



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
ÁREA JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA
CARRERA DE DERECHO

**“INCORPÓRESE EN LA LEY ORGÁNICA DE
TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y
SEGURIDAD VIAL, LA ACREDITACIÓN DE LOS
PUNTOS EN LAS LICENCIAS DE CONDUCIR DE
CONFORMIDAD A LAS CATEGORIAS Y TIPOS
DE LICENCIAS SPORTMAN Y PROFESIONAL”**

**TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN
DEL TÍTULO DE ABOGADO**

AUTOR:

❖ Leoncio David Campoverde Andrade

DIRECTOR DE TESIS:

❖ Dr. José Alexis Erazo Bustamante

LOJA- ECUADOR
2013

Dr.

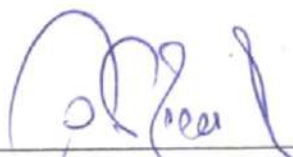
José Alexis Erazo Bustamante

**CATEDRÁTICO DE LA CARRERA DE DERECHO, DEL ÁREA JURÍDICA
SOCIAL Y ADMINISTRATIVA, DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA**

CERTIFICO:

Que el presente trabajo de investigación, intitulado **“INCORPÓRESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA ACREDITACIÓN DE LOS PUNTOS EN LAS LICENCIAS DE CONDUCIR DE CONFORMIDAD A LAS CATEGORÍAS Y TIPOS DE LICENCIAS SPORTMAN Y PROFESIONAL”**, elaborado por el aspirante señor *Leoncio David Campoverde Andrade*, ha sido desarrollado bajo mi guía y dirección siendo sometido a un cuidadoso proceso de edición, cumpliendo con todos los requisitos exigidos en el Reglamento para la Graduación de la Universidad Nacional de Loja, a un trabajo de esta naturaleza, por lo tanto autorizo al postulante para que, presente, sustente y defienda su investigación científica ante el tribunal correspondiente

Loja, Marzo del 2013.



Dr. José Alexis Erazo Bustamante
DIRECTOR DE TESIS

AUTORÍA

Yo, Leoncio David Campoverde Andrade; declaro ser autor del presente trabajo de tesis y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma.

Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi tesis en el Repositorio Institucional-Biblioteca Virtual.

Autor: Leoncio David Campoverde Andrade

Firma: _____



Cédula: 1104195811

Fecha: 27 de marzo de 2013

AGRADECIMIENTO

Como autor de este trabajo investigativo dejo constancia de mi más noble agradecimiento imperecedero a la Universidad Nacional de Loja, Área Jurídica, Social y Administrativa, Carrera de Derecho, por haberme forjado en sus aulas.

A mis maestros, que contribuyeron en mi formación profesional; de forma especial al Dr. José Alexis Erazo Bustamante, quien fue Director de la presente tesis, que de manera desinteresada me oriento y apporto sus valiosas sugerencias para poder llevar adelante el trabajo de investigación.

Agradezco a todas las personas que hicieron posible que esta investigación se llevara a efecto.

El Autor

ESQUEMA DE CONTENIDOS

1. TÍTULO

2. RESUMEN

2.1. ABSTRACT

3. INTRODUCCIÓN

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL

4.1.1. LA SOCIEDAD

4.1.2. EL TRÁNSITO

4.1.3. TRANSPORTE

4.1.4. LA SEGURIDAD VIAL

4.1.5. LICENCIAS DE CONDUCIR

4.2. MARCO DOCTRINARIO

4.2.1. EL TRANSITO EN EL ECUADOR- GENERALIDADES

4.2.2. LOS CONDUCTORES EN EL DESARROLLO NACIONAL DEL ECUADOR

4.2.3. LAS LICENCIAS DE CONDUCIR MEDIO LEGAL DE CONDUCCIÓN

VEHICULAR

4.2.4. LA ACREDITACIÓN DE PUNTOS EN LAS LICENCIAS DE CONDUCIR

VEHÍCULOS EN EL ECUADOR.

4.3. MARCO JURÍDICO

4.3.1. LA SEGURIDAD CIUDADANA DE CONFORMIDAD A LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.

4.3.2. LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Y LOS CONDUCTORES EN EL ECUADOR.

4.3.3. ÁMBITO LEGAL DE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES EN EL ECUADOR.

4.3.4. LAS LICENCIAS DE CONDUCIR Y SU NORMATIVA LEGAL.

4.3.5. ANÁLISIS JURÍDICO DE LA PUNTUACIÓN EN LAS LICENCIAS DE CONDUCIR EN EL ECUADOR.

4.3.6. LEGISLACIÓN COMPARADA

4.3.6.1. CÓDIGO DE TRÁNSITO DE NICARAGUA

4.3.6.2. LEY DE TRANSITO DE ARGENTINA

4.3.6.3. LEY DE TRANSPORTE DE CHILE

5. MATERIALES Y MÉTODOS

5.1. MÉTODOS

5.2. FASES

5.3. TÉCNICAS

6. RESULTADOS

6.1. INVESTIGACIÓN DE CAMPO

6.1.1. PRESENTACIÓN E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS MEDIANTE LAS ENCUESTAS

6.1.2. PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA APLICACIÓN DE ENTREVISTAS

7. DISCUSIÓN

7.1. VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS

7.1.1. OBJETIVO GENERAL

7.1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

7.2. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS

8. CONCLUSIONES

9. RECOMENDACIONES

9.1. FUNDAMENTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA DE REFORMA LEGAL

10. BIBLIOGRAFÍA

11. ANEXOS

1. TÍTULO

“INCORPÓRESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA ACREDITACIÓN DE LOS PUNTOS EN LAS LICENCIAS DE CONDUCIR DE CONFORMIDAD A LAS CATEGORIAS Y TIPOS DE LICENCIAS SPORTMAN Y PROFESIONAL”

2. RESUMEN

La responsabilidad vial es una de las prácticas concretas, que tenemos aquí y ahora para mejorar la sociedad en la que vivimos, sin duda, se trata de tomar decisiones operativas ante las críticas cifras de los accidentes de tránsito, motivadas por factores de despreocupación, falta de responsabilidad, controles ineficientes, leyes frágiles, en consecuencia son datos que preocupan y afectan a la realidad que vive la sociedad ecuatoriana. Es una puesta en marcha de conductas responsables las que debemos agilizar inmediatamente, tomando medidas correctivas desde el Estado, las instituciones intermedias que capaciten y promuevan este tipo de comportamiento y por supuesto el compromiso de todos los ciudadanos, que comprendamos la importancia de respetar las leyes de tránsito; y, nos hagamos cargo de ejercerlas.

La licencia de conducir es el documento que acredita y autoriza a una persona para conducir un vehículo de acuerdo con su clasificación, la licencia de conducir no es un documento de identificación, como erróneamente lo han interpretado en los bancos del sistema, el documento de identificación en la actualidad es la cédula de identidad o ciudadanía, en el caso de las licencias de conducir es un documento por el cual se acredita el que, una persona está en la capacidad de conducir vehículos automotores en todo el territorio nacional; el conducir lleva consigo muchas actividades como la personal, profesional, laboral y comercial.

La matricula vehicular es el documento público que identifica a un automotor, acredita la propiedad y sirve para circular por las vías públicas del país, debe actualizarse cada vez que se cambie de propietario; en la actualidad las estadísticas arrojan datos preocupantes en lo que respecta a los accidentes de tránsito, la característica principal de este problema es afectar a la sociedad, que no distingue clase social, edad o sexo.

La concentración frente al volante, la prudencia al manejar, mayor consideración hacia los peatones, respeto a las leyes de tránsito, constituyen el abc, para lograr una mejor convivencia con la sociedad, ya que el objeto mas valioso y el bien maspreciado que se tiene es la vida.

2.1. ABSTRACT

The responsibility vial is one of the concrete practices that have here and now to improve the society without a doubt in which live, it is about making operative decisions before the critics figures of the traffic accidents, motivated by factors of easiness, lack of responsibility, inefficient controls, fragile laws, in consequence are data that worry and they affect to the reality that the Ecuadorian society lives. It is a setting in march of responsible behaviors those that should speed up immediately, taking measured concrete from the State, the intermediate institutions that enable and promote this behavior type and of course the commitment of all the citizens that we understand the importance of respecting the laws of I traffic; and, let us take ourselves charge of exercising them.

The driver's license is the document that credits and it authorizes a person to drive an agreement vehicle with its classification, the driver's license is not an identification document, as erroneously they have interpreted it in the banks of the system, the identification document at the present time is the identification of identity or citizenship, in the case of the driver's licenses it is a document for which the one is credited that, a person is in the capacity to drive self-driven vehicles in the whole national territory; driving takes I get a lot of activities like the personal one, professional, labor and commercial.

It registers it vehicular it is the public document that identifies to a railcar, it credits the property and it is good to circulate for the public roads of the country, every time it should be upgraded that is changed of proprietor; at the present time the statistics throw

worrying data in what concerns to the traffic accidents, the main characteristic of this problem it is to affect to the society that doesn't distinguish social class, age or sex.

The concentration in front of the steering wheel, the wisdom when managing, bigger consideration toward the pedestrians, respect to the laws of I traffic, they constitute the abc, to achieve a better coexistence with the society, since the object but valuable and the well but valuable that one has it is the life.

The responsibility vial is one of the concrete practices that have here and now to improve the society without a doubt in which live, it is about making operative decisions before the critics figures of the traffic accidents, motivated by factors of easiness, lack of responsibility, inefficient controls, fragile laws, in consequence are data that worry and they affect to the reality that the Ecuadorian society lives. It is a setting in march of responsible behaviors those that should speed up immediately, taking measured concrete from the State, the intermediate institutions that enable and promote this behavior type and of course the commitment of all the citizens that we understand the importance of respecting the laws of I traffic; and, let us take ourselves charge of exercising them.

The driver's license is the document that credits and it authorizes a person to drive an agreement vehicle with its classification, the driver's license is not an identification document, as erroneously they have interpreted it in the banks of the system, the identification document at the present time is the identification of identity or citizenship, in the case of the driver's licenses it is a document for which the one is credited that, a person is in the capacity to drive self-driven vehicles in the whole national territory;

driving takes I get a lot of activities like the personal one, professional, labor and commercial.

It registers it vehicular it is the public document that identifies to a railcar, it credits the property and it is good to circulate for the public roads of the country, every time it should be upgraded that is changed of proprietor; at the present time the statistics throw worrying data in what concerns to the traffic accidents, the main characteristic of this problem it is to affect to the society that doesn't distinguish social class, age or sex.

The concentration in front of the steering wheel, the wisdom when managing, bigger consideration toward the pedestrians, respect to the laws of I traffic, they constitute the abc, to achieve a better coexistence with the society, since the object but valuable and the well but valuable that one has it is the life.

3. INTRODUCCIÓN

La conducción en el siglo XXI se encuentra en un punto de transición, a pesar la modernización de las unidades de tránsito persiste el problema de los accidentes de tránsito en el país, el sector transporte a permanecido siempre a la sombra de una ley de tránsito muy permisiva que en el pasado fue violentada por abusos cometidos en este sector; con la implementación de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se otorga mas garantías al peatón y se protege desde todo punto de vista la vida, sin embargo el otorgamiento de la misma cantidad de puntos para todo tipo de licencias, es el punto álgido de discusión, ya que representa un perjuicio para el transporte organizado y profesionalizado, que se ve sometido, a una cantidad irrisoria de puntos, es por esta circunstancia el desarrollo de la presente Investigación Jurídica: *“INCORPORSE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA ACREDITACIÓN DE LOS PUNTOS EN LAS LICENCIAS DE CONDUCIR DE CONFORMIDAD A LAS CATEGORIAS Y TIPOS DE LICENCIAS SPORTMAN Y PROFESIONAL”*, temática de gran trascendencia e importancia social y jurídica, que pretende cubrir un vacío legal, más aun cuando en nuestro país se evidencia problemas en cuanto a los puntos otorgados en las licencias de conducir, puntos sustanciales para establecer responsabilidades en los conductores, como la disminución de puntos por contravenciones y sanciones constantes en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Para asegurar el cumplimiento se ha propuesto el siguiente objetivo general:

“Realizar un estudio crítico de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en relación a la acreditación de puntos a las licencias de conducir de los

choferes profesionales y no profesionales en el Ecuador”, el cual se desglosa en los siguientes objetivos específicos:

“Determinar la inseguridad social en la transportación y en el tránsito a nivel nacional, por efectos de la no categorización entre choferes profesionales y no profesionales, y el puntaje a sus licencias”.

“Establecer la necesidad de diferenciar, entre quienes son choferes profesionales y no profesionales, en cuanto a la acreditación de los puntos a las licencia de conducir de forma generalizada”.

“Realizar una propuesta jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Ecuador, y establecer de forma puntual la acreditación de los puntos a las licencia de conducir de acuerdo a su categoría”.

La hipótesis planteada es: “Los choferes en el Ecuador, se diferencian de acuerdo a su categoría, en profesionales y no profesionales, por lo tanto será necesario el que se regule la acreditación de los puntos, de acuerdo a la categoría de su licencia de conducir”

El estudio de la presente investigación se justifica por su relevancia y trascendencia social, factibilidad de ejecución, ya que los resultados obtenidos permitirán la conducción frente a la sociedad y al estado, respetando la cantidad de puntos de acuerdo al tipo de licencia de conducir, contenidos que se verán reflejados con la aplicación de los mismos en la propuesta de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La metodología usada tiene como propósito el cumplimiento de los objetivos y la comprobación de la hipótesis propuesta; dentro de la investigación propuesta se utilizo

los métodos: científico que comprende el método inductivo, deductivo, analítico, sintético, descriptivo. Como técnicas se utilizó fichas bibliográficas y nemotécnicas para recolectar de mejor forma la información que fundamenta la revisión de la literatura, también se aplicó encuestas y entrevistas, para recoger opiniones de profesionales del derecho y la conducción en torno al tema de estudio.

Dentro de la Revisión de literatura se recoge información de libros, revistas, autores, internet, tesis, mediante la aplicación del fichaje bibliográfico, acopio doctrinario y empírico, tendientes al desarrollo del sector transporte, sus impactos en la sociedad, legislación comparada con otros países.

Dentro de los resultados se aplica la técnica de encuestas y entrevistas encaminadas a registrar opiniones de treinta profesionales del derecho y de la transportación de la ciudad de Loja en torno a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, la aplicación de 10 entrevistas dirigidas a Conductores o choferes profesionales de la ciudad de Loja. Con la información obtenida y con la ayuda de la estadística descriptiva se procede a organizar, presentar, analizar e interpretar los resultados obtenidos de los cuales se fundamenta las conclusiones y recomendaciones, arribando de esta manera a la comprobación veraz de la hipótesis planteada.

Luego se concluye con la parte medular de la investigación, que contempla la propuesta de reforma legal, que consiste en la estructuración de proyectos de ley reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para de esta forma dar a los choferes profesionales la garantía necesaria en el ámbito laboral y así puedan obtener una mejor profesionalización y servicio al usuario.

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL

4.1.1. LA SOCIEDAD

La sociedad la conforma el conjunto de personas que interaccionan entre sí y comparten ciertos rasgos culturales esenciales, cooperando para alcanzar metas comunes. El estudio del comportamiento social en animales (en primates o en insectos eusociales, como algunas hormigas) lo realiza la Etología. De las bases biológicas del comportamiento social, tanto en animales como en el ser humano, se ocupa la Sociobiología.

La sociedad es un conjunto de individuos que comparten una cultura con sus conductas y fines, y que interactúan entre sí para formar una comunidad, aunque las sociedades más desarrolladas son las humanas, que son formadas por entidades poblacionales cuyos habitantes y su entorno se interrelacionan en un proyecto común, que les otorga una identidad de pertenencia, el concepto también implica que el grupo comparte lazos ideológicos, económicos y políticos, al momento de analizar una sociedad, se tienen en cuenta factores como el grado de desarrollo, la tecnología alcanzada y la calidad de vida.

La sociedad existe desde la propia aparición del hombre, aunque su forma de organización se fue modificando a lo largo de la historia, la sociedad del hombre prehistórico se encontraba organizada en forma jerárquica, donde un jefe el más fuerte o sabio del grupo ocupaba el poder; a partir de la Grecia antigua, la tendencia absolutista del poder empezó a variar, ya que los estamentos inferiores de la sociedad pudieron

llegar a ciertos sectores de importancia en la toma de decisiones a través de la democracia.

Considero que la Sociedad, es la agrupación de personas al menos dos, que se unen en vistas a objetivos comunes, así reconocemos sociedades formadas por familias, que a su vez se agrupan en unidades mayores, conformando pueblos o naciones, no todo grupo de personas implica la existencia de sociedad. Ésta existe interactuar en vistas a proyectos comunes, tomando en consideración que el hombre es un ser social, está inmerso en la sociedad desde que nace hasta que muere, pero resulta difícil dar una definición exacta de la sociedad, por eso presentaremos primero algunas definiciones:

"Reunión permanente de personas, pueblos o naciones que conviven y se relacionan bajo unas leyes comunes"¹.

"Agrupación de individuos con el fin de cumplir las finalidades de la vida mediante la cooperación mutua"².

"Sistema o conjunto de relaciones que se establecen entre los individuos y grupos con la finalidad de constituir cierto tipo de colectividad, estructurada en campos definidos de actuación en los que se regulan los procesos de pertenencia, adaptación, participación, comportamiento, autoridad, burocracia, conflicto y otros"³.

La definición que da Fichter, se distingue mejor la sociedad del grupo, pues este último comprende solo una parte de la sociedad y también porque la cultura de una sociedad es

¹ DICCIONARIO ILUSTRADO DEL CONOCIMIENTO NORMA, Editorial NORMA-LAROUSE, Diccionario de la Lengua Española, Argentina, Año 2008, Pág. 155.

² Ibidem, Pág. 156.

³ FICHTER H. Joseph, Soc., "LA SOCIOLOGIA MODERNA", Décima Cuarta Edición, Editorial BWS, Alemania, Año 2009.

más amplia que la de una persona o la de un grupo, y sus características son fundamentales; entre ellas puedo citar las siguientes:

- a) Las personas de una sociedad constituyen una unidad demográfica, es decir, pueden considerarse como una población total;
- b) La sociedad existe dentro de una zona geográfica común;
- c) La sociedad está constituida por grandes grupos que se diferencian entre sí por su función social;

Por lo tanto, la sociedad se compone de grupos de personas que tienen una cultura semejante; que debe poderse reconocer como una unidad que funciona en todas partes; y, finalmente, la sociedad debe poderse reconocer como unidad social separada, de la misma forma, recorriendo las variadas definiciones para sociedad, podemos decir que es todo grupo humano que comparte un mismo lugar geográfico, en el cual, las creencias, la cultura, la religión y la historia, se comparten de manera común. La sociedad en sí, es parte de los estudios de la Sociología, Antropología y otras ciencias, las cuales estudian tanto al ser humano, como ser y a la sociedad, como un conjunto de seres. Es por lo mismo, que estas ciencias pueden imprimir fotografías clarificadoras, de aquello que ocurre en una sociedad, mirando un espacio de tiempo determinado.

