



UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
CARRERA DE DERECHO

**TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR PREVIO A LA
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO**

TÍTULO:

“VULNERACIÓN A LA GARANTÍA DE SEGURIDAD HUMANA ESTABLECIDA EN EL ART. 393 DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR EN RELACIÓN A LA REGULACIÓN DEL USO DE TRANSPORTE TERRESTRE ELÉCTRICO "SCOOTERS", EN EL CANTÓN SANTA ELENA, PARROQUIA ATAHUALPA, AÑO 2021”

AUTORES:

SORIANO YAGUAL MARÍA FERNANDA

AUMALA SANTOS VICTOR EMILIO

TUTOR:

ABG. CANALIAS LAMAS SANDRA, MGT.

LA LIBERTAD – ECUADOR

2022

UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
CARRERA DE DERECHO

2. CONTRAPORTADA

**TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR PREVIO A LA
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO**

TÍTULO:

“VULNERACIÓN A LA GARANTÍA DE SEGURIDAD HUMANA ESTABLECIDA EN EL ART. 393 DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR EN RELACIÓN A LA REGULACIÓN DEL USO DE TRANSPORTE TERRESTRE ELÉCTRICO "SCOOTERS", EN EL CANTÓN SANTA ELENA, PARROQUIA ATAHUALPA, AÑO 2021”.

AUTORES:

SORIANO YAGUAL MARÍA FERNANDA

AUMALA SANTOS VICTOR EMILIO

TUTOR:

ABG. CANALIAS LAMAS, SANDRA, MGT.

LA LIBERTAD – ECUADOR

2022

APROBACIÓN DEL TUTOR

La Libertad, 17 de enero de 2022

CERTIFICACIÓN

En mi calidad de Profesor Tutor del Trabajo de Integración Curricular de título “VULNERACIÓN A LA GARANTÍA DE SEGURIDAD HUMANA ESTABLECIDA EN EL ART. 393 DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR EN RELACIÓN A LA REGULACIÓN DEL USO DE TRANSPORTE TERRESTRE ELÉCTRICO "SCOOTERS", EN CANTÓN SANTA ELENA, PARROQUIA ATAHUALPA, AÑO 2021”, correspondiente a los estudiantes **MARÍA FERNANDA SORIANO YAGUAL** y **VÍCTOR EMILIO AUMALA SANTOS**, de la Carrera de Derecho, de la Universidad Estatal Península de Santa Elena; declaro que luego de haber orientado científica y metodológicamente su desarrollo el referido proyecto de investigación se encuentra concluido en todas sus partes cumpliendo así con el proceso de acompañamiento determinado en la normativa interna, recomendando se inicien los procesos de evaluación que corresponden.

Atentamente



ABG. CANALIAS LAMAS, SANDRA, MGT.

PROFESOR TUTOR

La Libertad, 15 de septiembre del 2021

CERTIFICADO ANTIPLAGIO

En mi calidad de Tutora del Trabajo de Titulación denominado: “VULNERACIÓN A LA GARANTÍA DE SEGURIDAD HUMANA ESTABLECIDA EN EL ART. 393 DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR EN RELACIÓN A LA REGULACIÓN DEL USO DE TRANSPORTE TERRESTRE ELÉCTRICO "SCOOTERS", EN CANTÓN SANTA ELENA, PARROQUIA ATAHUALPA, AÑO 2021”, cuya autoría corresponde a las estudiantes **MARÍA FERNANDA SORIANO YAGUAL** y **VÍCTOR EMILIO AUMALA SANTOS** de la CARRERA DE DERECHO, FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD perteneciente a la UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA, previo a la obtención del Título de ABOGADO, me permito declarar que una vez analizado en el sistema de antiplagio URKUND, luego de haber cumplido con los requerimientos exigidos de valoración, el presente trabajo de titulación se encuentra con el **5 %** de la valoración permitida, por consiguiente se procede a emitir el presente informe.

Adjunto reporte de similitud.

Atentamente



ABG. CANALIAS LAMAS, SANDRA, MGT.

PROFESOR TUTOR

Lcdo. Dennys Mauricio Panchana Yagual, Mgtr.
Celular: 0939211033
Correo: dennys.panchana@educacion.gob.ec

CERTIFICACIÓN GRAMATICAL Y ORTOGRÁFICA

Yo, **DENNYS MAURICIO PANCHANA YAGUAL**, en mi calidad de **LICENCIADO EN CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN Y MAGÍSTER EN ADMINISTRACIÓN Y LIDERAZGO EDUCACIONAL**, por medio de la presente tengo a bien indicar que he leído y corregido el trabajo de Integración Curricular previo a la obtención del Título de Abogado, denominado **“VULNERACIÓN A LA GARANTÍA DE SEGURIDAD HUMANA ESTABLECIDA EN EL ART. 393 DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR EN RELACIÓN A LA REGULACIÓN DEL USO DE TRANSPORTE TERRESTRE ELÉCTRICO “SCOOTERS”, EN CANTÓN SANTA ELENA, PARROQUIA ATAHUALPA, AÑO 2021”** de las estudiantes: **SORIANO YAGUAL MARÍA FERNANDA** y **AUMALA SANTOS VICTOR EMILIO**

Certifico que está redactado con el correcto manejo del lenguaje , claridad en las expresiones, coherencia en los conceptos e interpretaciones, adecuado empleo en la sinonimia. Además de haber sido escrito de acuerdo a las normas de ortografía y sintaxis vigentes.

En cuanto puedo decir en honor a la verdad y autorizo a las interesadas hacer uso del presente como estimen conveniente.

Santa Elena, 15 de enero del 2022



Lcdo. Dennys Panchana Yagual, Mgtr.

CI. 0919400176

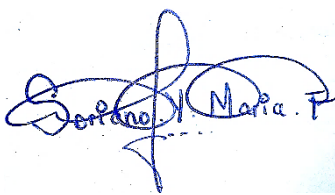
LICENCIADO EN CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
MAGISTER EN ADMINISTRACION Y LIDERAZGO EDUCACIONAL
N° DE REGISTRO DE SENECYT 1031-2018-1947613

La Libertad, 18 de enero del 2022

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Nosotros, **SORIANO YAGUAL MARÍA FERNANDA** y **AUMALA SANTOS VÍCTOR EMILIO**, estudiantes del Octavo Semestre de la Carrera de Derecho de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, habiendo cursado la asignatura Unidad de Integración Curricular II, declaramos la autoría de la presente propuesta de investigación, de título “VULNERACIÓN A LA GARANTÍA DE SEGURIDAD HUMANA ESTABLECIDA EN EL ART. 393 DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR EN RELACIÓN A LA REGULACIÓN DEL USO DE TRANSPORTE TERRESTRE ELÉCTRICO "SCOOTERS", EN CANTÓN SANTA ELENA, PARROQUIA ATAHUALPA, AÑO 2021” desarrollada en todas sus partes por los suscritos estudiantes con apego a los requerimientos de la ciencia del derecho, a la metodología de la investigación y las normas que regulan los procesos de titulación de la UPSE.

Atentamente



Soriano Yagual María Fernanda
C.I 245001930- 8

Correo: maria.sorianoyagual@upse.edu.ec



Víctor Emilio Aumala Santos
C.I 094058299-2


Correo: victor.aumalasantos@upse.edu.ec

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL



**AB. ANA MARIA TAPIA BLACIO, MGT.
DIRECTORA DE CARRERA**

DERECHO



**AB. ARTURO CLERY AGUIRRE, PHD
PROFESOR ESPECIALISTA**



AB. CANALÍAS LAMAS SANDRA, MGT.

TUTORA



AB. BRENDA REYES TOMALÁ, MGT

DOCENTE GUIA UIC

DEDICATORIA

Esta tesis está dedicada a mi padre y a mi madre, quienes me enseñaron que el mejor conocimiento que se puede tener es el que se aprende por sí mismo, luchando con perseverancia.

A mi abuelita querida que ya no está con nosotros, pero me dejó todas las enseñanzas para poder lidiar con mis batallas y superar cada obstáculo en mi vida y no dejar vencerme por nada hasta llegar victorioso a mi meta
Y por último a mi pareja por todo el apoyo y ayuda incondicional a lo largo de mis estudios profesionales, así mismo ayudándome a idealizarme en mi vida profesional.

Víctor

El presente trabajo investigativo va dedicado a mi Padre, motor principal de mi hogar y de mi vida, quien desde muy pequeña me inculco buenos consejos y demostró ser un ejemplo a seguir hasta el final de sus días.

A mi madre, mujer guerrera que ha pasado por diversas etapas difíciles de la vida y sin embargo continúa luchando y apoyándome a cumplir mis metas en el ámbito personal, educativo y profesional.

A mi hermano, por ser esa persona incondicional que me ha acompañado en todo momento.

María

AGRADECIMIENTO

Agradezco a las personas que se han involucrado en la realización de este trabajo, a mis padres que con su esfuerzo y dedicación me ayudaron a culminar mi carrera universitaria y me dieron el apoyo para no rendirme cuando todo parecía imposible.

Asimismo, agradezco infinitamente a mi Pareja que con sus palabras me hacían sentir orgulloso de lo que soy y de lo que puedo llegar a ser.

A mis Docentes que me han visto crecer como persona, y gracias a sus conocimientos hoy puedo sentirme dichoso.

Víctor

Agradezco a Dios por las bendiciones recibidas; por la fuerza y valentía para seguir esforzándome cada día.

De la misma manera agradezco la colaboración brindada a las entidades del sector público que contribuyeron para el desarrollo del presente trabajo académico.

Asimismo, a los docentes universitarios que en el trayecto de la vida estudiantil impartieron el conocimiento necesario para forjarme como futura profesional.

María

ÍNDICE GENERAL

1. PÁGINAS PRELIMINARES	I
1.1. PORTADA	I
1.2. CONTRAPORTADA.....	II
APROBACIÓN DEL TUTOR.....	III
CERTIFICADO ANTIPLAGIO	IV
DECLARACIÓN DE AUTORÍA.....	VI
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL.....	VII
DEDICATORIA.....	VIII
AGRADECIMIENTO.....	IX
ÍNDICE GENERAL.....	X
INDICE DE TABLA.....	XIV
INDICE DE ILUSTRACIONES.....	XV
INDICE DE GRÁFICOS	XVI
RESUMEN.....	XVII
ABSTRACT	XVIII
INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I.....	3
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	3
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	7
1.3. OBJETIVOS.....	7

1.4.	JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	8
1.5.	VARIABLES DE INVESTIGACIÓN	9
1.6.	IDEA A DEFENDER.....	9
CAPITULO II.- MARCO REFERENCIAL		10
2.1.	MARCO TEORICO	10
2.1.1.	SOBRE LA SEGURIDAD HUMANA.....	10
	CONTEXTO HISTÓRICO NORMATIVO DE LA SEGURIDAD HUMANA EN LATINOAMERICA.....	10
	LA SEGURIDAD HUMANA BAJO EL ENFOQUE DE LA TEORIA CONSTRUCTIVISTA	13
	LA SEGURIDAD CIUDADANA Y SUS ELEMENTOS	14
	ESTRATEGIAS DE LA SEGURIDAD HUMANA	16
	LA SEGURIDAD HUMANA INTEGRADA A 3 LIBERTADES.....	17
	LOS 5 PRINCIPIOS BÁSICOS DE LA SEGURIDAD HUMANA.....	18
	LA SEGURIDAD CIUDADANA Y SUS DIVERSOS ENFOQUES - CONTEXTO EN EL ECUADOR	19
	LA SEGURIDAD HUMANA Y SU EVOLUCION EN EL ESTADO ECUATORIANO BAJO ENFOQUE NORMATIVISTA.....	22
2.1.2.	SOBRE EL TRANSPORTE TERRESTRE ELECTRICO “SCOOTERS”	23
	GENERALIDADES DEL TRANSPORTE TERRESTRE ELÉCTRICO.....	23
	MICROMOVILIDAD EN AMÉRICA LATINA	25
	CONCEPTUALIZACIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LAS MOTOS ELECTRICAS O SCOOTERS	26

PAISES QUE HAN REGULADO EL USO DE LOS SCOOTERS ELECTRICOS	28
LA SEGURIDAD VIAL Y LOS CINCO PILARES EN SU PLAN ESTRATÉGICO.....	30
VENTAJAS Y DESVENTAJAS DEL TRANSPORTE CIENTO POR CIENTO ELÉCTRICO DE CERO EMISIÓN	31
POLÍTICAS PUBLICAS QUE PROMUEVEN LA MICROMOVILIDAD EN ECUADOR.....	32
ANÁLISIS DE LA ORDENANZA N.º 031-2021 QUE REGULA LOS MEDIOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LOJA	33
2.2. MARCO LEGAL	36
DECLARACIÓN UNIVERSAL DE LOS DERECHOS HUMANOS	36
CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR DEL 2008	36
CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, COOTAD	38
CODIGO ORGANICO DE LA FUNCION JUDICIAL	41
LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL	41
2.3. MARCO CONCEPTUAL.....	51
CAPITULO III.- MARCO METODOLOGICO	53
3.1. DISEÑO Y TIPO DE INVESTIGACIÓN	53
3.2. RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN	53
3.3. Tratamiento de la información	55
3.4. Operacionalización de Variables.....	56
CAPITULO IV.- RESULTADOS Y DISCUSIÓN	58

4.1.	ANÁLISIS, INTERPRETACIÓN Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS	58
4.1.1.	ENCUESTA DIRIGIDA A LOS HABITANTES DE LA PARROQUIA ATAHUALPA	58
4.1.2.	ENTREVISTA A LOS MIEMBROS DE LA JUNTA PARROQUIAL DE ATAHUALPA	66
4.1.3.	ENTREVISTA A AGENTES DE LA UNIDAD CONTROL DE TRÁNSITO DEL CANTÓN SANTA ELENA.....	69
4.1.4.	ENTREVISTA A ABOGADOS REGISTRADOS EN EL CONSEJO DE LA JUDICATURA DE LA PROVINCIA DE SANTA ELENA	75
4.2.	VERIFICACIÓN DE LA IDEA A DEFENDER.....	79
	CONCLUSIONES	80
	RECOMENDACIONES	81
	BIBLIOGRAFÍA.....	82
	ANEXOS.....	87

INDICE DE TABLA

TABLA 1. CAUSA, SÍNTOMA Y EFECTO.....	6
TABLA 2. PAISES QUE REGULAN LOS SCOOTERS ELECTRICOS.....	28
TABLA 3. DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS CONDUCTORES DE MONOPATINES	33
TABLA 4. PROHICIONES DEL CONDUCTOR DE SCOOTERS.....	35
TABLA 5. POBLACIÓN.....	54
TABLA 6. MUESTRA NO PROBABILÍSTICA Y NO ALEATORIA. - POR CONVENIENCIA.....	54
TABLA 7. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	56
TABLA 8. ¿USTED CONSIDERA QUE LAS LEYES DEL ECUADOR GARANTIZAN DE MANERA EFECTIVA LA GARANTÍA DE SEGURIDAD HUMANA?	58
TABLA 9. ¿SEGÚN SU APRECIACIÓN, CUÁL ES EL NIVEL DE USO DE ESTOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS (SCOOTERS) EN LA PARROQUIA ATAHUALPA?.....	59
TABLA 10. ¿CONSIDERA USTED QUE LOS SCOOTERS, VEHÍCULO TERRESTRE ELÉCTRICO, ¿TENGAN QUE REGIRSE CON LA MISMA NORMATIVA DE TRÁNSITO QUE LOS OTROS VEHÍCULOS A COMBUSTIBLE EN BUSCA DEL BIENESTAR SOCIAL?.....	60
TABLA 11. ¿CONSIDERA QUE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS SON SEGUROS PARA LA LIBRE CIRCULACIÓN EN LAS VÍAS DE LA PARROQUIA ATAHUALPA?	61
TABLA 12. ¿CONSIDERA USTED ADECUADO QUE LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS (SCOOTERS) NECESITEN REALIZAR DE MANERA OBLIGATORIA UN CURSO DE CONDUCCIÓN?.....	62

TABLA 13. ¿EN LA VIDA COTIDIANA USTED CONSIDERA QUE LOS USUARIOS DE LOS SCOOTERS RESPETAN LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD (CASCO, LUCES LED) EN LAS VÍAS PÚBLICAS? 63

TABLA 14. ¿USTED CONSIDERA NECESARIO QUE EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADOS DE SANTA ELENA Y DEMÁS ORGANISMOS COMPETENTES CREEN UNA ORDENANZA QUE PERMITA REGULAR ESTE TIPO DE TRANSPORTE TERRESTRE ELÉCTRICO?..... 64

TABLA 15. ¿CONSIDERA USTED QUE AL NO EXISTIR ORDENANZA A NIVEL CANTONAL QUE REGULE ESTE TIPO DE VEHÍCULO ELÉCTRICO (SCOOTERS) SERIA CAUSA PRINCIPAL PARA QUE SE INCREMENTEN LOS ACCIDENTES E INFRACCIONES DE TRÁNSITO?..... 65

INDICE DE ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN 1. TIPOS DE SEGURIDADES 13

ILUSTRACIÓN 2. CARACTERÍSTICAS ESENCIALES DE LA SEGURIDAD HUMANA 18

ILUSTRACIÓN 4. MOTOR ELÉCTRICO 27

ILUSTRACIÓN 3. SCOOTER ELÉCTRICO 27

INDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1. LAS LEYES GARANTIZAN LA SEGURIDAD HUMANA EN ECUADOR	58
GRÁFICO 2. NIVEL DE USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS (SCOOTERS) EN LA PARROQUIA ATAHUALPA	59
GRÁFICO 3.REGULACIÓN DE LOS VEHICULOS ELECTRICOS AL IGUAL QUE LOS A COMBUSTIBLE	60
GRÁFICO 4. SEGURIDAD DE CIRCULACION DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS	61
GRÁFICO 5. OBLIGATORIEDAD DE CURSOS DE CONDUCCION A USSUARIOS DE LOS SCOOTERS ELÉCTRICOS.....	62
GRÁFICO 6. RESPETO A LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LAS VIAS PÚBLICAS	63
GRÁFICO 7. REGULACIÓN DE LOS SCOOTERS ELÉCTRICOS POR LOS GAD MUNICIPALES	64
GRÁFICO 8. INCREMENTO DE ACCIDENTES E INFRACCIONES DE TRÁNSITO POR FALTA DE REGULACIÓN	65

UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
CARRERA DE DERECHO

“VULNERACIÓN A LA GARANTÍA DE SEGURIDAD HUMANA ESTABLECIDA
EN EL ART. 393 DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR EN
RELACIÓN A LA REGULACIÓN DEL USO DE TRANSPORTE TERRESTRE
ELÉCTRICO "SCOOTERS", EN CANTÓN SANTA ELENA, PARROQUIA
ATAHUALPA, AÑO 2021”

Autores: María Soriano

Víctor Aumala

Tutor: Abg. Canalías Sandra, Mgt.

Palabras claves: transporte, seguridad humana, electromovilidad, garantía, tránsito

RESUMEN

El presente trabajo de titulación centro su análisis en la falta de regulación de los transportes terrestres eléctricos “scooters” considerándolo como acto que vulneraría la garantía básica de seguridad humana. El objetivo principal de este estudio es diagnosticar el impacto a la garantía de seguridad humana ante la ausencia de ordenanza local por parte del GAD Municipal de Santa Elena que permita regular la circulación del transporte terrestre eléctrico. Fue desarrollado en base al contexto histórico – normativo que se ha originado a nivel nacional e internacional y también acorde a hechos reales que se suscitan a diario en las vías públicas del Cantón Santa Elena. Se estudió y analizó competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y de la Agencia Nacional de Tránsito en varios cuerpos legales del Ecuador. Todos los capítulos fueron abordados mediante una investigación documental y exploratoria permitiendo que para efecto se hayan empleado dos técnicas de recolección de la información como es la encuesta y entrevista a objetos de estudio como a Agentes de la Comisión de Tránsito del Ecuador, Miembros del GAD parroquial de Atahualpa, Habitantes de la Parroquia Atahualpa y a Abogados registrados en el Consejo de la Judicatura de la Provincia de Santa Elena.

Todo lo abordado en el trabajo investigativo nos permite como investigadores concluir que efectivamente se promueve la movilidad sostenible a nivel nacional sin embargo, mientras no se regule el transporte terrestre eléctrico “scooters” en el Cantón Santa Elena esto seguiría generando el cometimiento de infracciones o accidentes de Tránsito por parte de la ciudadanía vulnerando de esta manera a la garantía de la seguridad humana consagrada en el Art. 393 de la Constitución de la Republica del Ecuador como a su vez demás derechos de los que gozan los peatones y conductores que transitan por las vías públicas.

