licencia o por no tener puntos, como se verifica en el artículo 94 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial:

“Artículo 94 La rendición de pruebas: teóricas, prácticas, sensométricas, psicológicas y exámenes médicos, son obligatorias para todos los conductores que van a obtener su licencia, renovación, y /o ascender de categoría, así como para los infractores que aspiren a rehabilitarse. En el caso de adultos mayores de

65 años de edad y personas con discapacidades, se estará a lo previsto en el Reglamento a esta Ley.

Los conductores profesionales se someterán anualmente a los exámenes médicos, psicológicos, psicosenométricos, y teóricos. Los conductores no profesionales se someterán a los exámenes médicos, psicológicos, psicosenométricos, y teóricos cada vez que se renueve su licencia de conducir, conforme con los términos y condiciones que determine para el efecto, el Reglamento de esta Ley” (Asamblea Nacional Constituyente, 2008)

Por lo tanto, ya existe una diferenciación en la norma rectora en la materia vial, y tiene que distinguirse en el resto de la normativa incluida la penal, de una forma más determinante, de manera de garantizar el bienestar general.

## **CAPÍTULO II. DISEÑO METODOLÓGICO**

### **2.1. Tipo y nivel de investigación**

En el abordaje de este capítulo se exponen los distintos tipos de procedimientos y técnicas utilizadas de manera sistemática en la realización del estudio y la obtención de los resultados. En tal contexto se expone el tipo de investigación, el nivel del mismo, la metodología utilizada, la técnica e instrumento de recolección, así también como la población y muestra.

Este trabajo de titulación corresponde al tipo descriptivo cualitativo, toma el tema a investigar, es decir regulación jurídica de la conducción de motocicletas en relación a la seguridad vial en el Ecuador, y la separa en varios componentes que aparecen desarrollados en el capítulo I, así es el análisis estadístico de los siniestros desglosándolo:

- Seguridad vial: especial referencia al caso ecuatoriano.
- El trabajo del transporte: conducción de motocicletas.
- Comentarios sobre los delitos de tránsito.

Es importante mencionar que de acuerdo al criterio de Tamayo y Tamayo (2003), en las investigaciones descriptivas, se tienen que concretar las siguientes etapas, las cuales se relacionan con este trabajo de titulación, tal como se indica a continuación:

- Descripción del problema, que aparece en el proyecto detallado como problema científico, es decir suplir vacíos legales que no cumplan con los fines establecidos en la norma legal vigente, así como se menciona durante la investigación.

- Definición y formulación de hipótesis, que ha sido mencionada líneas arriba, y reza que, en la regulación jurídica de la conducción de motocicletas se presenta un vacío legal que afecta la seguridad vial.
- Supuestos en que se basan las hipótesis, con ello lo que se pretende es destacar lo más resaltante de la misma, es decir la conducción de motocicletas y el vacío legal en seguridad vial.
- Marco teórico, detallado especialmente en el capítulo I de este trabajo de titulación.
- Selección de técnicas de recolección de datos, para lo cual se basa en la población y en la muestra, ambas relacionadas a las fuentes que arrojan los datos.
- Categorías de datos, a fin de facilitar relaciones, ello va de la mano con los acápite del capítulo I.
- Verificación de validez de instrumentos, para contrastar las opiniones del autor.
- Descripción, análisis e interpretación de datos, que dan lugar a los resultados de la investigación, en especial la propuesta que se plantea en razón del vacío legal mencionado.

Se destacan elementos descriptivos cualitativos, aquellos que muestran el problema en relación a la seguridad vial y la necesidad de un proyecto de ley en base a la cantidad de siniestros presentada referente a la conducción de motocicletas. Con licencia del tipo específico, y no de tipo distinto puesto que afectaría a la seguridad vial.

El diseño de la investigación descriptiva cualitativo se basa en la observancia, para el presente proyecto se usará entrevistas basadas en preguntas de tipo jurídico y el análisis de la situación jurídica. En relación a la necesidad de crear un proyecto de ley, referente a la conducción de motocicletas con licencia de tipo distinto a la del vehículo que se debe, y. analiza las variables, el fondo del problema en relación a la inadecuación de la norma para la medida de acción contraventora correspondiente.

El tipo de investigación guarda relación con la dinámica entre el autor y las fuentes de donde selecciona la información, es usual dividirla en documental y de campo. En la investigación de campo hay un control cercano de las variables que conforman el objeto de estudio; contrario a lo que sucede en las investigaciones documentales, en éstas el autor no controla directamente los datos extraídos. Ellos se encuentran disponibles para que el investigador los analice y presente resultados, conclusiones y recomendaciones, por ello es determinante el criterio y estilo del investigador.

“Como su nombre lo indica, se sustenta a partir de fuentes de índole documental, es decir, se apoya de la recopilación y análisis de documentos” (Quezada Abad, Apolo Vivanco, & Santa Gadea, 2018, pp. 32), es menester destacar que la mera recopilación de documentos físicos o digitales no conlleva a una investigación con esta tipología, el autor tiene que examinar cada uno de sus componentes de manera completa y detallada.

Particularmente, en las materias jurídicas los documentos son necesarios, pero se revisan con cuidado para evitar la frondosidad que convierta a la investigación en un amplio panorama de ideas que concretan los objetivos trazados. “El fin de la

investigación jurídica es la formulación de normas jurídicas, que son de evidente valor para la administración de justicia” (Ñaupas Paitán, Valdivia Dueñas, Palacios Vilela, & y Romero Delgado, 2018, pp. 159).

Lo anterior se realiza en base a la necesidad de una actualización del ordenamiento jurídico, las dinámicas sociales se adelantan a los procesos de formación de leyes o para incorporar planteamientos novedosos que no han sido previstos en el ordenamiento jurídico, tal como es el caso de este trabajo de titulación, es decir en la regulación jurídica de la conducción de motocicletas se presenta un vacío legal que afecta la seguridad vial, lo cual se corresponde con la hipótesis.

Ante ello, el otro factor fundamental en el tipo de investigación, es que se caracteriza, además, como propositiva. Se dirige a plantear una propuesta que llene la laguna jurídica que el investigador asume dentro del ordenamiento jurídico, en otras palabras, procura solventar la problemática referida a suplir vacíos legales que no cumplan con los fines establecidos en la norma legal vigente, específicamente en materia de la regulación jurídica de la conducción de motocicletas en relación a la seguridad vial en el Ecuador. Las investigaciones propositivas se utilizan en el área jurídica, pero también en materias como:

“Diseño gráfico, industrial y urbano, así como en arquitectura y un estudio de esta última disciplina; ejemplos en ingenierías, un manual de metodología para la planificación y gestión ambiental; un manual de investigación en el área de la salud y otro para estudios en el área financiera; pero se agregarán de otras disciplinas” (Hernández-Sampieri, Fernández-Collado, & Baptista-Lucio, 2014, pp. 21).

Otro elemento metodológico clave es el nivel de la investigación, lo cual se refiere a la profundidad de la misma, para seleccionarla el investigador tiene que tomar en cuenta la temática, su grado de estudios, su experiencia académica, así como las líneas directrices de la institución universitaria y la persona encargada de dirigir el trabajo de titulación. Es común dividirlo en tres niveles, como son:

- Exploratorio.

- Descriptivo.
- Y, explicativo.

El primero de ellos, es el nivel más superficial, ofrece ideas generales de la temática objeto de estudio, cuenta con originalidad en razón de la perspectiva con la que se aborde la investigación. Es el que tiene un alcance más limitado de los tres niveles mencionados, pero es útil al momento de iniciarse en las actividades de investigación científica.

“Los estudios exploratorios se efectúan, normalmente, cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes. Si la revisión de la literatura reveló que tan sólo hay guías no investigadas e ideas vagamente relacionadas con el problema de estudio, o bien, si deseamos indagar sobre temas y áreas desde nuevas perspectivas o ampliar las existentes. Los estudios exploratorios sirven para familiarizarse con fenómenos relativamente desconocidos” (Cortés & Leon, 2004, pp. 20).

Por su parte, los estudios descriptivos, amplían el panorama para el investigador pues requieren que se desglosen las singularidades de la temática a investigar, en otras palabras, convertir el tema a abordar en varios elementos, se utiliza en trabajos de titulación, en especial. Es una búsqueda rigurosa y analítica de las particularidades del objeto de estudio. “Buscan especificar las propiedades, las características y los perfiles importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis” (Cortés & Leon, 2004, pp. 20).

Y, las investigaciones de nivel explicativo, elevan el grado de dificultad del análisis, además de abarcar las dos anteriores, requieren que el investigador elabore las causas y posibles efectos del objeto de estudio, es frecuentemente utilizado por investigadores con amplia experiencia académica y metodológica. “Están dirigidos a responder a las causas de los eventos, sucesos y fenómenos físicos o sociales.

Las investigaciones explicativas son más estructuradas que las demás clases de estudios e implican los propósitos de ellas” (Cortés & Leon, 2004, pp. 21).

## **2.2. Población y Muestra**

Para llegar a presentar resultados, conclusiones y recomendaciones de alto valor científico, es necesario que el autor utilice diversidad de fuentes vinculadas a su temática, y someter su criterio al contraste con otras opiniones, para ello busca y analiza, seleccionar datos o aspectos para configurar una información, dicha información es proporcionada por las fuentes, en este caso son especialmente documentales además de las respuestas de los entrevistados.