4.1.2. EL TRÁNSITO.

La necesidad de transporte es tan antigua como la historia misma de la humanidad, desde sus orígenes la raza humana ha sentido la necesidad de trasladarse de un sitio a otro por un sinnúmero de motivos: alimentación, salud, trabajo, educación, diversión etc., son quizás las razones más frecuentes que lo han impulsado, tanto en el pasado como en el presente y sin duda alguna en el futuro, para movilizarse de un origen a un

destino. El posterior descubrimiento de la rueda y la posibilidad de enyuntar un par de animales de tiro, significó para nuestros ancestros todo un acontecimiento, hoy en día viajar es lo más común, cuando el mundo se industrializó, el transporte cobró mayor auge, las fábricas requerían transportar las materias primas que normalmente no se localizaban en sus cercanías y una vez procesados los productos, se hacía necesario trasladarlos a los mercados para su distribución y posterior consumo.

“Se define como la ciencia que trata de dar respuesta a los diferentes problemas que enfrenta el hombre en su rutina diaria, estudiando la interrelación entre los elementos del tránsito, en el caso específico de la Ingeniería de Tránsito es la encargada de los problemas de movilidad ya sea construyendo vías donde antes no existían, levantando puentes para salvar obstáculos, drenando lechos de ríos para hacerlos navegables o diseñando sistemas de control vehicular en las intersecciones de o más vías de una ciudad para atender el paso simultáneo de corrientes de tráfico frecuentemente conflictantes”⁴.

En resumen los estudios de tránsito se constituyen en el instrumento que sirve a la ingeniería de Tráfico, para cumplir con sus objetivos definidos como: la planificación de la red vial, y la circulación del tránsito vehicular por las mismas, cumpliendo con la transportación de personas y mercancías de forma eficiente, económica y segura.

Tránsito es la acción de transitar o pasar por determinado sector, el concepto suele utilizarse para nombrar al movimiento de los vehículos y las personas que circulan por una vía o acera, una carretera u otro tipo de camino; los automovilistas deben tener en

⁴ LEON Castro, Diana, Dra., ANALISIS DEL TRÁNSITO Y TRASPORTE TERRESTRES EN EL ECUADOR, CNTTT, Asesora Técnica de la Comisión Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, Quito-Ecuador, www.cnttt.org.com.ec, Pág. 39.

cuenta que el tránsito circula con lentitud en las principales vías de acceso a la ciudad”⁵.El flujo de vehículos también puede conocerse como tráfico vehicular. En las grandes ciudades, el tránsito es un factor que determina en buena parte la vida cotidiana. De acuerdo a las condiciones de tránsito, una persona puede llegar tarde al trabajo o perder varias horas en sus desplazamientos.

La gestión y el control del tránsito es responsabilidad de las autoridades estatales, esta es una tarea muy importante para un gobierno, ya que los accidentes de tránsito causan miles de muertes al año, el correcto funcionamiento de los semáforos, la señalética de calles, avenidas y carreteras, el cuidado del pavimento y las sanciones a quienes violentan las leyes de tránsito, permiten reducir las posibilidades de un accidente, en atención a la seguridad de los ciudadanos por su integridad personal, así como de precautelar los bienes tanto públicos como privados.

El tránsito vehicular también llamado tráfico vehicular, o simplemente tráfico es el fenómeno causado por el flujo de vehículos en una vía, calle o autopista, se presenta también con muchas similitudes en otros fenómenos como el flujo de peatones, que forman parte de un sistema de movilidad, de un lugar a otro, dada las necesidades de las personas sea en asuntos de orden personal, familiar, social o laboral.

En español no existe la diferenciación que se hace en inglés entre las palabras tránsito y tráfico, en inglés, la transit se refiere exclusivamente a lo que se puede llamarse transporte público, que es aproximadamente igual a tráfico vehicular o tránsito vehicular, en castellano suele utilizarse tránsito para describir el flujo de elementos con movilidad y tráfico a los elementos transportados por otro medio, en las grandes urbes,

⁵ Ibídem, Pág. 45.

el tráfico vehicular se encuentra presente en casi todas las esferas de la actividad diaria de la gente, y ocasiona numerosos fenómenos entre los que destacan especialmente los congestionamientos. Por lo tanto, el tránsito, es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

4.1.3. EL TRANSPORTE

“Se denomina transporte o transportación, del latín trans, al otro lado, y portare, llevar al traslado de algún lugar a otro algún elemento, en general personas o bienes, pero también un fluido, el transporte es una actividad fundamental dentro del desarrollo de la humanidad; para lograr llevar a cabo la acción de transporte se requieren varios elementos, que interactuando entre sí, permiten que se lleve a cabo:

Una infraestructura en la cual se lleva físicamente la actividad, por ejemplo las vías para el transporte carretero, ductos para el transporte de hidrocarburos, cables para el transporte de electricidad, canales para la navegación en continente (inlandnavigation), aeródromos para el transporte aéreo, etc.

Un vehículo que permita el traslado rápido, solo para el caso de del transporte de peatones no se requiere un vehículo, ejemplos de vehículos son la bicicleta, la motocicleta, el automóvil, el autobús, el barco, el avión, etc. Artículo principal: Vehículo.

Un operador de transporte, hace referencia a la persona que conduce o guía el vehículo.

Los servicios que permiten que la actividad se lleve a cabo de forma segura, son los semáforos”⁶.

⁶ LEON Castro, Diana, Dra., ANALISIS DEL TRÁNSITO Y TRASPORTE TERRESTRES EN EL ECUADOR, CNTTT, Asesora Técnica de la Comisión Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, Quito-Ecuador, www.cnttt.org.com.ec

El término transporte hace referencia a la acción y efecto de transportar o transportarse, el concepto también permite nombrar al sistema de medios que consiste en la conducción de personas o mercaderías de un lugar a otro y a los vehículos que se dedican a cumplir dicha tarea. El transporte público está colapsado y requiere de mayores inversiones para poder satisfacer las necesidades de la población.

El transporte forma parte de la logística, que es el conjunto de medios y métodos que permiten organizar un servicio o una empresa, por ejemplo en el mundo del comercio, la logística está vinculada a la colocación de bienes en el lugar preciso, en el momento apropiado y bajo las condiciones adecuadas, por los requerimientos comerciales tanto individuales, colectivos, empresariales, industriales, etc., que forman parte de un sistema de desarrollo social y productivo de una nación.

El transporte de mercancías, por lo tanto, se encuentra dentro de la órbita de la logística. El objetivo de una empresa es garantizar la correcta distribución y comercialización de las mercancías al menor costo posible. En este sentido, el transporte incluye tanto los vehículos como las infraestructuras relacionadas (camiones, barcos, trenes de carga, carreteras, puertos, etc.).

Puede dividirse entre transporte público (aquel solventado y manejado por el Estado) y el transporte privado (que está en manos de particulares). El transporte público no tiene como objetivo la generación de ganancias, sino que debe cumplir con un fin social y ser útil para la comunidad.

4.1.4. LA SEGURIDAD VIAL

La seguridad del latín securitas, se refiere a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo, el concepto de seguridad vial, por lo tanto, supone la prevención de accidentes de tráfico con el objetivo de proteger la vida de las personas.

“La seguridad vial es la asistencia al conductor para evitar posibles accidentes, por ejemplo, las luces de freno y de giro, además busca minimizar las consecuencias de un accidente al momento en éste que ocurre el airbag, el cinturón de seguridad; y, intenta minimizar las consecuencias después de que ocurre el accidente como el corte del suministro de combustible para evitar incendios”⁷.

Los especialistas reconocen diversos factores que atentan contra la seguridad vial, como el exceso de confianza a la hora de conducir, la comodidad que brindan los vehículos actuales, que permiten alcanzar grandes velocidades casi sin que el conductor lo note, y el consumo de alcohol; en el caso de los peatones, se recomienda que siempre crucen las calles en las esquinas y que nunca bajen de la vereda hasta el momento de cruzar, entre otros consejos que contribuyen a aumentar la seguridad.

La seguridad vial también está determinada por las señales de tránsito y el respeto que conductores y peatones tienen hacia ellas, estas señales actúan como guía en la vía pública, y marcan ciertas conductas que se deben adoptar.

Considero que, el concepto de seguridad se caracteriza por su universalidad y decidido enfoque hacia la perfección, por evidente que parezca, cabe sin embargo enfatizar, que el concepto de la seguridad del automóvil suele ser interpretado con demasiada parcialidad, restringiéndose solamente al comportamiento del impacto, pero éste es sólo uno de muchos aspectos y, sin duda, lo mejor es no tener que verse confrontado con éste jamás. El empeño preeminente debe consistir en evitar accidentes de antemano, aquí interviene tanto la capacidad del conductor como la del vehículo, es por ello que todas las marcas se dedican a la seguridad activa con el mismo esmero que a la seguridad

⁷ SANTILLÁN Andrade Juan, Ing., “SEGURIDAD VIAL EN QUITO”, Editorial CONSULVIAL-ECUADOR, Quito-Ecuador, Año 2010, Pág. 15.

pasiva y a la protección del vehículo, persiguiendo el objetivo ideal de conseguir la óptima combinación de seguridad.

“A la seguridad vial pertenece todo aquello que sirve para prevenir situaciones de peligro, o sea, en primer lugar las características técnicas que contribuyen al dominio fiable del automóvil, además se entienden todas las medidas de precaución que se toman para limitar lo más posible el riesgo de que los participantes sufran lesiones en caso de accidente. Un automóvil sólo puede recibir el calificativo de ser efectivamente seguro si conjuga todos estos criterios en un todo en perfecta armonía y pensado a fondo por cuanto a su construcción”⁸.

Si una situación crítica ha de redundar en accidente, es cuestión que depende decisivamente de la seguridad vial, respecto del vehículo, si bien ésta no puede sustituir la destreza del conductor y la conducción responsable, sí puede apoyarlas eficazmente a base de fiabilidad en el comportamiento del manejo y frenado en cualquier situación, así como de una poderosa respuesta del motor al efectuar maniobras de adelantamiento y por medio de un puesto de conducción práctico, quede lugar a la preventividad completa.

Por lo antes anotado, la seguridad vial se entiende como 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.

⁸ SANTILLÁN Andrade Juan, Ing., “SEGURIDAD VIAL EN QUITO”, Editorial CONSULVIAL-ECUADOR, Quito-Ecuador, Año 2010, Pág. 18.

4.1.5. LICENCIAS DE CONDUCIR

“Una licencia, es un permiso para hacer algo, el término también permite nombrar al documento o contrato en que consta la licencia en cuestión, la licencia de conducir, por otra parte, es el documento que contiene la autorización administrativa para la conducción de vehículos en la vía pública, cada ciudad o país tiene sus propios criterios para otorgar estas licencias”⁹. Es frecuente que, para poder tramitar la licencia de conducir, haya que tener una edad mínima y rendir un examen de manejo, cuando el conductor viola las leyes de tránsito, es posible que le quiten la licencia y que pierda la autorización para conducir.

Todo conductor deberá llevar siempre consigo su licencia, permiso o boleta de citación y al serle requerida por la Autoridad, deberá acreditar su identidad y entregar los documentos que lo habilitan para conducir. Si el conductor no posee o lleva consigo estos documentos, es puesto a disposición del tribunal respectivo. En cuyo caso el vehículo es retirado de la circulación para ser entregado al propietario o la persona que éste designe y que se encuentre habilitado para conducirlo.

Para conducir vehículos a motor se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o no profesional y la respectiva licencia de conducir. No obstante, mediante permisos se podrá autorizar la conducción de vehículos motorizados, el permiso lo concederán las jefaturas de tránsito, que como requisito indispensable para conceder el título de conductor profesional, será el certificado de aprobación de estudios que otorguen las escuelas de capacitación, a cargo de las escuelas de capacitación, a cargo de los

⁹ CARRERA A. Juan E., Ab., “SISTEMA VEHICULAR EN EL ECUADOR”, Acciones y Procedimientos de la CTG, Editorial de la CTG, Guayaquil-Ecuador, Año 2009, Pag. 34.

Sindicatos de Choferes Profesionales, constituye requisito indispensable para que las Jefaturas Provinciales de tránsito concedan el título de conductor profesional.

“La licencia para conducir vehículos a motor es un documento público, otorgado por las autoridades competentes, que acredita la idoneidad en la materia, del ciudadano que habiendo aprobado los cursos impartidos en una de las escuelas de capacitación del país, haya obtenido el correspondiente título de conducir”¹⁰.

Por lo tanto, considero que la licencia de conducir es una autorización para conducir vehículos a motor, que se expide a las personas que, mediante unas pruebas hayan demostrado reunir determinadas condiciones, conocimientos y aptitudes para ello. Las condiciones se determinan mediante una evaluación psicofísica, los conocimientos mediante un test teórico, y las aptitudes mediante un examen práctico.

La habilitación para conducir la otorga la autoridad jurisdiccional del domicilio real del solicitante el que deberá acreditarse dejando copia del documento nacional de identidad, en caso que la misma no hubiere adherido a las disposiciones de la ley, será autoridad otorgante la jurisdicción adherente más próxima al domicilio real del solicitante o la autoridad provincial que se determine, tendrán plena validez en el territorio nacional las licencias para conducir vehículos destinados al transporte.

4.2. MARCO DOCTRINARIO

4.2.1. EL TRANSITO EN EL ECUADOR – GENERALIDADES

En lo que respecta al análisis del tránsito en el país, se puede observar que la mayoría de conductores han registrado accidentes, por este motivo es que se puede decir que el tránsito en un modo de sistema en el ámbito social productivo de un país, independiente

¹⁰ CARRERA A. Juan E., Ab., “SISTEMA VEHICULAR EN EL ECUADOR”, Acciones y Procedimientos de la CTG, Editorial de la CTG, Guayaquil-Ecuador, Año 2009, Pag. 39.

de quien sea el conductor, respecto de su sexo, es decir el tránsito en el país se ha desarrollado de forma incipiente y falta mucho por hacer, en tanto se considere la organización y estructura de la logística como de los lugares en los cuales se hace evidente la circulación de vehículos como de personas.

Todos los países cuentan con cuerpos normativos integrales que regulan lo relativo al tránsito vehicular, en general, se incluyen un glosario de términos y tratan sobre reglas generales de tránsito, requisitos para obtener licencias de conducir, medidas de seguridad, normas de circulación para peatones, automotores, motonetas bicicletas y vehículos de tracción a sangre, registro automotor, señales de tránsito; asimismo, establecen infracciones y sanciones. La mayoría de las disposiciones de tránsito datan del decenio de 1990, Ecuador promulgó una ley recientemente, dichas normas han sido en alguna medida reformadas y completadas por nuevas disposiciones.

Todas las leyes de tránsito hacen referencia expresa a la necesidad de organizar un sistema de transporte y tránsito que brinde un servicio efectivo, para enfrentar la problemática del tránsito y transportese requieren de acciones a corto y mediano plazo de manera especial, para crear un sistema de auténticas vías seguras, donde el tránsito fluirá notablemente, desaparecerán las congestiones actuales en las horas pico y, la reacción de la sociedad, de catalogar de este modo a los conductores, no es otra cosa que el emergente de la combinación de los componentes de la personalidad básica ecuatoriana, la previsión de responsabilidad implica dar respuestas a las necesidades de las otras personas aun cuando ellas no las formulen de forma explícita.

La ingeniería del tránsito se define como “la ciencia que trata la planificación, el diseño geométrico, la operación de caminos, calles, autopistas, sus circuitos, terminales y la

relación con otros modos de transporte para lograr el seguro, eficiente y conveniente movimiento de personas y cosas”¹¹.

El tráfico está compuesto de vías, de vehículos y de personas. En lo referente a las personas, se compone en operadores de los vehículos, usuarios del transporte y peatones. El comportamiento humano, entonces, es un factor preponderante.

Todos los elementos que componen el tráfico deben estar adecuadamente coordinados para obtener los resultados deseados. Las vías deben estar diseñadas geoméricamente de manera técnica, y señalizadas para que direccionen el desplazamiento de los vehículos. Los vehículos deberán cumplir con los requerimientos mecánicos y de seguridad para que den confort al usuario. Quienes asuman la responsabilidad de manejar los vehículos, sea de carácter privado o de transporte público, deberán estar absolutamente capacitados para operarlos, no solo en la parte técnica y de conducción, sino en el conocimiento y sobre todo el cumplimiento de las leyes respectivas.

“El transporte motorizado es el preferido por los usuarios de la vías ya que muy pocos se desplazan a pie, en bicicletas u otra forma. Tal es la concentración en el uso de los vehículos, que prácticamente todas las personas, tarde o temprano, llegan a manejarlos o a depender de ellos para movilizarse”¹².

Entonces, todo lo relacionado con esta materia, debería formar parte del pensum educativo en sus diferentes etapas. Y no solo se debería enseñar a conducir un vehículo, sino también a entender el funcionamiento mecánico del mismo, las leyes del tránsito y sobre todo el comportamiento de respeto a los otros operadores y a los peatones. Y, muy

¹¹ CARRERA A. Juan E., Ab., “SISTEMA VEHICULAR EN EL ECUADOR”, Acciones y Procedimientos de la CTG, Editorial de la CTG, Guayaquil-Ecuador, Año 2009, Pag. 34.

¹² CARRERA A. Juan E., Ab., “SISTEMA VEHICULAR EN EL ECUADOR”, Acciones y Procedimientos de la CTG, Editorial de la CTG, Guayaquil-Ecuador, Año 2009, Pag. 39.

importante, también se debería enseñar a niños, jóvenes y adultos, a comportarse como peatones.

El Internet podría convertirse en una valiosa herramienta para ese aprendizaje en dos vías, tanto del que opera un vehículo como del peatón. La instrucción podría impartirse, simultáneamente, en escuelas y colegios, con especial énfasis en los conglomerados suburbanos y rurales, pues de ellos proceden el mayor número de operadores de transporte público, de policías de tránsito y, no se diga, de peatones.

“La instrucción sobre tránsito debe comenzar en el nivel pre-básico y básico, proseguir en el secundario e incluir el universitario, quien tiene licencia para operar un vehículo no necesariamente conoce las leyes de tránsito, ni tampoco es un experto conductor, en el sector de los peatones, muy pocos saben comportarse en las vías y en la interrelación con los vehículos”¹³.

Una campaña en ese sentido debe ser intensa e intensiva y abarcar el hogar, la escuela, el colegio, la universidad e incluir a los medios de comunicación masiva, tanto en prensa, radio y televisión, prensa, llegando incluso al Internet, etc. Cuando toda esa instrucción se haya completado y permanezca latente, podría llegarse, incluso, a la aplicación drástica de sanciones por incumplimiento, a la totalidad de los actores involucrados.

Es de primordial importancia la educación global en tránsito y asuntos afines. A corto plazo el objetivo debería ser concienciar a la ciudadanía sobre el problema de la congestión vehicular. Si todos y cada uno de nosotros hacemos conciencia de que somos parte del problema, entonces estaremos predispuestos de mejor forma para

¹³ CARRERA A. Juan E., Ab., “SISTEMA VEHICULAR EN EL ECUADOR”, Acciones y Procedimientos de la CTG, Editorial de la CTG, Guayaquil-Ecuador, Año 2009, Pag. 45.

colaborar con quienes ejerzan el liderazgo en la definición de políticas para solucionar el problema.

4.2.2. LOS CONDUCTORES EN EL DESARROLLO NACIONAL DEL ECUADOR.

“Se denomina chofer o conductor a la persona encargada de conducir un vehículo de motor para transportar a personas, personalidades o cualquier tipo de cliente que haya contratado sus servicios, generalmente, alquilando a su vez el automóvil. El origen de chofer se encuentra en la palabra francesa chauffeur que significa el que calienta, que a su vez procede del latín calefacere”¹⁴.