**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
CARRERA DE DERECHO**

“VIOLATION OF THE GUARANTEE OF HUMAN SAFETY ESTABLISHED IN ART.
393 OF THE CONSTITUTION OF THE REPUBLIC OF ECUADOR IN RELATION TO
THE REGULATION OF THE USE OF ELECTRIC LAND TRANSPORT "SCOOTERS",
IN SANTA ELENA, ATAHUALPA, 2021”

Authors María Soriano
Víctor Aumala

Advisor: Abg. Canalias Sandra, Mgt.

Keywords: transport, human security, electromobility, guarantee, transit

ABSTRACT

The present titling work focuses its analysis on the lack of regulation of electric land transport "scooters" considering it as an act that would violate the basic guarantee of human safety. The main objective of this study is the impact on the guarantee of human safety in the absence of a local ordinance by the Municipal GAD of Santa Elena that allows regulating the circulation of electric land transport. It was developed based on the historical - normative context that has originated at a national and international level and also according to real events that arise daily on the public roads of the Santa Elena Canton. The competences of the Municipal Decentralized Autonomous Governments and the National Transit Agency in various legal bodies of Ecuador were studied and analyzed. All the chapters were approached through a documentary and exploratory investigation that allowed two information collection techniques to be used, such as the survey and interviews with objects of study such as Agents of the Ecuadorian Transit Commission, Members of the GAD parish of Atahualpa, Inhabitants of the Atahualpa Parish and Lawyers registered in the Council of the Judiciary of the Province of Santa Elena. Everything addressed in the investigative work allows us as researchers to conclude that sustainable mobility is effectively promoted at the national level, however, while electric land transport "scooters" is not regulated in the Santa Elena Canton, this would continue to show the commission of infractions or accidents of Transit by the citizens thus violating the guarantee of human security enshrined in art. 393 of the Constitution of the Republic of Ecuador as well as other rights enjoyed by pedestrians and drivers who travel on public roads.

INTRODUCCIÓN

Durante muchos años para los Estados, la seguridad humana no tenía la misma protección, ni trascendencia social y jurídica de la que se goza en la actualidad. En tiempos remotos, específicamente en la Guerra Fría año 1989 (SIGLO XX) se hacía referencia a la seguridad humana exclusivamente para las agrupaciones militares y no de manera en general para la sociedad existente, es por esta razón que cuando se conceptualizaba el término “seguridad” se lo relacionaba de manera directa con el personal que brinda protección al Estado.

En la Constitución política de 1945 se hacía referencia a la “seguridad” como un derecho individual y se garantizaba la libertad y seguridad. Asimismo, se hacía referencia a la Policía Nacional como única entidad civil que garantizaba el orden y la seguridad colectiva e individual. En la Carta Magna de 1979 no hubo avances sobre la seguridad en Ecuador de los que ya estaban contemplados. De la misma manera ocurrió con la Constitución de Ecuador de 1998, se seguía obviando el verdadero sentido de la Seguridad humana; esto cambio con la vigencia de la Declaración Universal de los Derechos Humanos y posteriormente la creación de la ONU a la que varios países se suscribieron consiguiendo que la seguridad humana tenga el reconocimiento, protección e importancia del que goza actualmente.

La seguridad humana es una garantía básica que el Estado debe proteger y garantizar su cumplimiento de manera individual y colectiva en beneficio de la persona como tal y de las familias ecuatorianas, sin embargo, esto no ha sido posible hasta el 20 de octubre del 2008 con la publicación del Registro Oficial de la Constitución de la República del Ecuador, cuerpo legal que aún está vigente en nuestra nación que en su Art. 3 y 393 se reconoce como un deber primordial del Estado garantizar a todos sus habitantes el convivir bajo una cultura de paz, democracia y seguridad integral con el objetivo de alcanzar la convivencia pacífica entre los unos a otros a través de la implementación de políticas públicas y asegurar que los demás derechos del que goza toda persona no se vean vulnerados por el cometimiento de infracciones o atentados violentados.

A partir de este apartado, surge la necesidad de efectuar este proyecto debido a que la Seguridad humana es una garantía fundamental de toda persona tiene por el solo hecho de ser miembro de una sociedad y; que el Estado debe velar a través de las demás entidades correspondientes de menor jerarquía que se respete y se garantice aquello. Sin embargo, tras

varios análisis efectuados por los investigadores han podido identificar el problema que acontece en Ecuador con la falta de regulación de los transportes terrestres ciento por ciento eléctricos y de cero emisiones llamados “Scooters” por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados de los diferentes cantones, quienes tienen la competencia de crear ordenanzas para regular el Transporte Eléctrico en concordancia de lo que establece la Disposición Trigésima Tercera de la Ley Reformatoria a la Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Art 55 del COOTAD.

En el presente trabajo de titulación se evidenciará la existencia del problema legal que los investigadores han focalizado en la Parroquia y a su vez explicará porque resulta imprescindible que los organismos competentes creen ordenanzas locales que permitan regular el nuevo tipo de micromovilidad que ha tenido mayor apogeo desde tiempos de pandemia y que hasta la actualidad no se regulan.

Este trabajo de titulación está estructurado de la siguiente manera:

- ✓ En el capítulo I se explica toda la problemática en cuanto a la regulación de los scooters eléctricos y de qué manera su falta de control vulneraría a la garantía de la seguridad humana. A su vez se deja establecido los objetivos que los investigadores pretenden alcanzar en el desarrollo del trabajo.
- ✓ En el capítulo II, en este apartado se abordan conceptualizaciones y temas referentes a la seguridad humana y la regulación de los scooters en Ecuador siendo abordados de manera contextual y normativa.
- ✓ En el capítulo III, se explica la metodología empleada por los investigadores y las herramientas a emplear para la recolección de datos estadísticos.
- ✓ En el capítulo IV, se presentan y se analizan los resultados obtenidos de las entrevistas y encuestas a los objetos de estudio.

Finalmente, el trabajo investigativo refiere conclusiones a las que llegaron los investigadores y las recomendaciones como infiriendo soluciones al problema.

CAPITULO I

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En América Latina a mitad del Siglo XX se vivieron procesos de dictaduras, golpes de Estado, Guerras entre naciones e incluso los mismos gobiernos autoritarios vulneraban una serie de derechos de los ciudadanos de cada nación. No existía democracia ni autonomía de las entidades, puesto que todo acto que realizaban las demás funciones del Estado (legislativa y judicial) debía ser dado a conocimiento de la Función Ejecutiva para posteriormente ser ejecutadas.

Tras el término de la Segunda Guerra Mundial (1939 -1945) el número de ciudadanos que perdieron la vida era tan alarmante que desde aquel momento resulto imperante para los doctrinarios y juristas del derecho la necesidad de analizar la conceptualización y el alcance que tenía la seguridad humana a nivel interno e internacional.

Ecuador al igual que otras naciones cuando se referían a la seguridad se la interrelacionaba con las fuerzas militares(Fuerzas Armadas – Policía Nacional), posteriormente esa ideología planteada por las altas esferas políticas-sociales cambió con la Declaración Universal de los Derechos Humanos donde la tendencia predominaba en dar el verdadero “reconocimiento pleno del individuo como sujeto de Derecho Internacional (...) y buscaba promover los derechos de los ciudadanos, su bienestar y su libertad” (Álvarez Marín, y otros, 2012, pág. 13).

Desde aquel reconocimiento en la Declaración Universal de los Derechos Humanos en el Ecuador se consolidaron dos pilares fundamentales como el Estado y la Sociedad, quienes comparten la garantía de la seguridad humana, es así pues que la Función Ejecutiva está en la obligación de promover y desarrollar nuevas normativas garantistas de la seguridad ciudadana, aspecto que ha sido determinado con el objeto de asegurar el disfrute pleno de los derechos de los ciudadanos.

En la Constitución de la República del Ecuador se encuentra contemplada la garantía a la Seguridad humana, derecho inherente que busca el bienestar de toda la sociedad en el que se determina que:

Art. 393.- El Estado garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones y delitos. La planificación y aplicación de estas políticas se encargará a órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno. (CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, 2008)

La Carta Magna reconoce la seguridad humana como una garantía vital de toda persona, sin embargo, para que se vea realmente garantizado varios niveles de gobierno debe actuar y trabajar de manera articulada en cuanto a la planificación y ejecución de normas en cada sector.

Para la Comisión de Seguridad Humana (CSH) de las Naciones Unidas (2003), la convivencia humana es:

"Protección del núcleo vital de todas las vidas humanas de forma que se mejoren las libertades humanas y la realización de las personas. Significa proteger a las personas de situaciones y amenazas críticas (graves) y más presentes (extendidas). Significa utilizar procesos que se basen en las fortalezas y aspiraciones de las personas. Significa crear sistemas políticos, sociales, medio-ambientales, económicos, militares y culturales que, de forma conjunta, aporten a las personas los fundamentos para la supervivencia, el sustento y la dignidad." (Robles, 2015)

Tal como lo indica el autor Robles en el párrafo anterior, el Estado tiene la obligación y necesidad fundamental que respete y proteja a la familia, al ser humano en sí, a su vez que garantice los diversos tipos de seguridad existentes entre ellas está la ambiental, vial, económica, alimentaria, política, en el campo de la salud, etc. con el fin de asegurar que el ciudadano viva en pleno respeto y garantía de sus derechos; aquí radica la importancia que tiene la seguridad humana que a más de ser una garantía básica, engloba una serie de derechos constitucionales.

En Ecuador y en cada una de sus provincias, la Seguridad Humana se ha visto vulnerada con el uso y la demanda de adquisición de los novedosos modelos de transporte terrestres eléctricos. Desde que se inició la pandemia del COVID 19 en Ecuador y por las diversidades de restricciones existentes, como también el distanciamiento social en los colectivos públicos, la población en general empezó a adquirir un elevado número de tipo de transporte

terrestre eléctrico de nombre “Scooters”, vehículos de dos llantas livianas pequeñas que puede llegar a alcanzar una velocidad de 45km/h hasta 60 km/h, esto va a depender de la potencia del motor, el peso del mismo y la inercia.

Según (El Comercio, 2021) “De acuerdo con datos recabados por la Cámara de Comercio de Quito, existió un incremento del 560% en la compra de escúteres eléctricos durante el 2020”; esta demanda surge porque hasta aquel tiempo no había regulación en Ecuador de este tipo de transporte eléctrico sostenible.

Las autoridades legislativas por el incremento del uso de Scooters en la ciudad de Quito que permitía movilizar a los usuarios de un lado a otro, y sin respetar las señales de tránsito, ni cumplir con el equipo de seguridad adecuado, surgió imprescindible analizar este nuevo tipo de transporte que ofertaba el mercado y tras varias mesas de trabajo el 10 de Agosto del presente año la Asamblea Nacional publicó la LEY ORGÁNICA REFORMATORIA DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL en el que se reconoce a la nueva invención de transporte eléctrico considerándolo como interés público e inclusive promueve a su uso por no afectar al medio ambiente.

Art. 214.a. - Interés Público. - Se declara de interés público la movilidad eléctrica y sostenible; el uso de energías renovables como insumo indispensable para el fortalecimiento de la transportación y la movilidad; y, la promoción del transporte terrestre eléctrico y de cero emisiones en todo el territorio nacional (LEY ORGÁNICA REFORMATORIA DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, 2021).

En el mismo ordenamiento jurídico en su Disposición Trigésima Tercera se estipuló que los Gobiernos Autónomos Descentralizados creen Ordenanzas locales que regulen la circulación de los Scooters, autos eléctricos y todos los demás medios de transporte que pertenecen a la micro movilidad. Asimismo, la (CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, 2008) en el Art. 262.6 determina que “Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley (...) 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”. Pese a ello aún en el Cantón Santa Elena desde la vigencia de las nuevas reformas planteadas por la Función Legislativa sobre este tema, el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santa Elena no se pronuncia ni ejecuta nada al respecto para

regular este tipo de transporte en la Cabecera Cantonal permitiendo que todavía circulen los usuarios de los Scooters sin el cuidado y la protección debida.

En la Parroquia Atahualpa esta problemática se evidencia diariamente en las calles públicas, debido a que ante la inexistencia de alguna ordenanza que regule los transportes terrestres eléctricos en el Cantón Santa Elena esto también repercute de manera negativa en la Capital del Mueble; se observan niños, niñas y adolescentes como adultos manejar los Scooters en exceso de velocidad. No cumplen responsablemente con el número de ocupantes para los que fueron diseñados este tipo de vehículo eléctrico; de la misma manera omiten el uso de implementos de seguridad y no existen ni vías adecuadas para el tránsito de los Scooter ni las señaléticas de tránsito correspondientes.

En consecuencia a esta problemática, el presente trabajo busca resaltar la importancia de que las autoridades competentes implementen una ordenanza en el Cantón Santa Elena y esta se cumpla en sus respectivas parroquias para normar toda clase de vehículo eléctrico en el que los Scooters forman parte, de la misma manera que actúen en beneficio de la colectividad en general y en garantía del respeto a la seguridad humana, puesto que al no regularse, las probabilidades del cometimiento de infracciones y accidentes de tránsito incrementarían. A su vez se seguiría vulnerando la seguridad humana debido a que no existiría una convivencia pacífica y armónica entre los ciudadanos.

TABLA 1. CAUSA, SÍNTOMA Y EFECTO

CAUSA	SINTOMA	EFECTO
<ul style="list-style-type: none"> • Inexistencia de Ordenanza que regule los transportes terrestres eléctricos. • Falta de medidas sancionatorias a los usuarios de los Scooters que cometan infracciones de tránsito. • Falta de exigencia de la documentación respectiva en el que se constate información detallada del propietario del transporte terrestre eléctrico y el detalle del vehículo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Niños, niñas y adolescentes como adultos manejan los Scooter en exceso de velocidad. • Exceden con el número de ocupantes. • Ningún usuario emplea implementos de seguridad (cascos, luces reflectoras) • No hay vías especiales en las que puedan transitar sin congestionar el tránsito vehicular. • No se necesita de licencia para conducir este tipo de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vulneración del derecho a la seguridad humana reconocido en el Art 393 de la C.R.E. • Incremento de delitos y contravenciones de tránsito estipuladas en el Capítulo IV de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. • Altera el derecho de transitar libremente por el Territorio Nacional, Art 66 numeral 14 de la C.R.E. • Afectación de la Seguridad Vial

Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿De qué manera la falta de regulación del uso de Transporte Terrestre Eléctrico "Scooters", en el Cantón Santa Elena, Parroquia Atahualpa vulnera la garantía de Seguridad Humana reconocida en el Art. 393 de la Constitución de la República del Ecuador?

1.3. OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Diagnosticar el impacto a la garantía de seguridad humana consagrada en el Art. 393 de la Constitución de la República del Ecuador, ante la ausencia de Ordenanza local que permita regular la circulación del transporte terrestre eléctrico "Scooters" en el Cantón Santa Elena - Parroquia Atahualpa.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- ✓ Fundamentar la normativa existente en Ecuador en cuanto a la garantía de seguridad humana y de la misma manera sobre el reconocimiento de los diversos modos de transporte sostenible en función del desarrollo teórico del trabajo investigativo.
- ✓ Analizar la ordenanza N.º 031-2021 sobre la regulación del USO DE LA BICICLETA Y AFINES COMO MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES del Municipio de Loja con el propósito de brindar una serie de insumos teóricos que sirvan de fundamento esencial para la creación de una nueva ordenanza del GAD de Santa Elena sobre los Scooters.
- ✓ Demostrar en base a resultados estadísticos obtenidos a través de la aplicación de los instrumentos de investigación porque es necesario que los Scooters o cualquier otro tipo de vehículo eléctrico se rijan por las mismas normas y reglas legales a las que están sujetas el resto de tipo de vehículos a combustible.

1.4. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

La seguridad humana es una garantía que el Estado y sus demás niveles de gobierno debe reconocer, respetar y garantizar a todos los súbditos sus derechos a los que hace alusión la Constitución de la República del Ecuador. Es así pues que el Gobierno mediante los diferentes ordenamientos jurídicos existentes velará a que se cumpla lo estipulado en la norma suprema.

Según él (Instituto Interamericano de Derechos Humanos, 2010) “La seguridad humana consiste en proteger, de las amenazas críticas (graves) y omnipresentes (generalizadas), la esencia vital de todas las vidas humanas de forma que se realcen las libertades humanas y la plena realización del ser humano”. En base a aquello, el presente trabajo investigativo se enfoca en analizar una problemática jurídica – social, misma a la que ningún autor del Ecuador ha centrado en abordar en años anteriores por el hecho que este problema detectado surge a inicios de la época de Pandemia del COVID – 19.

De la misma forma es importante el estudio de aquel trabajo investigativo debido a que países como Estados Unidos y China ya han regulado los transportes terrestres eléctricos que pertenecen a la micro movilidad. Así lo afirma (Martínez M. C., 2020) “China seguirá liderando en cuanto a los autos eléctricos, representando el 48% de todos los VE de pasajeros vendidos en 2025 y el 26% en 2040, en tanto los demás mercados se ponen al día”.

Aun en Ecuador en agosto del presente año, solo se los reconoce y se los declara de interés público en la LEY ORGÁNICA REFORMATORIA DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, pero no hay regulación alguna por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales a nivel del país con excepción del Municipio de Quito y Loja quienes ya han creado y tienen vigentes sus respectivas ordenanzas que regulan el uso de medios de transportes sostenibles en la que ingresan los Scooters.

El uso de la transportación eléctrica en Ecuador ha mejorado significativamente el impacto ambiental en el país, esta es una de las ventajas que plantea Martínez y además aporta que:

La electromovilidad representa una gran oportunidad para América Latina y el Caribe. Su implementación contribuirá a incrementar la seguridad y la resiliencia energética, ayudará a reducir los efectos negativos en la salud causados por la

polución local, mejorará los servicios de transporte y electricidad, e incidirá en el proceso de descarbonización de la región. Además, se desarrollarán nuevas cadenas de valor en la industria digital y automotriz, con la oportunidad de generar empleos de alto valor agregado.

Asimismo, es fundamental el analizar este problema debido a que “en los locales donde venden este tipo de vehículos aseguran que el número de clientes ha aumentado. En Electrobike, una de las tiendas más grandes que ofrece estos aparatos, la demanda se incrementó un 15%, según Andrés Mesías, director de la empresa”. (El Comercio, 2019), esto refleja que cada vez la problemática existente en cuanto a la cantidad de transporte terrestre eléctrico aumenta y los Gobiernos Autónomos Descentralizados no actúan de acuerdo a sus competencias para regular el tránsito de los mismos en las vías públicas.

Por último, el trabajo investigativo a través del análisis de resultados y la información a recabarse en la colectividad de la Parroquia Atahualpa en relación a la problemática planteada servirá de apoyo esencial para que el GAD Municipal de Santa Elena cree la ordenanza y proceda a regular el Transporte terrestre eléctrico (Scooter) a nivel de Cantón con la finalidad de que se vea realmente garantizado la seguridad humana de los habitantes de la Parroquia Atahualpa como la Cabecera Cantonal.

1.5. VARIABLES DE INVESTIGACIÓN

VARIABLE DEPENDIENTE: VULNERACIÓN A LA GARANTÍA DE SEGURIDAD HUMANA RECONOCIDA EN EL ART. 393 DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.

VARIABLE INDEPENDIENTE: REGULACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE ELÉCTRICO (SCOOTERS).

1.6. IDEA A DEFENDER

La falta de regulación del Transporte Terrestre Eléctrico (Scooters) en el Cantón Santa Elena - Parroquia Atahualpa hace que los usuarios cometan diversas irresponsabilidades en las vías públicas vulnerando de esta manera la garantía básica de la seguridad humana reconocida en el Art. 393 de la Constitución de la República del Ecuador.

CAPITULO II.- MARCO REFERENCIAL

2.1. MARCO TEORICO

2.1.1. SOBRE LA SEGURIDAD HUMANA

CONTEXTO HISTÓRICO NORMATIVO DE LA SEGURIDAD HUMANA EN LATINOAMERICA

La Seguridad Humana era un tema por el cual los Estados no se preocupaban, pero con la creación de la Organización de la Naciones Unidas el 24 de octubre del 1945, el concepto de seguridad dejó de estar solo relacionada con el Estado, y paso a tener mayor trascendencia social. Estos cambios también fueron dados de la misma manera en el Tratado de Westfalia en el año de 1648, conservándose hasta la actualidad las modificaciones efectuadas en su momento en temas de la seguridad.

Las conceptualizaciones de la seguridad de aquellos tiempos según el Instituto Interamericano de Derechos Humanos (2010) “giraban en torno a la integridad territorial, la estabilidad política, los arreglos militares y de defensa y las actividades económicas y financieras relacionadas”. Entendiéndose que los Estados buscan obtener poder sobre las otras naciones siempre y cuando se gane alguna guerra a otro país, puesto que el triunfo se convierte en un acto que representaba superioridad ante las demás Estados. “Según estas ideas tradicionales, el Estado monopolizaría los derechos y los medios de proteger a los ciudadanos, se establecería y ampliaría el poder del Estado y su seguridad con el fin de entronizar y mantener el orden y la paz” (Instituto Interamericano de Derechos Humanos, 2010).