Así, las fuentes suministran los datos, depende del investigador y su acuciosidad el tomar únicamente las que, realmente, les suministren conocimiento e instrucciones pertinentes a sus objetivos. De acuerdo a la trayectoria del investigador le tomará más o menos cantidad de tiempo el hecho de conseguir fuentes relevantes y trascendentales para su investigación.

De tal manera que, las fuentes conforman tanto a la población como a la muestra, antes de detallar algunos comentarios respecto a éstas, es necesario señalar que hay distintas clases de fuentes, cada una confiere datos al investigador, en especial en este tipo de trabajos documentales. El análisis de las fuentes es crucial para la correcta perspectiva del autor, el acceso a las mismas se hace de conformidad con los recursos con los que cuenta el investigador, pues no pudiere tomar en cuenta datos que se encuentren en fuentes fuera de su alcance.

En la búsqueda de fuentes, el investigador tiene que respetar los derechos de autor de las personas que se han tomado el tiempo y dedicado a crear nuevas ideas o nuevas interpretaciones, ello es particularmente relevante en la actualidad, buena parte de los datos se encuentran en internet, por lo tanto, se acude a buscadores digitales científicos como es el caso de Google Académico, Scielo, Latindex, repositorios institucionales, entre otros. Asimismo, evitar citar fuentes sin prestigio ni rigurosidad científica.

Ahora bien, ante la avalancha de información con la que se cuenta hoy día, es determinante que el autor realice dos tareas de selección o filtrado de fuentes, lo cual se traduce en:

- Población.
- Muestra.

La población es el universo amplísimo de fuentes jurídicas de las que se extrae información, pero no todo sería pertinente y útil para el objeto de estudio. “La totalidad de elementos o individuos que poseen la característica que estudia” (Cortés & Leon, 2004, pp. 90). Sin embargo, el conjunto de normas, doctrina, jurisprudencia es muy amplio para cualquier investigación, además que pudiere exceder los recursos con los que se dispone, por ejemplo, el tiempo necesario para examinar cada una de dichas fuentes, es por esta razón que de la población o universo se selecciona una muestra.

La muestra es una parte de la población, y su elección requiere de un muestreo en concreto, el cual va de la mano con la investigación que se elabora. De este modo, la muestra “es cualquier subconjunto de la población que se realiza para estudiar las características en la totalidad de la población, partiendo de una fracción de la población” (Cortés & Leon, 2004, pp. 90). Por su parte, el muestreo es de tipo no probabilístico intencional, el cual se encuentra basado en el criterio del investigador, exige que se detalle cómo se selecciona la muestra, y se basa en la experiencia con la población (Arispe Alburquerque, y otros, 2020).

En razón de las consideraciones previas se presentan tanto la población como parte de la muestra del presente trabajo de titulación, asimismo se indica que la totalidad de las fuentes aparecen en las referencias del mismo.

## Cuadro N° 4

## Población y muestra.

<b>Población</b>	<b>Muestra</b>
Normas	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, Código Orgánico Integral Penal.
Doctrina	(Beccaria, 2015), (Ovalle, 2020), (Zaffaroni, Alagia, & Slokar, 2007), (Fred Engineering, 2020).
Entrevistas	Realizadas a: Jueces, Abogados, Policías de Tránsito, Trabajadores Motorizados

Fuente: elaboración propia.

Para seleccionar las fuentes, se tiene que tomar en cuenta los recursos con los que cuenta el investigador, es decir los medios que tiene disponibles para llevar a cabo la investigación, desde la revisión y análisis de fuentes normativas, doctrinales y jurisprudenciales hasta lo necesario para realizar las entrevistas correspondientes. Estos recursos engloban tres grandes componentes que corresponden a la viabilidad de la investigación, como son:

- Recursos humanos.
- Recursos materiales.
- Recursos financieros.

Los primeros se refieren a las personas necesarias para elaborar el trabajo de investigación, pues al tratarse de un investigador novel es importante la guía de otro investigador con experiencia, el cual se constituye en el director. No tiene que confundirse con las personas entrevistadas, pues se acude a ellas para conocer y analizar las respuestas que puedan ofrecer a las preguntas realizadas. "Hace referencia a las personas que van a ser necesarias durante el trabajo de investigación. Esto es: equipo de investigadores (encuestadores), asesores,

personal de apoyo y otros” (Guerrero Jirón, Villacis Salcedo, & Apolo Vivanco, 2018, pp. 105).

En este trabajo de titulación, los recursos humanos se componen por las siguientes personas:

Cuadro N° 5

Recursos humanos

<b>Persona</b>	<b>Rol</b>
Edgar Washington Fiallos Paredes	Director
Lenin Stalin Ruiz Riofrio	Autor

Fuente: elaboración propia.

Por otro lado, los recursos materiales “comprende el conjunto de equipos, medios transportes, material y suministros, gastos de administración, servicios, y otros” (Guerrero Jirón, Villacis Salcedo, & Apolo Vivanco, 2018, pp. 105). Los que corresponden a este trabajo de titulación se describen en la tabla que aparece a continuación:

Tabla N° 2

Recursos materiales.

<b>Rubro</b>	<b>Valor</b>
Materiales y suministros	20\$
Material bibliográfico	100\$
Transporte al interior de la provincia	20\$
Licencias de software	30\$
Imprevistos	40\$
Asesoría externa	20\$
Inversión	230\$

Fuente: elaboración propia.

Y, los recursos financieros, “es el dinero que se requiere para sufragar los gastos que se incurran durante el trabajo investigativo” (Guerrero Jirón, Villacis Salcedo, & Apolo Vivanco, 2018, pp. 106), para ello se toman en cuenta los gastos

aproximados establecidos con los recursos materiales. En este orden de ideas, se destaca que el autor cuenta con los recursos financieros necesarios para abordar la investigación.

Los aspectos metodológicos mencionados conllevan a que el autor establezca con certeza las distintas fuentes para argumentar y contrastar sus opiniones acerca de la regulación jurídica de la conducción de motocicletas en relación a la seguridad vial en el Ecuador, es decir:

- Circunscribir su revisión a los datos relevantes al objeto de estudio.
- Contar con las orientaciones del director.
- Acceder a los medios financieros para los recursos materiales correspondientes.

### **2.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

Una vez expuestas las consideraciones referidas a las fuentes y la viabilidad de la investigación, es conveniente puntualizar algunos comentarios sobre las técnicas e instrumentos que conllevan a la recolección de los datos, no basta conseguir la información, el investigador tiene otra tarea, la cual consiste en organizar dichas fuentes. Para organizarlas, se requieren de dos elementos metodológicos:

- Técnicas.
- Instrumentos.

“Son un conjunto de acciones y actividades que realiza el investigador para recolectar la información los cuales permiten lograr los objetivos y así contrastar la hipótesis de investigación” (Arispe Alburquerque, y otros, 2020, pp. 78).

En cuanto a las técnicas, se precisa de habilidades por parte del investigador para seleccionar los procedimientos acordes a su investigación. Hay multiplicidad de técnicas, por ello el autor tiene que tener claros los componentes metodológicos y estructurales de su trabajo de titulación, las diversas formas de obtener información pudieran generar resultados distintos a los esperados. “La técnica juega un papel muy importante en el proceso de investigación científica, a tal grado que se le puede definir como la estructura del proceso de la investigación científica” (Baena, 2017, pp. 68). Las técnicas correspondientes a este trabajo de titulación son:

- La observación.
- El análisis de contenido.
- La entrevista.

En la observación se requiere concentración y dedicación por parte del autor. Con ella comienza el análisis porque el autor organiza y estructura cada una de las fuentes observadas. Es preciso señalar que observar, en el contexto metodológico, implica el uso de los sentidos en general que lleven al investigador a percibir los datos observados. “La observación, por principio, es susceptible de ser aplicada a cualquier conducta o situación. Pero una observación sin una adecuada planificación pierde interés y los resultados no son utilizados con efectividad” (Cortés & Leon, 2004, pp. 35).

Por su parte, el análisis de contenido es una técnica de gran conveniencia para los trabajos de corte jurídico, se adecuan a cada uno de los distintos documentos que, tradicionalmente, conforman al Derecho. “Con esta técnica no es el estilo del texto lo que se pretende analizar, sino las ideas expresadas en él, siendo el significado

de las palabras, temas o frases lo que intenta cuantificarse” (Ñaupas Paitán, Valdivia Dueñas, Palacios Vilela, & y Romero Delgado, 2018, pp. 391).

Y, la entrevista da lugar a conocer cada una de las opiniones de los entrevistados. Se lleva a cabo en atención a los componentes del objeto de estudio, se prefieren a personas con conocimientos previos en la temática investigada, amerita preparación por parte del autor o entrevistador.

“Consiste en formular preguntas en forma verbal al encuestado con el objetivo de obtener respuestas o informaciones y con el fin de verificar o comprobar las hipótesis de trabajo; es una especie de conversación formal entre el investigador y el investigado o entre el entrevistador y el entrevistado o informante” (Ñaupas Paitán, Valdivia Dueñas, Palacios Vilela, & y Romero Delgado, 2018, pp. 294-295).

En este trabajo de titulación se ha preparado un tipo de entrevista conocida como no estructurada, en la que “el entrevistador tiene libertad para hacer las preguntas, pero siempre basándose en una guía, general de contenido, aunque no específica. Este tipo de entrevista se ajusta a las necesidades de la investigación de tipo cualitativa” (Ñaupas Paitán, Valdivia Dueñas, Palacios Vilela, & y Romero Delgado, 2018, pp. 296).