Las funciones del chófer o conductor, consiste en trasladar a las personalidades o visitantes comerciales o industriales de una empresa desde el punto de llegada, por ejemplo, el aeropuerto o estación de trenes, hasta el lugar de destino, por ejemplo, las instalaciones de la compañía, el chófer espera a sus clientes en un lugar acordado y, tradicionalmente, les abre la puerta tanto para entrar como para salir del vehículo, otras de las funciones del chofer consisten en mantener en buenas condiciones el coche, hacerle un mantenimiento periódico y hacerlo lavar antes de cualquier servicio.

“Algunos conductores trabajan a tiempo completo para una persona, sociedad o institución en cuyo caso se utilizan para cualquier tipo de desplazamiento, incluso los más casuales, como ir de compras o realizar recados, sin embargo, la mayoría pertenecen a empresas que alquilan el coche junto con el conductor y se utilizan en circunstancias especiales como para agasajar a un visitante, acudir a un evento como una

¹⁴ JIMENEZ F. Calos A., Dr., “OPERATIVIZACIÓN DEL TRANSITO, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL DEL ECUADOR”, Editorial de ANETA, ANETA, Quito-Ecuador, Año 2010, Pág. 23.

boda, asistir a un acto oficial, etc., en estos casos, el alquiler está asociado a vehículos de lujo que pueden consistir en coches de gama alta e incluso, limusinas”¹⁵.

Considero, que los conductores, constituyen un factor determinante en los costes económicos y sociales que el transporte sobre la sociedad, pero es necesario el que tomen acciones que den la iniciativa para pretender mejorar la seguridad vial y reducir los accidentes, lo que deriva, por consiguiente, en una reducción de los muertos y heridos, recomendaciones orientadas a determinadas políticas y basadas en la investigación para la aplicación de medidas correctivas dirigidas a los jóvenes conductores.

“El camino hacia la seguridad es el resultado años de trabajo de un grupo de investigadores expertos en el campo de la seguridad vial en muchos de los países de Latinoamérica, como del Ecuador, especializados en el campo de riesgos de los conductores, pues uno de los objetivos del Estado ecuatoriano, es el promover el desarrollo económico que contribuirá a las mejoras estructurales de las economías de la sociedad a través de programas de cooperación en investigación sobre el transporte, dirigidos a todos los modelos de transporte y sus conexiones intermodales en un contexto económico, social, medioambiental e institucional más amplio”¹⁶.

Es de mi criterio personal, que para ir consolidando progresivamente una cultura ciudadana que privilegie la seguridad vial, es indispensable realizar educación que provea información, conocimientos y práctica convenientes a los usuarios viales: peatones, pasajeros y específicamente, a los conductores (futuros y los que han

¹⁵ JIMENEZ F. Calos A., Dr., “OPERATIVIZACIÓN DEL TRANSITO, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL DEL ECUADOR”, Editorial de ANETA, ANETA, Quito-Ecuador, Año 2010, Pág. 28.

¹⁶ Ibidem, Pág. 35.

acumulado cierta experiencia), para que su comportamiento, en relación con el tránsito de vehículos, resulte lo más seguro posible.

“Las normas legales de tránsito son fundamentales para ordenar y establecer mecanismos o reglas de actuación de los diferentes usuarios viales y su adecuada aplicación incide mucho en el desarrollo productivo, económico y social del Ecuador, por tanto, es fundamental disponer de la normativa legal que restrinja factores que incidan en la seguridad del transporte, tránsito y seguridad vial, y lograr su cumplimiento, pues la experiencia internacional ha demostrado que además de contar con las normas como elemento de disuasión, se deben lograr niveles efectivos de su aplicación, con diligencia en la penalización y con percepción alta por parte de los usuarios”¹⁷.

Considero, que en esta línea estratégica está encaminada a obtener en una primera etapa que los vehículos estén en condiciones aceptables para la movilización, es decir, que su buen estado garantice la posibilidad de no presentar accidentes por fallas mecánicas, también, se propone que para el futuro se vaya logrando una renovación progresiva de los vehículos más antiguos, igualmente, se debe prestar especial atención para que los vehículos de servicio público de carga y pasajeros estén en buenas condiciones para su operación, y de igual forma, debe considerarse un programa especial con relación a los vehículos.

El desarrollo nacional, está integrado a uno de los sectores más importantes, como es el transporte y el tránsito, como línea estratégica está orientada a fortalecer la participación de la sociedad civil de manera que contribuya en la percepción, en su interior, de que la

¹⁷ JIMENEZ F. Calos A., Dr., “OPERATIVIZACIÓN DEL TRANSITO, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL DEL ECUADOR”, Editorial de ANETA, ANETA, Quito-Ecuador, Año 2010, Pág. 48.

circulación vehicular es un fenómeno peligroso y que la accidentalidad es un problema que afecta gravemente a la población. Del mismo modo, para que canalice la colaboración ciudadana en busca de soluciones y ejerza la presión social hacía los poderes públicos para que de manera sostenida adopten las medidas necesarias para que se disminuya el número absoluto de accidentes y de víctimas.

La implementación del Estado, como objetivo específico de diseñar e implementar un programa para fortalecer, coordinar y propiciar la participación de la sociedad civil en pro del desarrollo social, económico y productivo, se dirige a consolidar la participación de la comunidad y sus organizaciones, en actividades y programas que favorezcan la economía del país, como de los ciudadanos, que la implementación de cada una de las estrategias y de sus objetivos específicos y, operativos, para la ejecución de todas las medidas que estén a su alcance y de disponibilidad de las diversas instituciones y organizaciones que se involucren en la gestión y apoyo a actividades específicas del sistema vehicular por los conductores en el desarrollo nacional del Ecuador.

Considero que los choferes, son un puntal para agilizar el comercio, pues con su intervención al frente del volante de su vehículo, el chofer se asemeja en su laboriosidad a las hormigas, desarrollando una actividad constante y permanente que facilita el intercambio de personas y productos, su posición en la sociedad la da su imprescindible presencia para satisfacer las necesidades de interrelación entre los pueblos, que tienen en el transporte el mejor y mayor nexo para comulgar en buena vecindad.

Es decir, el transporte es la fuerza motor que facilita el crecimiento de la integración nacional, porque recorre por las venas del país, día y noche, cumpliendo con su misión de transportar vidas y esperanzas. Por ello es importante que sus integrantes, como

personas jurídicas o naturales, logren la mayor profesionalización a través de la educación y el perfeccionamiento académico, pues su responsabilidad es mucho más que conducir un vehículo, especialmente cuando éste tiene como misión el transporte de pasajeros. Es que, como en el resto de las instituciones, la de los transportistas no ha dejado de ser tocado por factores negativos como las acusaciones de corrupción, especialmente en lo relacionado a la profesionalización de sus miembros, por lo que el gobierno nacional suspendió las llamadas escuelas de conducción en las federaciones provinciales. Entonces vale la revisión de procedimientos para vigorizar internamente a la clase y hacerla más fuerte en beneficio propio y de todo el país.

4.2.3. LAS LICENCIAS DE CONDUCIR MEDIO LEGAL DE CONDUCCIÓN VEHÍCULAR

“La Licencia de conducción es otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en la ley como de su reglamento, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción, el formato de la licencia de conducción será único nacional, para lo cual el Ministerio de Transporte establecerá la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondientes”¹⁸.

Las licencias de conducción contendrán, como mínimo, los siguientes datos: nombre completo del conductor, número del documento de identificación, domicilio y dirección; fecha de expedición y organismo que la expidió, dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barra bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y

¹⁸ JIMENEZ F. Calos A., Dr., “OPERATIVIZACIÓN DEL TRANSITO, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL DEL ECUADOR”, Editorial de ANETA, ANETA, Quito-Ecuador, Año 2010, Pág. 55.

un holograma de seguridad. Las licencias de conducción que no cuenten con estos elementos de seguridad deberán ser renovadas de acuerdo con la programación que expida el Ministerio de Transporte al respecto.

Las nuevas licencias de conducción deberán permitir al organismo de tránsito confrontar la identidad del respectivo titular de conformidad con las normas de la ley vigentes sobre la materia.

En caso que el aspirante presente certificado expedido por un Centro de Enseñanza Automovilística, la licencia de conducción solamente podrá expedirse en el lugar donde tenga sede dicho centro o en su área metropolitana, la licencia de conducción habilitará a su titular para manejar vehículos automotores de acuerdo con las categorías que para cada modalidad establezca el reglamento, que será obligatorio presentar y aprobar el examen por todo aspirante para la expedición de la Licencia de Conducción.

Las licencias de conducción para vehículos particulares tendrán una vigencia determinada, y los tipos de licencias que se tramitan en el Ecuador son de las siguientes características:

LICENCIAS DE CONDUCIR NO PROFESIONALES REQUISITOS PARA EMISIÓN POR PRIMERA VEZ

→ LICENCIA DE CONDUCIR TIPO A

(No profesionales - Motocicletas):

- a. Edad 18 años (16 años con permiso de menor adulto)
- b. Saber leer y escribir (castellano)
- c. Original y copia de cédula de ciudadanía
- d. Original y copia del certificado de votación

- e. Una fotografía a color actualizada, tamaño carné (En el sistema AXIS no se debe pedir fotografía)
- f. Original del certificado o carné del tipo sanguíneo
- g. Original del permiso de aprendizaje Tipo A
- h. Original del certificado de conductor no profesional Tipo A (Cuando existan escuelas de conducción)
- i. Aprobar los exámenes psicosenométricos, teóricos y prácticos

→ LICENCIA DE CONDUCIR TIPO B

(Automotores de hasta 3500 kg y remolque de hasta 750 kg)

- a. Edad 18 años
- b. Saber leer y escribir (castellano)
- c. Original y copia de cédula de ciudadanía
- d. Original y copia del certificado de votación
- e. Una fotografía a color actualizada, tamaño carné (En el sistema AXIS no se debe pedir fotografía)
- f. Original del certificado o carné del tipo sanguíneo
- g. Original del permiso de aprendizaje Tipo B
- h. Original del certificado de conductor no profesional Tipo B
- i. Aprobar los exámenes psicosenométricos, teóricos y prácticos

→ LICENCIA DE CONDUCIR TIPO B

PARA EXTRANJEROS CON VISA SUPERIOR A 90 DIAS

(Automotores de hasta 3500 kg y remolque de hasta 750 kg)

- a. Edad 18 años

- b. Saber leer y escribir (castellano)
- c. Original y copia del pasaporte y visa
- d. Una fotografía a color actualizada tamaño carné (En el sistema AXIS no se debe pedir fotografía)
- e. Original del certificado o carné del tipo sanguíneo
- f. Original o copia certificada del Certificado de Conductor No Profesional emitido en su país de origen y autenticado por su misión diplomática acreditada en el Ecuador; en caso de no poder cumplir con éste requisito, se exigirá el certificado de conductor no profesional emitido por cualquiera de las Escuelas de Conducción autorizadas por la ANT.
- g. Aprobar los exámenes psicosenométricos, teóricos y prácticos
- h. Original del permiso de aprendizaje Tipo B, solo en el caso de haber seguido el curso de conductor no profesional en el Ecuador

→ LICENCIA DE CONDUCIR TIPO B PARA DIPLOMÁTICOS

(Automotores de hasta 3500 kg y remolque de hasta 750 kg)

- a. Esta licencia la emite el Ministerio de Relaciones Exteriores

→ LICENCIA DE CONDUCIR TIPO F PARA DISCAPACITADOS

(Automotores de hasta 3500 kg)

- a. Edad 18 años
- b. Saber leer y escribir (castellano)
- c. Original y copia de la Cédula de ciudadanía
- d. Original y copia del certificado de votación

- e. Una fotografía a color actualizada tamaño carné (En el sistema AXIS no se debe pedir fotografía)
- f. Original del certificado o carné del tipo sanguíneo
- g. Original del certificado de conductor no profesional Tipo F y/o licencia emitida anteriormente.
- h. Original del permiso de aprendizaje Tipo F
- i. Original y copia del carné de discapacitado otorgado por el CONADIS
- j. Aprobar los exámenes psicosenométricos, teóricos y prácticos
- k. Original del certificado de evaluación médica y psicológica emitido por el CONADIS (Art. 143 del Reglamento a la LOTTTSV)

LICENCIAS DE CONDUCIR PROFESIONALES REQUISITOS PARA EMISIÓN POR PRIMERA VEZ

→ LICENCIA DE CONDUCIR TIPO A1

(Profesionales – Tricimotos)

- a. Presentar original de cédula de ciudadanía
- b. Saber leer y escribir (castellano)
- c. Presentar el original del certificado de votación
- d. Una fotografía a color actualizada tamaño carné (En el sistema AXIS no se debe pedir fotografía)
- e. Original del permiso de aprendizaje Tipo A
- f. Original y copia del título de conductor profesional Tipo A (Cuando existan escuelas de conducción)
- g. Original del certificado o carné del tipo sanguíneo

h. Aprobar los exámenes psicosenométricos, teóricos y prácticos

→ **LICENCIA DE CONDUCIR TIPO C**

(Profesional – Automotores hasta 3500 kg)

a. Edad 18 años

b. Saber leer y escribir (castellano)

c. Presentar original de cédula de ciudadanía

d. Presentar original de certificado de votación

e. Una fotografía a color actualizada tamaño carné (En el sistema AXIS no se debe pedir fotografía)

f. Original de permiso de aprendizaje Tipo C

g. Original y copia del título de conductor profesional Tipo C

h. Original del certificado o carné del tipo sanguíneo

i. Aprobar los exámenes psicosenométricos, teóricos y prácticos

j. Constar en los listados enviados por el Sindicato de Choferes Profesionales del Ecuador o de los Institutos Técnicos de Educación Superior legalmente autorizados, mismos que deben estar certificados por la Dirección de Escuelas de Capacitación de la ANT

→ **LICENCIA DE CONDUCIR TIPO C1**

(Profesionales – Conductores de Instituciones Estatales)

a. Edad 18 años

b. Saber leer y escribir (castellano)

c. Presentar original de cédula de ciudadanía

d. Presentar original de certificado de votación

- e. Una fotografía a color actualizada tamaño carné (En el sistema AXIS no se debe pedir fotografía)
- f. Original de permiso de aprendizaje Tipo C
- g. Original y copia del título de conductor profesional Tipo C1 (Cuando existan escuelas de conducción)
- h. Original del certificado o carné del tipo sanguíneo
- i. Aprobar los exámenes psicossensométricos, teóricos y prácticos
- j. Constar en los listados enviados por el Sindicato de Choferes Profesionales del Ecuador o de los Institutos Técnicos de Educación Superior legalmente autorizados, mismos que deben estar certificados por la Dirección de Escuelas de Capacitación de la ANT

→ LICENCIA DE CONDUCIR TIPO D

(Profesionales – Transporte de Pasajeros)

- a. Edad 18 años
- b. Saber leer y escribir (castellano)
- c. Presentar original de cédula de ciudadanía
- d. Presentar original de certificado de votación
- e. Una fotografía a color actualizada tamaño carné (En el sistema AXIS no se debe pedir fotografía)
- f. Original de permiso de aprendizaje Tipo D
- g. Original y copia del título de conductor profesional Tipo D
- h. Original del certificado o carné del tipo sanguíneo
- i. Aprobar los exámenes psicossensométricos, teóricos y prácticos

j. Constar en los listados enviados por el Sindicato de Choferes Profesionales del Ecuador o de los Institutos Técnicos de Educación Superior legalmente autorizados, mismos que deben estar certificados por la Dirección de Escuela de Capacitación de la ANT.

→ LICENCIA DE CONDUCIR TIPO D1

(Profesionales –Transporte Escolar, Institucional o Turístico)

- a. Edad 18 años
- b. Saber leer y escribir (castellano)
- c. Presentar original de cédula de ciudadanía
- d. Presentar original de certificado de votación
- e. Una fotografía a color actualizada tamaño carné (En el sistema AXIS no se debe pedir fotografía)
- f. Original de permiso de aprendizaje Tipo D1
- g. Original y copia del título de conductor profesional Tipo D1 (Cuando existan escuelas de conducción)
- h. Original del certificado o carné del tipo sanguíneo
- i. Aprobar los exámenes psicosenométricos, teóricos y prácticos
- j. Constar en los listados enviados por el Sindicato de Choferes Profesionales del Ecuador o de los Institutos Técnicos de Educación Superior legalmente autorizados, mismos que deben estar certificados por la Dirección de Escuelas de Capacitación de la ANT

→ LICENCIA DE CONDUCIR TIPO E

(Profesionales – Carga Pesada)

- a. Edad 18 años
- b. Saber leer y escribir (castellano)
- c. Presentar original de cédula de ciudadanía
- d. Presentar original de certificado de votación
- e. Una fotografía a color actualizada tamaño carné (En el sistema AXIS no se debe pedir fotografía)
- f. Original de permiso de aprendizaje Tipo E
- g. Original y copia del título de conductor profesional Tipo E
- h. Original del certificado o carné del tipo sanguíneo
- i. Aprobar los exámenes psicossensométricos, teóricos y prácticos
- j. Constar en los listados enviados por el Sindicato de Choferes Profesionales del Ecuador o de los Institutos Técnicos de Educación Superior legalmente autorizados, mismos que deben estar certificados por la Dirección de Escuelas de Capacitación de la ANT

→ LICENCIA DE CONDUCIR TIPO E1

(Profesionales – Vehículos Especiales)

- a. Edad 18 años
- b. Saber leer y escribir (castellano)
- c. Presentar original de cédula de ciudadanía
- d. Presentar original de certificado de votación
- e. Una fotografía a color actualizada tamaño carné (En el sistema AXIS no se debe pedir fotografía)
- f. Original de permiso de aprendizaje Tipo E1

- g. Original y copia del título de conductor profesional Tipo E1 (Cuando existan escuelas de conducción)
- h. Original del certificado o carné del tipo sanguíneo
- i. Aprobar los exámenes psicossensométricos, teóricos y prácticos
- j. Constar en los listados enviados por el Sindicato de Choferes Profesionales del Ecuador o de los Institutos Técnicos de Educación Superior legalmente autorizados, mismos que deben estar certificados por la Dirección de Escuelas de Capacitación de la ANT

→ LICENCIA DE CONDUCIR TIPO G

(Profesionales – Maquinaria Agrícola o Caminera)

- a. Edad 18 años
- b. Saber leer y escribir (castellano)
- c. Original y copia de cédula de ciudadanía
- d. Original y copia del certificado de votación
- e. Una fotografía a color actualizada tamaño carné (En el sistema AXIS no se debe pedir fotografía)
- f. Original de permiso de aprendizaje tipo G
- g. Original del certificado o carné del tipo sanguíneo
- h. Original y copia del Título de conductor profesional Tipo G, otorgado por el SECAP para el caso de maquinaria agrícola y, por SOMEK (debidamente certificado por Fedesomec) o FEDESOMEK para el caso de maquinaria pesada o especial, no agrícola.
- i. Aprobar los exámenes psicossensométricos, teóricos y prácticos

La licencia de conducir es el documento que acredita y autoriza a una persona para conducir un vehículo de acuerdo con su clasificación, en este caso nos referimos a la licencia de conducir el cual es un documento de identificación, si se llenan las condiciones de conformidad a la ley y el reglamento de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial y, es importante portar la licencia, la que radica en un requisito para conducir vehículo y por ende está poniendo su compromiso de brindar seguridad a la sociedad.