En el año 1948 con la Declaración Universal de Derechos Humanos se proclamó, se reconoció y se garantizó a través de este cuerpo legal algunos de los derechos que para todo ser humano son esenciales como lo es “la libertad, la justicia y la paz”. Asimismo, los derechos de todos los individuos pasaron a ser iguales ante los demás e inalienables. En general en aquel año hubo grandes avances en cuanto al reconocimiento y garantía de los derechos humanos ya que en épocas anteriores se habían vivido barbaries de vulneraciones. En esta misma época se hablaba de dos libertades; la libertad del miedo y la libertad de la miseria, que permitían ambas una reestructuración moderna sobre el concepto de seguridad

dejando atrás las premisas conceptuales planteadas basadas en soberanía, territorialidad y poderío militar.

Pese a todos los cambios que ya se habían alcanzado en cuanto a la seguridad humana, en la Segunda Guerra Mundial que se originó a partir 1939 a 1945 hubo un retroceso de derechos porque vuelven los conflictos entre las naciones y se posesiona de manera más fuerte la seguridad nacional viviendo los Estados miembros “las épocas más difíciles de su historia, con sangrientas dictaduras, irrespeto de los derechos humanos y la imposición de sistemas totalitarios” (Instituto Interamericano de Derechos Humanos, 2010).

Tras varios intentos por ampliar las nociones dogmáticas jurídicas de la seguridad en América Latina en la época de los años setenta, varias comisiones presentaron sus informes sobre temas de erradicación del hambre y de la desigualdad, moralidad en las relaciones internacionales, medio ambiente, los conflictos y los déficits de democracia, la desindustrialización. Estos informes presentados por las Comisiones ante las Naciones Unidas no fueron suficientes para mejorar las situaciones que generaban inseguridades para los ciudadanos en diversos ámbitos. Sin embargo, en los años noventa con la Declaración de los Derechos Humanos en concordancia con “nueve instrumentos universales cimentan el marco jurídico-conceptual de los derechos humanos: universales, transnacionales, irreversibles, indivisibles y progresivos” (Instituto Interamericano de Derechos Humanos, 2010).

Uno de los informes más relevantes y que a su vez fue base esencial para que se den los avances y el respectivo reconocimiento y trascendencia jurídica en los cuerpos normativos de los Estados es el Informe de Desarrollo Humano de 1994; documento en el que se encaminan a referenciar de manera más abordada sobre las amenazas de la pobreza mundial que atraviesan las fronteras internacionales, los cambios climáticos, migración ilegal y terrorismo, etc. provocando esta serie de amenazas una grave preocupación por la seguridad humana.

Hasta la actualidad en los mismos ordenamientos legales no existe una conceptualización concreta sobre seguridad humana, sin embargo, para la OLAGI indica que “La seguridad humana consiste en proteger, de las amenazas críticas (graves) y omnipresentes (generalizadas), la esencia vital de todas las vidas humanas de forma que se realcen las

libertades humanas y la plena realización del ser humano” (Organización Latinoamericana de Gobiernos Intermedios, 2011).

Otros de los documentos relevantes y esenciales es la Declaración Americana de 1948, cuerpo normativo en el que se consideró a la Seguridad como un derecho intrínseco e inherente de la persona, mismo que en su Art 1 de la norma referida se relacionaba con la vida, la integridad y libertad personal. De la misma manera bajo los planteamientos del Art 16 se buscaba proteger al individuo, garantizar a la persona de que viva bajo condiciones justas y que le permitan subsistir de manera adecuada.

En esta misma Declaración se reconoce derechos del hombre y de la ciudadanía en general, es así pues que se indica que toda persona tiene los mismos derechos que otros y que por lo tanto el Estado y otras entidades del gobierno tienen la obligación con todo el conglomerado en general de que se les garantice un bienestar y el vivir bajo un mundo de paz.

Estos y otros instrumentos normativos internacionales y nacionales han permitido darle el verdadero valor y esencia de la seguridad humana.

LA SEGURIDAD HUMANA BAJO EL ENFOQUE DE LA TEORIA CONSTRUCTIVISTA

La teoría constructivista se originó a partir de año 1990, desde aquel tiempo alcanzo mayor trascendencia a nivel internacional debido a que centra su estudio en cuanto a ideas para la creación de normas y también a la influencia cultural de cada región o sector social. Es así que para (Navarro, 2014) “El constructivismo se basa en una estructura social mediante todos los factores humanos”.

El constructivismo guarda estrecha relación con la seguridad humana por priorizar las creencias en base a las normas existentes y porque estudia los intereses de las personas y del conglomerado social indicando que estos podrían variar en relación a su aprendizaje; en este sentido, es necesario enfatizar que esta teoría “considera que los estados deben preocuparse por la individualidad para que no se genere anarquía” (Navarro, 2014); mientras que la creencia tradicional busca que los intereses del Estado prevalezcan sobre otras cuestiones en particular.

ILUSTRACIÓN 1. TIPOS DE SEGURIDADES

Tipo de seguridad	¿Para quién es?	¿Qué valores hay que asegurar o proteger?	¿Qué amenazas a la seguridad se perciben?	¿Con qué medios se puede garantizar?
Nacional	Para el Estado	Se centra en la protección de valores como la independencia política o la integridad territorial del Estado.	Visualiza potenciales agresiones militares desde otros Estados.	Disuasión militar.
Ciudadana	Para las personas	Integridad física y psicológica ante agresiones directas.	Criminalidad y violencia.	Seguridad interior, elementos policiales y respeto a los derechos humanos.
Humana	Para las personas	La seguridad humana abarca una amplia gama de valores, desde el bienestar económico hasta la salud e integridad de las personas.	Visión multidimensional que abarca numerosas amenazas (criminalidad, desastres naturales, crisis económicas y epidemias, entre otras).	Desarrollo humano y respeto a los derechos humanos.

Fuente: “Fuente: Seguridad Humana una apuesta imprescindible, 2015 <https://cdhcm.org.mx/wp-content/uploads/2015/06/seguridad-humana.pdf>

En el anterior cuadro es notorio una de las características principales de la seguridad humana como lo es lo multisectorial, pues se evidencia que lo que se busca es proteger al ser humano como tal buscando su bienestar y protección ante cualquier peligro. En este sentido no solo

se analizan las diversas necesidades de la persona sino también los diversos problemas a los que puedan presentarse, pudiendo ser estos asuntos de criminalidad, los desastres naturales, el hambre y las crisis económicas, etc. A través de la existencia, el reconocimiento de la Seguridad Humana en la Carta Magna y de las creaciones de políticas públicas promovidas por el Estado se busca garantizar la paz, el desarrollo humano, y convivencia pacífica del individuo y los demás miembros de la sociedad, velando por el respeto de los derechos humanos.

LA SEGURIDAD CIUDADANA Y SUS ELEMENTOS

Actualmente, se analiza que a pesar que tras varios años se ha venido abordando por autores en cuanto a la seguridad humana, aún se encuentra en un proceso de maduración en el sentido que no hay conceptualización específica y clara, ni un contexto concreto al que se hace alusión, debido a que esta es referida de diferentes enfoques por parte de doctrinarios, juristas, abogados, etc.

Tras un exhaustivo análisis, se puede definir que la seguridad humana es aquella oportunidad para que la persona pueda vivir libre de temor y sin necesidad alguna. En sentido amplio contempla una gama de amenazas que pueden alterar, afectar, atentar contra la vida y el bienestar de todo individuo. Es decir, la seguridad humana se encuentra interrelacionada con otros aspectos y allí resulta necesario que el Estado cree políticas públicas para que se vea efectivizado esta garantía del que goza todo ser humano.

En este sentido la seguridad humana está conformada por 7 elementos referenciándolo de la siguiente manera:

SEGURIDAD ECONÓMICA. - Este tipo de seguridad referencia que el Estado debe velar para que todos los ciudadanos o la mayor parte de la población tengan la posibilidad de conseguir un trabajo digno y que a través de este puedan obtener ingresos para la subsistencia personal y familiar, permitiendo que el individuo supla sus necesidades básicas tal como lo indica y garantiza la Carta Magna del Ecuador.

SEGURIDAD ALIMENTARIA. - Se determina que se debe contar con espacios físicos y con capital necesario generado mediante el empleo con el que toda persona pueda acceder a la compra de alimentos puesto que además de ser un derecho constitucional y una necesidad básica y esencial.

SEGURIDAD EN LA SALUD. - Por la presencia de bacterias en el medio ambiente y sobrecarga de virus causantes de enfermedades peligrosas e infecciosas, el Estado en conjunto con el Ministerio de Salud Pública efectúa un trabajo mancomunado garantizando de esta manera este derecho a todos sus habitantes en cuanto a atención personalizada a los ciudadanos en los centros médicos y el acceso a medicina gratuita.

SEGURIDAD PERSONAL. - Se refiere a todo fenómeno que trae consigo factores de riesgo provocando de esta manera inseguridad en el conglomerado social e induciendo a la vulnerabilidad de los individuos de la nación, pudiendo evidenciarse en los casos de delincuencia, violencia familiar, asesinatos, entre otros delitos.

SEGURIDAD COMUNITARIA. - Este tipo de seguridad existe en garantía de la preservación cultural y de los diversos grupos étnicos existentes en el Ecuador. Pues aquí lo que se busca es conservar la multiculturalidad de los pueblos y nacionalidades indígenas.

La Seguridad Comunitaria surge como vía de solución ante los problemas que puedan suscitarse por disputa cultural en los grupos étnicos.

SEGURIDAD AMBIENTAL. - Se considera que la contaminación medioambiental es un problema que se vive en cualquier parte del mundo y a causa de aquello es que los organismos competentes han regulado en normativa internacional sobre este tema y; los Estados han incorporado en sus legislaciones internas lo ya regulado en garantía del individuo buscando que este pueda desarrollarse en un ambiente sano y saludable.

SEGURIDAD POLÍTICA. - Este tipo de seguridad para el autor (Franco, 2017) “es una aspiración latente en el espíritu democrático que cada nación ejecuta no sólo en temporadas electorales sino durante la vida diaria del Estado, es el respeto a los derechos fundamentales del individuo y de sus garantías individuales”. En este sentido, como Estado garantista de Derechos y en cumplimiento de las garantías emanadas por la Constitución de la República, deben ceñirse a lo que es correcto y basándose en principios de Transparencia, Equidad, Igualdad y Justicia.

ESTRATEGIAS DE LA SEGURIDAD HUMANA

De acuerdo al Informe el Informe sobre Desarrollo Humano 1994, del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) se hace referencia que la seguridad humana cuenta con dos estrategias de acción que son la protección y el empoderamiento indicando por consecuente que:

La PROTECCIÓN conceptualizada por parte de la Comisión sobre Seguridad Humana como una de las estrategias que los Estados, las organizaciones a nivel internacional y el sector privado han decidido dejarla establecidas con el objetivo de que sean aquellas medidas que permitan resguardar a los individuos de los diversos peligros de los que puedan presentarse. Estas medidas pueden ser de “arriba hacia abajo”, o descendentes en función de que los ciudadanos pueden enfrentarse a problemas que muchas veces no pueden controlarlos.

En base a lo anteriormente indicado es que el autor Suárez resalta en su trabajo “Prolegómeno al concepto dominante de seguridad humana, una visión a partir del artículo ¿Qué es la seguridad humana? publicado por el IIDH que:

La seguridad humana requiere la protección sistemática, integral y preventiva. Los Estados son los principales responsables de proveer este tipo de protección, pero también otros actores, como los organismos internacionales, la sociedad civil y las ONG- desempeñan un papel importante (Suárez, 2013, pág. 201).

Por otro lado, como segunda estrategia es el EMPODERAMIENTO; dicha estrategia se funda en crear y dejar estableciendo medidas de “abajo hacia arriba o de manera ascendentes” permitiendo que los individuos desarrollen y potencien tanto sus habilidades, destrezas y aptitudes con las que puedan ser capaces de enfrentar todas las situaciones que puedan presentarse en el destino de la vida.

Es así pues que el “empoderamiento no solo habilita a las personas a lograr el desarrollo de sus potencialidades, sino que también les permite participar en el diseño y ejecución de las soluciones necesarias para su seguridad humana y la de otras personas” (Instituto Interamericano de Derechos Humanos, 2010).

LA SEGURIDAD HUMANA INTEGRADA A 3 LIBERTADES

La seguridad humana está relacionada bajo 3 libertades esenciales como los son: la libertad del miedo, la libertad de la necesidad (o miseria) y la libertad para vivir con dignidad:

LIBERTAD DEL MIEDO

En este caso lo que se busca es precautelar la integridad física de las personas, se busca proteger al ser humano de todo tipo de amenazas. Igualmente resulta importante indicar que pueden acontecer actos violentos entre Estados externos en contra de ciudadanos de alguna nación o también puede darse casos que surjan conflictos entre los mismos grupos de habitantes. Pero como todos los demás tipos de seguridades existentes, se tiene como objetivo es buscar y garantizar el bienestar de la persona como tal.

LIBERTAD DE LA NECESIDAD O DE LA MISERIA

Aquel tipo de seguridad trata cuestiones como la protección de las personas con la finalidad de que estos puedan satisfacer sus necesidades básicas tal como cualquier cuerpo normativo garantiza a un ciudadano, asegurando la vida y el pleno desarrollo integral e intelectual de la persona. De la misma manera se refiere a aspectos económicos, sociales y ambientales

LIBERTAD PARA VIVIR CON DIGNIDAD

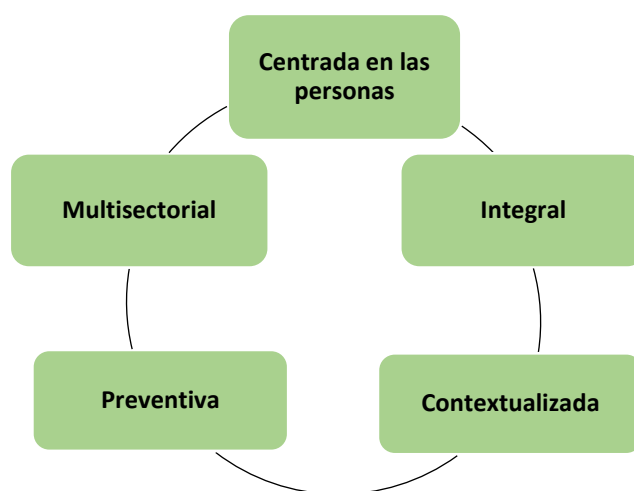
En este tipo de seguridad lo que se busca es que el ser humano viva sin temor alguno. Busca que el mismo individuo se sienta protegido, empoderado como también capacitado para enfrentar los diversos tipos de violencia, discriminación o hasta exclusión por parte de otro ser.

En este sentido, se reconoce que la seguridad humana va más allá de toda violencia y es por esta razón que hace énfasis a la variedad de amenazas a las que pueda enfrentarse algún individuo y que por consiguiente debe tener todas las capacidades necesarias para superar todo proceso violento que quiera atentar con la sobrevivencia. Entre estos actos están los abusos físicos, violencia, persecución o muerte.

LOS 5 PRINCIPIOS BÁSICOS DE LA SEGURIDAD HUMANA.

Según el manual del Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas, la Seguridad Humana cuenta con cinco principios, mismos que son señalados a continuación:

ILUSTRACIÓN 2. CARACTERÍSTICAS ESENCIALES DE LA SEGURIDAD HUMANA



Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala

Fuente: Seguridad Humana una apuesta imprescindible, 2015

<https://cdhcm.org.mx/wp-content/uploads/2015/06/seguridad-humana.pdf>

✓ **HUMANOCÉNTRICA.** – Cuenta como centro de análisis a la persona, pues se consideran todas las situaciones como las adversidades de las que puedan presentársele al individuo en la vida cotidiana. Estudia los factores que ponen en peligro la supervivencia, la dignidad del ser.

✓ **MULTISECTORIAL.** – Se consideran multi factores de riesgos, se analizan todas las posibles amenazas a las que pueda enfrentarse la persona y se plantean alternativas de soluciones que permitan descartar todo tipo de inseguridades que tenga el ciudadano. En este sentido, se plantea dar respuestas a los problemas sociales bajo dos enfoques que son:

- porque un riesgo puede originar otro, y
- porque una amenaza local puede escalar a nivel regional o internacional.

La seguridad humana busca la comprensión multisectorial de las inseguridades en los diferentes ámbitos y a su vez plantea soluciones que permitan eliminar riesgo o problema

debido a que esta seguridad tiene interconexiones directas con otros derechos como la salud, la alimentación, el desarrollo integral, la libertad, etc.

✓ **INTEGRAL.** – Se busca que se atiendan y se analicen enfoques plenos considerando siempre la multidimensionalidad y la necesidad de dar respuestas comprensivas siempre basándose en el respeto de los derechos humanos, el desarrollo social y la seguridad de la ciudadanía en general

✓ **CONTEXTUALIZADA.** – Se reconoce que los seres humanos pueden habitar bajo una serie de condiciones que pueden variar dependiendo del contexto en el que se encuentre, es decir que los contextos varían conformes las situaciones sociales. En base a aquello es que la seguridad humana reconoce que las inseguridades y sus diversos tipos se originan de acuerdo a los contextos, y por lo tanto es que resulta imprescindible que las respuestas sean acordes a las necesidades y a los factores sociales.

✓ **PREVENTIVA.** – En este sentido a través de la Seguridad Humana se plantean planes de acción de prevención y empoderamiento ciudadano, lo que se busca es poder centrarse en los posibles factores causantes de problemas y tratar de erradicar todo mal que genere inseguridad a la persona.

LA SEGURIDAD CIUDADANA Y SUS DIVERSOS ENFOQUES - CONTEXTO EN EL ECUADOR

Tras una serie de conmociones acontecidas en el Siglo XX en el Sistema Internacional por la globalización y la interdependencia provoco que en Ecuador se buscará incorporar en su cuerpo normativo nacional a la seguridad humana y a su vez se crearán políticas públicas para garantizar lo establecido en la Carta Magna, mismo que con aportes de postulados dados por doctrinarios a nivel nacional e internacional, se replanteo el cambio del enfoque estatal por uno integral, desplazando al Estado como objeto referente a la seguridad y se consideró que era imprescindible que al tratar el tema de seguridad humana se refiera al individuo en sí y a su bienestar personal.

Ecuador pasó por tres procesos de re conceptualización de la seguridad humana; dichas fases que empezaron desde el 2001 hasta el 2016 y; que como primera fase se expidió el Libro Blanco de la Defensa Nacional de las Fuerzas Armadas en el año 2002 en base a los cambios conceptuales y el alcance jurídico – social que estaba alcanzando la seguridad humana a nivel nacional se dictamino en aquel documento que:

Las nuevas concepciones de seguridad humana tienen como meta la protección del ser humano y se fundamentan en la gobernabilidad y el desarrollo; la aplicación correcta e integral de sus preceptos y contenidos asegura la estabilidad y la paz interna y externa (Ministerio de Defensa Nacional, 2002).

Sin lugar a duda, este primer instrumento legal fue trascendente para Ecuador puesto que supero todo postulado de seguridad estado céntrico que había sido fundado por varias épocas en la sociedad en general.

A partir del surgimiento de este nuevo documento normativo se dio el verdadero sentido, reconocimiento y respaldo a la seguridad humana, teniendo como eje central al ser humano y que a su vez se buscaba mantener y asegurar la paz tanto interna como externa.

Desde el año 2006 en base a los nuevos planteamientos dados por parte de la Asamblea Nacional de la Organización de Estados Americanos (OEA) se plantea un nuevo enfoque multidimensional a la seguridad humana puesto que se debe considerar tanto las amenazas tradicionales como las que no puedan presentarse con frecuencia. Se indica como una característica principal de la seguridad a la multidimensionalidad englobando aspectos políticos, económicos, sociales, de salud y ambientales hasta amenazas como guerras, invasiones, violación de la soberanía, e inclusive desastres naturales, migraciones, etc.

La segunda fase empezó en los años 2007 – 2008, tiempo en el que asumió la Presidencia el Econ. Rafael Correa Delgado quien por tener idealismos anti partidistas y anti neoliberales planteo tras su ingreso realizar una Asamblea Constituyente considerando que se debía crear una nueva Constitución con el objetivo de “romper con viejas nociones de organización del estado, incluidas las perspectivas de seguridad clásica” (Zapata, 2020, pág. 158). Se reconoció desde el primer planteamiento tres tipos de seguridades como son; humana, ciudadana e integral, sin embargo, por no haber dado la fundamentación debida ni explicado la respectiva problematización, esto no fue aprobado.