Por otro lado, los instrumentos son los que contienen la información recabada por el autor, al igual que las técnicas les suministran a la investigación orden, evitan la frondosidad de la misma y mantienen al autor apegado al objetivo que se ha planteado. Los instrumentos materializan la forma de las técnicas y mantienen un registro de cada una de las fuentes observadas y analizadas, y las respuestas recibidas por medio de las entrevistas. En el caso de este trabajo de titulación, los instrumentos son los siguientes:

- Guía de observación.
- Ficha mixta.

- Guía de entrevista.

La primera, es decir la guía de observación tiene como función principal permitir mantener un control riguroso y exacto de todo aquello que se tiene la oportunidad de presenciar durante el tiempo que se lleva a cabo la investigación, por cuanto se trata de mantener la coherencia y exactitud entre lo que efectivamente se presencia y aquello que procede a plasmarse en el registro permanente de la investigación, es necesario un correcto manejo de los datos, como se refleja en la doctrina, referente a cómo llevar a cabo investigaciones científicas, todo ello con el fin de efectuarlas de manera apropiada con conclusiones confiables “deben ser explícitamente dados con tratamiento único para evitar la fuga de los mismos y tener un observación cuidadosa y crítica para analizar e interpretar los datos para poder sacar sus propias apreciaciones o reflexiones finales” (Cabezas, Andrade, & Torres, 2018, pp. 113).

“El investigador la trae siempre consigo. La idea es anotar mientras realiza la observación... Le dará preferencia a todos aquellos datos que la memoria no puede retener con fidelidad o precisión: cifras, fechas, opiniones textuales, esquemas, croquis, mapas” (Baena, 2017, pp. 72).

Por su parte, dentro de la diversidad de instrumentos las fichas en su conjunto son un medio utilizado desde hace mucho tiempo, y útil en cualquier situación, permitiendo realizar de manera fluida las tareas necesarias. “Las fichas son los instrumentos tradicionales para ir recabar los datos de la investigación. Fáciles de manejar y con los datos resumidos o bien “digeridos” de los autores, el trabajo de la redacción es mucho más fácil” (Baena, 2017, pp. 107).

Las fichas mixtas son aquellas que combinan variedad de datos y fichas, no corresponde a un solo tipo de información por cuanto se refleja en ella diversidad de datos, relacionados con la investigación que se realiza, reflejan información necesaria e inclusive interpretaciones realizadas por los investigadores que posteriormente se plasmarán en el trabajo de titulación, incluye los datos más relevantes para la investigación. “Es aquella que combina una ficha textual con una

paráfrasis, una ficha textual con un comentario, o una ficha de paráfrasis con una de comentario” (Ñaupas Paitán, Valdivia Dueñas, Palacios Vilela, & y Romero Delgado, 2018, pp. 314).

En el caso de la guía de entrevista, funciona como la base de las entrevistas, permite llevar un orden de las preguntas y las respuestas, organiza de mejor manera la información obtenida, “consiste en una hoja simple no impresa, bien preparada, que contiene las preguntas a formular al entrevistado, en una secuencia determinada” (Ñaupas Paitán, Valdivia Dueñas, Palacios Vilela, & y Romero Delgado, 2018, pp. 298),

Asimismo, es necesario establecer una serie de preguntas, a diversas personas que tienen conocimientos, sobre el tema que se plantea como objetivo del presente trabajo de titulación, dirigidas a jueces, abogados, policías de tránsito y trabajadores motorizados, detalladas a continuación:

Guía de entrevista para 3 Jueces:

Entrevista 1:

- Fecha:
- Hora:
- Lugar:
- Modalidad:
- Entrevistador:
- Entrevistado:
- Cargo del entrevistado:
- Duración:

Entrevista 2:

- Fecha:

- Hora:
- Lugar:
- Modalidad:
- Entrevistador:
- Entrevistado:
- Cargo del entrevistado:
- Duración:

#### Entrevista 3:

- Fecha:
- Hora:
- Lugar:
- Modalidad:
- Entrevistador:
- Entrevistado:
- Cargo del entrevistado:
- Duración:

#### Preguntas:

- Según su criterio, ¿qué es la seguridad vial?
- ¿Son suficientes las normas penales vigentes acerca de las infracciones de tránsito? ¿Por qué?

- ¿Considera necesario realizar reformas en la Sección de contravenciones de tránsito del COIP debido al número de trabajadores motorizados?

Guía de entrevista para 3 Abogados:

Entrevista 1:

- Fecha:
- Hora:
- Lugar:
- Modalidad:
- Entrevistador:
- Entrevistado:
- Cargo del entrevistado:
- Duración:

Entrevista 2:

- Fecha:
- Hora:
- Lugar:
- Modalidad:
- Entrevistador:
- Entrevistado:
- Cargo del entrevistado:
- Duración:

Entrevista 3:

- Fecha:

- Hora:
- Lugar:
- Modalidad:
- Entrevistador:
- Entrevistado:
- Cargo del entrevistado:
- Duración:

#### Preguntas:

- Según su criterio, ¿en qué consiste el trabajo del transporte motorizado y qué relación tiene con la seguridad vial?
- Según su criterio, ¿qué es la seguridad vial?
- ¿Considera necesario realizar modificaciones en la Sección de contravenciones de tránsito del COIP debido al número de trabajadores motorizados?

#### Guía de entrevista para 3 Policías de Tránsito:

##### Entrevista 1:

- Fecha:
- Hora:
- Lugar:
- Modalidad:
- Entrevistador:
- Entrevistado:
- Cargo del entrevistado:

- Duración:

#### Entrevista 2:

- Fecha:
- Hora:
- Lugar:
- Modalidad:
- Entrevistador:
- Entrevistado:
- Cargo del entrevistado:
- Duración:

#### Entrevista 3:

- Fecha:
- Hora:
- Lugar:
- Modalidad:
- Entrevistador:
- Entrevistado:
- Cargo del entrevistado:
- Duración:

#### Preguntas:

- ¿En qué consiste la seguridad vial?

- Según su criterio, ¿cuál es el grupo de conductores más infractor?
- ¿Cuál es la infracción recurrente en ese grupo?

#### Guía de entrevista para 3 Trabajadores Motorizados:

##### Entrevista 1:

- Fecha: 20 de octubre de 2022
- Hora: 3:00 pm
- Lugar: Parque Cevallos
- Modalidad: Presencial
- Entrevistador: Lenin Stalin Ruiz Riofrio
- Entrevistado: Adrixon Torres
- Cargo del entrevistado: Motorizado
- Duración: 20 minutos

##### Entrevista 2:

- Fecha: 20 de octubre de 2022
- Hora: 2:50
- Lugar: mercado modelo
- Modalidad: presencial
- Entrevistador: Lenin Stalin Ruiz Riofrio
- Entrevistado: Carlos Martínez
- Cargo del entrevistado: Motorizado
- Duración: 20 minutos

Entrevista 3:

- Fecha: 19 de octubre de 2022
- Hora: 10:00 am
- Lugar: consultorio jurídico
- Modalidad: presencial
- Entrevistador: Lenin Stalin Ruiz Riofrio
- Entrevistado: Xavier Guamanquispe
- Cargo del entrevistado: Motorizado
- Duración: 10 minutos

Preguntas:

- ¿Qué es la seguridad vial?
- Según su criterio, ¿cuáles políticas gubernamentales son necesarias para mejorar la seguridad vial?
- ¿Qué ventajas tiene el trabajador motorizado al utilizar una licencia de tipo específico?

## **CAPITULO III. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN**

### **3.1. Presentación de resultados**

Posterior a desarrollar los capítulos previos, los cuales representan un compendio de carácter doctrinal, normativo, así como la estructura metodológica concreta seleccionada en el presente trabajo de titulación, debido a que se ajusta a las particularidades de la investigación, es necesario proceder a reportar los resultados obtenidos a través de un riguroso proceso que comprende no solo las diversas fuentes consultadas y plasmadas, el criterio sostenido por el autor, sino que se enriquece con las entrevistas a la variedad de personas con respuestas dentro de sus esferas de conocimiento, las cuales se encuentran estructuradas de la siguiente manera:

- Entrevistas a jueces.
- Entrevistas a abogados.
- Entrevistas a agentes de tránsito.
- Entrevistas a motorizados.

“En los trabajos analíticos se tiene que indicar si se comprueban o rechazan las hipótesis propuestas. Las conclusiones deben, necesariamente, derivar de los resultados y de su análisis y discusión”. (Arispe Alburquerque, y otros, 2020, pp. 122). De manera que, el informe de resultados, compone la respuesta a las interrogantes o los llamados objetivos planteados al principio de la investigación, es la verificación a través del método, de lo previamente propuesto por el autor.

Cuadro Nº 9 Entrevistas para jueces.