Entre los tópicos de tratamiento urgente existe consenso en que el otorgamiento responsable de la licencia de conducir es una asignatura pendiente que requiere una reestructuración a nivel nacional, el Estado de anarquía y la heterogeneidad de modalidades de otorgamiento de licencias a lo largo y ancho del país, las pobres exigencias en las evaluaciones teóricas y prácticas, de habilidades y conocimientos formales, no constituyen una mínima garantía de idoneidad para conducir seguro y responsablemente en el tránsito.

4.2.4. LA ACREDITACIÓN DE PUNTOS EN LAS LICENCIAS DE CONDUCIR VEHÍCULOS EN EL ECUADOR.

Las normas sobre adelantamientos, señales de circulación, giros, prioridades, maniobras prohibidas, cruces, uso de luces y bocina, reglas de circulación del transporte público y distancias entre vehículos, dispone inspecciones, fija velocidades y establece normas de estacionamiento, paradas, señales de tránsito, pasajeros, carga, conductores, requisitos para conducir, derechos y deberes del conductor, servicios públicos y lo relativo a placas de identificación de vehículos.

Respecto a los requisitos para obtener licencia de conducir en sus distintas categorías, los conductores además de cumplir con los requisitos que dispone la Ley como del reglamento, es el que este documento es válido para la circulación en el país, que permite a los ciudadanos conducir vehículos motorizados, con el solo mérito de la licencia de conducir obtenida de conformidad a las ley.

“Con las reformas a la Ley de Tránsito, la reforma establece mecanismos para la acreditación de puntos a las licencias de conducir, de conformidad a la recategorización de las licencias de conducir no profesionales y profesionales, para manejar los de acuerdo a la capacidad de la persona, y dicha acreditación será de 30 puntos de la licencia, norma justa y eficaz, pero hay que recalcar la corrupción que existe en nuestro país en todo departamento incluso dentro de la Policía; y, el factor básico de este fenómeno apocalíptico es la impericia de las personas que conducen un automotor, convertido en un instrumento de muerte y desolación, con graves secuelas para la sociedad y, especialmente, los familiares de víctimas inocentes, que perdieron la vida en manos de conductores ebrios o personas que no estaban facultadas por no haber obtenido en forma legal la licencia de conducir y lo hicieron en forma corrupta, pagando el documento en una verdadera mafia y red”¹⁹.

“Lo más importante es la normatización de la licencia por puntos, este documento de conducción se otorgará bajo el sistema de puntaje, la cual al momento de su emisión tendrá 30 puntos de calificación para todas las categorías y la vigencia será de cinco años, se perderán puntos de acuerdo a las faltas cometidas, que van de 1.5 a 30 de acuerdo al tipo de contravenciones, desde leve de primera clase hasta los delitos. Por

¹⁹ ALVARADO, Jorge E. “Manual de Tránsito y Transporte Terrestre”, Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja, Año 2.005, primera edición, Loja-Ecuador, Pág. 38.

supuesto que los chóferes profesionales no están de acuerdo con esto; ahora deberán cuidarse de no confundir las calles de las ciudades y del país con verdaderas pistas de carreras, en donde se pasan los semáforos en rojo, chocan a los carros más pequeños, rebasan en curva y en definitiva hacen lo que les da la gana”²⁰.

Este modelo con el cual los conductores cuentan con una asignación inicial total de 30 puntos, de este criterio jurídico, se puede establecer que los conductores principiantes, aún no han demostrado a la sociedad que son merecedores de la máxima confianza a la hora de circular con sus vehículos, y los conductores reinsertados deben recuperar esta confianza, ya que la habían perdido por completo y la sociedad ha de ser más exigente con ellos hasta que demuestren haber modificado esa actitud tan contraria a la seguridad vial que les llevó a perder su permiso.

“El crédito de 30 puntos puede en verdad verse incrementado mediante un sistema de bonificaciones, todo conductor que conserve el máximo de puntos durante el tiempo previsto y, si logra conservar estos puntos, alcanzará el máximo de puntos previstos en el sistema, con ello se pretende que el sistema de permiso de conducir por puntos no se limite únicamente a castigar los comportamientos inadecuados, sino que también contemple la posibilidad de premiar a aquellos conductores que demuestren tener unas actitudes hacia la seguridad vial más adecuadas, además que han ganado una mayor confianza, por lo que el nivel de tolerancia que la sociedad puede tener sobre su comportamiento es mayor, siempre que con el tiempo no termine por demostrar lo contrario”²¹.

²⁰ Ibídem, Pág. 42.

²¹ ALVARADO, Jorge E. “Manual de Tránsito y Transporte Terrestre”, Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja, Año 2.005, primera edición, Loja-Ecuador, Pág. 54.

Frente a ello, el crédito de puntos de los conductores se verá reducido con la comisión de determinadas infracciones graves o muy graves, sin embargo, no todas las infracciones restarán puntos, sino que únicamente se han incluido en el sistema aquellas violaciones a la normativa de tránsito que tienen una especial relevancia para la seguridad vial, luego de la implementación del modelo de licencia por puntos, se ha logrado reducir paulatinamente los accidentes, logrando resultados de alguna manera satisfactorios, claro está que la implementación de este sistema, es solo uno de los tantos eslabones que deben adoptarse para la mejora integral del sistema de seguridad vial, a esto debe sumarse, la educación vial obligatoria en las escuelas, el control sobre los conductores, y el desarrollo de infraestructura adecuada, buen estado, circulación fluida, señalización adecuada, etc.

El Gobierno emprendió la reforma de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que tiene como eje establecer la licencia de conducción por puntos, la profesionalización de los conductores de servicio público y particular y la imposición de sanciones, la meta es darle un vuelco al manejo administrativo de la seguridad vial y generar responsabilidad en conductores y autoridades para reducir a la mitad las muertes por accidentes de tránsito en el país.

“Uno de los puntos radicales es la adopción de la licencia de conducción por puntos, ya no sería un derecho, sino un privilegio, la licencia se expediría con 30 puntos, que el conductor perdería si incurre en infracciones leves y graves como peligrosas, entre las que se encuentran conducir en estado de embriaguez, no respetar semáforos en rojo, hacer caso omiso de la señal de pare, transitar en contravía, conducir sin luces en horas nocturnas, no usar casco o cinturón de seguridad e, incluso, hablar por teléfono mientras

se conduce, etc., la idea es que se apliquen los más altos estándares internacionales de rigurosidad”²².

Considero, que todos los conductores del país estarían obligados a adoptar elementos mínimos de seguridad en sus vehículos, como bolsas de aire o cinturones especiales, según el tipo y el uso del vehículo, y respetar nuevos límites de velocidad, por lo tanto, además es importante el que los conductores conozcan a cabalidad el régimen de sanciones para infracciones en las que pueden incurrir los organismos de tránsito y las autoridades de la Policía Nacional, y las escuelas de conducción, entre otros.

Los conductores deberán asumir un grado de responsabilidad con el sistema de puntos acreditados a las licencias de conducir, en la medida que el conductor vaya cometiendo infracciones, los puntos irán restándose a su licencia y cuando ya no tenga puntos, su licencia quedará suspendida, hasta la recuperación de los mismos, en nuestro país, a las licencias se otorgará 30 puntos para el plazo de su vigencia, que es de cinco años. Por cada infracción cometida, se reduce un determinado puntaje, según la gravedad de esta, y la pérdida del total del puntaje lleva a la suspensión de las licencias.

La Ley establece, además, la posibilidad de recuperar los puntos perdidos, a partir de la mitad del tiempo de vigencia de la licencias, esa recuperación solo puede ser por el 50% de los puntos que se perdieron, y el Gobierno ha ofrecido a los transportistas agilizar los plazos de recuperación por medio de cursos de capacitación, por supuesto, hacerlo impone, en rigor, reformar la Ley y no solo el reglamento.

²² ALVARADO, Jorge E. “Manual de Tránsito y Transporte Terrestre”, Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja, Año 2.005, primera edición, Loja-Ecuador, Pág. 58.

4.3. MARCO JURÍDICO

4.3.1. LA SEGURIDAD CIUDADANA DE CONFORMIDAD A LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.

La Constitución de la República del Ecuador expresa que el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del transporte territorio nacional sin privilegios de ninguna naturaleza, la promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y Estado acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.

Los preceptos generales de la mencionada Ley, se establecen como objetivos de esta norma la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano; se fundamenta en la formalización del sector del transporte y garantiza que este servicio se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas; y, consagra la organización como un elemento fundamental contra la informalidad. La Constitución de la República del Ecuador, prevé la importancia del transporte en el país, y en su Sección Duocécima, Transporte, Art. 394 dispone:

“Art. 394.- El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas

diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias”²³.

Además en sus artículos que corresponden a la administración y operatividad del tránsito, transporte y seguridad vial, en su normativa pertinente disponen:

“Art. 262.- Los gobiernos regionales autónomos tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias:

1. Planificar el desarrollo regional y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, provincial, cantonal y parroquial.
2. Gestionar el ordenamiento de cuencas hidrográficas y propiciar la creación de consejos de cuenca, de acuerdo con la ley.
3. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte regional y el cantonal en tanto no lo asuman las municipalidades.
4. Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito regional.
5. Otorgar personalidad jurídica, registrar y controlar las organizaciones sociales de carácter regional.
6. Determinar las políticas de investigación e innovación del conocimiento, desarrollo y transferencia de tecnologías, necesarias para el desarrollo regional, en el marco de la planificación nacional.
7. Fomentar las actividades productivas regionales.
8. Fomentar la seguridad alimentaria regional.

²³ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, Año 2010, Pág. 16.

9. Gestionar la cooperación internacional para el cumplimiento de sus competencias.

En el ámbito de estas competencias exclusivas y en el uso de sus facultades, expedirá normas regionales”²⁴.

Por lo tanto considero que la legislación que hace referencia al Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial exige que todos los medios de transporte empleados en cualquier servicio definido en esta norma, deberán contar con el certificado de homologación conferido por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en coordinación con el Ministerio de Industrias y Competitividad y el Instituto Ecuatoriano de Normalización y de acuerdo con el reglamento correspondiente; y expedir los reglamentos necesarios para el cumplimiento de sus fines y objetivos.

Por lo tanto la legislación a que se refiera la regulación del transporte y tránsito y por lo tanto de la movilidad de personas y de bienes debe tener como principales vectores el mejorar los modos y medios de transporte propendiendo a una movilidad que disminuya la contaminación ambiental, optimizar los patrones de desplazamiento, entendiéndose como tales la gestión adecuada de horarios, frecuencias y rutas; y, proteger la integridad de los seres humanos, semovientes y/o bienes que se transportan por las vías y carreteras.

Bajo estas consideraciones la gestión eficiente del transporte y el tránsito terrestre debe considerarse como prioridad del Estado respetando en la elaboración de sus políticas los principios de descentralización y desconcentración que permitirán que cada cantón o provincia establezca la gestión efectiva racionalizando el espacio público, previniendo y

²⁴ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, Año 2010, Pág. 14.

combatiendo la amenaza ambiental y social que actualmente constituye nuestra red de vías.

Debe incorporarse además que todos los ingresos que obtenga la administración pública en razón de la emisión de licencias, multas, matriculación etc., tiene que invertirse en el mejoramiento de las condiciones de movilidad de todas y todos los ciudadanos, y fomentarse además los procesos de descentralización y desconcentración de estas competencias por parte de los entes seccionales que pueden encargarse de las tareas relacionadas con el transporte.

“La Constitución de la República, en su artículo 14 señala que es deber del Estado reconocer el derecho de la población a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado que garantice la sostenibilidad y el buen vivir; además de la competencia exclusiva de los gobiernos municipales la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal; y el Estado será responsable de la provisión, entre otros, de los servicios públicos, los cuales deberán responder a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad”²⁵.

La jerarquía de la Constitución establece que la normativa considerará, en lo que corresponda, el principio de competencia, en especial la titularidad de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados, y que los Municipios reconozcan su competencia en materia de tránsito y transporte terrestre y señala además como función primordial del municipio prevenir y controlar la contaminación del medio

²⁵ LASSO Castro Alejandro L., Dr., “LA ADMINISTRACIÓN DEL TRANSITO Y TRANSPORTE”, Gerente General de la EMSAT, I. Municipio de Quito, Quito-Ecuador, Año 2009; Pág. 56.

ambiente en coordinación con las entidades afines, que la competencia municipal, debe ser el regular el uso de las vías públicas sometidas a su administración.

La seguridad Vial consiste en la reducción de riesgo de accidentes y lesiones en las carreteras, logradas a través de enfoques multidisciplinarios que abarcan ingeniería vial y gestión del tráfico, educación y formación de los usuarios de las carreteras y diseños de los vehículos, en tanto que la educación Vial, es el aprendizaje de conocimientos, formación de hábitos y actitudes en relación con las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas para dar respuestas adecuadas (seguridad y fluida) en las distintas situaciones de tránsito.

La Educación y Seguridad Vial en el marco de los fines de la educación ecuatoriana, es el Estado el que tiene entre sus fines, expresados en la Constitución de la República, la defensa y desarrollo de la persona y la prosperidad y bienestar de pueblo, igualmente, se expresa en dicho artículo que la educación son los procesos fundamentales para alcanzar dichos fines, ante ello, se determina que la educación tiene como fines desarrollar el potencial creativo de cada ser humano y del pleno ejercicio de su personalidad en una sociedad democrática basada en la valoración ética del trabajo, y la participación activa, consiente y solidaria en los procesos de transformación social. Para lograr estos fines, el estado asume la educación con función indeclinable y de máximo interés, garantizando una educación integral, de calidad, permanente, e igualdad de condiciones y oportunidades.

En este marco legal y filosófico se hace indispensable y pertinente en el país, concretar un programa nacional integral del transporte terrestre, tránsito, educación y seguridad vial, que responda a la necesidad de formar una cultura de vida, de prevención y

seguridad en marcada en la filosofía humanista en la cual el ser humano es prioridad y reconoce el compromiso responsable de este ser humano en garantizar su bienestar, el de los otros y el del ambiente. Una formación que permita incidir de manera significativa en la problemática vial la cual ha generado pérdida de vidas y graves secuela psicológicas (intelectuales, emocionales y afectivas), físicas materiales y económicas tanto en las víctimas por accidentes de tránsito como en familiares y la sociedad en su conjunto. La educación es un proceso fundamental para la seguridad y de defensa de la nación, la defensa y la seguridad de la persona y para el bienestar del pueblo. Es por esto, que el ejecutivo debe emitir el decreto en fuerza de ley de tránsito y transporte terrestre, en la cual determina la inclusión a través de los ministerios de infraestructura y educación y deportes, de programas permanentes de enseñanza en materia de tránsito y transporte terrestre, educación y seguridad vial, en todos los niveles y modalidades del sistema educativo ecuatoriano, así como la promoción de la educación y seguridad vial en coordinación con los organismos competentes.

4.3.2. LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL Y LOS CONDUCTORES EN EL ECUADOR.

“La seguridad jurídica, igualdad, proporcionalidad de la sanción con el daño causado por un acto antijurídico infracción penal, son algunos de los derechos individuales y del debido proceso que nuestra Constitución garantiza y hace efectivo el buen vivir. Esta ley dentro de su ordenamiento se refiere a la regulación del transporte y tránsito y por lo tanto de la movilidad de personas y de bienes debe tener como principales vectores los siguientes: Mejorar los modos y medios de transporte propendiendo a una movilidad que disminuya la contaminación ambiental, optimizar los patrones de desplazamiento,

entendiéndose como tales la gestión adecuada de horarios, frecuencias y rutas, proteger la integridad de los seres humanos, semovientes y/o bienes que se transportan por las vías y carreteras”²⁶.

Bajo estas consideraciones la gestión eficiente del transporte y el tránsito terrestre debe considerarse como prioridad del Estado respetando en la elaboración de sus políticas los principios de descentralización y desconcentración que permitirán que cada cantón o provincia establezca la gestión efectiva racionalizando el espacio público, previniendo y combatiendo la amenaza ambiental y social que actualmente constituye nuestra red de vías.

La ley debe responder a todos los requerimientos sociales y avances técnicos: regulación de todos los actores que participan en el transporte; inclusión de aseguramiento obligatorio; inclusión del sistema de puntos en las licencias de los conductores; actualización de delitos y sanciones, donde por ejemplo se regula ya las penas no privativas de libertad; reformas procesales profundas al trámite para el juzgamiento de delitos, donde se han dado pasos fundamentales como: la inclusión de la oralidad en todas las etapas del proceso, se agregaron novedosas figuras como el archivo provisional, el principio de oportunidad y la pena natural; se potenciaron vías procesales ya existentes como los acuerdos reparatorios y al procedimiento abreviado; se ha fomentado un sistema completo de herramientas que incentivan la reparación a la víctimas, que incluyen estímulos para la indemnización en todos los delitos y momentos procesales y una vía expedita para su tramitación; un conjunto de medidas tendientes a

²⁶ LASSO Castro Alejandro L., Dr., “LA ADMINISTRACIÓN DEL TRANSITO Y TRANSPORTE”, Gerente General de la EMSAT, I. Municipio de Quito, Quito-Ecuador, Año 2009; Pág. 68.

combatir uno de los mayores problemas de esta materia: la impunidad; entre otros avances

Como lo manifiesta el Art., 1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, “La presente ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladen de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo el desarrollo socio- económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos”²⁷.

Considero que este artículo como objetivo de la ley, se basa en principios generales, por lo que la ley se fundamenta en el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formación del sector, lucha contra la corrupción, mejora de la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización. En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad personas y bienes, respeto y obediencia de normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

Aquí se evidencia el derecho de las personas cuando atentan contra sus derechos en materia de tránsito, además es importante señalar lo relativo a los delitos de tránsito, indicando que quien conduciendo un vehículo a motor en estado de embriaguez, o bajo el efecto de sustancias estupefacientes o psicotrópicas ocasionare un accidente de

²⁷ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, Año 2010, Pág. 1.

tránsito del que resultaren muertas una o más personas será sancionado con reclusión mayor, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa, que quien ocasionare un accidente de tránsito del que resultare la muerte de una o más personas, y en el que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias:

- a) Negligencia
- b) Impericia
- c) Imprudencia
- d) Exceso de velocidad
- e) Conocimiento de las malas condiciones del vehículo
- f) Inobservancia a la presente ley y su reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

Esta ley en este tipo de circunstancias es muy rigurosa y a la vez si hay agravantes para el conductor del vehículo le aplica con severidad la pena o sanción, disposiciones que deja un vacío jurídico que perjudica notablemente a la víctima de un accidente de tránsito, porque muy claramente manifiesta que quien cause un accidente de tránsito que produzca incapacidad o enfermedad que exceda los quince días tendrá su sanción respectiva, y ahora si produjera esta incapacidad menor a quince días, no habría sanción y se libra al infractor de cualquier responsabilidad civil o penal. Como la Constitución es la norma madre, que tiene supremacía sobre cualquier otra ley, aunque se trate de leyes orgánicas, y tiene como objetivo primordial proteger los derechos de las personas, se ve vulnerada con la existencia de este tipo de disposiciones.