En la Carta Magna del año 2008 con noventa votos afirmativos, ningún voto negativo, diez votos blancos y cinco abstenciones aprobaron un artículo que reconocía y garantizaba la seguridad humana estableciéndose desde aquella época hasta la presente fecha de la siguiente manera:

El Estado garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones y delitos. La planificación y aplicación de estas políticas se encargará a órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno

Con este reconocimiento de la seguridad humana, se logró que se efectuará un mejor enfoque normativo – jurídico permitiendo que se interrelacionarán la seguridad integral con la seguridad humana a través del origen del Plan Nacional de Desarrollo de Ecuador o también conocido como el Plan del Buen Vivir en los años 2009 – 2013 al tratar temas multidimensionales. Sin embargo, estas concepciones adoptadas eran insuficientes y confusas.

Por último, en la tercera fase de acuerdo a los lineamientos y a la normativa internacional existentes en cuanto a la seguridad se efectuó una diferenciación entre la seguridad humana y la seguridad integral; a su vez hubo una adaptación del concepto de seguridad basándose en cuestiones culturales, ideologías políticas, etc., dejando atrás toda ideología fundada en cuestión a la seguridad estatal.

En esta última etapa de acuerdo al autor ZAPATA indica que:

Se pasó a considerar no sólo la seguridad física del individuo, sino que desde una perspectiva holística se tomó en cuenta todas las dimensiones de la seguridad que necesita un individuo, así como el bienestar de las poblaciones y el vínculo entre seguridad del estado, desarrollo y derechos de la naturaleza (ZAPATA, 2020).

LA SEGURIDAD HUMANA Y SU EVOLUCION EN EL ESTADO ECUATORIANO BAJO ENFOQUE NORMATIVISTA

Ecuador tuvo por varios años cambios normativos en su norma suprema, pero fue en el año 2008 en que se decide por unanimidad legislativa modificar la Constitución de 1998 y se proceder a crear en su totalidad otra bajo nuevas ideologías más humanitarias. En esta legislación se engloban nuevos componentes de construcción de un Estado Constitucional de Derechos y Justicia Social, pues la esencia de esta reconstrucción legal es el Sumak Kawsay o buen vivir.

Todo el cambio normativo dado desde aquel año fue considerado en Ecuador como época evolutiva y renovación de la conceptualización de seguridad porque el país buscaba la descolonización del Imperio Americano; y es por esta razón que era imprescindible que para lograr ese objetivo debía existir una ley en el que se garantizaban de manera eficiente sus garantías fundamentales y derechos humanos.

En Ecuador en la Carta Magna en su Art 3 plantea como uno de los deberes primordiales del Estado el garantizarles a todos los ciudadanos el poder vivir bajo una cultura de paz basándose asimismo en una seguridad integral, pues ante aquello cabe mencionar que no especifica dicho articulado una aplicación real ni tampoco hace alusión a los elementos que la conforman dejando de esta manera un vacío legal en cuanto a su aplicabilidad.

Posteriormente el Art 393 se reconoce a la Seguridad Humana, mas no hay concepto claro sobre a qué se refiere con ese tipo de seguridad, y por esto que suele confundirse o interrelacionarse dicho termino con otras seguridades como la ciudadana o también la integral. No obstante, lo que se destaca del artículo es que conforma parte esencial del desarrollo progresivo del país en relación al tema de la seguridad porque “está basada no únicamente en la protección del estado como tal, sino también de sus habitantes y brindándole la categoría de derecho fundamental para el desarrollo de los habitantes; por tanto, se encuentra vinculado al buen vivir” (SALTOS, 2013).

Finalmente, se indica que la vigente Constitución lo que busca es brindar la debida protección y a la vez crear mecanismos necesarios que permitan alcanzar y asegurar el desarrollo de todos sus habitantes. Este tipo de seguridad es reconocida por ser aquella que pretende proteger a la persona de cualquier tipo de amenaza de cualquier índole.

2.1.2. SOBRE EL TRANSPORTE TERRESTRE ELECTRICO “SCCOTERS”

GENERALIDADES DEL TRANSPORTE TERRESTRE ELÉCTRICO

El origen del transporte terrestre eléctrico data desde comienzos del siglo XIX, teniendo como autor del primer vehículo eléctrico a Robert Anderson quien decidió en el año 1832 lanzar su primera invención eléctrica amigable con el medio ambiente. Este aparato tenía una batería no recargable a un carruaje. Tras este intento de creación, varios años después Anyos Jedlik por su experiencia y preparación tecnológica desarrolla el primer motor eléctrico.

Estas creaciones eléctricas habían servido de gran aporte para la colectividad, sin embargo, todos los dispositivos trabajaban con una batería directa que no podía ser recargada como las actuales y esa era una dificultad para no alcanzar el éxito deseado. Tras varias años después se logra que los vehículos puedan recargarse con energía eléctrica, teniendo la ciudadanía grandes ventajas al usar estos aparatos.

De esta manera, se puede indicar que “el vehículo eléctrico tiene cada vez más protagonismo entre las soluciones de movilidad del siglo XXI, tanto en el plano comercial como en el ámbito particular” (SIMONELECTRIC, 2019). Por ello actualmente hay una gama de variedades de vehículos que se pueden observar en las vías públicas. Si bien es cierto que el transporte terrestre eléctrico tuvo su apogeo en aquella época, este tuvo declive tras la aparición de los coches de combustión que, si bien eran menos eficientes, pero lo que llamó la atención es en su precio por ser más económicos.

Por lo antes mencionado sabemos que no es una invención reciente, solo que en los tiempos actuales tienen mayor conocimiento para gestionar y controlar este tipo de transporte terrestre, al momento de utilizar electricidad como energía renovable los científicos saben cómo sacarle todo provecho, de esta manera ahorrando recursos y evadiendo el daño y todo lo negativo que puede causar un vehículo motorizado por gasolina.

Consecutivamente tras el infortunado éxito de los creadores de los transportes terrestres eléctricos con sus ingenios, estos por los avances tecnológicos y con conocimientos adquiridos por años decidieron ya no solo implementar la electromovilidad a vehículos

pequeños sino también a aquellos de carga pesada, alcanzando así la cumbre del éxito que tanto deseaban lograr.

Con lo anteriormente explicado se puede establecer que en estos tiempos la electricidad es esencial en la vida del ser humano. Esto se indica puesto que los motores eléctricos pueden llegar a alcanzar una eficiencia energética del 90%, a diferencia de un motor de combustión gasolina o Diesel que solo lograr llegar al 25%.

En el Siglo XX en el mercado global se disputaban las ventas entre los vehículos eléctricos con los de a motor de combustión. Sin embargo, tal como se mencionaba en los párrafos anteriores por factores económicos, siendo estos últimos los más vendidos. Después de este fracaso estos aparatos eléctricos dejaron de ser promocionados. En 1970 por la presencia de la crisis petrolera la micromovilidad toma más fuerza y reaparece en el mercado, quedando desde aquella época hasta estos tiempos actuales.

De la misma manera se indica que en la última década, los vehículos eléctricos cada vez van sus cifras en aumento. Estos coches eléctricos son amigables con el medio ambiente contando con una serie de ventajas que hacen que existan cada día más usuarios debido a que el uso de estos medios no provoca ningún tipo de contaminación ambiental ni ruido alguno cuando se van desplazando por las calles públicas.

Finalmente cabe definir que los vehículos eléctricos han aumentado su presencia de manera exponencial en todo el mundo en la última década. Es así pues que En el año 2017 se indica que aproximadamente circulaban en países Latinoamericanos más de tres millones de ellos. Actualmente por la Pandemia vivida en Ecuador y en el resto de naciones el uso y demanda de estos vehículos ha aumentado aún más.

MICROMOVILIDAD EN AMÉRICA LATINA

América Latina siempre ha tenido problemas en cuanto al tráfico, es un tema que no es sorpresa para nadie, y es por esto que de ahí surge la micro movilidad como algo novedoso, útil y amigable para el ser humano que busca solucionar sus problemas de movilidad de manera instantánea y segura. Es así pues que el Instituto Coordinadas de Gobernanza y Economía Aplicada indica que:

La micromovilidad se ha convertido en la pieza esencial para resolver los problemas de transporte en las ciudades y es ya un elemento clave en la planificación de los modelos de gestión urbana. Ha dejado de ser una alternativa para solucionar problemas puntuales de congestión de tráfico para convertirse en elemento que definirá y dinamizará la vida en las ciudades en el futuro próximo (Instituto Coordinadas de Gobernanza y Economía Aplicada, 2020).

La micro movilidad ha pasado de ser una invención novedosa a ser elemento clave para dinamizar el tráfico en las grandes ciudades. En la actualidad hasta ya forman parte de estudios de gestión y movilidad urbana en cantones y varias ciudades por prever cuestiones del futuro en las vías públicas.

Según la Organización de la Naciones Unidas, en el mundo Latinoamérica es la región más urbanizada. Pues se afirma que más del 90% de la población en general viven bajo condiciones urbanizadas. Pese a ello, las ciudades que cuentan con más de 1 millón de habitantes dejan mucho que desear en temas de infraestructura y en otros ámbitos.

A pesar de que en las ciudades se viven falencias en cuestiones de infraestructura y urbanización, los Gobiernos se preocupan en el tema de la micromovilidad debido a que se prevé que el futuro de la movilidad será en su totalidad eléctrico; y esto se debe a que los medios eléctricos utilizan la energía de manera más eficiente, por ende, no causan perjuicios al medio ambiente a diferencia de los motores o vehículos a combustibles que si causan graves daños a la atmosfera por la emisión de CO² y demás gases tóxicos.

La micromovilidad en América Latina permitirá contribuir a incrementar la resiliencia energética, ayudará a reducir los efectos negativos que causan gran malestar en la salud. De la misma manera mejorará los servicios de transporte e incidirá en el proceso de descarbonización de la nación.

CONCEPTUALIZACIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LAS MOTOS ELECTRICAS O SCOOTERS

El Scooter es aquella moto que cuenta con un cuadro abierto en la que el conductor se sienta con la comodidad necesaria y no sobre el motor del vehículo eléctrico como en los demás tipos de aparatos de movilización. Actualmente los Scooters cuentan con llantas más pequeñas teniendo un aproximado de 20 a 30 centímetros de diámetro (14 pulgadas).

A diferencia de las demás motos a combustible, este tipo de moto eléctrica cuenta con un asiento adicional a semejanza de una carrocería. A su vez cuenta con protección debida para las extremidades inferiores y su estructura permite ocultar toda la parte mecánica del vehículo eléctrico. En cuanto al diseño es clásico permitiendo que de esta manera los pies del conductor sean colocados bajo una superficie plana.

En el Trabajo de Titulación del Autor Fausto Ricardo Grijalva Paredes indica que:

La moto eléctrica o scooter eléctrico es un vehículo que funciona exclusivamente con energía eléctrica por medio de un motor eléctrico. Es un vehículo eficiente, rápido, seguro y fácil de conducir. La batería se carga a través de los enchufes convencionales. Existen motos con baterías extraíbles, que se pueden cargar cómodamente en casa, donde una carga completa suele tardar entre 4 y 8 horas. La vida útil de las baterías suele estar entre 5.000 y 50.000 kilómetros o de 2 a 10 años, no tiene tubo de escape, no emite humos, no hace ruido y por lo tanto no contamina. Su costo de mantenimiento es muy bajo porque no lleva partes mecánicas, aceite, filtros, etc., que requieran un mantenimiento programado (PAREDES, 2014, pág. 21).

Una de las características de estas motos eléctricas o scooter es que cuentan con la capacidad para 2 personas y a su vez estas pueden subir por terrenos que se encuentren inclinado sin tener complicación alguna siempre que el peso y fuerza del motor así lo permita. “Los scooters o moto eléctrica hoy en día se ha convertido en otra alternativa para que el ciudadano pueda movilizarse tal cual lo hacen las motos convencionales. La diferencia esta que los scooters eléctricos cuentan con varias ventajas que han sido alcanzadas conforme a la evolución del vehículo eléctrico.

Por último, se puede indicar que las motos eléctricas o también conocidos como scooters son considerados como el transporte urbano del futuro.

Las motos eléctricas están compuestas principalmente por:

- ✓ Baterías
- ✓ Cargador de baterías
- ✓ Controlador
- ✓ Motor eléctrico
- ✓ Sistema de frenos (PAREDES, 2014).

El funcionamiento de los scooters dependerá siempre del uso de un motor eléctrico, el proceso de arranque se da por baterías que emanan fuerza hacia el motor, y es así como tiene a desplazarse de un lado a otro.

El scooter eléctrico con su respectivo motor se muestra en las imágenes siguientes:

ILUSTRACIÓN 4. SCOOTER ELÉCTRICO ILUSTRACIÓN 3. MOTOR ELÉCTRICO



Motor eléctrico

Este tipo de motos eléctricas según la categoría, el tipo y el valor económico por la que la adquirieron depende el tipo de batería. Existen dos baterías que pueden tener los scooters eléctricos; la primera es una de plomo-ácido, pues esta es encontrada mayormente en estos vehículos logrando alcanzar hasta 500 ciclos y; la segunda es de litio que cuenta con un rango de 1,000 y 2,000 ciclos completos teniendo un tiempo aproximado de vida de 3 a 5 años. Estos equipos eléctricos se recargan 1 vez al día.

En cuanto a la velocidad de los scooters eléctricos se indica que los modelos de patinetes eléctricos pequeños y no tan sofisticados pueden alcanzar una velocidad máxima de 10 Km/h; mientras que scooter, pueden alcanzar los 60 Km/h y hasta un poco más. Es por esto que resulta imprescindible que en Ecuador y más específicamente en Santa Elena se controle este tipo de transporte terrestre eléctrico por los accidentes de tránsito que pudieran ocasionar.

PAISES QUE HAN REGULADO EL USO DE LOS SCOOTERS ELECTRICOS

En la actualidad hay un sinnúmero de fabricantes que por el avance y desarrollo tecnológico constantemente mejoran los scooters eléctricos, haciendo que de esta manera aumente la demanda en lo que corresponde a las cifras de las personas que deciden adquirir este producto. En un futuro se visiona que esta tendencia se eleve debido a que este tipo de transporte terrestre cuenta con ventajas en cuanto a la movilidad humana.

Los scooters eléctricos en tiempos de pandemia se popularizaron como medios para trasportarse en muchas naciones, se hizo cotidiano su uso en las calles y avenidas, generando molestias y caos en las vías de tránsito. Con la presencia de estos malestares evidenciados, ciertas naciones prohibieron en su totalidad el uso mientras que otros países agilizaron las medidas para que se creen normas que permitan su regulación sin afectar la realidad de movilidad sostenible sino más bien buscar adaptar estos nuevos medios de transporte a la circulación vial y usando las vías idóneas para no afectar el colapso de las calles y que de esta manera repercuta la convivencia entre los usuarios de los scooters, peatones y demás conductores de los automóviles a combustible.

A continuación de detalla los países que ya han regulado el uso de los scooters eléctricos y bajo que parámetros lo han realizado:

TABLA 2. PAISES QUE REGULAN LOS SCOOTERS ELECTRICOS

SINGAPUR	ESPAÑA	FRANCIA
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Creo una Ley que entró en vigencia en el mes de noviembre de 2019. ✓ La normativa más contundente en el uso de scooter es la pena de prisión para todas aquellas personas que circulen en scooter sobre las aceras. ✓ Quienes incumplan con las medidas impuestas enfrentarán sanciones que van desde incautar el scooter hasta multas entre 2.000 y 5.000 dólares o 1 año de cárcel. ✓ Los scooters que transiten en este país deben ser aprobados 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La Dirección General de Tráfico (DGT) informó de la nueva regulación transitoria. ✓ Existen ordenanzas municipales en la que cada ciudad podrá aplicar medidas adicionales a las impuestas por la DGT. ✓ Los conductores de scooters eléctricos tienen la obligación de someterse a las pruebas de alcohol y drogas, siendo sancionados, con la misma cuantía económica que si condujeran otro vehículo ✓ Los usuarios de scooters, tienen prohibido conducir haciendo uso del celular o de 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ En septiembre de 2019 comenzaron a regir las restricciones y limitaciones del uso de scooters eléctricos teniendo como sanciones fuertes multas a quien las incumpla. ✓ Limitación a 25 kilómetros por hora de la velocidad máxima de estos dispositivos. ✓ Tendrán prohibido circular por las aceras. ✓ Los scooters deberán estar equipados con luces delanteras y traseras y, durante la noche o en momentos de escasa visibilidad, sus usuarios deberán portar algún elemento reflectante. ✓ Conducir estos dispositivos a más de los 25 km/h a los que

por la autoridad de transporte terrestre.	<p>cualquier otro sistema de comunicación.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Los conductores también tienen prohibido conducir utilizando audífonos. ✓ Los scooters eléctricos tienen prohibido la circulación por aceras y zonas peatonales, 	quedan limitados conlleva una sanción de 1.500 euros.
ISRAEL	ALEMANIA	JAPÓN
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Desde enero de 2019 en este país se implementó la licencia de conducir tipo A3, la cual es necesaria para conducir bicicletas y scooters eléctricos. ✓ La edad mínima del solicitante debe ser de 15 años y medio. ✓ la prueba consiste en un examen teórico de 30 preguntas referentes a las leyes de tránsito, derechos de los peatones y seguridad vial de estos vehículos eléctricos. ✓ Las obligaciones de los conductores de patinetes eléctricos en Israel también incluyen el llevar siempre el casco y chaleco reflectante durante las horas de menos luz. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Se aprobó una ordenanza sobre vehículos eléctricos pequeños que permitirá el uso de estos equipos por las calles de las ciudades. ✓ Los scooters eléctricos únicamente podrán ser manejados a partir de los 14 años de edad y no podrán circular por las aceras. ✓ Serán sancionados aquellos usuarios que conduzcan los scooters bajo los efectos del alcohol y drogas, aplicando los mismos límites que al resto de los conductores. ✓ Exceder la tasa de 0,5 g/l de sangre conlleva multas de hasta 1.500 euros. ✓ Se podrá retirar la licencia de conducir por tres meses. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ De acuerdo con la ley japonesa, los scooters eléctricos son vehículos motorizados. ✓ Por lo tanto, deben tener placas patentes y señales de giro. ✓ Los usuarios deben usar cascos y tener licencias de conducir.

Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala

Fuente: MUVTER, LEGISLACIONES PARA LOS SCOOTERS ELÉCTRICOS A NIVEL MUNDIAL

Si bien en los cuadros anteriores se ha aportado ámbitos que regulan en otras naciones, en Ecuador, la micromovilidad sostenible era un tema que para las autoridades era un tema alejado para la realidad de los ciudadanos de aquella nación. Estos planteamientos se mantenían hasta que se originó la Pandemia del COVID 19, época por la cual los organismos de control Terrestre Tránsito y Seguridad Vial dispusieron restricciones de movilidad, siendo este momento oportunidad para lanzar al mercado los scooters eléctricos por ser medios que no estaban sujetos a ninguna normativa regulatoria de Tránsito y que a su vez ayudaba a movilizar a la persona de manera más rápido y sin generar gastos en cuanto a la combustión.

Actualmente, en Ecuador varias alcaldías de los Gobiernos Autónomos Municipales y Distritales de los cantones están trabajando para emitir ordenanza que los regule, mientras tanto el problema de los accidentes de Tránsito y las infracciones cometidas por parte de los usuarios de estos nuevos vehículos siguen estando exentos de regulación y sanción alguna.

LA SEGURIDAD VIAL Y LOS CINCO PILARES EN SU PLAN ESTRATÉGICO.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial está basado bajo los parámetros de 5 pilares esenciales que son:

✓ **LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL.** – Con este primer pilar de la Seguridad vial se plantea un objetivo y es el de ayudar e impulsar a la creación de alianzas multisectoriales que permitan mejorar cuestiones de la seguridad en las vías. De la misma manera se designan organismos capaces de elaborar y ejecutar planes y metas a nivel nacional.

✓ **VÍAS DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD MÁS SEGURAS.** – A través de este pilar se busca incrementar los niveles de seguridad y calidad de las infraestructuras de las vías de tránsito, con la finalidad de que tanto peatón, ciclistas y demás conductores de vehículos terrestres puedan circular sin amenaza o peligro alguno. De la misma manera se garantiza la circulación en las vías públicas a las personas que pertenecen al grupo de atención prioritario estando; mujeres embarazadas, adultos mayores y personas con capacidades especiales.

✓ **VEHÍCULOS MÁS SEGUROS.** – Las empresas que promocionan los vehículos y demás medios de transporte terrestres eléctricos buscan siempre mejorar las condiciones, servicios y en su funcionalidad de estos aparatos, por cuanto siempre se dirigen y apuntan al cambio de la innovación y tecnología, mismo que para lograr ese objetivo emplean las mejores tecnologías de seguridad activa y pasiva de los vehículos basándose a normativa mundial sobre la seguridad vial. De la misma manera se ofrecen incentivos que permitan acelerar la introducción de las nuevas tecnologías.

✓ **USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO MÁS SEGUROS.** – La esencia de este pilar se basa en la concientización humana de tantos conductores, peatones, entre otros que manejan un vehículo. Se plantea como objetivo principal elaborar programas que permitan mejorar el comportamiento y educar a todos los usuarios de las vías de tránsito. Se busca incentivar a que la ciudadanía haga uso del cinturón de seguridad y que evite conducir bajos efectos de embriaguez.