Preguntas	Dr. Jorge Arcos	Dra. Pilar Araujo	Mtr. Mauricio Villarroel	ANÁLISIS
Según su criterio, ¿qué es la seguridad vial?	La seguridad vial se complementa con la educación vial, en un contexto que promueve cambios que van más allá del conocimiento de la norma por parte de peatones, pasajeros, conductores, de la aprobación de exámenes de manejo, la existencia de adecuada infraestructura vial o el control estricto de las	Es el conjunto de acciones que debe ser utilizado tanto por peatones cuánto por conductores diferentes automotores todo con la finalidad de evitar accidentes de tránsito se debe respetar la señalética tanto vertical cuánto horizontal y las leyes de tránsito	Sobre la seguridad vial, es importante evitar incidencia de accidente de tránsito con resultados que afecten de bienes jurídicos la vida la integridad personal sobre la propiedad pública y privada que está regulada por políticas y que debe ser implementada a través de los estados del estado tiene un enfoque un enfoque que abarca	Basado en el análisis de las respuestas se puede concluir que, el proceso del cual nace una ley, es decir el mecanismo regulador. Se inicia desde que existe un problema social, el cual abarca un derecho

	<p>autoridades; todo esto, con el objeto de salvaguardar la integridad de las personas inclusive el cuidado de la naturaleza.</p>		<p>ciertas materias específicamente para esta prevención en relación de la reducción todo tipo de riesgo de sientes entonces que yo compré mi preciosa mi interés esto vistas sobre la educación que se le dé va a dar al usuario al usuario vial en lo que concierne a peatones , a conductores eso en si en términos que podría entenderse qué es la seguridad vial.</p>	<p>vulnerado, o que posiblemente será vulnerado sin regulación alguna. Implementar políticas públicas que ayuden a la educación vial a la conducción responsable y a la seguridad vial como tal, es un eje del cual la norma puede apoyarse enormemente al tener problemas de vacío legal como este, la norma puede</p>
--	---	--	--	---

				aplicar políticas que fomenten la no vulneración del derecho mientras se subsana la deficiencia legislativa.
¿Son suficientes las normas penales vigentes acerca de las infracciones de tránsito? ¿Por qué?	La seguridad vial no depende esencialmente de las leyes, sino que, al igual que en las demás ramas del derecho, depende del buen juicio de los conductores y de toda la ciudadanía de hacer efectivo el “principio del debido cuidado”; escenario que constituye un aspecto de orden cultural y educativo que	En mi opinión personal pienso que las sanciones no son suficientes, pues el accidente de tránsito en la mayoría de veces se comete por la inobservancia a las normas y señales de tránsito, entonces esto hace que las personas al inobservar las disposiciones, cometan graves accidentes que	Son suficientes las normas vigentes en materia de tránsito creo que sí y no debe partirse de que debe existir una norma que prohíbe o sanciona algo específicamente para considerar que un estado específicamente pueda regularse pero que siempre partirse de una prevención respecto del cometimiento del ilícito	En la gran mayoría de opiniones es evidente que la normativa es suficiente, sin embargo, la opinión más acertada es la que menciona, que no solo la norma es quien debe educar a la

	<p>impiden el desarrollo de conductas apropiadas en el uso de las vías y de los medios de transporte. La eficacia, la eficiencia del ejercicio, ejecución de la ley, depende de la adquisición de valores, hábitos y actitudes, que permitan a los ciudadanos (as) dar una respuesta segura en las distintas situaciones de tránsito, cumplir con la transición del ser (la realidad) al deber ser (la norma).</p>	<p>enlutan a familias completas.</p>	<p>entonces lo que se debe establecer específicamente el conocimiento en concreto de todas las normas o infracciones que existen para que exista una correcta una un corrector respeto de las normas reglas y señales en el tránsito rodado.</p>	<p>gente en seguridad vial son sanciones que generen miedo, sino que es mucho más efectivo crear educación que venga desde las unidades educativas las cuales impartan un respeto mutuo por el bienestar vial.</p>
--	--	--------------------------------------	--	--

<p>¿Considera necesario realizar reformas en la Sección de contravenciones de tránsito del COIP debido al número de trabajadores motorizados?</p>	<p>Para considerar la creación o modificación de una norma, en un escenario pre legislativo, es necesario investigar, analizar, cuáles serán las consecuencias que se den a partir de la creación o modificación de una norma. Así, si se plantea la creación o modifican de normas que, en cierta medida involucren discriminación a cierto sector laboral, estaríamos ante un proyecto inconstitucional.</p>	<p>Consideró que no las contravenciones están claramente determinadas en el coip más bien lo que debería exigirse es que se regularicen para trabajar de manera ordenada y ellos también no sean explotados en sus campos laborales.</p>	<p>Sí, es que ,se debe ese se debe incrementar el normas para poder evitar o confrontar la problemática y en día en relación del incremento de trabajadores motorizados los conocidos delivery creo que no nunca se debe partir en relación de un incremento del ius puniendi en un estado democrático constitucional democrático y justicia en dónde que lo que se promulga o lo que se pretende específicamente es tener la menor cantidad de sanciones punitivas o norma sancionadora sancionadoras para poder</p>	<p>El modificar una norma el cual es un acto muy común, pues el actuar legislativo debe estar en constante evolución frente a las nuevas necesidades del mundo actual. Si bien, el estado busca un orden que intenta conseguir mediante la normativa, comparto el criterio de que no solo la norma puede regular el</p>
---	--	--	---	---

			<p>para poder garantizar los derechos de los justiciables el incremento de tipos penales o el incremento de penas no es una solución la solución siempre lo hace la prevención en relación de la criminología eso lo único que ocasionan es ocasión a través del incremento de penas el incremento de tipos penales es únicamente un exceso del poder punitivo una política populista del derecho penal no hay que trabajar siempre en la educación como prevención respecto de los usuarios viales en un</p>	<p>comportamiento de las personas sino también su educación en principios de seguridad, bien común y buen vivir.</p>
--	--	--	---	--

			<p>experimento de existir una norma penal sino también se puede declinar por el tema de normas no penales administrativas en el caso de que por decirte del incremento de estos usuarios trabajadores que hace servicio puerta a puerta debería haber un mayor tipo de control por parte de la de los organismos de control y prevención que sería la agencia nacional de tránsito la policía nacional y en los lugares donde que se encuentran ya descentralizados la materia de tránsito de los agentes civiles en derecho</p>	
--	--	--	--	--

			<p>en derecho si bien evoluciona en relación de la problemática social sitúa que yo hoy en día se ve el uso de scooter entonces no solamente utiliza el scooter una persona mayor adulta el scooter lo usan los niños entonces desde la escuela desde las escuelas debe haber en esa socialización esa educación para que el uso quedaron a ese aparato electrónico o puede ser que no sea un aparato electrónico una patineta o cualquier tipo de objeto que te ayude movilizar debe ser dado el uso correspondiente bajo</p>	
--	--	--	--	--

			en las normas de la prevención de conducir de forma a la recibí circunstancias y entonces esas cosas provienen desde la desde la educación primaria secundaria en tercer nivel y circunstancias y eso entonces eso es el punto de vista.	
--	--	--	--	--

Fuente: elaboración propia a partir de entrevistas realizadas.

Cuadro N° 10 entrevistas para abogados.

PREGUNTAS	Abg. Jessica Yáñez	Abg. Gonzalo Carrera	Abg. Brigitte Torres	
Según su criterio, ¿en qué consiste el trabajo del transporte motorizado y qué relación tiene con la seguridad vial?	Son los diferentes medios de transporte a motor, los mismos que deben ser una necesidad humana, por lo que su satisfacción resulta un elemento necesario para el desarrollo económico y social de las poblaciones.	El transporte motorizado es una necesidad que tenemos los seres humanos para el bienestar de la población.	Es aquella actividad laboral por medio de la cual se usa como herramienta principal de fuerza de propulsión de un vehículo.	Comenzando con el análisis de las respuestas podemos decir que, el trabajo es la fuente principal de sustento sin el cual sería imposible llegar a una vida digna, por lo tanto, podríamos suponer que la necesidad de movilizarse está muy ligada a la necesidad de trabajar. En derecho el estado de necesidad superpone un principio por el cual un delito puede ser absuelto de su pena, es decir, si un motorizado comete errores que afecten a la seguridad vial, por necesidad, la responsabilidad no

				caería sobre el motorizado.
Según su criterio, ¿qué es la seguridad vial?	La seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta, bien sea como peatón, pasajero o conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito.	Es el conjunto de normas, conocimientos, prácticas y hábitos directamente relacionados con el tránsito, así como con la circulación tanto de peatones como de conductores en la vía pública.	Son aquellos medios de precaución con respecto a la circulación del tránsito cuyo fin es evitar accidentes a través de normas de conducta	Como análisis a las respuestas de los entrevistados se puede concluir que, es muy importante conocer la seguridad vial, como un mecanismo garantista de derechos. La base del mismo es evitar accidentes que pueden vulnerar derechos tan importantes como la vida. Es por eso, que se debe fundamentar a la seguridad vial para su conocimiento y la educación en la misma.

<p>¿Considera necesario realizar modificaciones en la Sección de contravenciones de tránsito del COIP debido al número de trabajadores motorizados?</p>	<p>Siempre es importante la actualización de las normas jurídicas y su correcta aplicación.</p>	<p>Una ley siempre debe ser actualizada debido a que los seres humanos evolucionamos a lo largo de los años y la vida en sociedad también cambia adopta las leyes con el paso del tiempo, para satisfacer las necesidades de justicia e igualdad de los ciudadanos.</p>	<p>Si considero necesario realizar un ajuste a las normas por los vacíos legales existentes. Como en el caso del uso de licencias en motorizados pues no existe una correcta distinción entre tipo y categoría de licencias como tal. Siendo necesario revisar el reglamento de tránsito, así como el COIP.</p>	<p>La conclusión extraída del análisis de las respuestas denota que , las importancias de las modificaciones en la norma recaen a fenómenos como este vacío legal previamente mencionado, el cual como se menciona para los entrevistados significa un pilar fundamental para el avance de los derechos.</p>
---	---	---	---	--

Fuente: elaboración propia a partir de entrevistas realizadas.