4.3.3. ÁMBITO LEGAL DE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES EN EL ECUADOR.

Se ha evidenciado en todo los años, y más en los últimos, una extensa lista de infracciones que desafortunadamente cometemos casi a diario, surgió el tema peatón que está contemplado dentro de la ley y las normas de tránsito como un punto crucial e importante; en que se debe considerar al peatón como lo es en todo el mundo, de prioridad absoluta, si bien las observaciones deben ser tanto para el conductor como para el peatón, desafortunadamente este último tiene las de perder.

Muchos automovilistas no respetan, y en algunos casos tampoco conocen el significado de las señales de tránsito, por ejemplo en los pasos cebras, cuando una persona intenta cruzar, algunos conductores en lugar de tomar precauciones aceleran su auto, en fin hay múltiples casos de violaciones a las normas y leyes, que en vez de bajar el índice de muertes, atropellos, choques, colisiones, entre otros, ha subido de manera alarmante; lo que ha causado con el tiempo inseguridad jurídica y por lógica inseguridad jurídica y legal, al tratarse de la seguridad y vida de las personas.

Los choferes profesionales de base tienen demandas mucho más importantes que plantear en la actualidad, imaginemos que estarán necesitados de apoyo estatal para la importación y adquisición de ciertos repuestos; o que verían con agrado una propuesta para erradicar la corrupción de la Policía de Tránsito; y quizás les convendría que se discutan los niveles salariales de su ramo. Así que no entendemos por qué sus dirigentes han decidido concentrar sus esfuerzos en una tarea que en realidad no les corresponde y que poco tiene que ver con las necesidades de quienes ya son conductores profesionales.

“Las escuelas de choferes a cargo de organizaciones gremiales, tienen sus limitaciones y errores, como lo demuestran las estadísticas por accidentes de tránsito, que obviamente son hechos que se generan por los conductores, claro que al contar con la licencia de conducir, experimentan en ciertos casos destrezas en las vías y carreteras del país, los chóferes profesionales son y han sido siempre un problema, lo que es necesario que se analice la posibilidad de acceder a nuevos centros de capacitación con un nivel académico más alto, donde se gradúen profesionales, como lo son los chóferes, en todo el sentido de la palabra, y donde no se pueda conseguir la licencia con una coima”²⁸ .

No será esta una tarea barata ni fácil, pero mucho mayor sería el costo de soluciones ya fracasadas, es necesario crear conciencia ciudadana y social de los chóferes profesionales, y se les asigne una insignia de “ser un conductor responsable”, en cumplimiento de la resolución dictada por la Federación Interamericana de Touring Automóvil Club, FITAC, surgió de nuevo el debate sobre la educación y la seguridad vial en nuestro país.

Como novedad principal, la sociedad tiene clara su oportunidad de experimentar las sensaciones de un accidente automovilístico, sin arruinar sus vehículos, en el simulador de impactos, la experiencia se realiza en el día a día, en que muchos accidentes se dan generalmente por colisiones unos vehículos con otros, a cargo de los chóferes y conductores profesionales y no profesioanles; y, es más común observar en los chóferes profesionales.

“Conforme avanza el desarrollo de la colectividad, como de las ciudades, el ser un conductor responsable, debe ser el objetivo y fin principal de las autoridades

²⁸ LASSO Castro Alejandro L., Dr., “LA ADMINISTRACIÓN DEL TRANSITO Y TRANSPORTE”, Gerente General de la EMSAT, I. Municipio de Quito, Quito-Ecuador, Año 2009; Pág. 63.

gubernamentales, así como de las escuelas de conducción y de los chóferes profesionales, el saber de sus responsabilidades como conductor a la hora de prevenir accidentes automovilísticos, de cómo utilizar los sistemas de seguridad disponibles para proteger la integridad física en caso de percances, y de cómo puede producirse una catástrofe durante un día rutinario de conducción al juntarse varios factores como el descuido en la carretera; información que se transmite mediante los medios de comunicación, y que debe ser motivo de apelación tanto a la reflexión, como a la sensibilidad de quienes están frente al volante, es decir de los chóferes profesionales”²⁹. Durante todos los programas de ecuación vial, como de tránsito, los conductores tienen la oportunidad de demostrar su conocimiento, sobre educación vial y disciplina del conductor, tras realizar exámenes comunes, los resultados generales son satisfactorios, lo bueno sería que no solo en el papel, pese a la dificultad de las preguntas cuando son evaluados mediante encuestas y/o exámenes; a más de ello hay los exámenes psicotécnicos, desarrollados por profesionales de las Jefaturas de Tránsito a nivel nacional, en los que se midieron la agudeza visual, la coordinación y los reflejos para constatar la suficiencia de los conductores.

Es importante el hacer alianzas estratégicas con los chóferes profesionales, para satisfacer los requerimientos de los usuarios, para como objetivo común tener un acercamiento a todos los ciudadanos, que sepan que al ser todos partes de una misma sociedad, todas los involucrados, como lo son empresas dedicadas a la capacitación de conductores, casas proveedoras de vehículos, instituciones estatales, organismos de

²⁹ LASSO Castro Alejandro L., Dr., “LA ADMINISTRACIÓN DEL TRANSITO Y TRANSPORTE”, Gerente General de la EMSAT, I. Municipio de Quito, Quito-Ecuador, Año 2009; Pág. 72.

control, entre otros, estarán integradas para brindar el mejor servicio respecto del tránsito y transportes terrestres en el país.

“Datos estadísticos señalan que las personas entre 16 y 48 años corren mayor riesgo de sufrir lesiones en accidentes de tránsito por múltiples factores, las cifras de accidentes automovilísticos entre el 2008 y el 2009 son alarmantes: Los heridos en estos años fluctúan entre 8000 y 10.000, ha habido más de 3.000 muertos por esta causa, además el 18 por ciento de cada 260 000 discapacitados son producto de algún accidente de tránsito, todos dicen que saben manejar, en realidad no saben conducir, hay que aprender a conducir, hay personas que manejan pero no conocen ni respetan las normas de tránsito”³⁰.

Las infracciones más comunes en las zonas urbanas son no respetar las luces amarilla ni la roja, tampoco las líneas cebras, el uso del celular, la agresividad del conductor que no respeta al peatón y principalmente el no usar cinturones de seguridad. ANETA por ejemplo, demostró que buenos hábitos a la hora de conducir se pueden adquirir a edad temprana, siempre y cuando se le pueda dar un carácter adecuado a la enseñanza; partiendo de esta idea se pudo ver en la pista de práctica del recinto, la participación de niños conduciendo pequeños autos no-motorizados y aprendiendo a su vez sobre señalización y comportamiento en las vías.

4.3.4. LAS LICENCIAS DE CONDUCIR Y SU NORMATIVA LEGAL.

El proceso de expedición de la licencia de conducción será riguroso en los actuales momentos, buscando eliminar el fraude en varios procesos como la expedición de licencias de conducción, el fraude en la expedición de la licencia de conducción

³⁰ NÚÑEZ M. Wilson Fernando, Ab., “PRÁCTICA EXPLICATIVA EN MATERIA DE TRÁNSITO” Primera Edición, Editorial Muñoz & Muñoz, Guayaquil-Ecuador, Año 2010.

involucra frecuentemente a los usuarios que buscan terceras personas tramitadores o amigos, para que suplanten la persona ante el Centro de Enseñanza y médico.

Para conducir un vehículo de motor, la persona debe obtener y portar la Licencia de Conducir vigente, del grado o categoría que corresponda al tipo de vehículo respectivo y el certificado médico vigente, la Licencia de Conducir sólo podrá ser expedida, renovada o revocada por las Direcciones de Tránsito y Transporte Terrestre, siempre y cuando se cumpla con los requisitos que señale el Reglamento de Ley.

En lo que corresponde a los requisitos para la obtención de la Licencia, es necesario y fundamental el saber leer y escribir, poseer suficientes conocimientos y aptitudes para conducir el tipo de vehículo a cuya licencia de conducir aspira y de las disposiciones legales y reglamentarias que rigen al tránsito terrestre, el poseer condiciones físicas y psicológicas para conducir el vehículo cuya licencia se aspira, así como el haber aprobado el curso y exámenes correspondientes, según lo dispuesto en la Ley.

“Las licencias de conductor, para conducir un vehículo en las rutas del Ecuador, una persona debe ser titular de una licencia de la clase apropiada, las condiciones de la licencia de conductor varían para el objeto de su obtención, por ello el otorgamiento responsable de las necesidades de los conductores, quienes deben ser capaces y estar dotados de una profunda preparación y concientización como futuros conductores, como uno de los pilares básicos del transporte terrestre, tránsito y la seguridad vial, de conformidad a la normativa legal y de sus reglamentos”³¹.

Todo conductor deberá llevar siempre consigo su licencia, permiso o boleta de citación y al serle requerida por la Autoridad, deberá acreditar su identidad y entregar los

³¹ GARCÍA FALCONÍ, José, Dr., “TEMAS JURÍDICOS EN MATERIA DE TRÁNSITO, ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA Y ABOGACÍA”. Editorial Rodín, Quito-Ecuador, Año 2008. Pág. 40.

documentos que lo habilitan para conducir, así lo manifiesta la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que en el Título II Del Control, Capítulo I De los Conductores, Sección I De las Licencias de Conducir, artículo 89, dispone:

“Art. 89.- La circulación por las vías habilitadas al tránsito vehicular queda sometida al otorgamiento de una autorización administrativa previa, con el objeto de garantizar la aptitud de los conductores en el manejo de vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, y la idoneidad de los mismos para circular con el mínimo de riesgo posible”³².

Lo que considero, es que, para conducir vehículos a motor se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o no profesional y la respectiva licencia de conducir. No obstante, mediante permisos se podrá autorizar la conducción de vehículos motorizados a los menores adultos mayores a dieciséis años, si la persona que ejerce su patria potestad lo solicita por escrito y presenta una garantía bancaria por una valor igual a seiscientos salarios mínimos vitales generales, que garantice el pago de daños a terceros y la presentación ante los Juzgados de la Niñez y Adolescencia para el juzgamiento en caso de infracciones de tránsito.

El permiso lo concederán las Jefaturas Provinciales de Tránsito y la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas de conformidad con el reglamento de la ley, y que será necesario el certificado de aprobación de estudios que otorguen las escuelas de capacitación, a cargo de las escuelas de capacitación, a cargo de los Sindicatos de

³² LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito-Ecuador, Año 2010.

Choferes Profesionales, constituye requisito indispensable para que las Jefaturas Provinciales de tránsito concedan el título de conductor profesional.

La licencia para conducir vehículos a motor es un documento público, otorgado por las jefaturas y subjefaturas provinciales de Tránsito y de la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas, que acredita la idoneidad en la materia, del ciudadano que habiendo aprobado los cursos impartidos en una de las escuelas de capacitación del país, haya obtenido el correspondiente título de conducir, así lo manifiesta el Art. 90 que en su inciso primero dispone:

Art. 90.- Para conducir vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de sus derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o el certificado de conductor no profesional y la respectiva licencia de conducir.

4.3.5. ANÁLISIS JURÍDICO DE LA PUNTUACIÓN EN LAS LICENCIAS DE CONDUCIR EN EL ECUADOR

“El registro de conductores contendrá datos puntuales de relevancia e importancia para que los ciudadanos obtengan Licencias de Conducir, como son los nombres y apellidos completos, cédula de identidad, dirección de habitación y todos los demás datos que contribuyan a la identificación del conductor. Las licencias serán expedidas por los organismos Estadales o Locales, es decir por las Direcciones Provinciales de Tránsito como por la Comisión de Tránsito del Guayas, por lo cual debe establecer y comprobarse las condiciones físicas y mentales de los aspirantes, y se hará mediante examen médico, cuyo resultado se hará constar en el formulario que al efecto establezca las autoridades de tránsito; pero considero que es de relevancia el que los aspirantes se

sometan a pruebas técnicas, psicológicas, médicas y otras idóneas para determinar su capacidad física y mental para conducir”³³.

Las licencias de conducción que se puedan expedir con el carácter de provisionales, deben reunir requisitos indispensables por la importancia que éstas en la operatividad del tránsito y transporte terrestres, y será un sistema graduado para obtener la licencia de conducir final, pues debe considerarse que después de adquirir experiencia en la conducción de vehículos con un permiso para aprender a conducir durante 6 meses; los nuevos conductores podrán obtener una licencia provisional presentando un registro de manejo sin sanciones por infracciones de tránsito, y asistiendo a un curso general de educación para el conductor.

“Para la obtención de las licencias provisionales, será bajo las siguientes características:

- La edad mínima es 17 años.
- Un certificado de educación para conductores, prueba de que han aprobado el curso general de instrucción para conductor.
- Un conductor supervisor calificado (padre, tutor o instructor) debe presentar un registro de práctica de manejo del solicitante firmado y llenado que documente un mínimo de 60 horas de conducción supervisada, con 30 horas de práctica.
- Los solicitantes deben someterse a una prueba práctica o teórica de habilidades de manejo, que permita obtener la licencia provisional.
- Los tenedores de una licencia provisional menores de 18 años sólo están autorizados para conducir durante las horas del día, de 08h00 a 18h00 del día.

³³ GARCÍA FALCONÍ, José, Dr., “TEMAS JURÍDICOS EN MATERIA DE TRÁNSITO, ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA Y ABOGACÍA”. Editorial Rodín, Quito-Ecuador, Año 2008. Pág. 40.

- Los tenedores de una licencia provisional mayores de 18 años sólo están autorizados para conducir desde las 07h00 hasta las 23h00, durante los primeros tres meses del periodo provisional”³⁴.

La licencia de conducir, es el privilegio que se otorga a los conductores que han logrado aprobar los exámenes necesarios para la conducción de vehículos, que una vez que los tenedores de una licencia provisional cumplen todos los requisitos de forma satisfactoria, automáticamente se convertirá en Licencia definitiva de conducir completa.

“El régimen legal para la obtención de las licencias de conducir, deben estar a lo dispuesto en la Ley como de su reglamento, que al ser de orden público e interés social y tiene por objeto establecer las normas a que deberá sujetarse el tránsito de peatones y vehículos en vías estatales, es decir a nivel nacional, regional, provincial, cantonal y local en todo el territorio nacional; que la aplicación de los principios y normas que regulan el transporte, tránsito y seguridad vial en el país, son las autoridades de tránsito, en los términos establecidos en la ley de la materia, están facultados para dictar las disposiciones necesarias a efecto de regular y planear el tránsito de peatones y de vehículos en las vías públicas de la nación, con objeto de garantizar al máximo la seguridad de las personas, sus bienes, el medio ambiente y el orden público”³⁵.

Es competencia de las autoridades estatales el otorgamiento de las licencias y permisos para conducir vehículos en cualquiera de las diferentes clases de servicio, expidiendo al efecto, los documentos oficiales correspondientes, las autoridades municipales en

³⁴ GARCÍA FALCONÍ, José, Dr., “TEMAS JURÍDICOS EN MATERIA DE TRÁNSITO, ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA Y ABOGACÍA”. Editorial Rodín, Quito-Ecuador, Año 2008. Pág. 40.

³⁵ ALVARADO, Jorge E. “Manual de Tránsito y Transporte Terrestre”, Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja, Año 2.005, primera edición, Loja-Ecuador, Pág. 69.

términos de los acuerdos o convenios que al efecto se suscriban; por lo tanto, para conducir vehículos automotores, se requiere de licencias o permisos expedidos por las autoridades de Tránsito y Transporte, conforme al tipo de vehículo que la misma señale, independientemente del lugar en que se haya registrado el vehículo.

“El Sistema de puntaje en las licencias de conducir, es un control para el sistema de tránsito y transporte terrestres en el cual el conductor acumula 30 puntos desde su inicio a la obtención de su licencia de conducir; y es un puntaje estándar para todo tipo de licencias, lo cual no es de la satisfacción de los conductores, por mérito a su experiencia y el tipo de licencia que obtienen, por lo tanto debe en el Ecuador, sustentarse en un sistema propio del manejo de las licencias de conducir, y diferenciado para la acreditación del puntaje en las licencias de conducir”³⁶.

Considero, que debe tomarse en cuenta el sistema nacional de seguridad vial en el Ecuador, cuya misión es la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial; para crear y establecer las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de la Licencia Nacional de Conducir; autorizar a los organismos competentes en materia de emisión de licencias de conducir, en un nuevo diseño en el sistema de puntos aplicables a la Licencia Nacional de Conducir, conforme a los principios generales y las pautas de procedimiento establecidos en la ley y su reglamentación.

“La participación de las autoridades Estatales, como de los conductores de vehículos, y la sociedad en forma significativa diseñen acciones en materia de tránsito y seguridad

³⁶ ALVARADO, Jorge E. “Manual de Tránsito y Transporte Terrestre”, Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja, Año 2.005, primera edición, Loja-Ecuador, Pág. 70.

vial, por la necesidad de la implementación de la acreditación de puntos a las licencias de conducir sea diferenciada y por la categorización y tipos de licencias en el país, que es de competencia de la Policía Nacional, organizar y administrar el registro de las licencias por puntajes, y mantener actualizados los datos de emisión, renovación, y cancelación en coordinación con las autoridades competentes”³⁷.

Considero, y resulta necesario implementar un sistema diferenciado de la acreditación de puntos en las licencias de conducir que unifique criterios en esa materia en todo el país, como primer paso fundamental; el cual una vez en funcionamiento, se constituirá en un instrumento esencial para incrementar esfuerzos para que los ciudadanos que requieran la obtención de las licencias de conducir, se opere un sistema de licencias diferenciadas por categorías, de a un diagnóstico de los conocimientos de los aspirantes, tanto en lo teórico como en lo práctico, de manera segura antes de obtener todos los privilegios para conducir.

4.3.6. LEGISLACIÓN COMPARADA

Para una mejor comprensión de la temática propuesta, es necesario el determinar en la legislación comparada el sistema por el cual se regula el transporte, tránsito y seguridad vial, que dentro de esta legislación se contempla el capítulo que hace referencia a las Licencias de Conducir, para ello me permito hacer referencia a las siguientes:

4.3.6.1. CÓDIGO DE TRANSITO DE NICARAGUA

TÍTULO II: CLASIFICACIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCIR

“Artículo 11.- Permiso de Conducir.- El postulante deberá obtener por única vez, un permiso que lo habilita para conducir un vehículo automotor en la vía pública durante el

³⁷ NÚÑEZ M. Wilson Fernando, Ab., “PRÁCTICA EXPLICATIVA EN MATERIA DE TRÁNSITO” Primera Edición, Editorial Muñoz & Muñoz, Guayaquil-Ecuador, Año 2010.

período de instrucción, que será no mayor de sesenta (60) días calendarios, y sólo para el tipo de vehículo para el que solicita el permiso y se tomará como requisito el tipo de licencia a obtener de conformidad a su experticia y tiempo de conducir, y se acreditará el puntaje que corresponda”³⁸.

Análisis:

Los postulantes que deseen el obtener las licencias de conducir, de conformidad a la legislación nicaragüense, deberán iniciar por un permiso de conducir inicial, para ello se tendrá como requisito el que se les habilite como conductores, por un conductor que posea licencia de conducir de la clase y categoría correspondiente a un profesional, para luego obtener la licencia definitiva, de conformidad a la categoría que la ley lo dispone, y de acuerdo al reglamento, lo que se sustenta para que los permisos a obtenerse se estime el puntaje a obtenerse en la licencia que se obtenga, que es distinta de acuerdo al nivel de conocimientos y experiencia en la conducción de vehículos.