✓ **RESPUESTA TRAS LOS ACCIDENTES:** Se busca que las entidades de salud en casos de emergencias por accidentes de Tránsito actúen con mayor celeridad siempre en base al respeto de los derechos de los que gozan las víctimas.

VENTAJAS Y DESVENTAJAS DEL TRANSPORTE CIENTO POR CIENTO ELÉCTRICO DE CERO EMISIÓN

VENTAJAS

- ✓ **CERO EMISIONES.** - Los vehículos terrestres eléctricos (scooters) de última generación no cuentan con ningún tipo de emisiones de gases contaminantes a la atmosfera. Su mecánica trabaja con nivel de batería recargable (4 horas) y no provoca daño ambiental ni perjudicial para la salud del conductor de este tipo de transporte.
- ✓ **COSTE POR KM INFERIOR.** – Se indica que los motores eléctricos cuentan con un 90% de funcionalidad a diferencia de los que son a combustible que solo logran alcanzar un 30%, esto es porque los vehículos que funcionan a batería ahorran energía.
- ✓ **MANTENIMIENTO MÁS ECONÓMICO.** – Si bien se conoce que todo vehículo de cualquiera que sea su tipo necesita de mantenimiento cada cierto tiempo, generando de esta manera gastos para el propietario del transporte, en los de tipo eléctrico no se requiere con gran frecuencia revisión técnica ahorrando aproximadamente hasta un 25% del mantenimiento eléctrico y asegurando 200.000 km de vida útil.
- ✓ **MENOR COSTE DE CONSUMO.** – Cada vez los vehículos a combustible se vuelven menos conveniente adquirir y esto se debe al aumento excesivo del valor de la gasolina. A diferencia del tipo de vehículo eléctrico en la que la electricidad tiene menos costo tarifario.
- ✓ **MENOR CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA.** – Los tipos de vehículos eléctricos en la que los Scooters forman parte no contaminan el medio ambiente puesto que no emiten gases dañinos para la atmosfera.
- ✓ **USO EN CUALQUIER SITIO.** – Una de las grandes ventajas de este tipo de transporte es que al ser livianos se convierten en prácticos para moverlos de un lado al otro, y a su vez por ser pequeños pueden ingresar hasta en pequeños espacios reducidos en las calles. Sus desplazamientos por los lugares son ágiles.
- ✓ **DISMINUYE EL TIEMPO DE VIAJE.** – Si las bicicletas cuentan con sus propias vías para que los biciusuarios puedan recorrer sin peligro alguno de algún vehículo de carga pesada, los scooters eléctricos cuentan con el mismo beneficio. Esto permite que lleguen los usuarios al lugar del destino de manera más rápido y esto se debe por tener calles idóneas y adecuadas solo para el tránsito de estos tipos de vehículos livianos.

DESVENTAJAS

- ✓ **TIEMPOS DE RECARGA:** Son pocos los países que cuentan en estaciones punto de recargas de baterías para los usuarios que adquieren estas nuevas invenciones. Por otro lado, se manifiesta que las baterías se cargan lentamente, es decir se encuentra en un rango de 5 a 6 horas para que estos scooters eléctricos puedan cargarse en su totalidad, ocupando casi tiempo similar al tiempo de carga de los coches eléctricos.
- ✓ **EXTREMADAMENTE SILENCIOSOS.** – Si bien se conoce que en las grandes ciudades existen ruidos por el tráfico de los automóviles, en este tipo de transporte no se tiene un sonido que haga saber a los demás que se acerca uno, pudiendo generar graves consecuencias como los accidentes de tránsito.
- ✓ **POCA REGULACIÓN.** - Tal como se indica pues son pocos los gobiernos que se han preocupado por regular la micromovilidad en cada uno de sus países. Esto ha causado malestares por parte de la población debido a que los usuarios de los scooters eléctricos cometen actos no sujetos a lo debido y adecuado en las vías públicas.

POLÍTICAS PÚBLICAS QUE PROMUEVEN LA MICROMOVILIDAD EN ECUADOR

Para el autor Corzo las políticas públicas las define de la siguiente manera:

Son acciones de gobierno con objetivos de interés público que surgen de decisiones sustentadas en un proceso de diagnóstico y análisis de factibilidad, para la atención efectiva de problemas públicos específicos, en donde participa la ciudadanía en la definición de problemas y soluciones (Corzo, 2013).

Tal como se lo indica en el párrafo anterior, las políticas públicas se les denomina a aquellas acciones que son ejecutadas por parte de un gobierno, proceso por el cual se identifican los problemas sociales y posteriormente se buscan las soluciones pertinentes en respeto de los derechos y garantías básicas del ser humano.

Si bien se conoce que las políticas públicas son llevadas a cabo por los 5 poderes del Estado, en el campo de la movilidad sostenible se busca que a través de los organismos competentes se reformen leyes en materia de Tránsito y se creen ordenanzas que permitan reducir el congestionamiento vial y el impacto medioambiental por la emisión de CO². En Ecuador solo dos Municipios han regulado el uso de los Scooter eléctricos, siendo estos Quito y Loja.

ANÁLISIS DE LA ORDENANZA N.º 031-2021 QUE REGULA LOS MEDIOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LOJA

El Municipio de Loja es uno de los pioneros en incentivar a la movilidad sostenible. En vista de aquello es que tras varias mesas de trabajo y una vez estudiada la problemática con el uso de los scooters eléctricos, se expide la Ordenanza N.º 031-2021 que aborda regulaciones esenciales para garantizar la vida y la libre movilidad de los habitantes de dicho Cantón, misma que refiere las siguientes cuestiones:

- ✓ Tiene un objetivo esencial y es el de promover que la ciudadanía del Cantón Loja se movilice en monopatín (scooters) siempre y cuando se ajusten y cumplan con las regularizaciones efectuadas en la Ordenanza. Como organismo de control de cumplimiento de esta política pública se designa a la Dirección de Movilidad de Tránsito, Transporte Terrestre (DMTTT), El cuerpo de Agentes Civiles de tránsito y la Comisaría de Tránsito.
- ✓ Se reconoce que han elaborado planes de vialidad como también para el mejoramiento de la infraestructura de las ciclovías, pues si se busca promover el uso estos vehículos electricos, el Estado y el Gad Metropolitano deben garantizarle a los la circulación segura y adecuada en las vías especiales.
- ✓ En la presente ordenanza se reconoce derechos, obligaciones, prohibiciones y sanciones a los conductores de los medios de transporte sostenible.

TABLA 3. DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS CONDUCTORES DE MONOPATINES

DERECHOS	OBLIGACIONES
<p>a) A ser atendidos inmediatamente por los agentes civiles de tránsito, sobre sus denuncias por la obstaculización a su circulación por parte de los vehículos automotores y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública;</p> <p>b) Tener preferencia de vía respecto a los vehículos a motor cuando habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con la luz;</p> <p>c) Los ciclistas circularán por las ciclovías, ciclocarriles, cicloaceras, ciclosenderos y ciclocalles, debidamente señalizadas, en caso contrario, lo harán por las mismas vías por las que circula el resto de los vehículos, teniendo la precaución de hacerlo en sentido de la vía, por la derecha, y acercándose lo más posible al borde de la vereda. Los monopatines</p>	<p>a) En vías interurbanas y carreteras estatales los ciclistas utilizarán chaleco reflectivo o traje correspondiente para que puedan ser visibilizados con facilidad por el resto de usuarios de la vía;</p> <p>b) Los ciclistas deben utilizar obligatoriamente el casco en todas las vías del cantón Loja.</p> <p>c) En la noche los ciclistas deben utilizar ropa brillante y reflectiva por delante, por la parte posterior y por los lados para ser identificado a distancia por los conductores de los automóviles.</p> <p>d) Respetar las señales de tránsito, peatones y ciclistas;</p> <p>e) Cuidar la infraestructura ciclovial;</p> <p>f) Mantener sus bicicletas y monopatines equipadas con los siguientes aditamentos de seguridad: Frenos de mano, dispositivos reflectantes en los extremos delantero de color</p>

<p>circularán exclusivamente en las ciclovías, en la zona 30km/h y calles internas de urbanizaciones.</p> <p>d) Llevar a bordo de forma segura sólo el número de personas para el que exista asiento disponible en las bicicletas cuya construcción lo permita, siempre y cuando esto no disminuya la visibilidad o que incomode en la conducción. En aquellas bicicletas que, por construcción, no puedan ser ocupadas por más de una persona, siempre y cuando el conductor sea mayor de edad, podrá llevar un menor de hasta siete años en asiento adicional;</p> <p>e) Derecho a transportar su bicicleta o monopatín en el transporte público, de conformidad con el reglamento emitido por la DMTTT;</p> <p>f) Los conductores de monopatines tendrán derecho de estacionar sus vehículos en las diferentes áreas de estacionamiento de bicicletas.</p> <p>g) Circular fuera de las zonas 30km/h sin el casco y para menores de 16 años en todas las zonas.</p>	<p>blanco y posterior de color rojo, dispositivos reflectantes en pedales y ruedas. Para transitar de noche, la bicicleta debe tener luces posteriores y delantera en buen estado;</p> <p>g) Mantener la bicicleta y monopatines con sus partes en buen estado mecánico, en especial los frenos y llantas;</p> <p>h) Respetar la prioridad de paso de los peatones, en especial si son mujeres embarazadas, niños, niñas, adultos mayores de 65 años, invidentes, personas con movilidad reducida y personas con discapacidad;</p> <p>i) Circular por la derecha y por la calzada en el sentido del tránsito, nunca de contravía. Si existe ciclovía o senda para ciclistas, circular por ella, no por la calzada;</p> <p>j) Hacer señales antes de maniobrar: al girar a la izquierda, a la derecha y para frenar;</p> <p>k) Abstenerse de llevar puestos auriculares que no permitan una correcta audición del entorno;</p> <p>l) Mantener adecuada distancia de los demás vehículos circulantes y estacionados;</p> <p>ll) Respetar todas las señales y normas de tránsito (especialmente, no olvidar la detención ante el semáforo en rojo y el respeto a la prioridad peatonal);</p> <p>m) El ciclista deberá portar la cédula de identidad</p>
---	--

Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala.

Fuente: Ordenanza del Municipio de Loja

TABLA 4. PROHICIONES DEL CONDUCTOR DE SCOOTERS

PROHICIONES
a) Circular con el vehículo apoyado sólo en una rueda. Conducir en sentido contrario de la señalización trazada en las vías para uso de vehículos;
b) Realizar maniobras que pongan en peligro la integridad física de otros ciclistas, peatones y demás conductores de vehículos;
c) Conducir utilizando, auriculares, teléfono móvil u otros dispositivos incompatibles con la atención permanente a la conducción;
d) Conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas;
e) Realizar carreras u otras competiciones no autorizadas entre bicicletas y monopatines;
f) Transportar a otra persona en bicicleta para un solo ciclista, excepto a los menores de 7 años transportados en sillas acopladas a la bicicleta de un adulto;
g) Soltar el volante, excepto cuando sea necesario para hacer una señal de maniobra;
h) Realizar maniobras repentinas;
i) Sujetarse a otros vehículos en movimiento o para que lo remolque;
j) Circular zigzagueante entre vehículos o peatones, excepto en la calzada, respecto a los vehículos, cuando estén parados en un semáforo;
k) Cargar la bicicleta con objetos que dificulten su utilización o reduzcan la visión;
l) Transportar personas en el manubrio de la bicicleta o entre el conductor y el manubrio;
ll) Circular por los carriles de media y alta velocidad (para monopatines);
m) Circular por las aceras o por lugares destinados al tránsito exclusivo de peatones. En caso de necesitar hacerlo, bajarse de la bicicleta y caminar junto a ella;
n) Transportar carga que impida mantener ambas manos sobre el manubrio, y un debido control de la bicicleta o su necesaria estabilidad o que disminuya la visibilidad del conductor; y,
o) Circular fuera de las zonas 30km/h sin el casco y para menores de 16 años en todas las zonas.

Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala.

Fuente: Ordenanza del Municipio de Loja

- ✓ En esta ordenanza, si bien se regula el uso y desplazamiento por las vías del scooters eléctrico. De la misma forma en dicha política pública se busca regular el alquiler de este tipo de transporte con 2 finalidades; primero que se garantice el mantenimiento de los mismo y; segundo que no se afecten los derechos de las personas ante las tarifas que cobran los que alquilan estos monopatines.

2.2. MARCO LEGAL

DECLARACIÓN UNIVERSAL DE LOS DERECHOS HUMANOS

En París en el año de 1948, la Declaración Universal de Derechos Humanos fue adoptado por parte de la Asamblea General de Naciones Unidas. Es un documento con naturaleza jurídica que cuenta con más de 30 artículos que tratan sobre los Derechos humanos y busca a través de esta normativa internacional reconocerlos y dejar establecidos mecanismos de protección para evitar vulneraciones a futuro.

En la (Declaración Universal de Derechos Humanos , 2015) se indica que:

Art 3.- Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona.

Art 13.- 1. Toda persona tiene derecho a circular libremente (...)

Art 22.- Toda persona, como miembro de la sociedad, tiene derecho a la seguridad social, (...)

En esta Declaración se reconoce como uno de los derechos fundamentales de las personas el poder vivir en un mundo seguro, libre de amenazas. La seguridad como derecho deben ser garantizada por parte del Estado a través de políticas públicas.

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR DEL 2008

Ecuador cuenta con una legislación suprema y esta se puso en vigencia desde el año 2008. La Carta Magna es aquel cuerpo normativo en la que se dejó atrás una historia en la que se reprimían derechos ciudadanos por vivir colonizados. El Estado Ecuatoriano se encuentra estructurado por demás órganos inferiores en respeto a la jerarquía institucional, en la cual los Gobiernos Autónomos Descentralizados Cantonales forman parte.

Para efecto, en la (CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, 2008) en su artículo 240 los reconoce como tal y dispone lo siguiente:

Art. 240.- Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. (...) Todos los gobiernos autónomos descentralizados ejercerán facultades ejecutivas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales.

Como se observa en el párrafo anterior, el Estado direcciona y otorga esa potestad facultativa para que los GAD una vez conocidos sus competencias, cumplan y ejecuten lo dispuesto por la Carta Magna, siempre velando por el bienestar, la seguridad social y en garantía de los derechos humanos.

De la misma manera, el Estado determina como una de las garantías básicas de la persona a la Seguridad humana encontrándose establecida en la norma suprema en su Artículo 393 y refiere lo siguiente:

Art. 393.- El Estado garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones y delitos. La planificación y aplicación de estas políticas se encargará a órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno.

Como detalla el artículo anterior, la seguridad humana si bien se hace mención en la Carta Magna, sin embargo, hay mucho que deducir o que plantear y esto se debe a que no hay un concepto en específico en ningún cuerpo normativo ecuatoriano en el que se detalle de manera más pormenorizada el contexto jurídico – social de esta terminología. Sin embargo, no se debería dejar de tutelar el cumplimiento de esta garantía esencial de los ciudadanos por parte de los organismos competentes por razones de falta de contextualización de la Seguridad humana, al contrario, se debe con la obligatoriedad del caso crear políticas públicas como mecanismos garantistas de derechos de lo que posee todo individuo.

Así se ha indicado en apartados anteriores, en relación a la problemática planteada por los autores mencionando que quienes tienen la competencia de garantizar en primer lugar la garantía de seguridad humana en relación a tránsito y transporte público mediante políticas públicas en cada uno de los cantones son los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales.

El Art. 264, numeral 6, de la (CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, 2008) en concordancia con el literal f) del artículo 55 del (CODIGO ORGANICO DE ORGANIZACION TERRITORIAL, COOTAD, 2019) establece como competencia exclusiva de los gobiernos municipales: “Planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro de su territorio cantonal”;

CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, COOTAD

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales son entidades del sector público que gozan de una naturaleza jurídica, misma que está determinada en el Art 53 del (CODIGO ORGANICO DE ORGANIZACION TERRITORIAL,COOTAD, 2019) de la siguiente manera:

Art. 53.- Naturaleza jurídica. - Los gobiernos autónomos descentralizados municipales son personas jurídicas de derecho público, con autonomía política, administrativa y financiera. Estarán integrados por las funciones de participación ciudadana; legislación y fiscalización; y, ejecutivas previstas en este Código, para el ejercicio de las funciones y competencias que le corresponden. La sede del gobierno autónomo descentralizado municipal será la cabecera cantonal prevista en la ley de creación del cantón.

Con el artículo anterior se comprende que estos gobiernos autónomos son personas jurídicas que gozan de autonomía administrativa, política y financiera. Esta cuenta con tres funciones que permiten que el trabajo y la labor realizada en beneficio del cantón al que representen y pertenezcan sea adecuada y enmarcada acorde a lo que disponen las leyes del país.

De la misma manera, se indica que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales cumplan con funciones establecidas por este mismo cuerpo normativo, es así pues que en el Art 54 del (CODIGO ORGANICO DE ORGANIZACION TERRITORIAL,COOTAD, 2019) y en relación al tema de estudio se dispone lo siguiente:

Art. 54.- Funciones. - Son funciones del gobierno autónomo descentralizado municipal las siguientes:

a) Promover el desarrollo sustentable de su circunscripción territorial cantonal, para garantizar la realización del buen vivir a través de la implementación de políticas públicas cantonales, en el marco de sus competencias constitucionales y legales;

n) Crear y coordinar los consejos de seguridad ciudadana municipal, con la participación de la Policía Nacional, la comunidad y otros organismos relacionados con la materia de seguridad, los cuales formularán y ejecutarán políticas locales, planes y evaluación de resultados sobre prevención, protección, seguridad y convivencia ciudadana;

La Carta Magna y el (CODIGO ORGANICO DE ORGANIZACION TERRITORIAL,COOTAD, 2019) facultan a los GAD Municipales para que actúen de acuerdo a las competencias asignadas, siempre en busca de alcanzar el buen vivir o Sumay Kawsay para todos los habitantes de un sector en específico. Esto solo se podrá lograr con

la implementación y creación de políticas públicas por parte de estas entidades del sector público.

En el mismo articulado se indica que aquellas entidades para un mejor control en materia de seguridad pueden trabajar de manera conjunta con otros organismos como la Policía Nacional. Asimismo, refiere que los GAD Municipales cuentan con un Consejo de Seguridad Ciudadana Municipal para garantizar una efectiva protección a las personas, brindarles seguridad en todo momento y asegurar vivir con una convivencia ciudadana pacífica.

Asimismo, en el (CODIGO ORGANICO DE ORGANIZACION TERRITORIAL,COOTAD, 2019) en su Art 55 están las funciones que exclusivamente deben cumplir los GAD Municipales y se lo establecen de esta manera:

Art. 55.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley;

c) Planificar, construir y mantener la vialidad urbana;

f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;

Los GAD Municipales deben efectuar planes de acción que permitan mantener y mejorar las infraestructuras existentes en las calles urbanas e interurbanas en las que se desenvuelve el tráfico. De la misma manera, este organismo autónomo a través de la creación de ordenanzas puede regular y controlar el tránsito y la transportación terrestre dentro de cada uno de sus cantones.

Si bien se conoce que los GAD Municipales, tiene una representación máxima como lo es el alcalde o alcaldesa elegido por votación popular quien cuenta con atribuciones dispuestas por el (CODIGO ORGANICO DE ORGANIZACION TERRITORIAL,COOTAD, 2019) en su Art 60 en el que se establece lo siguiente:

Art. 60.- Le corresponde al alcalde o alcaldesa:

a) Ejercer la representación legal del gobierno autónomo descentralizado municipal; y la representación judicial conjuntamente con el procurador síndico;

b) Ejercer de manera exclusiva la facultad ejecutiva del gobierno autónomo descentralizado municipal;

d) Presentar proyectos de ordenanzas al concejo municipal en el ámbito de competencias del gobierno autónomo descentralizado municipal;

- q) Coordinar con la Policía Nacional, la comunidad y otros organismos relacionados con la materia de seguridad, la formulación y ejecución de políticas locales, planes y evaluación de resultados sobre prevención, protección, seguridad y convivencia ciudadana;
- t) Integrar y presidir la comisión de mesa;
- u) Suscribir las actas de las sesiones del concejo y de la comisión de mesa;
- v) Coordinar la acción municipal con las demás entidades públicas y privadas;

Asimismo, en el artículo anterior de la normativa estudiada se indica que los GAD Municipales pueden hacer propuestas de ordenanzas y estas deben ser presentadas antes el Consejo Municipal, mismas que tras valoraciones y análisis legales valoraran si es procedente o no a ser ejecutados a nivel Cantonal. De la misma manera este organismo puede sesionar mesas de trabajo en busca del bienestar de los habitantes de su circunscripción territorial.