Cuadro N° 11 entrevistas para agentes de tránsito.

PREGUNTAS	Agente de tránsito Edison Tamay	Agente de tránsito Álvaro Aguirre	Agente de tránsito Christian López	
¿En qué consiste la seguridad vial?	La seguridad vial consiste en cumplir las normas y leyes de tránsito tanto los conductores como los peatones	Hacer cumplir las leyes de tránsito , tener en cuenta que el peatón está en la pirámide de las prioridades	Consiste en cumplir y hacer cumplir las leyes y reglamentos de tránsito todas las personas del territorio Ecuatoriano	Los entrevistados definen a la seguridad vial desde un punto de vista meramente técnico pues conocen de leyes y principios de tránsito, a su vez engloban conceptos como prioridad peatonal universalidad en cuanto a cumplir y hacer cumplir las leyes.

Según su criterio, ¿cuál es el grupo de conductores más infractor?	Transporte publico	Transporte publico	Transporte publico	La respuesta de todos los entrevistados concluye al transporte público como el grupo más infractor, sin embargo, es posible que la respuesta se deba al sector urbano en donde concurren los agentes. Existen sectores rurales donde el uso de motocicletas es muy superior al transporte público.
¿Cuál es la infracción recurrente en ese grupo?	Recoger pasajeros en sitios prohibidos	Irrespetar las señales de tránsito, imprudencia	No respetar las señales de tránsito no obedecer	Se evidencia por las respuestas de los agentes de tránsito que, existe una clara

			las órdenes del agente de tránsito	deficiencia en cuanto al respeto de las leyes de tránsito, la imprudencia de la protección los conductores frente a derechos tan importantes como la vida.
--	--	--	------------------------------------	--

Fuente: elaboración propia a partir de entrevistas realizadas.

Cuadro N° 12 entrevistas para abogados.

PREGUNTAS	Trabajador Motorizado Xavier Guamanquispe	Trabajador Motorizado Carlos Matinés	Trabajador Motorizado Adrixon Torres	
¿Qué es la seguridad vial?	Conducir de manera prudente con respeto a las señales viales, y con las debidas protecciones del motorizado.	Es la conducción segura y prudente. Con Respeto a las normas de tránsito cumpliéndolas.	Todos debemos conducir a una velocidad prudente siempre respetando las señales y peatones de las vías.	En torno a las respuestas de los entrevistados, podemos concluir que la seguridad vial se basa en respetar las leyes de transito la señalética y ser prudente. Principios básicos en cuanto a la seguridad.
Según su criterio, ¿cuáles políticas gubernamentales son necesarias para mejorar la seguridad vial?	Normar al conductor motorizado. Si bien es cierto se halla para el conductor automovilístico. No existe uno para el	Mejorar los controles y señalización de tránsito en la ciudad.	No se trata del gobierno sino, debemos ser más consientes.	Tomando el criterio de los entrevistados es claro que existe un desconocimiento por el deber del estado en formar políticas públicas

	motorizado de forma específica			que ayuden a la protección de derechos, si bien es cierto el único accionar que cuenta realmente es el accionar del conductor pues es el quien esta inmiscuido en la conducción, pero si analizamos la situación a fondo. Fomentando la educación vial y el conocimiento en principios viales, sería mucho más fácil proteger los mismos.
¿Qué ventajas tiene el trabajador motorizado al utilizar una licencia de tipo específico ?	Lucidez en cuanto la conducción de motocicleta sin embargo la experticia es lo que	Que puede trabajar sin ningún problema y también la formación para conducción consiente.	La ventaja de el transito libre sin quedar detenido en algún retén policial.	Al analizar las respuestas de los entrevistados, notamos que el enfoque que abarcan dos de ellos es meramente evitar tener problemas en cuanto a la

	hace a un buen conductor motorizado.			conducción, sin embargo, uno de ellos muestra interés en la la experticia de la conducción de motocicletas algo que realmente muestra lo que debería ser primordial. Proteger el bien común mediante la conducción responsable es algo que debemos introducir a la mente de todos los conductores.
--	--------------------------------------	--	--	--

Fuente: elaboración propia a partir de entrevistas realizadas.

### 3.2. Análisis de resultados

A partir del estudio e interpretación de las fuentes previamente señaladas, se procede a llevar a cabo el análisis de resultados, sobre la regulación jurídica de la conducción de motocicletas en relación a la seguridad vial en el Ecuador, de acuerdo a ello se establece que los ciudadanos que habitan el país, dentro de la variedad de derechos que los asisten se encuentra, el derecho a la seguridad vial como garantía de su integridad y libre tránsito.

Se evidencia por lo manifestado a través de las entrevistas y la doctrina que la norma garantiza y estatuye a la seguridad vial como política pública de obligatorio cumplimiento, para el Estado en los diversos niveles que lo conforman, de carácter exigible por parte de los ciudadanos. Así como es deber de cada ciudadano cumplir con las diversas regulaciones sobre la materia en cuestión, bajo pena de sanción en caso de no hacerlo.

Mantiene la investigación, que efectivamente aun cuando se encuentra reconocido en las leyes de la República, el acceso a vías de comunicación en estado óptimo, diseñadas, construidas y reparadas a través de correctas prácticas estructurales, no siempre sucede de esa manera, lo cual conlleva que se haga necesario un trabajo mancomunado entre los niveles operativos y los niveles que ejercen la función de contraloría en los diversos niveles de gobierno.

Los resultados de las entrevistas, de manera contundente concluyen que se está en presencia de un sector del transporte automotor, en el caso concreto del transporte público, como elemento problemático de las normas de tránsito, además de aquellas de convivencia ciudadana y cortesía automovilística por llamarlas de algún modo, este sector es de vital importancia para el traslado de los ciudadanos y el correcto desenvolvimiento de la vida cotidiana y del desarrollo económico.

Ahora bien, el crecimiento exponencial del mercado referente al traslado de bienes y servicios a domicilio, todo ello derivado principalmente en Latinoamérica a raíz de la pandemia de Covid-19, arrastra como consecuencia un incremento de un sector

laboral, como es el de los trabajadores motorizados, con lo cual se presenta un aumento del parque automotor, y una movilidad desmesurada que representa un caos en las vías de transporte.

Se desprende de las entrevistas, que es un hecho de carácter público y notorio, que se presenta una situación preocupante no solo para los organismos del área en los distintos niveles de gobierno, sino para cada ciudadano que se encuentra expuesto a bajos niveles de seguridad en el ámbito vial, dentro del Ecuador, por cuanto cada persona que utiliza las vías de comunicación corre un mayor riesgo de sufrir un accidente de tránsito, con posibilidad de lesiones graves o perder la vida.

Es un efecto de los bajos niveles de seguridad, la gran cantidad de accidentes viales, que involucran al sector motorizado, muchas veces dichos siniestros, con resultados graves y fatales, no solo se pierden vidas, también es sobrecargado lo referente a la salud pública, significa que muchas veces los recursos sean insuficientes para la gran cantidad de necesidades.

El sector motorizado, reconoce su responsabilidad en los incidentes viales, igualmente acuerda que la observancia de la normativa tiene que aplicarse de manera sistemática en su quehacer diario, acepta que es favorable una mayor regularización del sector laboral que constituyen.

## CONCLUSIONES

- En lo correspondiente a los fundamentos de índole teórico y jurídico, respecto a la conducción de motocicletas en relación a la seguridad vial en el Ecuador, se afirma de manera concluyente que se dispone de material comprendido dentro de investigaciones, estudios y recomendaciones tanto dentro del país como extranjero adaptable en teoría al suelo patrio, igualmente se presenta normativa sobre el área en cuestión, pero no lo suficientemente explícita y concisa, es necesario, entonces adaptarse a las nuevas tecnologías y realidades que es indispensable regular, todo ello bajo el precepto de garantía del bienestar y el buen vivir.
- Acerca de regulación jurídica de la conducción de motocicletas en relación a la seguridad vial en el Ecuador, efectivamente en la normativa vigente se encuentra el procedimiento que es menester realizar tipificado en el artículo 386 del COIP perteneciente a contravenciones de primera clase, cuyo objetivo es verificar que la persona se encuentra en posesión de capacidades mínimas, que le permiten ser calificados como aptos para conducir motocicletas, dentro de las leyes del área en cuestión, se imponen una serie de sanciones administrativas, penales y pecuniarias, en función del tipo de infracción; ahora bien, a través de la investigación realizada, se denota que la realidad diaria del continuo movimiento automotor y uso de las vías de comunicación terrestre, se encuentra siendo una afectación a cada habitante, debido a que no se cumple de manera efectiva el derecho a la seguridad vial, y un derecho con esas características es un derecho ineficaz, se asemeja a un cascaron vacío. En la actualidad, la falta de regulación ha obligado, a que existan mecanismos suplentes para este tipo de contravenciones. Un claro ejemplo de lo que sucede en el caso de incurrir en esta infracción. Es el procedimiento sancionador que siguen los agentes de tránsito, que es sancionar por un literal distinto y tomar esta acción como un agravante. Cuando realmente se tiene que sancionar por el tipo penal correspondiente. Como conclusión, es clara la falta de un orden jurídico claro, y de un tipo penal que se ajuste correctamente al accionar de los conductores. Si bien existen mecanismos suplentes además de tipos pénales que se ajustan parcialmente a la conducta. La ciudadanía trata de aprovechar los vacíos legales para incurrir en acciones fuera

del espectro legal, acción que tiene que ser controlada desde la raíz. El respeto por las normas de tránsito y la seguridad vial no es, para tomarse a la ligera, sino que, debe ser un pilar fundamental para el orden social.