4.3.6.2. LEY DE TRANSITO DE ARGENTINA

CAPITULO II- LICENCIAS DE CONDUCTOR

“ARTÍCULO 35: Todo conductor debe ser titular de sólo una licencia que lo habilite para conducir el automotor con el que circula, la que le será expedida por la autoridad competente de su domicilio, y se garantizará la denominación del tipo de licencia, para la obtención del puntaje de la misma, por la categoría del tipo de automotor a conducir, así como por el tiempo de expedición”³⁹.

Análisis:

Considero que en la legislación argentina hace referencia a las licencias y a la obtención de las mismas de conformidad a la categoría que el solicitante lo requiera, y de

³⁸ www.derechotransito.org/com.ng
³⁹ www.leyes/derchoargentino/com.arg

acuerdo al tipo de licencia se acreditarán los puntos en la misma, claro esta atendiendo los requisitos de acuerdo a la ley como de su reglamento, y se podrá exigir examen teórico y practico, que le habilita al conductor ser su titular, y debe respetar los controles y exigencias en beneficio de la seguridad pública vial y demás normativas de la presente ley.

4.3.6.3. LEY DE TRANSPORTE DE CHILE

CAPÍTULO II - LICENCIA DE CONDUCIR

“Art. 12º.- La conducción de vehículos a motor exige haber obtenido previamente la respectiva autorización administrativa, expedida, una vez verificados los requisitos de capacidad, idoneidad y habilidad conductiva necesarios para la conducción del vehículo de que se trate, por la Dirección de Planificación y Coordinación del Tránsito. La habilitación para conducir implica que su titular acepta los controles y exigencias establecidos en beneficio de la seguridad vial y demás fines de esta Ordenanza, su habilitación a la emisión de la licencia, se conformidad a su clase o tipo, se otorgarán los puntos acreditados a la misma, con las correspondientes habilitaciones que se obtuvieren de los parámetros del sistema de puntaje para las Licencias de Conductor”⁴⁰.

Análisis:

Considero que la licencia de conducir es la autorización administrativa indispensable, que habilita para conducir en todas las calles y caminos de la República Chilena, es de carácter único personal e intransferible, y todo conductor de un vehículo debe ser titular de una sola licencia habilitante conforme a la categoría requerida, en la que se expedida

⁴⁰ www.transitochile/derecho/chl.com

los puntos acreditados a la misma de acuerdo al tipo de calificación que obtenga el conductor, una vez efectuado el control a la licencia de su propietario.

5. MATERIALES Y MÉTODOS.

Para la realización de la presente Tesis, me he servido de los distintos materiales, métodos, procedimientos y técnicas que la investigación científica proporciona, que permiten descubrir, sistematizar, enseñar y ampliar nuevos conocimientos.

5.1. METODOS

El método científico.- Es el instrumento adecuado que permite llegar al conocimiento de los fenómenos que se producen en la sociedad ecuatoriana, en el sistema del ámbito del transporte, tránsito y seguridad vial en el país, como sus efectos en la sociedad, tomando como base de la problemática, la acreditación de puntos en la licencia de conducir de los choferes en el Ecuador, sobre la realidad objetiva y real, es por ello que en el presente trabajo investigativo me apoyé en el método científico, como el método general del conocimiento, y otros.

El método Inductivo y Deductivo.- Se utilizaron para conocer la realidad del problema a investigar la acreditación de puntos en la licencia de conducir de los choferes en el Ecuador, partiendo desde lo particular para llegar a lo general; y segundo, partiendo de lo general para lo particular y singular del problema, métodos aplicados a la propuesta de reforma legal al aplicar las encuestas y entrevistas a los profesionales del derecho.

El método Analítico.- Mediante el cual se efectuó el análisis de la información proporcionada y obtenidas de los profesionales del derecho de la ciudad de Loja.

Método sintético.- Con este, se pudo sintetizar la información, para allegar a la elaboración de las conclusiones y recomendaciones.

5.2. FASES

Fases Sensitiva.- permitió palpar la realidad en el primer abordaje que ayudó a realizar el diagnóstico de la situación objeto de estudio.

Fases de Información Técnica.- Se obtuvo valiosa información mediante las encuestas realizadas a treinta y cinco Abogados en libre ejercicio de su profesión en la ciudad de Loja. Posteriormente el nivel de conocimiento conceptual, específicamente en la fase de investigación participativa, con ella se determinó la Problemática de mi tesis mediante la encuesta, la entrevista, y del diálogo, involucrándome en busca de alternativas de solución.

Fase de determinación.- Se delimitó el problema de investigación, para descomponer la problemática en partes con la finalidad de darle un mejor tratamiento, y llegar al centro de los hechos mediante el razonamiento, y obtener una visión global de la realidad de estudio.

Fase de elaboración de modelos de acción.- Se estableció las alternativas para coadyuvar al problema investigado, jerarquizando los problemas tanto inmediatos como mediatos, y luego organicé, y planifiqué la alternativa de solución bajo una propuesta de reforma que me permitió tener una mejor visión real y objetiva sobre la acreditación de puntos de forma diferenciada y por las categorías de las licencias otorgadas por las autoridades de tránsito, que los puntos a las licencias son uno de los requisitos por los cuales se ha de garantizar el mejor de los sistemas para garantizar la seguridad en el transporte y tránsito terrestre en el país; por lo tanto se especificará la forma y el

procedimiento por el cual es necesario elaborar una reforma a la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial en el Ecuador.

5.3. TÉCNICAS

Técnica de la Observación.- Que permitió obtener información correcta del objeto a investigar, la lectura científica, análisis de contenidos que permitieron la información necesaria para la estructura de la investigación.

Técnica del Diálogo.- A través del cual, se pudo lograr interrelacionar con los abogados y profesionales en libre ejercicio de su profesión, para obtener información sobre aspectos importantes, del tema conducción y su trascendencia jurídica, política y ante todo social en el país

Técnica de la Entrevista.- La cual se la desarrolló de una manera directa con cinco profesionales como Abogados y Doctores en Jurisprudencia, así como de la sociedad en general, en especial de con quienes forman parte de la administración de la operatividad de las Licencias de Conducción en el país, en la solución de los problemas relacionados con el transporte, tránsito y seguridad vial, para garantizar los derechos fundamentales de las personas, como lo son los derechos humanos, civiles, políticos, económicos y sociales en el desempeño de las funciones personales como colectivas de la sociedad ecuatoriana.

Técnica de la Encuesta.- Con ella se diseñó el formulario de preguntas, que luego se aplicó a treinta profesionales del derecho, así como de los funcionarios y empleados de la administración pública de la ciudad de Loja, las mismas que proporcionaron información precisa de la problemática como objeto de estudio.

6. RESULTADOS

6.1. INVESTIGACION DE CAMPO

Mediante la aplicación directa de treinta encuestas dirigidas a profesionales del derecho en libre ejercicio, se ha logrado determinar los resultados de la investigación de campo, el cual se lo ha plasmado en cuadros y representaciones graficas que se ponen a consideración.

6.1.1. PRESENTACIÓN E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS OBTENIDOS MEDIANTE LAS ENCUESTAS.

Con el fin de verificar los objetivos y contrastar la hipótesis, se realizo treinta encuestas dirigidas a profesionales del derecho, cuyos resultados fueron los siguientes:

PRIMERA PREGUNTA.- ¿Qué criterio tiene Usted, acerca de los problemas sociales, en cuanto al Tránsito, Transporte Terrestres y Seguridad Vial en el Ecuador, se cumplen de conformidad con nuestra normativa legal en el Ecuador?

CUADRO Nro. 1

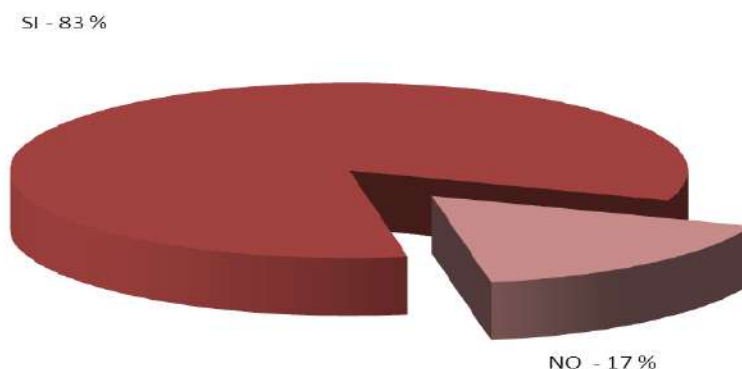
INDICADORES	FRECUENCIA	%
Si	25	83 %
No	5	17 %
TOTAL	30	100

FUENTE: Abogados en libre ejercicio profesional

AUTOR: David Campoverde

CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA LEGAL

GRAFICO N° 1



Fuente: Encuesta a Abogados en Libre Ejercicio Profesional

Elaboración: El Autor

INTERPRETACIÓN: De 30 profesionales encuestados, 25 de ellos que corresponde al 83% consideran que los problemas sociales, generados por el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el Ecuador, se encuentran debidamente regulados en nuestra normativa legal, sin embargo no deja de ser preocupante los perjuicios causados a la sociedad; mientras que cinco de ellos que corresponden al 17%, consideran que no se hace efectivo las garantías legales en cuanto a la seguridad ciudadana en el país.

ANÁLISIS: Estos resultados nos permiten deducir que la sociedad ecuatoriana, ve con preocupación los datos estadísticos, ya que los accidentes de tránsito son ocasionados por los chóferes que tienen licencia de conducción profesional; ya que anteriormente esta se obtenía por arreglos y negociaciones con la institución rectora del tránsito en el país; y porque el sistema ambiguo lo ha permitido, evidenciándose irresponsabilidad, falta de ética y profesionalismo, ya que muchos de ellos no cuentan con un título

profesional, es decir no tienen conocimiento de la realidad que vive el país; problema gravísimo que vive el Ecuador; a pesar de las múltiples denuncias y reclamos por parte de la comunidad, para que se regule la obtención de las Licencias de Conducir.

SEGUNDA PREGUNTA.- ¿Considera Ud., que el Sistema Nacional de Tránsito, en cuanto a su estructura y operatividad, cumple con las expectativas legales que garantice los derechos a la sociedad ecuatoriana?

CUADRO Nro. 2

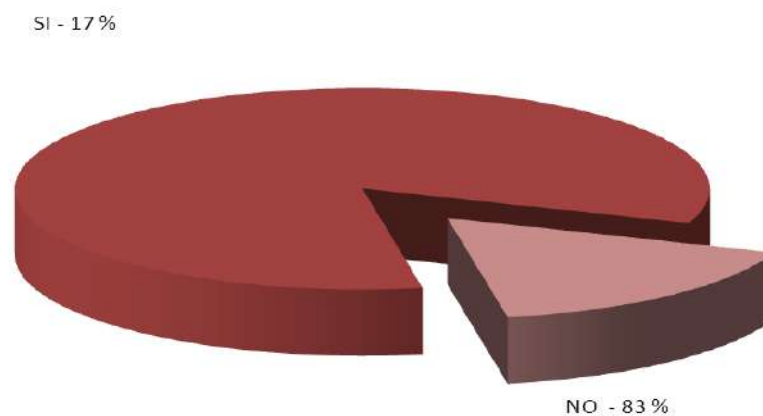
INDICADORES	FRECUENCIA	%
Si	5	17 %
No	25	83 %
TOTAL	30	100

FUENTE: Abogados en libre ejercicio profesional

AUTOR: David Campoverde

ESTRUCTURA DEL SISTEMA NACIONAL DE TRANSITO GARANTIZA LOS DERECHOS DE LA SOCIEDAD ECUATORIANA

GRAFICO Nº 2



Fuente: Encuesta a Abogados en Libre Ejercicio Profesional

Elaboración: El Autor

INTERPRETACIÓN: De 30 profesionales encuestados, 25 de los ellos que representa el 83% consideran que el Sistema Nacional de Tránsito, en cuanto a su estructura y operatividad, no cumple con las expectativas legales que garantice los derechos de la sociedad ecuatoriana; ya que en la mayoría de los accidentes de tránsito los causantes de los mismos, se ocultan o huyen de la escena del crimen y evaden su responsabilidad como conductores, causando perjuicio social; y, 5 de ellos que corresponden al 17%, consideran que el Sistema Nacional de tránsito si garantiza los requerimientos de la sociedad.

ANÁLISIS:

En referencia a la legislación relacionada con el transporte, tránsito y seguridad vial en el Ecuador, la apreciación de los encuestados, hacen referencia y coinciden con ellos, en que el Sistema Nacional de Tránsito, en cuanto a su estructura y operatividad, no cumple con las expectativas legales para garantizar los derechos de la sociedad ecuatoriana, ya que la deficiencia se presenta en la falta de capacitación del personal, de las autoridades de tránsito en el país; por lo tanto, es evidente que el estado a través de sus instituciones debe lograr que la institución policial, cumpla con su papel, la vigilancia y seguridad de la sociedad ecuatoriana, ya que es uno de los factores trascendentales de la economía y desarrollo social como el transporte, tránsito y seguridad vial en el país; para garantizar que su trabajo sea eficiente; pues la transportación es el eje fundamental de la economía

TERCERA PREGUNTA. ¿Considera Ud., que la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, determina la probidad para otorgarse las licencias de

conducir en el Ecuador, en concordancia con la acreditación de puntos en los diferentes tipos de Licencias en el país?

CUADRO Nro. 3

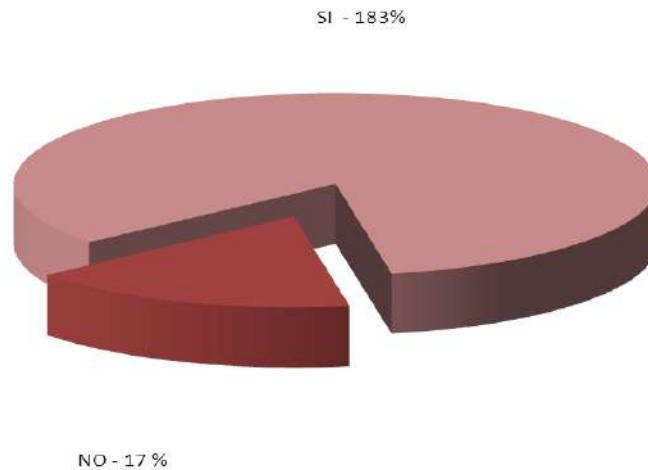
INDICADORES	FRECUENCIA	%
Si	5	17
No	25	83
TOTAL	30	100

FUENTE: Abogados en libre ejercicio profesional

AUTOR: David Campoverde

LA LEY ORGANICA DE TRANSITO DETERMINA LA ACREDITACIÓN DE PUNTOS EN LAS LICENCIAS DE CONDUCIR

GRAFICO Nº 3



Fuente: Encuesta a Abogados en Libre Ejercicio Profesional

Elaboración: El Autor

INTERPRETACIÓN: De 30 profesionales encuestados, 25 de ellos que corresponde al 83%, consideran que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito, Transporte y

Seguridad Vial, mantiene vacíos legales en cuanto a la diferenciación para otorgar los puntos en las licencias de conducir en el Ecuador, y que no se acreditan los puntos de acuerdo al tipo de licencia; y, 5 de ellos que corresponden al 17%, manifiestan que la ley de tránsito si regula, la acreditación de puntos en las licencias de conducir.

INTERPRETACIÓN:

La mayoría de los encuestados coinciden en que la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, no determina la probidad para otorgarse las licencias de conducir en el Ecuador, en concordancia con la acreditación de puntos en los diferentes tipos de Licencias en el país, esto debido a una falta de planificación de acuerdo al tipo de profesionalización y experiencia del conductor, en la conducción de los diferentes tipos de vehículos de transportación, sin embargo se hace evidente la necesidad de reglamentar este tipo de inconvenientes que solo afectan al conductor profesional ya que se deberían conceder mayor cantidad de puntos de acuerdo al grado de dificultad de la conducción de un automotor, puntuación que debería acreditarse a través de las escuelas de conducción. Lo que debe emprenderse es un procedimiento más técnico y humano que determine la forma de acreditación de los puntos en las licencias de conducir, calificando la experiencia del conductor, a través de una reforma legal, que sea impulsada por la institución rectora del tránsito y transporte terrestre en el país.

CUARTA PREGUNTA.- ¿Considera Ud., que en el Ecuador, es necesario que los conductores al solicitar y requerir una licencia de conducción deba exigirse a las

autoridades gubernamentales, un procedimiento eficaz en cuanto a la acreditación de puntos?

CUADRO No. 4

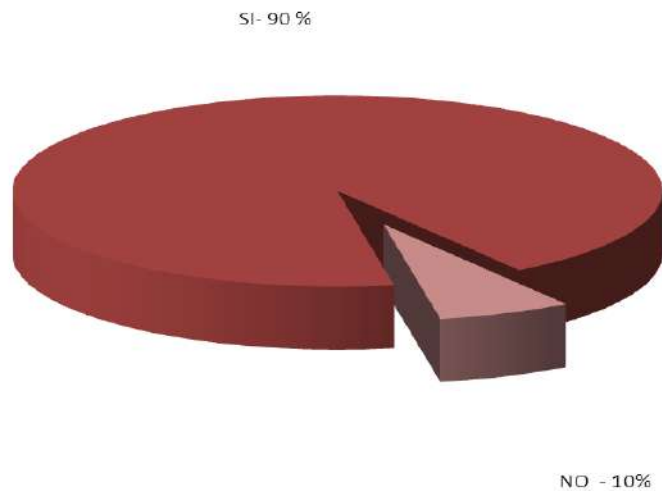
INDICADORES	FRECUENCIA	%
Si	27	90 %
No	3	10 %
TOTAL	30	100

FUENTE: Abogados en libre ejercicio profesional

AUTOR: David Campoverde

EXIGIR AL GOBIERNO LA ACREDITACIÓN EFICAZ DE PUNTOS EN LAS LICENCIAS DE CONDUCIR

GRAFICO Nº 4



Fuente: Encuesta a Abogados en Libre Ejercicio Profesional

Elaboración: El Autor

ANÁLISIS:

De 30 profesionales encuestados, 27 de ellos, que corresponden al 90%, consideran que en el Ecuador, es necesario que los conductores al solicitar y requerir una licencia de

conducción deba exigirse a las autoridades gubernamentales, un procedimiento eficaz en cuanto a la acreditación de puntos; y, 3 de ellos que corresponden al 10%, consideran que el gobierno si otorga un procedimiento eficaz en lo referente al otorgamiento de puntos en las licencias de conducción.

INTERPRETACIÓN:

La mayoría de los encuestados coinciden que la política gubernamental en cuanto a la acreditación de puntos a los conductores sportman y profesionales, es muy limitada; es decir se acredita los mismos puntos todos los tipos o categorías de licencias, y no se toma en consideración la instrucción, la experiencia y el tiempo que tienen los choferes conduciendo vehículos, pues la importancia de que el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, es una actividad por medio de la cual se garantiza el desarrollo de un país; pero al mismo tiempo es necesario fortalecer esa seguridad, ante ello como un sistema de protección de la seguridad ciudadana, deberá calificarse de forma eficaz a los conductores y acreditar los puntos de forma diferenciada y especializada, en la cual además deberá exigirse la práctica e instrucción apropiada para la conducción en el Ecuador.