En materia de Tránsito, los GADs Municipales también tienen competencia, pues así lo dispone el (CODIGO ORGANICO DE ORGANIZACION TERRITORIAL, COOTAD, 2019) en el Art 13 e indica que:

Art. 130.- El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.

Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios

En este artículo como ya se ha señalado en los anteriores párrafos, los GADs Municipales son organismos competentes principales de controlar el tránsito y el transporte terrestre en cada uno de sus cantones, sin embargo, no se descarta la posibilidad de delegar esta competencia a los que regulaban con anterioridad al COOTAD. De la misma forma, se indica

que en caso de que los GADs Municipales no actúen en materia de Tránsito les corresponderá a los Gobiernos autónomos descentralizados regionales.

CODIGO ORGANICO DE LA FUNCION JUDICIAL

El Código Orgánico de la Función Judicial (RO-S 544: 9-mar-2009) determina la estructura de la Función Judicial, las atribuciones y deberes de sus órganos jurisdiccionales, administrativos, auxiliares y autónomos establecidos en la Constitución y la Ley.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados por formar parte de la estructura jerarquizada de la Función Judicial, deben sujetarse a lo dispuesto en el (CODIGO ORGANICO DE LA FUNCION JUDICIAL, 2015) que para efecto en su Art. 231 establece que “Los Gobiernos Autónomos Descentralizados serán competentes para conocer y sustanciar las contravenciones establecidas en ordenanzas municipales e imponer las correspondientes sanciones que no impliquen privación de libertad”.

En dicho artículo se le atribuye la facultad a los Gobiernos Autónomos Descentralizados que en las mismas ordenanzas que creen y a las que la colectividad queda sujeta a cumplimiento se establezcan sanciones de naturaleza pecuniaria mas no privativas de libertad.

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

En la (LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, 2014) determina en el Art. 13 que son órganos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los siguientes:

c) Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales y sus órganos desconcentrados.

De la misma manera en el Art. 30.3 y 30.4 de la misma ley infieren sobre la competencia de los GADs para actuar en materia de tránsito estableciendo que:

Art. 30.3.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen.

Art. 30.4.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales en el ámbito de sus competencias, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción (...)

En los artículos anteriores se determina que, si bien los GADs tienen competencia para regular el tránsito, estos deben enmarcarse a los lineamientos y estar en concordancia con lo dispuesto por la Agencia de Tránsito a través de sus normativas vigente. Una vez que existan ordenanzas dadas por los Municipios o Gobiernos Distritales para regular el tránsito y el transporte terrestre, estos deberán comunicar a la Agencia Nacional de Tránsito para que entre ambas entidades se efectúe un trabajo coordinado.

Con los articulados anteriores se considera que mientras los GADs no actúen de acuerdo a las competencias conferidas por las leyes del Ecuador en materia de tránsito se lo podría considerar como una limitación de funciones y competencias para la Agencia Nacional de Tránsito.

El artículo 84 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial manifiesta que “Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que, como peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional.”;

El artículo 198 de la LOTTTSV establece que; “Son derechos de los peatones los siguientes:

- a) Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro;
- b) Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas;
- c) Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad;
- d) Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal esté encendida; todo el tiempo en los cruces cebra,

con mayor énfasis en las zonas escolares; y, en las esquinas de las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás;

e) Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas;

f) Recibir orientación adecuada de los agentes de tránsito sobre señalización vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el desplazamiento de personas y recibir de estos y de los demás ciudadanos la asistencia oportuna cuando sea necesario; (...)

Así como en la normativa de tránsito se establecen tanto los derechos como las obligaciones de los conductores, de la misma manera se efectivizan y reconocen los derechos de los peatones; y ante aquello es que las autoridades u organismos competentes deben garantizar en primera instancia lo establecido en el artículo 198 de la LOTTTSV porque será la vía garantista a la seguridad humana de los miembros del grupo de atención prioritarias como a los demás ciudadanos que circulan y transitan en las vías públicas.

REGLAMENTO A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

CAPITULO III DE LOS GOBIERNOS AUTONOMOS DESCENTRALIZADOS

En el presente reglamento a la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial se ratifica nuevamente la competencia de los GADs para regular el tránsito y los medios de transportes que circulen por cada una de sus vías en el Cantón. Es así que en el Artículo 29 y 30 se detalla lo siguiente:

Art. 29.- Sin perjuicio de las competencias reservadas a la Agencia Nacional de Tránsito y a la CTE, los Gobiernos Autónomos Descentralizados ejercerán las competencias en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señaladas en la Ley, una vez que las asuman de conformidad con el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y demás normas aplicables.

Art. 30.- Las ordenanzas que expidan los GADs en el ejercicio de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, guardarán armonía con las políticas emitidas por el Ministerio del sector, y se enmarcarán en las disposiciones de carácter nacional emanadas de la ANT. Para tales efectos, las ordenanzas que se expidieren deberán ser comunicadas a la ANT inmediatamente luego de su aprobación, para el control correspondiente.

Así mismo, el Directorio de la ANT, a través de su Presidente, de oficio o a petición de parte, podrá solicitar a los GADs la información relativa al cumplimiento por parte de

éstos, de las regulaciones de carácter nacional que expida. De determinarse el incumplimiento de las regulaciones de carácter nacional por parte de los GADs, la ANT podrá ejercer las acciones legales y constitucionales que correspondan para garantizar el correcto cumplimiento de estas regulaciones.

TITULO I DE LAS CONDICIONES DE TRANSPORTE TERRESTRE

Art. 40.- El transporte terrestre de personas y bienes es un servicio esencial que responde a las condiciones de:

- ✓ **RESPONSABILIDAD.** - Es responsabilidad del Estado generar las políticas, regulaciones y controles necesarios para propiciar el cumplimiento, por parte de los usuarios y operadores del transporte terrestre, de lo establecido en la Ley, los reglamentos y normas técnicas aplicables.
- ✓ **UNIVERSALIDAD.** - El Estado garantizará el acceso al servicio de transporte terrestre, sin distinción de ninguna naturaleza, conforme a lo establecido en la Constitución de la República y las leyes pertinentes.
- ✓ **ACCESIBILIDAD.** - Es el derecho que tienen los ciudadanos a su movilización y de sus bienes, debiendo por consiguiente todo el sistema de transporte en general responder a este fin.
- ✓ **COMODIDAD.** - Constituye parte del nivel de servicio que las operadoras de transporte terrestre de pasajeros y bienes deberán cumplir y acreditar, de conformidad a las normas, reglamentos técnicos y homologaciones que para cada modalidad y sistema de servicio estuvieren establecidas por la Agencia Nacional de Tránsito.
- ✓ **CONTINUIDAD.** - Conforme a lo establecido en sus respectivos contratos de operación, permisos de operación, autorizaciones concedidas por el Estado sin dilaciones e interrupciones.
- ✓ **SEGURIDAD.** - El Estado garantizará la eficiente movilidad de transporte de pasajeros y bienes, mediante una infraestructura vial y de servicios adecuada, que permita a los operadores a su vez, garantizar la integridad física de los usuarios y de los bienes transportados respetando las regulaciones pertinentes.
- ✓ **CALIDAD.** - Es el cumplimiento de los parámetros de servicios establecidos por los organismos competentes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y demás valores agregados que ofrezcan las operadoras de transporte a sus usuarios.

✓ ESTANDARIZACION. - A través del proceso técnico de homologación establecido por la ANT, se verificará que los vehículos que ingresan al parque automotor cumplan con las normas y reglamentos técnicos de seguridad, ambientales y de comodidad emitidos por la autoridad, permitiendo establecer un estándar de servicio a nivel nacional.

✓ MEDIO AMBIENTE. - El estado garantizará que los vehículos que ingresan al parque automotor a nivel nacional cumplan con normas ambientales y promoverá la aplicación de nuevas tecnologías que permitan disminuir la emisión de gases contaminantes de los vehículos.

Art. 107.- Los GADs metropolitanos y municipales incentivarán la realización de ciclo vías recreativas (ciclo paseos), en los que se destinarán vías para la circulación exclusiva de bicicletas

LEY ORGÁNICA REFORMATORIA DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 30.2.- Unidades de Control De Transporte. - El control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de estos.

Las Unidades de Control de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanas, Municipales, estarán conformadas por personas civil especializado, seleccionado y contratado por el Gobierno Autónomo Descentralizado y formado por la Policía Nacional del Ecuador, la Comisión Nacional de Tránsito del Ecuador e instituciones de Educación Superior especializados en transporte tránsito y Seguridad Vial, salvo que se trate de control de tránsito por medio de tecnológicos medios tecnológicos debidamente avalados y homologados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

En las circunscripciones territoriales donde los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, no hayan asumido el control operativo del tránsito, podrán efectuarlo mediante el uso de medios tecnológicos, a través de la suscripción de convenios interinstitucionales con el organismo que ejerza el control

operativo en la circunscripción territorial respectiva, en cuyo caso los valores recaudados por concepto de multas captadas por medios tecnológicos, se distribuirán en los términos establecidos en el convenio suscrito, y constituirán en proporción, ingresos propios tanto para los Gobiernos Autónomos Descentralizados como para el organismo de control correspondiente. La distribución de recursos podrá sujetarse a figuras jurídicas como la del fideicomiso

De conformidad con la forma de ejercicio de las competencias prevista en la legislación relativa a la descentralización, en las circunscripciones donde los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanas o Municipales, no se encuentra en calificados para asumir el control operativo del tránsito, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial podrán delegar esta facultad a la Comisión de Tránsito del Ecuador.

Artículo 30.5.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:

- a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa del Ministerio rector del Transporte y la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como la que expidan los Gobiernos Autónomos Descentralizados, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;
- b) Hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento, en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales;
- c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;
- d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas y rurales del cantón;
- e) Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, de conformidad con las políticas del ministerio sectorial;

- f) Construir terminales terrestres, centros de transferencia de transporte público intercantonal, centros de transferencia de mercadería, alimentos y trazado de vías rápidas, de transporte masivo o colectivo;
- g) Declarar de utilidad pública, con fines de expropiación, los bienes indispensables destinados a la construcción de la infraestructura del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en el ámbito cantonal;
- h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación. El Ministerio del Sector establecerá el marco referencial correspondiente;
- i) Aprobar las normas de regulación y control de transporte terrestre y tránsito y seguridad vial dentro de la zona urbana y rural de su jurisdicción ubicada dentro de la red vía estatal;
- j) Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre;
- k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales;
- l) Promover, ejecutar y mantener campañas masivas, programas y proyectos de educación de manera continua en temas relacionados con la convivencia vial, tránsito y seguridad vial dentro del cantón;
- m) Regular y suscribir los títulos habilitantes de servicios de transporte terrestre, que operen dentro de sus circunscripciones territoriales;
- n) Suscribir acuerdos y convenios de cooperación técnica y ayuda económica con organismos nacionales o internacionales, que no supongan erogación no contemplada en la proforma presupuestaria aprobada;
- o) Regular los títulos habilitantes que regirán luego de una fusión y/o escisión, según el caso, de las empresas operadoras de transporte terrestre y prestador de servicios de transporte en el ámbito intracantonal;
- p) Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las operadoras de transporte debidamente constituidas a nivel intracantonal;
- q) Implementar auditorías de seguridad vial sobre obras y actuaciones viales fiscalizando el cumplimiento de los estudios, en el momento que considere oportuno dentro de su jurisdicción, de acuerdo a la normativa dictada por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

- r) Autorizar, en el ámbito de sus atribuciones, pruebas y competencias deportivas que se realicen utilizando, en todo el recorrido o parte del mismo, las vías públicas de su jurisdicción en coordinación con el organismo deportivo correspondiente y la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y,
- s) Aprobar los informes de factibilidad para la creación de nuevos títulos habilitantes y el ámbito de sus competencias.
- t) Aprobar los informes previos emitidos por el departamento técnico para la constitución jurídica para toda de toda compañía o cooperativa en el ámbito de su competencia según los parámetros que se establezcan en las ordenanzas respectivas.
- u) Establecer políticas públicas territoriales y normativa en favor de la seguridad Vial y el medio ambiente justificados en criterios técnicos y de seguridad en cumplimiento de los requisitos mínimos legales.
- v) Expedir las ordenanzas necesarias que permitan planificar, regular, gestionar y controlar la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, de acuerdo con su modelo de gestión previo informe favorable de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.
- w) Promover el marco de sus programas de educación, cultura y ciudadanía ambiental, o los que haga sus veces, acciones de comunicación y sensibilización ambiental sobre la movilidad activa como medio de transporte sostenibles eficientes y que contribuyen a la preservación del ambiente y
- x) Las demás contempladas en la ley, ordenanzas y sus reglamentos

SECCION III

DE LA PROMOCIÓN DE VEHICULOS DE CERO EMISIONES

Art. 214. a.- Interés Público. - Se declara de interés público la movilidad eléctrica y sostenible; el uso de energías renovables como insumo indispensable para el fortalecimiento de la transportación y la movilidad y, la promoción del transporte terrestre eléctrico y de cero emisiones en todo el territorio nacional.

A214.b.- Incentivos a la movilidad eléctrica y cero emisiones. - El Gobierno Central, así como los Gobiernos Autónomos Descentralizados dentro de su jurisdicción y en el ámbito de sus competencias, desarrollarán y promoverán incentivos que impulsen el transporte terrestre ciento por ciento eléctrico y de cero emisiones.

Art. 214.d.- Gratuidad en zona tarifada administradas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados. - Los vehículos ciento por ciento eléctricos de cero emisiones tendrán gratuidad en el uso de los espacios de parqueo público tarifado dentro de la jurisdicción de los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

Art. 214.-f.- Distintito para incentivos. - Para hacer efectivos los incentivos contenidos en la presente Sección, la Agencia De Regulación y Control del Transporte Terrestre Eléctrico Tránsito Y Seguridad Vial o los Gobiernos Autónomos Descentralizados incorporarán en la especie de matrícula vehicular el detalle específico que permita identificar como tales a los vehículos ciento por ciento eléctricos o de cero emisiones.

Art.214. i.- Jerarquía de movilidad. - El Gobierno Central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados, dentro de su jurisdicción y ámbito de competencia, mediante políticas públicas de movilidad, priorizadas con base en el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y el impacto que estos causan en la ciudadanía y en el ambiente, proporcionarán los medios necesarios para que las personas eligen la forma de desplazarse de manera segura; se garantizará una equitativa distribución de espacios y recursos con consideración de la jerarquización determinada en la presente Ley y garantizarán la inclusión del transporte de tracción humano en las estaciones de transporte público para hacer efectiva la transferencia multimodal.

Se reconoce a los modos de transporte sostenibles como preferentes y de interés público por contribuir a la preservación del ambiente, incrementar la accesibilidad, mejorar la salud y la calidad de vida de las personas; y la caminata y el transporte de tracción humana como modos de transporte estratégicos para las ciudades del país que merecen protección y garantía para su ejercicio y acceso dentro de los diferentes sistemas de movilidad.

Art 214.j.- Objetivos. - Los objetivos de la movilidad activa son los siguientes:

- a) Integrar el enfoque de movilidad activa dentro de las políticas de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, económico, ambiental y cultural para promover y garantizar la accesibilidad a través de medios sostenibles de transporte.
- b) Promover e incentivar el uso de modos de transporte sostenibles como parte de políticas locales orientadas a la promoción de la salud y la generación de un ambiente sano.
- c) Generar mecanismos de educación a la ciudadanía en cultura, convivencia vial, prevención y protección del ambiente.
- d) Promover programas de difusión y capacitación sobre el respecto de los modos de transporte sostenibles, concientización ambiental y educación vial.

- e) Garantizar la movilidad segura de las personas y sus desplazamientos sin distinción de modo de transporte.
- f) Incluir la participación de la ciudadanía en la toma de decisiones referentes a la planificación y gestión del sistema de movilidad.
- g) Promover el fortalecimiento de patrones de viajes intermodales, propendiendo al uso de modos de transporte sostenible; y,
- h) Fomentar conductas de respeto y convivencia vial entre los diferentes modos de transporte.

DISPOSICIÓN GENERAL TRIGÉSIMA TERCERA. - Las regulaciones referentes al uso de scooter eléctricos y otros medios de transporte terrestre que corresponden a micromovilidad serán regulados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados mediante ordenanzas que se expidan para el efecto.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA TRIGESIMA OCTAVA. - Dentro del término de ciento ochenta (180) días siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, los Gobiernos Autónomos Descentralizados desarrollarán las Ordenanzas locales que regulan la circulación de los medios de transportes como scooters eléctricos y otros que corresponden a la micromovilidad.

2.3. MARCO CONCEPTUAL

SCOOTERS: Es una especie de moto eléctrica, ya que es propulsado por un motor a base de electricidad, son de fácil manejo ya que a diferencia de otros motorizados es más liviano por lo que es más fácil de transportarse de un lado a otro.

Es un vehículo que es propulsado por energía eléctrica, actualmente tienen una accesibilidad económica ya que ha tenido un impacto de popularidad ante la sociedad, no contamina el ambiente ya que no emite gases y no puede sobrepasar excesos de límite de velocidad ya que su fuerza no es mucha, se lo podría considerar un vehículo para la colectividad urbana.

La moto eléctrica o scooter eléctrica es un vehículo que funciona exclusivamente con energía eléctrica a través de un motor eléctrico. Es un vehículo eficiente, rápido, seguro y fácil de conducir. La batería se carga por medio de enchufes convencionales; existen motos con batería extraíbles que se pueden cargar cómodamente en casa, donde una carga completa suele tardar entre 2 a 8 horas (Grijalva, 2015).

La vida útil de las baterías suele estar entre 5.000 y 50.000 kilómetros o de 2 a 10 años; las motos no poseen tubo de escape, no emiten CO₂, no provocan ruido y por ende, no contaminan el medio ambiente. Su costo de mantenimiento es bajo porque no lleva partes mecánicas, aceites, filtros, etc. que requieran de un mantenimiento programado (Grijalva, 2015).

MICROMOVILIDAD:

Se la entiende como la movilidad de los vehículos de peso ligero, scooters eléctricos, bicicletas eléctricas, patín eléctrico, entre otros. Se lo toma como una forma de transporte que usan los usuarios para llegar a destinos no tan lejanos.

MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE:

Este término es nacido para poder evitar y solucionar problemas relacionados con el medio ambiente y la sociedad de Movilidad Urbana, se toma como ejemplo el uso de bicicleta o andar a pie hasta la movilización de un grupo de varias personas en un solo vehículo, en palabras más concretas ayuda a contrarrestar todo problema causado por la Movilidad Urbana.

ELECTROMOVILIDAD:

Se refiere a todo vehículo que sea impulsado gracias a la electricidad y sea usado de transporte, el electro movilidad beneficia al estado ya que genera un desarrollo sustentable para el país.

Esta movilidad en comparación con otros tipos solamente usa una fuente de energía eléctrica, evitando la producción de gases dañinos para el medio ambiente sustentable.

SEGURIDAD HUMANA:

Es la protección de todo peligro o amenaza ante cualquier situación, es decir que se van creando soluciones que faciliten toda necesidad sin exponerse a cualquier accidente, protegiendo la esencia vital de todo ser humano, así respetando sus libertades y derechos del ser humano.

GARANTIAS CONSTITUCIONALES:

Son una forma de recurso en el que se garantiza el respeto hacia todo derecho que este consagrado en la Constitución vigente, hablando jurídicamente, estas garantías son todos los mecanismos necesarios para que cada persona pueda defender sus derechos ante la ley, de esta manera consagrando todos los derechos constitucionales y dando el debido cumplimiento de la Constitución.

CAPITULO III.- MARCO METODOLOGICO

3.1. DISEÑO Y TIPO DE INVESTIGACIÓN

El presente trabajo de investigación tuvo un **ENFOQUE CUALITATIVO** puesto que los investigadores analizaron las realidades sociales del sector Atahualpa en cuanto a los problemas viales que llegan a producir los vehículos eléctricos por no encontrarse regulados. Asimismo, se indica que el enfoque cualitativo fue la base esencial de este trabajo investigativo por el empleo de cuerpos legales, doctrinas, pensamientos críticos de autores sobre la seguridad humana y demás datos informativos existentes en revistas y libros académicos.

En cuanto a los tipos de investigaciones, se optó por emplear el **TIPO EXPLORATORIO** por que los investigadores ejecutaron trabajo de campo para buscar información con los actores objetos de estudio.

De la misma manera se empleó el **TIPO DE INVESTIGACIÓN DOCUMENTAL** debido a que se referencia a textos y revistas académicas que ya han analizado sobre la garantía de seguridad ciudadana y de la misma forma sobre la nueva forma de movilidad como los scooters eléctricos.

3.2. RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

La población afectada por el problema identificado son los habitantes de la Parroquia Atahualpa, una de las parroquias rurales del Cantón Santa Elena que de acuerdo al INEC en su último informe del año 2010 informa que cuenta con una población de 4,025 habitantes.