- Dentro de este marco, es congruente concluir que se está en presencia de un vacío legal, referido a la regulación jurídica de la conducción de motocicletas en relación a la seguridad vial en el Ecuador, se hace palpable la necesidad de normativa apegada a los hechos cotidianos, que conlleve a, efectivamente, disminuir los efectos negativos de la actividad del transporte motorizado, como se constató en el desarrollo del presente trabajo de titulación por la gran cantidad de accidentes pues trae toda una serie de consecuencias que afectan a niveles macro, a la Nación en su conjunto, una variedad de derechos colectivos y difusos. La responsabilidad a la protección de la seguridad jurídica recae sobre el órgano rector macro en el Estado, es decir, el órgano legislativo, es quien tiene que normar adecuadamente y suplir todas las faltas a la norma de manera oportuna evita así el incumplimiento de deberes y la vulneración de derechos.
- Tiene que avocarse el Órgano Legislativo (Asamblea Nacional), a modificar la norma penal en cuestión a lo referente a las contravenciones de tránsito, específicamente a las contenidas en el artículo 386 COIP, de la siguiente manera: cualquier persona que conduzca un vehículo, cuyo uso es comercial o laboral, tiene que presentar una licencia de carácter profesional que corresponda al tipo de vehículo. Además de ser pertinente

## RECOMENDACIONES

- Dentro del marco de recomendaciones la primera se dirige expresamente a los organismos responsables de la infraestructura vial, por cuanto de una infraestructura mejor a la actual y de carácter amigable con el conductor, radica una gran parte de la prevención y una mejora en el control y respuesta ante los siniestros viales, a través de experiencias en otros países se demostró la importancia de dichas condiciones, lo cual es una manera de garantizar el cumplimiento de un derecho entre ellos el libre tránsito, protección y bienestar.
  
  - Al mismo tiempo, es propicio sugerir que la sociedad en un esfuerzo mancomunado, mejore las conductas inapropiadas al momento de conducir, además de fomentar valores y cultura de respeto, consideración, moderación y amabilidad en el ámbito de la cultura de conducción, es apropiado desde la edad escolar reforzar dicha visión, a través de las escuelas y hogares como centros de formación integral del ser humano.
  
  - El llamamiento a la industria de las motocicletas, en función de mejorar la seguridad de los vehículos que producen, con la introducción de elementos que protejan la integridad física de los usuarios, inclusive haciéndolas viables de acuerdo al uso para el que se encuentran destinadas, la reducción de la velocidad que pueden desarrollar las mismas.
4. Adecuación de la normativa vigente, en pos de una mancomunidad de elementos, cuya labor se encuentre efectivamente dirigida a cumplir con un funcionamiento de los medios de seguridad, divulgación de valores y educación en el ámbito vial, flexibilidad, rapidez, y adaptación en la supervisión y capacidad sancionatoria sobre las contravenciones de tránsito, como un medio adecuado de protección para los usuarios incluso el sancionado, en definitiva la protección de cada ciudadano como fin superior del Estado.

## BIBLIOGRAFÍA

Agence France-Presse (AFP). (9 de Diciembre de 2021). <https://www.afp.com/es>. Recuperado el 19 de Septiembre de 2022, de <https://www.afp.com/es>

Agencia Nacional de Tránsito. (15 de Agosto de 2022). <https://www.ant.gob.ec/>. Recuperado el 14 de Septiembre de 2022, de <https://www.ant.gob.ec/visor-de-siniestralidad-estadisticas/>

Arispe Alburquerque, C., Yangali Vicente, J., Guerrero Bejarano, M., Lozada de Bonilla, O., Acuña Gamboa, L., & Arellano Sacramento, C. (2020). *La investigación científica. Una aproximación para los estudios de posgrado*. Guayaquil: Universidad Internacional del Ecuador.

Asamblea General de la OEA. (17 de Noviembre de 1988). *Protocolo de San Salvador*. Recuperado el 15 de Julio de 2022, de <https://www.oas.org/es/sadye/inclusion-social/protocolo-ssv/docs/protocolo-san-salvador-es.pdf>

Asamblea General de la ONU. (31 de Agosto de 2020). Resolución 74/299. Nueva York: ONU. Obtenido de <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N20/226/34/PDF/N2022634.pdf?OpenElement>

Asamblea General de las Naciones Unidas. (1948). *Declaración Universal de los Derechos Humanos*. Naciones Unidas. Obtenido de [https://www.ohchr.org/sites/default/files/UDHR/Documents/UDHR\\_Translations/spn.pdf](https://www.ohchr.org/sites/default/files/UDHR/Documents/UDHR_Translations/spn.pdf).

Asamblea Nacional. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Quito, Ecuador: Registro Oficial Suplemento N° 180 de 10 de febrero de 2014.

Asamblea Nacional. (2020). *Ley Orgánica de Apoyo Humanitario Para Combatir La Crisis Sanitaria Derivada Del Covid-19*. (S. R. Registro Oficial, Ed.) Quito.

Recuperado el 8 de julio de 2022, de  
file:///C:/Users/angel/Downloads/SRO229\_20200622.pdf

Asamblea Nacional Constituyente. (1991). Bogota: Gaceta Constitucional 114, 4 de julio de 1991.

Asamblea Nacional Constituyente. (2008). Montecristi: Suplemento Registro Oficial N°449, 20 de octubre de 2008.

Asamblea Nacional Constituyente. (7 de Agosto de 2008). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial. *Registro Oficial Suplemento 398 del 7 de Agosto de 2008*. Montecristi: Registro Oficial. Recuperado el 19 de Septiembre de 2022, de [https://www.registroficial.gob.ec/index.php/registro-oficial-web/publicaciones/suplementos/item/download/3559\\_bf327cd54a09d9e881ee0ba5728c02f6](https://www.registroficial.gob.ec/index.php/registro-oficial-web/publicaciones/suplementos/item/download/3559_bf327cd54a09d9e881ee0ba5728c02f6)

Baena, G. (2017). *Metodología de la Investigación* (Tercera ed.). Ciudad de Mexico, Mexico: Grupo editorial Patria. Recuperado el 27 de Julio de 2022

Beccaria, C. (2015). *Tratado de los delitos y de las penas*. Universidad Carlos III de Madrid. Recuperado el 28 de Abril de 2022, de <http://hdl.handle.net/10016/20199>

Bernal, C. (2010). *Metodología de la Investigación administración, economía, humanidades y ciencias sociales* (Tercera ed.). Bogotá, Colombia: Pearson Educación. Recuperado el 27 de Julio de 2022

Cabezas, E., Andrade, D., & Torres, J. (2018). *Introducción a la metodología de la investigación científica* (Primera ed.). Sangolquí, Ecuador: Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE. Recuperado el 27 de Julio de 2022

Comisión del Derecho al Trabajo y la Seguridad Social Asamblea Nacional. (27 de Agosto de 2022). Proyecto de Ley para el Establecimiento del Régimen Jurídico de Trabajo en Plataformas Digitales y Venta Directa. Quito, Ecuador. Recuperado el 22 de Septiembre de 2022, de <https://leyes.asambleanacional.gob.ec/faces/search.xhtml>

Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo. (1982). *Convenio N°158 Sobre la terminación de la relación de trabajo*. (L. C. de, Ed.) Ginebra. Recuperado el 10 de Julio de 2022, de [https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100\\_ILO\\_CODE:C158](https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C158)

Congreso Nacional. (2005). *Código del Trabajo*. Quito: Registro Oficial Suplemento 167 del 17 de diciembre de 2005. Recuperado el 13 de Julio de 2022, de <https://www.registroficial.gob.ec/index.php/registro-oficial-web/publicaciones/suplementos/item/6384-suplemento-al-registro-oficial-no-167>

Congreso Nacional. (2020). *Ley 21227*. Santiago de Chile: Diario Oficial de la República de Chile N° 42.625 del 06 de abril de 2020. Recuperado el 6 de Julio de 2022, de <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1144080>

Corte Constitucional del Ecuador. (5 de Julio de 2013). 008-13-SIN-CC. Obtenido de <https://portal.corteconstitucional.gob.ec/FichaRelatoria.aspx?numdocumento=008-13-SIN-CC#:~:text=El%20Estado%20generar%C3%A1%20y%20garantizar%C3%A1,el%20ejercicio%20de%20los%20derechos%22>.