QUINTA PREGUNTA. ¿Considera Usted, que en las Licencias de Conducir, Sportman y Profesionales deben contener un sistema de acreditación de puntos diferenciado de acuerdo a su categoría, y tipo de licencia profesional?

CUADRO Nro. 5

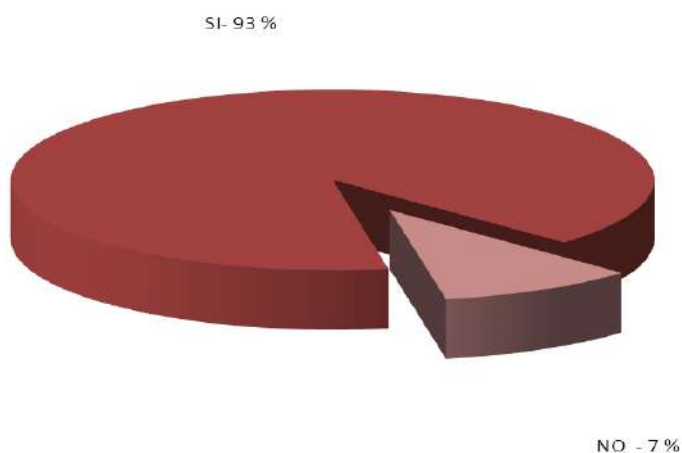
INDICADORES	FRECUENCIA	%
Si	28	93 %
No	2	7 %
TOTAL	30	100

FUENTE: Abogados en libre ejercicio profesional

AUTOR: David Campoverde

**ACREDITACIÓN DE PUNTOS DIFERENCIADO EN LAS LICENCIAS DE
CONducir POR CATEGORIAS Y TIPOS DE LICENCIAS**

GRAFICO Nº 5



Fuente: Encuesta a Abogados en Libre Ejercicio Profesional

Elaboración: El Autor

INTERPRETACION: De 30 profesionales encuestados, 28 de ellos que corresponde al 93%, consideran que para el otorgamiento de las Licencias de Conducir, Sportman y Profesional, deben contener un sistema de acreditación de puntos, diferenciado la categoría y el tipo de licencia profesional; y, 2 de ellos, que corresponde al 7%,

consideran que la acreditación de la misma cantidad de puntos en todas las licencias de conducir, esta bien.

ANALISIS: La mayoría de los encuestado, están consientes que se debería otorgar puntos de acuerdo al tipo o categoría de licencia de conducir, ya que los únicos perjudicados son los choferes profesionales con basta experiencia el la conducción, sin embargo la acreditación de mayor cantidad de puntos en las licencias de conducir deberán ir acompañadas de mayores obligaciones por parte de los conductores, concientizándolos que la vida es el derecho mas grande que tiene las personas y que los bines públicos y privados tienen un valor que debe ser tomado en cuenta, para de esta manera fortalecer la economía del estado y su correcta relación con la sociedad. Sin embargo de la responsabilidad ulterior que se pueda causar, los choferes profesionales deben tener en cuenta que a mayores beneficios mayores son las responsabilidades.

SEXTA PREGUNTA. ¿Considera Usted, que debe reformarse la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito, y Seguridad Vial, en cuanto a la diferenciación del puntaje en la acreditación de puntos de conformidad al tipo de Licencia sportman y Profesionales?

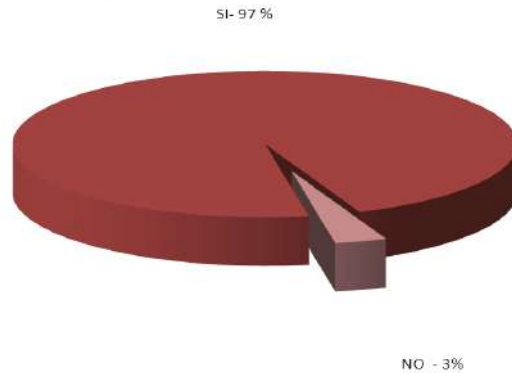
CUADRO Nro. 6

INDICADORES	FRECUENCIA	%
Si	29	97
No	1	3
TOTAL	30	100

FUENTE: Abogados en libre ejercicio profesional
AUTOR: David Campoverde

PROYECTO DE REFORMA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

GRAFICO N° 6



Fuente: Encuesta a Abogados en Libre Ejercicio Profesional
Elaboración: El Autor

INTERPRETACION: De 30 profesionales encuestados, 29 de ellos que corresponden al 97%, consideran pertinente una reforma a la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito, y Seguridad Vial, en cuanto a la concesión y otorgamiento de puntos en las Licencias de conducir ya sean sportman y profesionales; y, 1 de ellos, que corresponde al 3%, considera que está no debe realizarse una reforma a la ley antes mencionada.

ANALISIS: Con la mayoría de lo encuestado a favor de una reforma considero, que durante el transcurso de los años, en especial en las últimas década, en el tema de seguridad ciudadana se ha mejorado sustancialmente, pero no se ha tomado medidas que conduzcan a que los choferes puedan ganar espacio y conciencia sobre la importancia que tiene el quehacer de la conducción, bajo este esquema, es importante incorporar en la ley, la acreditación diferenciada de puntos en la licencia de conducir, como un procedimiento, no solo de beneficios, sino también la responsabilidad de los

conductores al conducir un vehículo; es por eso que considero que las Licencias de Conducir, Sportman y Profesional, deben contener un sistema diferenciado de acreditación de puntos, que vaya de acuerdo al tipo o categoría de licencia profesional, es decir que no se estandarice dichos puntajes a todas las licencias, pues si hablamos que el Estado se prevé justicia y equidad social, también debe aplicarse en las licencias de conducir de acuerdo a la categoría y tipo de licencia.

6.1.2. PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA APLICACION DE ENTREVISTAS.

Con el fin de verificar los objetivos y contrastar la hipótesis, se realizó entrevistas dirigidas a profesionales del derecho en jurisprudencia, cuyos resultados fueron los siguientes:

Primera Pregunta: ¿Considera Ud., que en el Ecuador, es necesario que los conductores al solicitar y requerir una licencia de conducción deba exigirse a las autoridades gubernamentales, un procedimiento eficaz en cuanto a la acreditación de puntos?

Análisis: En la pregunta planteada, los entrevistados manifiestan que en el Ecuador, es necesario que los conductores al solicitar y requerir una licencia de conducción, exijan a las autoridades gubernamentales de turno, que a través de un procedimiento técnico y eficaz se acredite de manera diferenciada puntos en las licencias de conducir, de acuerdo a la categoría o tipo de licencia a otorgarse, diferenciación que deberá tomar en cuenta, la experiencia, tipo de licencia, el examen de conocimientos, así como del tiempo que el conductor ejerce la actividad de conducir, para que los puntos sean utilizados y manejados con la responsabilidad garantizando a la sociedad la seguridad

individual y colectiva, conservando los bienes públicos y privados, y por sobre todo la vida de las personas.

Segunda Pregunta: ¿Considera Usted, que en las licencias de conducir, sportman y profesionales deben contener un sistema de acreditación de puntos diferenciado de acuerdo a su categoría, y tipo de licencia profesional?

Análisis: De las entrevistas realizadas, se desprende que la mayoría esta de acuerdo que las licencias de conducir, estén bajo parámetros de orden técnico, respecto a la instrucción de los aspirantes a conductores para la obtención de su licencia de conducir sea esta sportam o profesional, ante ello, consideran que es prioritario establecer una política coherente, para que se proporcione de forma diferenciada y eficaz los puntos en las mismas, bajo un sistema de acreditación de puntos diferenciado de acuerdo a su categoría, y tipo de licencia profesional que obtengan.

Tercera Pregunta. ¿Considera Usted, que debe reformarse la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito, y Seguridad Vial, en cuanto a la diferenciación del puntaje en la acreditación de puntos de conformidad al tipo de Licencia sportman y profesionales?

Análisis: De acuerdo al criterio de los entrevistados, coinciden que debe reformarse la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, dotándole a la misma, de un mecanismo idóneo de puntuación cuando se otorgan las licencia de conducir, en consecuencia la acreditación de puntos en las licencias de conducir, deberán acreditarse en función al tipo o categoría de licencia a obtenerse, tomando en cuenta la clase o tipo de automotor a conducir, la experiencia del conductor, y con ello se establecerá la proporcionalidad, de quienes hacen del conducir una actividad profesional; dotando de mayor seguridad de las personas, a bienes públicos y privados, logrando el objetivo, de

que cada conductor cuente con la cantidad adecuada de puntos, según la categoría o tipo de licencia que obtengan.

7. DISCUSIÓN

En la presente investigación se plantearon un objetivo general y tres específicos, los cuales para lograr su verificación se realizó un estudio doctrinario acerca de las normas, un estudio bibliográfico, detallando la información de libros revistas, y el correspondiente trabajo de campo, a través de encuestas y entrevistas, que permitió la interrelación directa con el problema de estudio.

7.1. VERIFICACIÓN DE LOS OBJETIVOS

Para la verificación del objetivo general y los objetivos específicos se lo hizo mediante la recopilación de información bibliográfica, recopilación de la normativa legal vigente como la Constitución de la República del Ecuador, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento, revistas e información doctrinaria acerca de la realidad del transporte y de los choferes profesionales en el país, en especial al otorgamiento de puntos en las licencias de conducir.

7.1.1. OBJETIVO GENERAL

“Realizar un estudio crítico de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en relación a la acreditación de puntos a las licencias de conducir de los choferes profesionales y no profesionales en el Ecuador”

En efecto este objetivo se ha cumplido ya que se realizó un estudio crítico y jurídico profundo dentro de los puntos 3.2 y 3.3., del marco doctrinario y jurídico, a la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial en el Ecuador, cuando se analiza el otorgamiento de los puntos en las licencias de los conductores en sus calidades de

choferes profesionales y no profesionales, como elemento sustancial en la economía y desarrollo del país, dando la descripción detallada de cada tipo de licencia los requisitos para su obtención y la cantidad de puntos otorgados en cada una de ellas. Considero que las licencias son el documento habilitante para que toda persona pueda transitar y conducir vehículos automotores, que es necesario una instrucción y capacitación previa, lo que generará seguridad y garantías a la sociedad ecuatoriana, valioso aporte a los intereses de la colectividad, con lo cual se verá evidenciado un crecimiento comercial, turístico, lo que conllevará a que se establezcan procedimientos y mecanismos de orden normativo y reglamentario que fortalecerán las relaciones entre la sociedad y los conductores; por la importancia de este estudio, este objetivo se lo ha comprobado fehacientemente.

7.1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

“Determinar la inseguridad social en la transportación y en el tránsito a nivel nacional, por efectos de la no categorización entre choferes profesionales y no profesionales, y el puntaje a sus licencias”.

Del análisis de las encuestas este objetivo se ha verificado, de conformidad con al pregunta número dos de las encuestas, 25 de los encuestados que corresponde al 83%, coinciden que efectivamente persiste la inseguridad en la sociedad, en cuanto a la transportación consideran además que el Sistema Nacional de Tránsito, su estructura y operatividad, no cumple con las expectativas legales que garantice los derechos de los choferes profesionales y de la sociedad ecuatoriana.

“Establecer la necesidad de diferenciar, entre quienes son choferes profesionales y no profesionales, en cuanto a la acreditación de los puntos a las licencias de conducir de forma generalizada”.

Del análisis de las encuestas este objetivo se ha verificado, de conformidad con al pregunta numero tres de las encuestas, 25 de los encuestados que corresponde el 83%, consideran que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, mantiene vacíos legales en cuanto a la diferenciación para otorgar los puntos en las licencias de conducir en el Ecuador, y que no se acredita los puntos de acuerdo al tipo de licencia; así mismo de conformidad con la pregunta numero cuatro de las encuestas 27 de los encuestados que corresponde al 90%, consideran que los conductores al solicitar y requerir una licencia de conducción deba exigirse a las autoridades gubernamentales, un procedimiento eficaz en cuanto a la acreditación de puntos; de igual forma de conformidad con la pregunta numero 5 de las encuestas 28 de los encuestados que representa el 93%, consideran que para el otorgamiento de las Licencias de Conducir, Sportman y Profesional, deben contener un sistema de acreditación de puntos, diferenciado la categoría y el tipo de licencia profesional; además en la pregunta numero dos de las entrevistas realizadas, se desprende que la mayoría esta de acuerdo que las licencias de conducir, estén bajo parámetros de orden técnico, respecto a la instrucción de los aspirantes a conductores para la obtención de su licencia de conducir, sea ésta sportam o profesional, ante ello, consideran que es prioritario establecer una política coherente, para que se proporcione de forma diferenciada y eficaz los puntos en las mismas, bajo un sistema de acreditación de

puntos diferenciado de acuerdo a su categoría, y tipo de licencia profesional que obtengan los choferes.

“Realizar una propuesta jurídica a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Ecuador, y establecer de forma puntual la acreditación de los puntos a las licencia de conducir de acuerdo a su categoría”.

El objetivo propuesto se ha cumplido con éxito, manifestándose dentro de la pregunta 6 de las encuestas, la cual arrojó el siguiente resultado 29 encuestados que corresponde al 97% consideran que si es factible y pertinente una reforma a la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito, y Seguridad Vial, en cuanto a la concesión y otorgamiento de puntos en las Licencias de conducir ya sean sportman y profesionales; de igual forma se manifiesta dentro de la pregunta tres de las entrevistas en la cual los profesionales del derecho coinciden en que debe reformarse la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dotándole a la misma, de un mecanismo idóneo de puntuación y que en consecuencia la acreditación de puntos en las licencias de conducir, se de en función al tipo o categoría de licencia a obtenerse.

7.2. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS

“Los choferes en el Ecuador, se diferencian de acuerdo a su categoría, en profesionales y no profesionales, por lo tanto será necesario el que se regule la acreditación de los puntos, de acuerdo a la categoría de su licencia de conducir”

La hipótesis planteada se ha cumplido, ya que los resultados obtenidos del análisis de la quinta pregunta de las encuestas son satisfactorios, ya que de 28 encuestados que corresponden al 93% consideran que para el otorgamiento de las Licencias de Conducir,

Sportman y Profesional, deben contener un sistema de acreditación de puntos, diferenciado la categoría y el tipo de licencia profesional; en concordancia con los resultados obtenidos en la pregunta numero dos de las entrevistas se desprende que la mayoría esta de acuerdo que las licencias de conducir, estén bajo parámetros de orden técnico, respecto a la instrucción de los aspirantes a conductores para la obtención de su licencia de conducir, sea ésta sportam o profesional, ante ello, consideran que es prioritario establecer una política coherente, para que se proporcione de forma diferenciada y eficaz los puntos en las mismas, bajo un sistema de acreditación de puntos diferenciado de acuerdo a su categoría, y tipo de licencia profesional que obtengan los choferes.

8. CONCLUSIONES

- Que la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es muy general, ya que otorga la misma cantidad de puntos a todos los tipos de licencia de conducir, sin tomar en cuenta si es no profesional, profesional o especial.
- Que el otorgamiento de puntos de forma generalizada en las licencias de conducir, causa malestar entre los choferes profesionales, y no permite que cumplan con su labor de una forma eficaz.
- Que las licencias de conducir, sportman y profesional, deben contener un sistema diferenciado de acreditación de puntos, de acuerdo a su categoría.
- Que la falta de acreditación diferenciada de puntos en las licencias de conducir, causa perjuicio al chofer profesional.
- Que la cantidad de 30 puntos otorgados en todas las licencias, no permite que el chofer profesional, cumpla con su labor de una forma adecuada.

9. RECOMENDACIONES

- A la Asamblea Nacional, para que analice la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, estableciendo un marco jurídico adecuado, para que otorgue de manera imparcial y adecuada, puntos en las licencias de conducir, fortaleciendo de esta forma la transportación a nivel nacional e impulsando la economía y el respeto a la vida.
- Al estado ecuatoriano para que se revise cada tipo de licencia y la cantidad de puntos a otorgarse, de acuerdo a la experiencia de los choferes en el Ecuador.
- A las diferentes autoridades como: El Ministerio del Sector; La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados; y, Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales y sus órganos desconcentrados, a la policía nacional, para que gestionen el otorgamiento de puntos de acuerdo a un estudio técnico, que vaya acorde a las necesidades de los choferes y la transportación a nivel nacional.
- A las autoridades de tránsito a nivel nacional, a los gobiernos seccionales y provinciales, para que promuevan la acreditación de puntos de acuerdo a un manejo, redistribución y organización de recursos en materia vial, a fin de garantizar el bienestar entre la sociedad y el estado ecuatoriano.
- A las instituciones como el SECAP, para que se emprenda un proceso de capacitación en Derecho, respecto a la Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, dirigido especialmente a los chóferes profesionales, para que se profesionalicen y de esta forma generar

desarrollo en el sistema económico y social del país, para una convivencia igualitaria, respetando las garantías sociales en el Ecuador.

9.1. FUNDAMENTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA DEREFORMA LEGAL.

El encontrar una visión muy definida, en que se legisle respecto de materias actuales en relación al tránsito y transporte terrestre en el país, ha de considerarse siempre una tribuna pública para una campaña individual y colectiva, basada en la importancia de los asuntos de seguridad vial y de la ciudadanía, así como de los bienes tanto públicos y privados, dado los altos índices de accidentes de tránsito y de transporte en el país; y que al ser un problema de fondo, es la cuestión que nos corresponde, y es el Estado, quien ha de concretar las medias conducentes a un verdadero entorno jurídico, técnico y social, ayudando a desarrollar las acciones encaminadas a solventar y garantizar la seguridad ciudadana; así lo manifiesta la Constitución de la República del Ecuador, en el Art. 3, que dispone: “Art. 3.- Son deberes primordiales del Estado: 1. Garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales, en particular la educación, la salud, la alimentación, la seguridad social y el agua para sus habitantes; 4. Garantizar la ética laica como sustento del quehacer público y el ordenamiento jurídico”⁴¹; además estipúlalos deberes y responsabilidades de la sociedad ecuatoriana frente a los ámbitos que el Estado demanda de las personas; en el Capítulo Noveno, Art. 83, que dispone: Son deberes y responsabilidades de las ecuatorianas y los ecuatorianos, sin perjuicio de otros previstos

⁴¹ CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, Enero 2009, Pág. 2.

en la Constitución y la ley: 1. Acatar y cumplir la Constitución, la ley y las decisiones legítimas de autoridad competente; 7. Promover el bien común y anteponer el interés general al interés particular, conforme al buen vivir; en tanto que el Art. 262, dispone: “Art. 262.- Los gobiernos regionales autónomos tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias: 3. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte regional y el cantonal en tanto no lo asuman las municipalidades”⁴².

Si analizamos el alcance de la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, el sancionar a los infractores de los accidentes de tránsito ha pasado por desapercibido en el contexto de la normativa legal, que los chóferes han de reincidir cuantas veces en dichos actos que trasgrede el orden legal; por lo tanto pienso que la solución es ser un poco más rigurosos a la hora de entregar licencias de conducir, educación a los señores aspirantes, así como de la eficiencia en la operatividad de la entrega de licencias, pues como es conocido, todos los aspirantes a conducir un vehículo, lo hacen desde una capacitación o instrucción, en la enseñanza por parte de una entidad o institución que logra efectivizar el adiestrar a un conductor, y con ello que éste obtenga su licencia de conducir; pues el cuerpo legal así lo manifiesta en el Art. 1, que dispone: “Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho

⁴² CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, Enero 2009, Pág. 42.

desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos”⁴³.