Asimismo, para el sustento del presente trabajo investigativo resulto necesario la participación de abogados registrados a través del (Sistema Informático Foro de Abogados, 2021) del Consejo de la Judicatura en el que se detalla que hay 703 profesionales del derecho registrados en la Provincia de Santa Elena.

De la misma manera se contó con la colaboración por parte de los miembros del Gobierno Autónomo Descentralizado Atahualpa como entidad representativa del pueblo y por ser personas que como autoridades aprecian el problema estudiado en las vías públicas del sector.

Igualmente, como Agencia Nacional de Tránsito, entidad que regula y controla el Tránsito a nivel local y provincial se entrevistó y que según Rendición de cuentas del Año 2020 se indica que hay 346 uniformados en toda la Provincia de Santa Elena y; en la Unidad Control de Tránsito (UCT) de Santa Elena hay 56 agentes activos. Finalmente, se detalla a continuación cada una de las poblaciones generales.

TABLA 5. POBLACIÓN

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD
Agentes de la Unidad Control de Tránsito (UCT) del Cantón Santa Elena	56
Miembros de la Junta Parroquial Atahualpa	5
Habitantes de la Parroquia Atahualpa	4,025
Abogados registrados en el Foro de Abogados de la Provincia de Santa Elena	703
TOTAL	4,789

Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala

Los investigadores por ser una población amplia y por época de pandemia que aún se vive en el País, decidió para la muestra emplear la técnica de muestreo no probabilístico por conveniencia. Esta técnica fue seleccionada analizando diversos factores a presentarse que podrían limitar el trabajo que se pretende llevar a cabo y los resultados que los investigadores desean lograr mediante la investigación del fenómeno de estudio. A continuación, la muestra a emplear en el trabajo investigativo es la siguiente:

TABLA 6. MUESTRA NO PROBABILÍSTICA Y NO ALEATORIA. - POR CONVENIENCIA

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD
Agentes de la Unidad Control de Tránsito (UCT) del Cantón Santa Elena	5
Miembros de la Junta Parroquial Atahualpa	3
Habitantes de la Parroquia Atahualpa	135
Abogados registrados en el Foro de Abogados de la Provincia de Santa Elena	4
TOTAL	147

Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala

De la misma manera se utilizó el **MÉTODO DEDUCTIVO** por tratarse de una problemática que se suscita en todo el Ecuador en cuanto a la regulación y reconocimiento del transporte terrestre eléctrico y el impacto jurídico - social que alcanza particularmente en la Parroquia Atahualpa.

3.3. Tratamiento de la información

Para el presente trabajo investigativo, los investigadores emplearon tipos de técnicas de investigación entre las que están la entrevista, la encuesta y la documental. Estas técnicas permitieron obtener datos esenciales para fundamentar el problema focalizado sobre la falta de regulación del transporte terrestre eléctrico de cero emisiones “Scooters” en el Cantón Santa Elena, Parroquia Atahualpa, teniendo como efecto negativo de tal acto el no garantizar la seguridad humana de los Atahualpense.

Otra de las técnicas empleadas fue la encuesta, instrumento que fue utilizado a 135 habitantes de la Parroquia Atahualpa mediante formulario creado en Gmail vía online. Contaba de 8 preguntas objetivas relacionadas al Transporte Terrestre Eléctrico, su movilización en el sector y su falta de regulación.

Asimismo, se requirió el emplear entrevistas mediante cuestionario de preguntas, mismas que fueron a 3 Miembros de la Junta Parroquial de Atahualpa, 5 Agentes que controlan el tránsito en el sector, 4 Abogados en libre ejercicio quienes aportaron con sus opiniones sobre el problema jurídico existente.

De la misma manera se empleó la técnica documental puesto que se consultó información en fuentes bibliográficas de internet, en revistas académicas, y demás medios de información que aportaron como sustento teórico al problema planteado que existe sobre la falta de regulación de los scooters eléctricos en la Parroquia Atahualpa y a nivel de Cantón.

3.4. Operacionalización de Variables

TABLA 7. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

TITULO	VARIABLES	CONCEPTOS	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	INSTRUMENTO
“Vulneración a la garantía de seguridad humana establecida en el ART. 393 de la Constitución de la República del Ecuador en relación a la regulación del uso de transporte terrestre eléctrico "Scooters", en cantón Santa Elena, Parroquia Atahualpa, año 2021”	DEPENDIENTE	La seguridad humana consiste en proteger, al ser humano contra las situaciones y las amenazas críticas (graves) y omnipresentes (generalizadas), la esencia vital de todas las vidas humanas de forma que se realcen las libertades humanas y la plena realización del ser humano.	Derecho a transitar libremente en el territorio ecuatoriano de los miembros de grupo de atención prioritaria y demás personas que conforman la sociedad. Irrespeto de la Seguridad Vial Derecho a la Inviolabilidad de la vida Derecho a la libertad	No se movilizan con la plena seguridad los adultos mayores en las vías de la Parroquia Atahualpa. Corren peligro en sufrir un accidente de tránsito. Los usuarios de este tipo de transporte no usan la implementación adecuada.	¿Usted considera que las leyes del Ecuador garantizan de manera efectiva la garantía de seguridad humana? ¿según su apreciación, cuál es el nivel de uso de estos vehículos eléctricos (scooters) en la parroquia Atahualpa? ¿considera usted que los scooters, vehículo terrestre eléctrico, ¿tengan que regirse con la misma normativa de tránsito que los otros vehículos a combustible en busca del bienestar social? ¿considera que los vehículos eléctricos son seguros para la libre circulación en las vías de la parroquia Atahualpa? ¿considera usted adecuado que los conductores de vehículos eléctricos (scooters) necesiten realizar de manera obligatoria un curso de conducción? ¿en la vida cotidiana usted considera que los usuarios de los scooters respetan las medidas de seguridad (cascos, luces led) en las vías públicas? ¿usted considera necesario que el gobierno autónomo descentralizados de Santa Elena y demás organismos competentes creen una ordenanza que permita regular este tipo de transporte terrestre eléctrico? ¿considera usted que al no existir ordenanza a nivel cantonal que regule este tipo de vehículo eléctrico (scooters) sería causa principal para que se incrementen los accidentes e infracciones de tránsito?	Encuesta a los moradores del cantón Santa Elena Parroquia Atahualpa
“Vulneración a la garantía de seguridad humana establecida en	VULNERACIÓN A LA GARANTÍA DE SEGURIDAD HUMANA					

<p>el ART. 393 de la Constitución de la República del Ecuador en relación a la regulación del uso de transporte terrestre eléctrico "Scooters", en cantón Santa Elena, Parroquia Atahualpa, año 2021</p>	<p>INDEPENDIENTE</p> <p>REGULACIÓN DEL USO DE TRANSPORTE TERRESTRE ELÉCTRICO "SCOOTERS"</p>	<p>Un transporte terrestre eléctrico es un automóvil propulsado por uno o más motores eléctricos, usando energía eléctrica almacenada normalmente en baterías recargables, emplean una transmisión de una velocidad porque su motor puede entregar su par máximo a velocidades extremadamente</p>	<p>Los Gobiernos Autónomos Descentralizados de Santa Elena no crean ordenanzas</p> <p>Ausencia de normas de seguridad en vehículos eléctricos en Santa Elena.</p>	<p>Falta de Control a la seguridad vial y pública</p> <p>Incremento del uso de vehículos eléctricos.</p> <p>Falta de normativa</p> <p>Incremento de los delitos y contravenciones de Tránsito en el uso de los Scooters.</p>	<p>Para usted ¿porque deberían ser regulados los nuevos vehículos eléctricos “scooters”?</p> <p>De acuerdo a su criterio ¿qué eventos de tránsito se evitarían en las vías públicas al ser los scooters eléctricos regulados?</p> <p>Ante la falta de regulación de los scooters eléctricos a través de una ordenanza local ¿se lo podría considerar como una afectación a los derechos ciudadanos y a la seguridad vial?</p> <p>¿que recomiendan ustedes como agentes que controlan el tránsito a la municipalidad de santa elena?</p> <p>En vigencia la ordenanza local, ¿cuál sería su accionar y que actividades en beneficio de la colectividad ustedes ejecutarían como agentes de la comisión de tránsito?</p> <p>¿Cree usted que el uso de transporte terrestre eléctrico “scooter” atenta contra la garantía de la seguridad humana reconocida en el art 393 de la carta magna?</p> <p>Ante esta falta de regulación de la nueva modalidad de transporte en las vías públicas ¿qué derechos usted considera que se vulneran y por qué?</p> <p>Como profesional del derecho ¿qué recomienda a la municipalidad de santa elena en torno al problema focalizado?</p>	<p>Encuesta a los habitantes que tengan tenencia de un scooter o vehículo eléctrico</p> <p>Encuesta a los Abogados en libre ejercicio.</p> <p>Entrevista a Jueces de Tránsito del Cantón Santa Elena.</p>
--	---	---	---	--	--	---

Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala.

CAPITULO IV.- RESULTADOS Y DISCUSIÓN

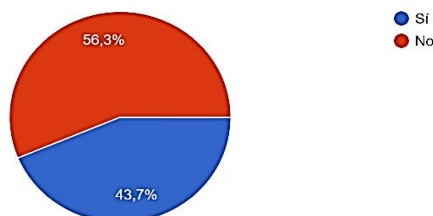
4.1. ANÁLISIS, INTERPRETACIÓN Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

4.1.1. ENCUESTA DIRIGIDA A LOS HABITANTES DE LA PARROQUIA ATAHUALPA

TABLA 8. ¿USTED CONSIDERA QUE LAS LEYES DEL ECUADOR GARANTIZAN DE MANERA EFECTIVA LA GARANTÍA DE SEGURIDAD HUMANA?			
ITEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	SI	59	43,7
	NO	76	56,3
	RESULTADO	135	100%

Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala

GRÁFICO 1. LAS LEYES GARANTIZAN LA SEGURIDAD HUMANA EN ECUADOR



Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala

DESCRIPCION DEL ITEM

Esta pregunta busca cuestionar el pensamiento de cada persona, para tener conocimiento sobre cuantas personas conocen la Ley y normativa vigente y si pueden defender su garantía de seguridad humana.

ANALISIS

En esta interrogante, más de la mitad de encuestados respondieron que en el Ecuador no se garantiza de manera efectiva la garantía de Seguridad Humana, la sociedad en su mayoría responde negativamente ya que la mayoría desconoce lo tipificado en la ley.

INTERPRETACIÓN

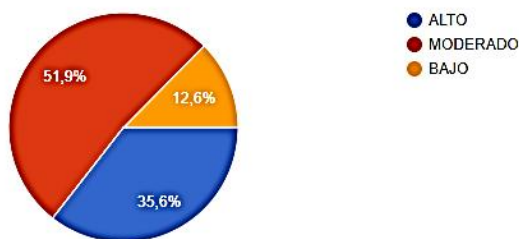
Se dirige a la sociedad para reconocer si las personas sienten que sus derechos están siendo salvaguardados por la ley vigente, por lo tanto, esto puede crear confusión al momento de querer defender sus derechos.

TABLA 9. ¿SEGÚN SU APRECIACIÓN, CUÁL ES EL NIVEL DE USO DE ESTOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS (SCOOTERS) EN LA PARROQUIA ATAHUALPA?

ITEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
2	ALTO	48	35,6%
	MODERADO	70	51,9%
	BAJO	17	12,6%
	RESULTADO	135	100%

Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala

GRÁFICO 2. NIVEL DE USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS (SCOOTERS) EN LA PARROQUIA ATAHUALPA



Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala

DESCRIPCION DEL ITEM

La interrogante se dirige con la intención de saber si el entorno de la Parroquia Atahualpa conoce sobre si el uso de estos vehículos es alto o no para reconocer el problema sobre su circulación.

ANALISIS

Al realizar esta interrogante se busca si los habitantes de la Parroquia Atahualpa, reconocen si el uso de estos vehículos eléctricos es elevado o así mismo de un uso moderado o bajo, reconociendo si existe una problemática sobre esto.

INTERPRETACIÓN

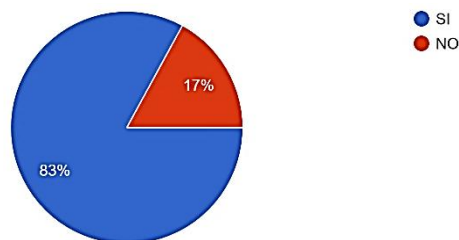
Un 51% de los encuestados han observado que el uso de estos vehículos es moderado, así mismo más de un 35% considera alto el nivel de conducción de Scooters en la Parroquia de Atahualpa.

TABLA 10. ¿CONSIDERA USTED QUE LOS SCOOTERS, VEHÍCULO TERRESTRE ELÉCTRICO, ¿TENGAN QUE REGIRSE CON LA MISMA NORMATIVA DE TRÁNSITO QUE LOS OTROS VEHÍCULOS A COMBUSTIBLE EN BUSCA DEL BIENESTAR SOCIAL?

ITEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
3	SI	112	83%
	NO	23	17%
	RESULTADO	135	100%

Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala

GRÁFICO 3. REGULACIÓN DE LOS VEHICULOS ELECTRICOS AL IGUAL QUE LOS A COMBUSTIBLE



Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala

DESCRIPCION DEL ITEM

Esta pregunta se interesa en el pensamiento colectivo de la Parroquia Atahualpa, para reconocer si los conductores de estos vehículos son competentes para el manejo y respeto dirigido al derecho vial.

ANALISIS

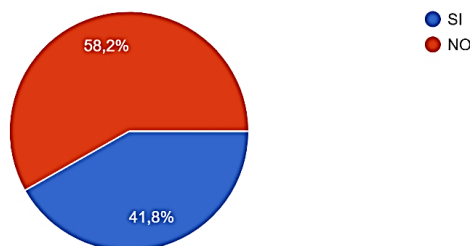
Al realizar esta consulta, se ve priorizada la idea de regir bajo reglamento vial a los scooters de motor eléctrico, teniendo el debido control vehicular en el que se guían todos los vehículos terrestres, limitando el uso de estos vehículos.

INTERPRETACIÓN

Más de un 80% de los encuestados consideran que el uso de estos vehículos eléctricos sea regido bajo la misma normativa, ya que no hay control sobre estos ya que al no ser reconocidos en la ley no se los limita de cualquier acción tomada ante el volante.

TABLA 11. ¿CONSIDERA QUE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS SON SEGUROS PARA LA LIBRE CIRCULACIÓN EN LAS VÍAS DE LA PARROQUIA ATAHUALPA?			
ITEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
4	SI	56	41,8%
	NO	78	58,2%
	RESULTADO	135	100%
Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala			

GRÁFICO 4. SEGURIDAD DE CIRCULACION DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS



Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala

DESCRIPCION DEL ITEM

Esta cuestión lleva a los ciudadanos de Atahualpa a considerar si estos vehículos eléctricos pueden alterar la seguridad existente, ya que existe un notorio descontrol con la usanza de estos.

ANALISIS

Los Scooters al ser un vehículo nuevo no se ha adaptado de buena forma ante la sociedad, ya que han provocado daños y accidentes, su libre circulación causa problemas en el entorno ya que no se guían bajo una ley.

INTERPRETACIÓN

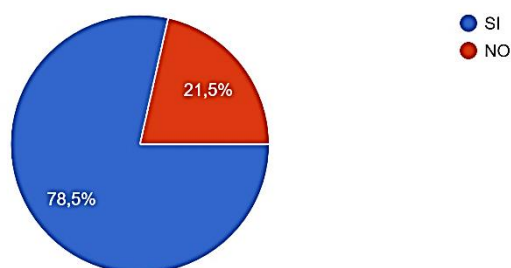
Ante la vista de un ciudadano común, los scooters eléctricos están siendo una moda descomunal ya que existe un gran incremento de motorizados a base de energía eléctrica que transitan con libertad en las calles de la Parroquia Atahualpa ignorando las señales de tránsito.

TABLA 12. ¿CONSIDERA USTED ADECUADO QUE LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS (SCOOTERS) NECESITEN REALIZAR DE MANERA OBLIGATORIA UN CURSO DE CONDUCCIÓN?

ITEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
5	SI	106	78,5%
	NO	29	21,5%
	RESULTADO	135	100%

Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala

GRÁFICO 5. OBLIGATORIEDAD DE CURSOS DE CONDUCCION A USSUARIOS DE LOS SCOOTERS ELÉCTRICOS



Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala

DESCRIPCION DEL ITEM

La interrogante busca centrar a los encuestados en si los conductores necesitan instruirse sobre la educación vial necesaria y expresamente en el uso debido de los controles de un vehículo de transporte eléctrico.

ANALISIS

Esta pregunta refleja que más del 75% de los encuestados sienten que los conductores de scooters no están preparados para el volante, ya que varios conductores no respetan o ignoran las señales de tránsito y no tienen la introducción para conducir este tipo de vehículos electrificados.

INTERPRETACIÓN

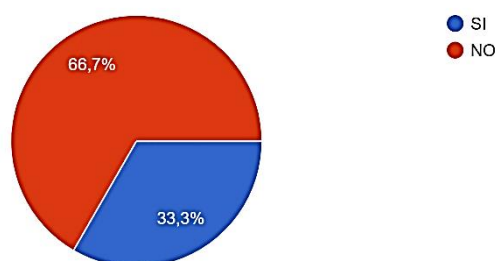
Se expone la necesidad de instruir al colectivo de conductores de scooters eléctricos, ya que una gran mayoría no tiene los conocimientos viales necesarios para poder conducir, es más algunos de ellos aún no cumplen la mayoría de edad y aun no tienen la madurez responsable para la conducción de un vehículo.

TABLA 13. ¿EN LA VIDA COTIDIANA USTED CONSIDERA QUE LOS USUARIOS DE LOS SCOOTERS RESPETAN LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD (CASCOS, LUCES LED) EN LAS VÍAS PÚBLICAS?

ITEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
6	SI	45	33,3%
	NO	90	66,7%
	RESULTADO	135	100%

Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala

GRÁFICO 6. RESPETO A LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LAS VIAS PÚBLICAS



Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala

DESCRIPCION DEL ITEM

Los portadores de scooters aún no se rigen bajo una normativa, aunque algunos de ellos respetan las normas viales, se busca saber si la mayoría de estos respeta señaléticas y medidas de seguridad o es lo contrario en vías de las Parroquia Atahualpa.

ANALISIS

Los moradores de la parroquia, han notado que una gran cantidad de conductores no usan casco y es más varios no encienden sus luces cuando anochece, la gran mayoría realiza estas acciones porque no hay ninguna ley que los multe por ciertas acciones cometidas.

INTERPRETACIÓN

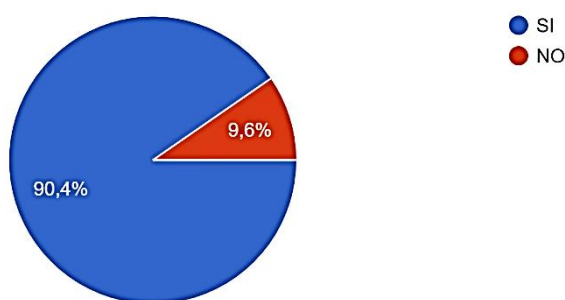
Al notar un porcentaje mayor en la respuesta “NO”, es notorio como un gran porcentaje de conductores incumplen toda medida seguridad desde un casco hasta encender sus luces en la noche, esto puede llegar a provocar lesiones permanentes e irreversible.

TABLA 14. ¿USTED CONSIDERA NECESARIO QUE EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADOS DE SANTA ELENA Y DEMÁS ORGANISMOS COMPETENTES CREEN UNA ORDENANZA QUE PERMITA REGULAR ESTE TIPO DE TRANSPORTE TERRESTRE ELÉCTRICO?

ITEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
7	SI	122	90,4%
	NO	13	9,6%
	RESULTADO	135	100%

Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala

GRÁFICO 7. REGULACIÓN DE LOS SCOOTERS ELÉCTRICOS POR LOS GAD MUNICIPALES



Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala

DESCRIPCION DEL ITEM

Busca saber la necesidad de la Parroquia Atahualpa de que los Gobiernos Autónomos Descentralizados de Santa Elena estén den apertura a la creación de una ordenanza que llegue a regular el tránsito de transporte terrestre eléctrico.

ANALISIS

Menos de un 10% respondió negativamente, el 90,4% piensa necesario que los gobiernos autónomos descentralizados creen la ordenanza necesaria, para que la ley competente pueda dar la debida regulación a estos transportes.

INTERPRETACIÓN

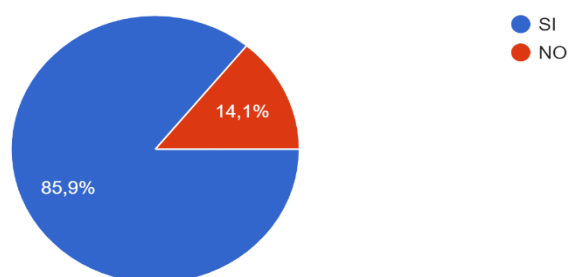
Debido a que en el tiempo que se realizó esta encuesta aún no está creada la ordenanza necesaria para la regulación de los vehículos eléctricos, existe una gran demanda por parte de los habitantes de Atahualpa.