Corte Constitucional Ecuador. (29 de Septiembre de 2009). 009-09-SIS-CC. Obtenido de <https://portal.corteconstitucional.gob.ec/FichaRelatoria.aspx?numdocumento=009-09-SIS-CC>

Cortés, M., & Leon, M. (2004). *Generalidades sobre Metodología de la Investigación*. Del Carmen, Campeche, Mexico: Universidad Autónoma del Carmen. Recuperado el 21 de Julio de 2022

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2022). *Estadísticas Empleo y Desempleo*. Bogota, Colombia: Dane. Recuperado el 5 de julio de 2022, de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo>

Diario Crónica. (27 de Agosto de 2022). Ley para regular a los trabajadores de aplicaciones digitales pasó el primer debate. Loja, Ecuador. Recuperado el 21 de Septiembre de 2022, de <https://cronica.com.ec/2022/08/27/ley-para-regular-a-los-trabajadores-de-aplicaciones-digitales-paso-el-primer-debate/>

Diario El Comercio. (29 de Abril de 2019). Plantean que repartidores y conductores de apps de delivery reciban sueldo mínimo. *El Comercio*. Recuperado el 18 de Septiembre de 2022, de <https://elcomercio.pe/casa-y-mas/aplicaciones-de-delivery-indecopi-lanza-guia-comparativa-con-caracteristicas-de-las-apps-rappi-pedidosya-rmmn-emcc-noticia/?ref=ecr>

Fred Engineering. (2020). *Manual de Seguridad Vial Urbana de Ecuador*. Quito: Fred Engineering. Recuperado el 14 de Septiembre de 2022, de <https://www.ant.gob.ec/manual-de-seguridad-vial-urbana-de-ecuador-2/>

Guerrero Jirón, J., Villacis Salcedo, J., & Apolo Vivanco, N. (2018). *Momento del proceso de investigación: Planificación, protocolo o proyectos. Procesos y Fundamentos de la Investigación Científica*. Machala: Universidad Técnica de Machala.

Hernández-Sampieri, R., Fernández-Collado, C., & Baptista-Lucio, P. (2014). *Metodología de la Investigación*. México: McGraw-Hill.

Honorable Congreso Nacional. (8 de Marzo de 2022). Ley 21431. Santiago de Chile: Diario Oficial 11 de Marzo de 2022. Obtenido de <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1173544>

La Conferencia General de la OIT. (1982). *Convenio N°158 Sobre la terminación de la relación de trabajo*. (L. C. de, Ed.) Ginebra. Recuperado el 10 de Julio de 2022, de [https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100\\_ILO\\_CODE:C158](https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C158)

López, M., Herrera, M., & Herrera, A. (2021). Educación de calidad y pandemia: retos, experiencias y propuestas desde estudiantes en formación docente de Ecuador. *Texto Livre*, 14(2), 1-12. doi:<https://doi.org/10.35699/1983-3652.2021.33991>

Neira González, M. J. (28 de Mayo de 2021). Principio de progresividad de los derechos en el activismo jurisdiccional de la Corte Constitucional de la República del Ecuador, en el año 2019. Guayaquil. Recuperado el 16 de Julio de 2022, de <http://201.159.223.180/bitstream/3317/16485/1/T-UCSG-POS-MDC-212.pdf>

Ñaupas Paitán, H., Valdivia Dueñas, M., Palacios Vilela, J., & y Romero Delgado, H. (2018). *Metodología de la investigación cuantitativa-cualitativa y reducción de la tesis*. Bogotá: Ediciones de la U.

Ñaupas, H., Valdivia, M., Palacios, J., & Romero, H. (2018). *Metodología de la investigación cuantitativa-cualitativa y redacción de la tesis* (Quinta ed.). Bogota: Ediciones de la U. Recuperado el 26 de Julio de 2022

Organización de Los Estados Americanos. (1969). *Convención Americana Sobre Derechos Humanos Pacto de San José*. Organización de Los Estados Americanos. Obtenido de [http://www.oas.org/dil/esp/tratados\\_B-32\\_Convencion\\_Americana\\_sobre\\_Derechos\\_Humanos.htm](http://www.oas.org/dil/esp/tratados_B-32_Convencion_Americana_sobre_Derechos_Humanos.htm)

Organización Internacional del Trabajo (OIT). (2021). *El aporte de las personas refugiadas y migrantes venezolanas en los servicios esenciales de reparto de alimentos y medicina durante la pandemia de la COVID-19: Argentina, Colombia, y Perú*. Lima: OIT. Recuperado el 14 de Septiembre de 2022, de [https://www.ilo.org/americas/publicaciones/WCMS\\_794072/lang--es/index.htm](https://www.ilo.org/americas/publicaciones/WCMS_794072/lang--es/index.htm)

Organización Internacional del Trabajo. (2017). *Declaración tripartita de principios sobre las empresas multinacionales y la política social* (Vol. 5ª edición del 17 de marzo de 2017). Ginebra: Oficina internacional del Trabajo. Recuperado el 10 de Julio de 2022, de [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_emp/---emp\\_ent/documents/publication/wcms\\_124924.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_ent/documents/publication/wcms_124924.pdf)

Organización Internacional del Trabajo. (2020). *Covid-19 y el mundo del trabajo*. Ginebra: OIT, 3 de Octubre de 2021. Recuperado el 4 de Julio de 2022, de <https://www.ilo.org/global/topics/coronavirus/regional-country/country-responses/lang--es/index.htm#CO>

Organización Internacional del Trabajo. (2021). *COVID-19 y el mundo del trabajo Impacto y políticas regionales y nacionales*. (OIT, Ed.) Ginebra: OIT 30 de Septiembre de 2021. Recuperado el 6 de Julio de 2022, de <https://www.ilo.org/global/topics/coronavirus/regional-country/country-responses/lang--es/index.htm#CL>

Organización Mundial de la Salud (OMS). (30 de Junio de 2022). <https://www.who.int/es>. Obtenido de <https://www.who.int/es/news/item/30-06-2022-new-political-declaration-to-halve-road-traffic-deaths-and-injuries-by-2030-is-a-milestone-achievement#>

Organización Panamericana de la Salud. (2018). *Informe de la OMS sobre el estado mundial de la seguridad vial 2018*. OMS. Obtenido de [https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com\\_content&view=article&id=](https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=)

14857:new-who-report-highlights-insufficient-progress-to-tackle-lack-of-safety-on-the-world-s-roads&Itemid=1926&lang=es#gsc.tab=0

Ossorio, M. (2000). *Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales*. (27 ed.). Heliasta.

Ovalle, J. (Octubre de 2020). Delitos de tránsito y su entorno procesal. *Ensayos Penales*. Recuperado el 23 de Septiembre de 2022, de <http://bivicce.corteconstitucional.gob.ec/bases/biblo/texto/EP/12.pdf>

Presidencia de la República de Ecuador. (25 de Junio de 2012). Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Quito, Ecuador: Registro Oficial Suplemento 731 de 25 de Junio de 2012. Recuperado el 24 de Septiembre de 2022, de [file:///C:/Users/angel/Downloads/reglamento-a-ley-de-transporte-terrestre\\_1196\\_20161114%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/angel/Downloads/reglamento-a-ley-de-transporte-terrestre_1196_20161114%20(1).pdf)

Presidencia de la Republica del Ecuador. (2020). *Decreto Ejecutivo N°1022*. Quito: Registro Oficial Suplemento N° 173, del 31 de marzo de 2020. Recuperado el 7 de Julio de 2022, de <https://www.registroficial.gob.ec/index.php/registro-oficial-web/publicaciones/suplementos/item/12764-suplemento-al-registro-oficial-no-173>

Presidencia del Gobierno de España. (2021). *Real Decreto-ley 9/2021*. Madrid: Boletín Oficial del Estado. Recuperado el 19 de Septiembre de 2022, de <https://www.boe.es/boe/dias/2021/05/12/pdfs/BOE-A-2021-7840.pdf>

Presidente de la República. (2020). *Decreto Ejecutivo 1017*. Quito: Registro Oficial Suplemento N° 163 de 17-03-2020.

Quezada Abad, C., Apolo Vivanco, N., & Santa Gadea, K. (2018). *Investigación científica. Procesos y Fundamentos de la Investigación Científica*. Machala: Universidad Técnica de Machala.

Real Academia de la Lengua Española. Diccionario de la Lengua Española. (2021). [www.rae.es](http://www.rae.es). (R. A. Española, Editor) Recuperado el 24 de Julio de 2022, de <https://dle.rae.es/ciencia?m=form>

Ruiz-Frutos, C., & Gómez-Salgado, J. (2021). Efectos de la pandemia por COVID-19 en la salud mental de la población trabajadora. *Archivo de Prevención de Riesgos Laborales*, 24(1), 6-11. doi:<https://dx.doi.org/10.12961/aprl.2021.24.01.01>

Senado de la República. (1950). *Código Sustantivo del Trabajo*. Bogotá: Diario oficial N° 27407 del 09-09-1950.

Tamayo y Tamayo, M. (2003). *El proceso de la investigación científica* (Cuarta ed.). Mexico DF, Mexico: Limusa. Recuperado el 29 de Julio de 2022

Zaffaroni, E., Alagia, A., & Slokar, A. (2007). *Manual de Derecho Penal*. Buenos Aires: Ediar. Recuperado el 22 de Septiembre de 2022  
Entrevistas realizadas.

## Anexos

### Anexo 1

Entrevista 1: Jueces

- Fecha: 18 de octubre de 2022
- Hora: 9:44 am
- Lugar: medio virtual (WhatsApp)
- Modalidad: Virtual
- Entrevistador: Lenin Stalin Ruiz Riofrio
- Entrevistado: Pilar Araujo
- Cargo del entrevistado: Jueza de garantías penales de Pastaza
- Duración: 15 minutos

### **Según su criterio, ¿qué es la seguridad vial?**

La seguridad vial se complementa con la educación vial, en un contexto que promueve cambios que van más allá del conocimiento de la norma por parte de peatones, pasajeros, conductores, de la aprobación de exámenes de manejo, la existencia de adecuada infraestructura vial o el control estricto de las autoridades; todo esto, con el objeto de salvaguardar la integridad de las personas inclusive el cuidado de la naturaleza.