Las autoridades de tránsito trabajan constantemente en el diseño e implementación de políticas públicas que buscan en los ciudadanos el cumplimiento de las normas de tránsito, una de las grandes preocupaciones de la administración es reducir el número cada vez más alto de accidentes de tránsito que cobra anualmente más vidas; por otro lado, la productividad de un país está ligada directamente a la movilidad en las vías y carreteras públicas, y sumado a lo anterior, los conflictos derivados de los accidentes de tránsito generan en la población un impacto negativo social, económico y psicológico muy alto cuando éstos no son tratados y resueltos de una manera eficaz y eficiente.

Se ha establecido que las controversias de los daños en la vida de las personas, como de los materiales, en los que sólo resulten afectados vehículos, inmuebles, cosas, son conocidos por los jueces de tránsito, lo que ha denotarse que en el aspecto judicial, tardanza en la administración de justicia, como la ineficacia de la misma, lo que también influye en los principios y normativa legal de la Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial.

Ha de considerarse el que se implemente eficazmente un proyecto en el sector del tránsito y transporte en el Ecuador, respecto de las políticas, estructura y normatividad jurídica, que conlleve resultados exitosos en el manejo y atención a la eficacia de las operaciones de la entrega de licencias en el país; ante ello es prioritario el que se considere la acreditación de puntos a las Licencias de Conducir en el país, bajo un sistema de diferenciación de conformidad al tipo de vehículo a conducir como de la

⁴³ LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Junio 2011, Pág. 1.

categoría de la licencia, y no se esté a la estandarización de los puntajes a todos los tipos de licencias, y evitar en lo posible la disminución constante de los accidentes de tránsito y transporte en el Ecuador.

Asimismo, se prevé que la emisión de la licencia nacional y sus renovaciones se otorgue asignando a cada uno de sus titulares una diferenciada de puntos, conforme al sistema que se desarrollará en el capítulo pertinente de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por ello, la correcta implementación de un sistema de puntaje en los casos de otorgamiento de las licencias de conducir se contempla para la circulación vehicular que surge de la responsabilidad que conlleva a los conductores el aspirar a la obtención de puntos diferenciado, y que será objeto único para un sistema más seguro de seguridad vial; en este marco de acción, las autoridades de tránsito, diseñarán el sistema de puntos aplicables a las Licencias de Conducir, las cuales se emitirán con un saldo inicial de veinte 30 puntos a la Sportman, y 5 puntos adicionales por cada licencia profesional según su categoría, y es dable destacar que los alcances y el funcionamiento integral de este sistema de puntos se cimientan en la interacción constante entre el tránsito, transporte terrestre, y seguridad vial en el Ecuador.

Es indudable que para efectivizar esta propuesta jurídica, de orden social, institucional y orgánico, se requiere de un fundamento jurídico que valide la misma, sin embargo, no se puede desconocer que se justifica y fortalece en aspectos sociales y políticos, que se han enunciado de manera reiterada en acápites anteriores, entre los cuales los más importantes, en un cambio en el manejo de políticas, reglamentos y requisitos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que deben representar a los intereses sociales.

REUBLICA DEL ECUADOR

ASAMBLEA NACIONAL

PROYECTO DE LEY REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRES, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

LA ASAMBLEA NACIONAL

CONSIDERANDO:

Que, la Constitución de la República del Ecuador, fue creada en el año 2008, con el fin de garantizar un estado social de derechos.

Que, a pesar de su preponderancia en el desarrollo del país, el transporte terrestre no ha sido considerado como un sector estratégico de la economía nacional;

Que, existen deficiencias en la determinación de funciones y el establecimiento de responsabilidades para cada uno de los organismos que intervienen en la actividad del transporte terrestre, lo que ha ocasionado que la ley no pueda aplicarse adecuadamente;

Que, la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres no contempla aspectos relacionados con la cantidad de puntos adecuada para cada tipo de licencias de conducir;

Que, el marco legal vigente resulta incompleto para los choferes profesionales en conjunto;

Que, nunca se han dictado verdaderas políticas en el ámbito del transporte, para garantizar a los mismos su seguridad en el trabajo y la movilidad;

Que, es necesario contar con una reforma a la nueva ley, de carácter eminentemente técnico, que de forma integral norme en su conjunto los diversos aspectos relacionados con la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial;

Que en el ejercicio de sus atribuciones contempladas en el numeral 6 del Art 120 de la Constitución Política de la República del Ecuador, expide el siguiente:

PROYECTO DE LEY REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRES, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Art. 1.- Refórmese el Art 97 por el siguiente artículo que diga:

Art. (97).- Se establece el sistema de puntaje diferenciado aplicado a las licencias de conducir, profesionales, no profesionales y especiales, para los casos de comisión de infracciones de tránsito.

Las licencias de conducir se otorgarán bajo el sistema de puntaje diferenciado; al momento de su emisión, el documento tendrá puntos de calificación diferenciado para cada categoría de licencias de conducir, aplicables para quienes la obtengan por primera vez, procedan a renovarla o cambiar de categoría.

Las licencias de conducir no profesionales serán otorgadas con 30 puntos; las licencias de conducir profesionales serán otorgadas con 40 puntos; y las licencias de conducir especiales serán otorgadas con 45 puntos, de conformidad con esta Ley y el Reglamento respectivo

Cada una con su plazo regular de vigencia de 5 años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida, según la siguiente tabla:

INFRACCIONES	PUNTOS	PUNTOS	PUNTOS
	NO PROFESIONALES	PROFESIONALES	ESPECIALES
Contravenciones leves de primera clase	1,5	2	2,5
Contravenciones leves de segunda clase	3	3,5	4
Contravenciones leves de tercera clase	4,5	5	5,5
Contravenciones graves de primera clase	6	6,5	7
Contravenciones graves de segunda clase	7,5	8,5	9,5
Contravenciones graves de tercera clase	9	11	12
Contravención muy grave	10	12	14
Delitos	11 – 30	15-40	18 - 45

Art. 2.- Refórmese el Art. 98 por el siguiente artículo que diga:

Art. (98).- Perdidos los primeros 30 puntos en las licencias no profesionales, los 40 puntos en las licencias profesionales y los 45 puntos en las licencias especiales, la licencia será suspendida por 60 días y será obligatorio tomar un curso en las Escuelas de Conducción de Choferes No Profesionales, Escuelas de Conducción de Choferes Profesionales, los Institutos Técnicos de Educación Superior, las Escuelas Politécnicas y las Universidades legalmente autorizados por la Agencia Nacional para brindar dichos cursos, que de aprobarse se recuperarán sólo 20 puntos en las licencias no profesionales, 28 puntos en las licencias profesionales, y 30 puntos en las licencias especiales. Si se perdiesen nuevamente los 20 puntos en las licencias no profesionales, 28 puntos en las licencias profesionales, y 30 puntos en las licencias especiales, se sancionará con 120 días de suspensión de la licencia y se tomará otro curso en las mencionadas instituciones, que de aprobarse sólo se recuperarán 15 puntos en las licencias no profesionales, 18 puntos en las licencias profesionales y 22 puntos en las licencias especiales de conducir. A partir de la tercera oportunidad que se pierdan los 15 puntos en las licencias no profesionales, 18 puntos en las licencias profesionales y 22 puntos en

las licencias especiales de conducir, de ahí en adelante se suspenderá cada vez la licencia por un año y se deberá tomar un nuevo curso para la recuperación de los 15 puntos en las licencias no profesionales, 18 puntos en las licencias profesionales y 22 puntos en las licencias especiales de conducir. La aprobación del curso no significará el cese de la suspensión de la licencia de conducir determinada para cada caso, y el cumplimiento del plazo de la suspensión no releva de la aprobación del curso como requisito para la recuperación de los puntos. La realización del curso para recuperación de puntos incluirá una evaluación psicológica y deberá aprobarse en una escuela distinta a la que emitió el Título de Conductor. En los casos de renovación de licencia, la misma se emitirá con los puntos que correspondan según lo establecido en este inciso. En ningún caso la renovación extinguirá los puntos perdidos previamente.

El conductor al que le hubieren suspendido la licencia por más de cuatro ocasiones según lo dispuesto en el inciso precedente, perderá el derecho a renovarla.

Esta Ley Reformatoria entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial, dado y firmado en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional de la República del Ecuador, en la Ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, a los.....días, del mes de..... del año.....

.....
**PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA
NACIONAL**

.....
**SECRETARIO DE LA ASAMBLEA
NACIONAL**

REPUBLICA DEL ECUADOR

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

**PROYECTO DE LEY REFORMATORIA AL REGLAMENTO GENERAL
PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE
TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**

Econ. Rafael Correa Delgado

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, la Asamblea Nacional Constituyente expidió la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, promulgada en el Registro Oficial Suplemento No.398 de 7 de agosto del 2008.

Que, para la correcta aplicación de la Ley es indispensable expedir la reglamentación de las normas contenidas en la Ley Orgánica.

Que, es necesario asegurar para la obtención de licencias profesionales y no profesionales un sistema de acreditación de puntos, de acuerdo a la experiencia y profesionalización de los choferes profesionales.

En ejercicio de la facultad que le confiere el numeral 13 del Art. 147 de la Constitución de la República del Ecuador, decreta:

**EXPEDIR LA LEY REFORMATORIA AL REGLAMENTO GENERAL PARA
LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE,
TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**

Capítulo I
DE LAS LICENCIAS POR PUNTOS

Art 1.- Agréguese en la parte pertinente lo siguiente:

Art. 145.- Todas las licencias de conducir *no profesionales, profesionales y especiales* se someterán al sistema *diferenciado* de puntaje, establecido en el Art. 97 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre.

Art 2.- Refórmese el Art 146 por el siguiente:

Art. (146).- Al conductor no profesional que haya perdido los treinta puntos; al conductor profesional que haya perdido los cuarenta puntos; y al conductor especial que haya perdido los cuarenta y cinco puntos, se le suspenderá la licencia hasta que realice la recuperación correspondiente.

Art. 3.- Agréguese a la parte pertinente lo siguiente:

Art. 147.- Cuando un conductor tuviere *las tres* categorías de licencias de conducir *no profesionales, profesionales y especiales*, los puntos que pierda haciendo uso de una de ellas, serán reducidos por igual a las demás categorías que posea. Para la correcta aplicación de la licencia por puntos, los conductores que tuvieran licencia profesional y además la licencia tipo B, esta última será anulada y borrada del registro correspondiente.

El presente reglamento entrara en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial, dado y firmado en la Ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, en el Palacio de Carondelet, a los.....días, del mes de..... del año.....

Econ. Rafael Correa Delgado
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL
DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR

10. BIBLIOGRAFIA:

- ALVARADO Jorge Eduardo, Manual de la Ley de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial, Practica Forense, Primera Edición, Enero del 2006, UTPL.
- ASTUDILLO J. Diego. Dr. LA IMPORTANCIA DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES, ASPECTOS LEGALES, Técnico del Tránsito y Transporte de la I. Municipalidad de Cuenca, Editorial I. Municipalidad de Cuenca, Cuenca-Ecuador, año 2008.
- CONSTANZA García María E., Ab., “LA TECNICA DEL PLANEAMIENTO DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE”, Técnica de Planeamiento del Transporte -Universidad Santiago de Guayaquil, Editorial Edino, Guayaquil-Ecuador, año 2007.
- CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, Corporación de Estudios y Publicaciones, Año 2008
- DICCIONARIO JURÍDICO ANBAR con Legislación Ecuatoriana, Fondo de Cultura Ecuatoriana, Año 2008.
- LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Corporación de Estudios y Publicaciones, Octubre 2011.
- LÓPEZ Garcés, Ramiro Dr., MANUAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE, Editorial de la Universidad Central del Ecuador, Quito-Ecuador, Año 2006.

- LASSO Castro Alejandro I., Dr., “LA ADMINISTRACIÓN DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE”, Gerente General de la EMSAST, I. Municipio de Quito, Quito-Ecuador, año 2007.
- LEON Castro, Diana, Dra., ANALISIS DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES EN EL ECUADOR, CNTTT, Asesora Técnica de la Comisión Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, Quito-Ecuador, www.cnttt.org.com.ec
- RAMIRO López Garcés, Dr., MANUAL DE TRANSPORTE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Universidad Central del Ecuador, Editorial de la UCE, Quito-Ecuador, Año 2008.
- REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL (Decreto No. 1738 Registro Oficial 604, 3-VI-2009) .25 de mayo del 2009.
- www.derechoecuador.com
- www.legal.com
- www.edicioneslegales.com

11.ANEXOS



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

ÁREA JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA
CARRERA DE DERECHO

ENCUESTA

Mucho agradeceré se sirva contestar la presente encuesta, emitiendo su valioso criterio, el cual me permitirá obtener información para realizar mi Tesis en Licenciatura en Jurisprudencia, sobre el tema "INCORPÓRESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA ACREDITACIÓN DE LOS PUNTOS EN LAS LICENCIAS DE CONDUCIR DE CONFORMIDAD A LAS CATEGORIAS Y TIPOS DE LICENCIAS SPORTMAN Y PROFESIONAL"

1. ¿Qué criterio tiene Usted, acerca de los problemas sociales, en cuanto al Tránsito y Transporte Terrestres en el Ecuador, se cumplen de conformidad con nuestra normativa legal en el Ecuador?

SI ()
NO ()

Porqué?.....
.....
.....

2. ¿Considera Ud., que el Sistema Nacional de Tránsito, en cuanto a su estructura y operatividad, cumple con las expectativas legales que garantice los derechos a la sociedad ecuatoriana?

SI ()
NO ()

Porqué?.....
.....
.....

3. ¿Considera Ud., que la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, determina la probidad para otorgarse las licencias de conducir en el Ecuador, en concordancia con la acreditación de puntos en los diferentes tipos de Licencias en el país?

SI ()
NO ()

Porqué?.....
.....
.....

4. ¿Considera Ud., que en el Ecuador, es necesario que los conductores al solicitar y requerir una licencia de conducción deba exigirse a las autoridades gubernamentales, un procedimiento eficaz en cuanto a la acreditación de puntos?

SI ()
NO ()

Porqué?.....
.....
.....

5. ¿Considera Usted, que en las Licencias de Conducir, Soportam y Profesionales deben contener un sistema de acreditación de puntos diferenciado de acuerdo a su categoría, y tipo de licencia profesional?

SI ()

NO ()

Porqué?.....
.....
.....

6. ¿Considera Usted, que debe reformarse la Ley orgánica de Transporte, Tránsito, y Seguridad Vial, en cuanto a la diferenciación del puntaje en la acreditación de puntos de conformidad al tipo de Licencia Sportam y Profesionales?

SI ()

NO ()

Porqué?.....
.....
.....

Gracias por su colaboración.



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

ÁREA JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA
CARRERA DE DERECHO

ENTREVISTA

Mucho agradeceré se sirva contestar la presente entrevista, emitiendo su valioso criterio, el cual me permitirá obtener información para realizar mi Tesis en Licenciatura en Jurisprudencia, sobre el tema "INCORPÓRESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA ACREDITACIÓN DE LOS PUNTOS EN LAS LICENCIAS DE CONDUCIR DE CONFORMIDAD A LAS CATEGORIAS Y TIPOS DE LICENCIAS SPORTMAN Y PROFESIONAL"

1. ¿Considera Ud., que en el Ecuador, es necesario que los conductores al solicitar y requerir una licencia de conducción deba exigirse a las autoridades gubernamentales, un procedimiento eficaz en cuanto a la acreditación de puntos?

Su criterio personal:

.....
.....
.....

2. ¿Considera Usted, que en las Licencias de Conducir, Sportman y Profesionales deben contener un sistema de acreditación de puntos diferenciado de acuerdo a su categoría, y tipo de licencia profesional?

Su criterio personal:

.....
.....
.....

1. Considera Usted, que debe reformarse la Ley orgánica de Transporte, Tránsito, y Seguridad Vial, en cuanto a la diferenciación del puntaje en la acreditación de puntos de conformidad al tipo de Licencia Sportman y Profesionales?

Su criterio personal:

.....
.....
.....

Gracias por su colaboración.

INDICE

CERTIFICACIÓN	II
AUTORIA	III
DEDICATORIA	IV
AGRADECIMIENTO	V
ESQUEMA DE CONTENIDOS	VI
1. TÍTULO	1
2. RESUMEN	2
2.1. ABSTRACT	4
3. INTRODUCCIÓN	7
4. REVISIÓN DE LITERATURA	10
4.1. MARCO CONCEPTUAL	10
4.1.1. LA SOCIEDAD	10
4.1.2. EL TRÁNSITO	12
4.1.3. TRANSPORTE	15
4.1.4. LA SEGURIDAD VIAL	16
4.1.5. LICENCIAS DE CONDUCIR	19
4.2. MARCO DOCTRINARIO	20
4.2.1. EL TRANSITO EN EL ECUADOR- GENERALIDADES	20
4.2.2. LOS CONDUCTORES EN EL DESARROLLO NACIONAL DEL	

ECUADOR	24
4.2.3. LAS LICENCIAS DE CONDUCIR MEDIO LEGAL DE CONDUCCIÓN VEHICULAR	28
4.2.4. LA ACREDITACIÓN DE PUNTOS EN LAS LICENCIAS DE CONDUCIR VEHÍCULOS EN EL ECUADOR.	38
4.3. MARCO JURÍDICO	43
4.3.1. LA SEGURIDAD CIUDADANA DE CONFORMIDAD A LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.	43
4.3.2. LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Y LOS CONDUCTORES EN EL ECUADOR.	48
4.3.3. ÁMBITO LEGAL DE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES EN EL ECUADOR.	52
4.3.4. LAS LICENCIAS DE CONDUCIR Y SU NORMATIVA LEGAL.	55
4.3.5. ANÁLISIS JURÍDICO DE LA PUNTUACIÓN EN LAS LICENCIAS DE CONDUCIR EN EL ECUADOR.	58
4.3.6. LEGISLACIÓN COMPARADA	62
4.3.6.1. CÓDIGO DE TRÁNSITO DE NICARAGUA	62
4.3.6.2. LEY DE TRANSITO DE ARGENTINA	63
4.3.6.3. LEY DE TRANSPORTE DE CHILE	64

5.	MATERIALES Y MÉTODOS	65
5.1.	MÉTODOS	65
5.2.	FASES	66
5.3.	TECNICAS	67
6.	RESULTADOS	68
6.1.	INVESTIGACIÓN DE CAMPO	68
6.1.1.	PRESENTACIÓN E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS MEDIANTE LAS ENCUESTAS	68
6.1.2.	PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA APLICACIÓN DE ENTREVISTAS	79
7.	DISCUSIÓN	81
7.1.	VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS	81
7.1.1.	OBJETIVO GENERAL	81
7.1.2.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS:	82
7.2.	CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS	84
8.	CONCLUSIONES	86
9.	RECOMENDACIONES	87
9.1.	FUNDAMENTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA DE REFORMA LEGAL	88

10. BIBLIOGRAFÍA	98
11. ANEXOS	100