Entrevista 2: Jueces

- Fecha: 17 de octubre de 2022
- Hora: 6:00 pm
- Lugar: medio virtual (WhatsApp)
- Modalidad: Virtual
- Entrevistador: Lenin Stalin Ruiz Riofrio
- Entrevistado: Jorge Arcos
- Cargo del entrevistado: Juez

- Duración: 20 minutos

- **Según su criterio, ¿qué es la seguridad vial?**

Es el conjunto de acciones que debe ser utilizado tanto por peatones cuánto por conducen diferentes automotores todo con la finalidad de evitar accidentes de tránsito se debe respetar la señal ética tanto vertical cuánto horizontal y las leyes de tránsito.

#### Entrevista 3: Jueces

- Fecha: 28 de noviembre de 2022
- Hora: 8:40 am
- Lugar: modalidad virtual (WhatsApp)
- Modalidad: virtual
- Entrevistador: Lenin Stalin Ruiz Riofrio
- Entrevistado: Mauricio Villarroel
- Cargo del entrevistado: Juez
- Duración: 30 minutos

- **Según su criterio, ¿qué es la seguridad vial?**

Sobre la seguridad vial, es importante evitar incidencia de accidente logia de tránsito con resultados que afecten de bienes jurídicos la vida la integridad personal sobre baño de la propiedad pública y privada que está políticas y que debe ser implementar a través de los estados del estado tiene un enfoque un enfoque que abarca ciertas materias específicamente para esta prevención en relación de la reducción todo tipo de riesgo de sientes entonces que yo compré mi preciosa mi interés esto vistas sobre la educación que se le dé va a dar al usuario al usuario vial en lo que concierne a peatones , a conductores eso en si en términos que podría entenderse qué es la seguridad vial.

## **Anexo 2**

### Entrevista 1: Abogados

- Fecha: 18 de octubre de 2022
- Hora: 13H00
- Lugar: consultorio jurídico
- Modalidad: presencial
- Entrevistador: Lenin Stalin Ruiz Riofrio
  - Entrevistado: Bridgette Torres
- Cargo del entrevistado: Abogada
- Duración: 20 minutos

### Entrevista 2: Abogados

- Fecha: 14 de octubre de 2022
- Hora: 10:00
- Lugar: modalidad virtual (Whatsapp)
- Modalidad: virtual
- Entrevistador: Lenin Stalin Ruiz Riofrio
- Entrevistado: Gonzalo Carrera
- Cargo del entrevistado: Abogado
- Duración: 15 minutos

### Entrevista 3: Abogados

- Fecha: 14 de octubre de 2022
- Hora: 8:40
- Lugar: modalidad virtual (WhatsApp)
- Modalidad: Virtual

- Entrevistador: Lenin Stalin Ruiz Riofrio
- Entrevistado: Yesica Yanes
- Cargo del entrevistado: Abogada
- Duración: 20 minutos

PREGUNTAS				ANÁLISIS
Según su criterio, ¿en qué consiste el trabajo del transporte motorizado?	El transporte motorizado es el que se realiza con la fuerza que proviene de un motor lo puede ser humana por ejemplo vehículos	Es aquella actividad laboral prestación de un servicio a cambio de una remuneración por medio de la cual se usa como herramienta principal un vehículo cuya fuerza propulsora de propulsión posee un motor	Es una actividad por medio de la cual se otorga un servicio a cambio de una remuneración por ejemplo los mototransmisioneros o el servicio de mototaxis que por lo general se da en el sector costanero.	
Según su criterio, ¿qué es la seguridad vial?	Son acciones que controlan el riesgo de accidentes de los medios de transporte	Son aquellas medidas de prevención con respecto a la circulación del tránsito cuyo fin es evitar los accidentes o lesiones de personas de conducta	Son aquellas acciones que enseñan a prevenir cualquier riesgo al momento de conducir.	
¿Considera necesario realizar modificaciones en la Sección de contravenciones de tránsito del COIP debido al número de trabajadores motorizados y el uso de aplicaciones y redes sociales?	Si es necesario reformar los contravenciones de tránsito en lo que corresponde a las sanciones para los medios de transporte debe ser más riguroso porque la mayoría no respetan las señales de tránsito y por eso existen muchos accidentes de tránsito	Si considero necesario realizar un ajuste normativo pero no por el número de trabajadores involucrados sino por los vacíos legales existentes. Como en el caso del uso de licencias en motorizados pues no existe una correcta distinción entre tipo y categoría de licencias. Como tal, siendo necesario revisar tanto el Reglamento de Tránsito como el COIP.	No considero que debe realizarse modificaciones puesto que, jamás hacen cumplir la ley, en especial los patrones municipales es por eso que se tiene que hacer cumplir la ley, aunque si no se cumple la ley como se podría solicitar que se cambie.	

### **Anexo 3**

#### Entrevista 1: Agente de Tránsito

- Fecha: 20 de octubre de 2022
- Hora: 1:00 pm
- Lugar: Mall de los andes
- Modalidad: presencial
- Entrevistador: Lenin Stalin Ruiz Riofrio
- Entrevistado: Edison Tamay
- Cargo del entrevistado: Agente de transito
- Duración: 15 minutos.

#### Entrevista 2:

- Fecha: 20 de octubre de 2022
- Hora: 2:00 pm
- Lugar: Redondel de la policía
- Modalidad: Presencial
- Entrevistador: Lenin Stalin Ruiz Riofrio
- Entrevistado: Álvaro Aguirre
- Cargo del entrevistado: Agente de transito
- Duración: 10 minutos

#### Entrevista 3:

- Fecha: 20 de octubre
- Hora: 2:30 pm
- Lugar: Parque 12 de noviembre
- Modalidad: Presencial

- Entrevistador: Lenin Stalin Ruiz Riofrio
- Entrevistado: Christian López
- Cargo del entrevistado: Agente de Tránsito
- Duración: 15 minutos.

PREGUNTAS	Agente de transito	Agente de transito	Agente de transito	ANÁLISIS
¿En qué consiste la seguridad vial?	La seguridad vial consiste en cumplir las normas y leyes de tránsito tanto los conductores como peatones.	Hacen cumplir las leyes de tránsito teniendo en cuenta que el peaton está en la piramide de prioridades	Consiste en cumplir y hacer cumplir las leyes y reglamentos de tránsito. todos los usuarios del sistema cooperan.	
Según su criterio, ¿cuál es el grupo de conductores más infractor?	Transporte publico.	Transporte publico taxis buses etc	Transporte publico.	
¿Cuál es la infracción recurrente en ese grupo?	Recoger pasajeros en sitios prohibidos.	Respetan las señales de tránsito, imputan	No respetan las señales de tránsito, no obedecen los ordenes de / agente de tránsito	

#### **Anexo 4**

##### Entrevista 1: Motorizados

- Fecha: 20 de octubre de 2022
- Hora: 3:00 pm
- Lugar: Parque Cevallos
- Modalidad: Presencial
- Entrevistador: Lenin Stalin Ruiz Riofrio
- Entrevistado: Adrixon Torres
- Cargo del entrevistado: Motorizado
- Duración: 20 minutos

##### Entrevista 2:

- Fecha: 20 de octubre de 2022
- Hora: 2:50
- Lugar: mercado modelo
- Modalidad: presencial
- Entrevistador: Lenin Stalin Ruiz Riofrio
- Entrevistado: Carlos Martínez
- Cargo del entrevistado: Motorizado
- Duración: 20 minutos

##### Entrevista 3:

- Fecha: 19 de octubre de 2022
- Hora: 10:00 am
- Lugar: consultorio jurídico
- Modalidad: presencial

- Entrevistador: Lenin Stalin Ruiz Riofrio
- Entrevistado: Xavier Guamanquispe
- Cargo del entrevistado: Motorizado
- Duración: 10 minutos

PREGUNTAS	TRABAJADOR MOTORIZADO	TRABAJADOR MOTORIZADO	TRABAJADOR MOTORIZADO	ANÁLISIS
¿Qué es la seguridad vial?	Conducir de manera prudente respetando las señales viales y con las protecciones debidas como motorizado.	Es la conducción Segura y Prudente. Manteniendo Respeto por las normas de Tránsito y Cumplirlas.	todos debemos conducir a una velocidad Prudente siempre Respetando las Señalizaciones y Peatonales en las Vías	
Según su criterio, ¿cuáles políticas gubernamentales son necesarias para mejorar la seguridad vial?	Normar al conductor motorizado. Si bien es cierto se halla para el conductor automovilístico. No existe una manera específica para el motorizado.	Mejorar los Controles y Señalizaciones de tránsito en la ciudad.	No se trata de el gobierno solo debemos ser más conscientes	
¿Qué ventajas tiene el trabajador motorizado al utilizar una licencia profesional?	Lucidez en cuanto a motos. Sin embargo la experiencia es lo que hace un buen conductor al motorizado.	Que puede trabajar sin ningún problema y también la formación para conducción consciente.	la Ventaja de el libre tránsito sin que dar detenido en algún Reten Policial	