TABLA 15. ¿CONSIDERA USTED QUE AL NO EXISTIR ORDENANZA A NIVEL CANTONAL QUE REGULE ESTE TIPO DE VEHÍCULO ELÉCTRICO (SCOOTERS) SERIA CAUSA PRINCIPAL PARA QUE SE INCREMENTEN LOS ACCIDENTES E INFRACCIONES DE TRÁNSITO?

ITEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
8	SI	116	85,9%
	NO	19	14,1%
	RESULTADO	135	100%

Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala

GRÁFICO 8. INCREMENTO DE ACCIDENTES E INFRACCIONES DE TRÁNSITO POR FALTA DE REGULACIÓN



Elaborado por: María Soriano & Víctor Aumala

DESCRIPCION DEL ITEM

Se quiere observar si para los habitantes de Atahualpa ha existido un cambio en el incremento de accidentes viales y toda infracción de tránsito desde que comenzó la circulación de scooters eléctricos.

ANALISIS

Podemos notar un gran incremento de accidentes de tránsito e infracciones por parte de los scooters eléctricos, al no existir el control necesario, no existirá respeto y tranquilidad para sociedad de Atahualpa.

INTERPRETACIÓN

Desde el momento que circularon los motorizados eléctricos se llegó tener un cambio notorio, incrementando accidentes de tránsito en las vías de la Parroquia Atahualpa, llegando a alterar la seguridad vial de la sociedad.

4.1.2. ENTREVISTA A LOS MIEMBROS DE LA JUNTA PARROQUIAL DE ATAHUALPA

SRA. KETTY MARIELA SORIANO FIGUEROA

VICEPRESIDENTE DEL GAD PARROQUIAL “ATAHUALPA”

El tema de movilidad sostenible en la que los scooters forman parte si deben ser considerados para regulación porque es una movilidad individual y personal que, si bien tiene sus ventajas como la facilidad de moverse y desplazarse de un sitio a otro, como también que estos vehículos no dañan la capa de ozono, estos pueden ser objetos de posibles accidentes de Tránsito y es aquí en donde radica la importancia del porque estos tipos de vehículos estén bajo normativa que los regule.

En realidad, considero que en el tema de los scooters eléctricos se ven afectados derechos de conductores como de los peatones porque si hay personas que manejan y respetan las señaléticas de tránsito, el asunto es que hay personas que no tienen conocimiento sobre la movilidad sostenible ni tampoco normativa de tránsito y por ende no respetan la seguridad vial y sin embargo así conducen y esto es lo que se debería regularizar con los scooters eléctricos.

Los scooters no ocasionan congestionamiento vial, ayudan a las personas en cualquier emergencia ya que son de fácil movilidad y si estoy a favor de que sean regulados para que se lo tome como un vehículo más.

Como GAD parroquial de Atahualpa, una vez que exista ordenanza local que regule estos vehículos eléctricos socializaremos con la comunidad, llegaríamos al punto de que sean reconocidas las personas que tienen scooter, teniendo un carnet que les permita movilizarse e identificarlos más que todo a las personas que son conductores de este vehículo ya que a nivel de Atahualpa y a nivel provincial se está viendo un aumento en la adquisición de estos transportes.

ENTREVISTA A LOS MIEMBROS DE LA JUNTA PARROQUIAL DE ATAHUALPA

LIC. JOSÉ SORIANO PILOZO

VOCAL DEL GAD PARROQUIAL “ATAHUALPA”

La municipalidad debe regular el scooter porque actualmente ya no es una bicicleta simple, ahora con las nuevas invenciones y el desarrollo de la tecnología llegan a aproximarse y tener similitudes de capacidad y fuerza al igual que una especie de moto. Con el uso de los scooters eléctricos se observa que la gente no usa casco, llevan niños y con el número de ocupantes que van de 3 o 4 personas, y es por esta y otras causas que resulta importante que deba regularse por la seguridad de la ciudadanía.

Como GAD Parroquial Atahualpa necesitamos que esto sea una política pública y ley del Estado. Resulta importante en la parte política y administrativa que se incluya en la ley de Tránsito al scooter como medio de transporte puesto que puede ayudar en varios aspectos de movilización, pero aun así es una gran responsabilidad la conducción de ellos por lo tanto veo necesario que se regulen lo antes posible.

Para toda persona tiene claro que la tecnología aporte a la calidad de la vida de la gente pues nadie puede negar este derecho de desarrollarse tecnológicamente pues la carta magna tiene su esencia y es de defender los derechos humanos. La tecnología no debería ser considerada como una amenaza, pero si se necesita alcanzar un punto de equilibrio. Se debería contar con una norma que guíe a la responsabilidad de manejo del scooter.

Todos los ecuatorianos estarán sujetos a las normas nacionales como también a las internacionales puesto que el actuar arbitrario y sin sujeción a las leyes serán ameritados a ser sancionados. En cuanto a esta problemática detectada no solo en el sector de Atahualpa sino a nivel cantonal resultaría importante que se socialice, por ejemplo, un scooter en una vía pública interrumpiendo el tránsito puede ocasionar varias sanciones y accidentes, por esto debe estar bajo reglamento.

Como parte del Gobierno Autónomo Descentralizado de Atahualpa a partir de qué se regulen los scooters eléctricos, estaremos dispuestos a difundir y socializar los nuevos reglamentos y disposiciones dadas por la Municipalidad de Santa Elena

ENTREVISTA A LOS MIEMBROS DE LA JUNTA PARROQUIAL DE ATAHUALPA

ING. JUAN CARLOS BORBOR

VOCAL DEL GAD PARROQUIAL “ATAHUALPA”

Los llamados scooters como le decimos comúnmente, desde que salieron han tenido algunas falencias y es necesario regularlo, en este caso la competencia la tiene el municipio, no nos quitamos la responsabilidad como GAD Parroquial porque también nosotros podemos impulsar esta ordenanza por medio de reglamento o por medio de una sesión pública, esto ya es cuestión de que la comunidad se reúna y hagamos el formato para enviarle a sesión de consejo Cantonal.

Al no estar regulado este tipo de vehículo considero que, si se está vulnerando primero el derecho de la movilidad, no dando las garantías necesarias para que este vehículo que ha salido recientemente hace un año transite por las vías de manera segura. Considero que debe regularizarse lo antes posible porque se visualiza a niños jóvenes que ocupan este vehículo de transporte de una forma indiscriminada como un juguete, prácticamente lo es, pero ocupa las carreteras transitables y es ahí donde se genera el problema y además no usan ni casco, entonces es necesario la creación de esta ordenanza.

Por la falta de regulación si se estaría vulnerando primero a la seguridad, porque como instituciones públicas, cómo entes reguladores deben conocer, gestionar y crear esta ordenanza, y como segundo derecho vulnerado es también la seguridad ciudadana porque si ocurre un accidente con estos vehículos no existe una sanción necesaria para el vehículo eléctrico, porque solo estaría perjudicado el vehículo que está bajo regulación.

Como Gobierno Autónomo Descentralizado debemos socializar el uso de este vehículo, conociendo ya que si existiera la ordenanza conociendo todos sus pros y contras de las acciones que se toman, primero es concientizar a la gente y a los padres ya que ellos toman el control en sus hijos.

4.1.3. ENTREVISTA A AGENTES DE LA UNIDAD CONTROL DE TRÁNSITO DEL CANTÓN SANTA ELENA

SGTO. SANTOS RODRIGUEZ

ENCARGADO DE LA UNIDAD DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL DE LA CTE EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA

Todos los vehículos de movilidad a nivel de Ecuador e Internacional deben ser regulados y sujetarse al cumplimiento de normativas de seguridad, a su vez los usuarios deben tener conocimiento en materia de Tránsito sobre estos tipos de vehículos independientemente del modelo o las características que posea. Si las bicicletas son reguladas y se exigen espacios públicos para ellos, ahora con este tipo de vehículo (scooters) que tiene tendencia hoy en la actualidad de crecimiento hay que ponerle asunto y tener un mayor control.

Los problemas que se están viviendo en lo que respecta a estos nuevos vehículos se deben al mal comportamiento del ser humano y por falta de cultura. Si la ciudadanía respetara la normativa e hicieran lo que es correcto pues no ocurriría mayormente nada. Las leyes de Tránsito reconocen a la movilidad sostenible en la que ingresan estos nuevos vehículos eléctricos, pero eso no significa que las personas actúen y circulen sin conciencia por las vías por aun no contar con mayor regulación ni documentación.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados con esta reforma a la Ley que hubo le da la potestad de que ellos traten lo antes posible de regular con la finalidad de controlar estos vehículos eléctricos puesto que en las vías públicas a diario se observan por parte de los conductores de los scooters irrespeto a las señales de tránsito y no circulan por las vías adecuadas. Entonces como es un vehículo extremadamente liviano, lo que busca al menos la Comisión de Tránsito del Ecuador es que no se pierdan vidas humanas y esto sea deba por una falta de control de parte de los organismos competentes.

Como entidad directa de control en materia de Tránsito siempre buscaremos el bienestar de la ciudadanía, la tranquilidad de movilizarse de un lado a otro de manera segura. Por ende, como Comisión de Tránsito del Ecuador se recomienda que se tomen cartas en el asunto y que se establezcan impedimentos para que el usuario evite cometer infracciones que puedan poner en riesgo su integridad, evitar que ocurran siniestros de Tránsito e inclusive se prevé cometer una acción o pagar una sanción involuntaria.

En el ámbito personal se recomienda a los usuarios que utilicen casco protector, usen protectores en los brazos, que los vehículos tengan luces reflectivas que permitan ser observados a una distancia prudencial, de emplear el conductor ropa reflectiva para ser detectados debido a que estos vehículos son silenciosos. Con estas recomendaciones se evitarían accidentes de Tránsito.

En caso de que la Municipalidad de Santa Elena apruebe ordenanza para regular estos vehículos eléctricos, se informaría que va a entrar en vigencia dicha norma a la ciudadanía, se seguirían ejecutando por parte de la CTE campañas de concientización sobre el buen uso de los scooters eléctricos y por último se ayudaría con el control de cumplimiento a lo estipulado por los GAD Municipales.

ENTREVISTA A AGENTES DE LA UNIDAD CONTROL DE TRÁNSITO DEL CANTÓN SANTA ELENA

CBO. PRIMERO WILMAR ANGULO

INSTRUCTOR / CAPACITADOR DE LA UNIDAD DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL DE LA CTE EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA

Los scooters eléctricos deben ser regularizados. La Comisión de Tránsito como ente de control y regulación del transporte en las vías nos basamos en normativa. Por lo tanto, se indica que es vehículo lineal con un cilindraje técnicamente de 0.2 m³ con una velocidad aproximada de 40 a 80 km/h según informes técnicas pudiendo incluso llegar a alcanzar una velocidad de 100 km/h. Lo recomendable sería que lo regularicen y que efectúen las autoridades competentes un análisis tanto normativo como de hechos que ocurren a diario en las calles.

Con la regulación de este tipo de vehículo se evitaría que los que los scooters transiten en vías principales, lo más recomendable sería que anden en vías urbanas o en los parques destinados para el efecto. Asimismo se evitaría que los niños menores de edad manejen estos transportes porque tienen una velocidad elevada. Pues de esta manera evitaremos que se susciten infracciones y accidentes de tránsito en el que se pierdan vidas humanas.

Se recomienda a la Municipalidad de Santa Elena que gestione lo más pronto posible la regulación de los scooters debido al incremento constantes de estos vehículos en las vías en la provincia de Santa Elena. Si bien se conoce que los scooters son ahorradores porque no consumen combustibles permitiendo que no exista contaminación ambiental sin embargo resulta imprescindible que otro regularice para poder sancionar conforme a lo dispuesto a través de una ordenanza.

La Comisión de Tránsito en primer lugar realizaría una campaña de capacitación para informar a la ciudadanía sobre las nuevas regulaciones a regir, indicarles que para este tipo de vehículo también se requiere de una licencia de conducción que manejen en una velocidad prudencial y que se utilicen cascos tal cual lo hace un ciclista normal.

ENTREVISTA A AGENTES DE LA UNIDAD CONTROL DE TRÁNSITO DEL CANTÓN SANTA ELENA

CBO. PRIMERO CARLOS VASQUEZ

INSTRUCTOR / CAPACITADOR DE LA UNIDAD DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL DE LA CTE EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA

Los scooters son un tipo de movilidad que hoy en la actualidad se ha vuelto popular al no requerir tanta documentación y por qué no consume energía fósil. La mayoría de las personas lo están utilizando de manera irresponsable debido a que no tienen conocimiento o no ponen en práctica materia de seguridad vial que son de vital importancia para un tránsito armónico.

Al ser regulado este tipo de movilidad se evitaría lo principal la conducción imprudente, irresponsable o negligente. Se observa en Zona Norte y en la Provincia de Santa Elena que los padres facilitan un scooter a los niños como un juguete sin conocer que es un sistema de movilidad que requiere bastante conocimiento en materia de tránsito y seguridad vial.

En agosto del 2021 se reformo y se replicó dar una responsabilidad a la municipalidad de un transcurso de 180 días para que dicten ordenanzas que permitan controlar el tránsito y el transporte terrestre. Sin embargo, hasta la actualidad son pocos los GADs que acogen esta disposición y no se toma en cuantos hechos que ya están dando problemas en las vías y no se les está dando seguimiento.

A los usuarios de los scooters eléctricos se le recomienda principalmente el uso de cascos homologados para este tipo de movilidad recordemos que es un vehículo lineal que no tiene carrocería y es por esto que nosotros como educación y seguridad Vial damos la catedra que usen prendas reflectivas para que sean visibles en las noches. Asimismo, que se cree una vía especial para la circulación de este tipo de transportes eléctricos.

Como instructor capacitador dentro de la unidad de educación y seguridad vial una vez que entre en vigencia la ordenanza recopilaría información en una base de datos de más del 80% de los conductores de scooters e involucrarlos en temas de capacitaciones y vincularlos en prácticas correctas sobre la conducción correcta de este tipo de scooters. Asimismo, controlar y hacer cumplir las disposiciones emanadas que ya se pudieron haber trabajado en su debido momento con los diversos organismos correspondientes.

ENTREVISTA A AGENTES DE LA UNIDAD CONTROL DE TRÁNSITO DEL CANTÓN SANTA ELENA

CBO. PRIMERO CESAR CEVALLOS

INSTRUCTOR / CAPACITADOR DE LA UNIDAD DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL DE LA CTE EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA

Los scooters eléctricos deben ser regulados por ser un vehículo nuevo en el país y porque muchas personas lo conducen sin haber obtenido una licencia de conducir, sin conocer de leyes mucho menos de señales de tránsito. Entonces, si no se regulan estos dispositivos en algún momento y suscite un accidente de tránsito no se podría dar con el paradero del propietario del scooters puesto que no tiene una placa, ni serial que permita identificarlos.

Al regular los scooters se evitarían accidentes de tránsito. A su vez se prohibiría la conducción de este tipo de vehículos por personas menores a 18 años. Con la regularización se garantizarían que no se pierdan vidas humanas. La inexistencia de una ordenanza en Santa Elena que regule los scooters eléctricos se lo considera como una vulneración de derechos de los conductores y peatones. Esto provoca malestar a diario a los conductores de las demás cooperativas que si están sujetas a normativa y transitan de manera normal por las vías. Los scooters eléctricos por ser vehículos automotores eléctricos también sus conductores deben de tener deberes y obligaciones en la vía pública en todo sentido, en todo momento y en todo lugar

Los GADs Municipales tienen que regular inmediatamente estos dispositivos para que puedan tener placa de identificación, usen chalecos retro reflectivo, cascos de protección para todos sus ocupantes, licencia de conducir, conductores sean mayores de 18 años, obtengan licencia de conducir tipo A con el curso aprobado.

El departamento de educación Vial ha ejecutado desde hace 1 año atrás campañas preventivas y simulacros específicamente de esta movilidad. Luego de que se aprueba la ordenanza ya comenzaremos a indicar qué tipo de sanción regulen los municipios y procederemos a colaborar con parte operativa para que este tipo de acciones se dé cumplimiento a la ley. Finalmente se impulsaría a efectuar capacitaciones a los líderes de los grupos de los scooters eléctricos en temas de tránsito y seguridad vial, COIP, manejo a la defensiva y en señalética de tránsito.

ENTREVISTA A AGENTES DE LA UNIDAD CONTROL DE TRÁNSITO DEL CANTÓN SANTA ELENA

SGTO. SEGUNDO LEONOR MEDINA

INSTRUCTOR / CAPACITADOR DE LA UNIDAD DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL DE LA CTE EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA

Los scooters eléctricos deberían de ser reguladas por qué pues de esta manera se les pondrían a los conductores de ese tipo de movilidad parámetros para circular por las calles debido a que por que son vehículos eléctricos ellos consideran que por no estar sujetos a ninguna normativa de Tránsito efectúan actos que contravienen las normas ya establecidas. Se podría controlarle en cuanto al límite de velocidad, al número de usuarios y al uso de implementos adecuados para movilizarse. Asimismo, se podría evitar de que cometan contravenciones de Tránsito como también lo accidentes en las vías.

Al no encontrarse regulación alguna hasta el momento para los usuarios de los scooters puedo considerarlo efectivamente como una vulneración de derechos hacia los peatones, los demás conductores y a la ciudadanía en general.

Los Gobiernos Autónomos Municipales deberían crear ya una ordenanza para todos los vehículos que pertenezcan a la micromovilidad y no esperar 180 días que han dado como termino para poder realizarlo. La importancia de que ya se regule es porque se han visto variedad de accidentes de tránsito, conductores de ese tipo de vehículos que van ingerido licor, niños conduciendo y en vías no idóneas. Deben los organismos competentes ser eficaces al momento de realizar crear estas normas.

Como Comisión de Tránsito del Ecuador y como parte del departamento de Educación Vial seguiremos realizando campañas que permitan difundir información sobre las nuevas reglas reglamentos, leyes o normas con la finalidad de que la ciudadanía conozca y posterior de un tiempo proceder a sancionar según lo que establezca la ordenanza.

4.1.4. ENTREVISTA A ABOGADOS REGISTRADOS EN EL CONSEJO DE LA JUDICATURA DE LA PROVINCIA DE SANTA ELENA

AB. ITATI ESPAÑA

Para poder circular en este tipo de vehículos se deben realizar todo lo que la ley establezca y que sea de una u otra manera regularizada mediante ordenanza ya que los municipios tienen la competencia en este sector, en este caso santa Elena, específicamente en la parroquia Atahualpa.

Particularmente no creo que el uso de estos vehículos atente en contra de la seguridad humana, en el caso de que, si llegue a estar regularizado, cada uno de los conductores ya deberían tener todo lo necesario como licencia, luces direccionales, luces frontales así el gobierno resguardaría el derecho a la seguridad humana.

Todas las acciones que se rigen en la sociedad tienen que estar vinculadas a la ley, por lo tanto, deben existir norma específica que regule el transporte eléctrico en relación con otras normas tipificadas de la ley de tránsito. Considero que el scooters eléctrico es un transporte que las personas escogen para tener mayor comodidad al momento de recorrer distancias cortas.

Este tipo de vehículos como aún no tiene ninguna ley que lo regularice, en efecto creo que al hacerlo existiría mejor control en la Parroquia Atahualpa ya que en este lugar se visualizan muchos de estos vehículos debido a que esta parroquia es grande y recurren al uso de este tipo de movilidad porque están a favor de una movilización sustentable y confortable para el ambiente.

ENTREVISTA A ABOGADOS REGISTRADOS EN EL CONSEJO DE LA JUDICATURA DE LA PROVINCIA DE SANTA ELENA

AB. MANUEL BAZÁN LUCAS

Los motorizados eléctricos o “scooters” se vuelven un instrumento de transporte para las personas, ellas ejercen cierto acto de competencia y limitan la capacidad de acción de otros vehículos que si están obligados a ser matriculados para poder circular en nuestro país. Su regulación depende del Municipio de Santa Elena. En las ordenanzas pueden obligar a la matriculación de este tipo de vehículos, a los que usen una potencia mayor 4 kilobytes y una velocidad máxima de 40 a 60 km /h. Al no existir regulación se convierte en un riesgo para la sociedad.

Definitivamente a todos nos consta que los usuarios de los scooters no cumplen con las medidas o limites que establece la ley. Se ha observado que en esta clase de vehículo se transportan hasta tres personas sin seguridad poniendo en riesgo la vida, niños conduciendo, sin tomar en cuenta que se debe tener un conocimiento vial para poder maniobrar uno de estos vehículos.

Habría que ver en realidad cual es el fondo del asunto porque normalmente cada vez que existe alguna situación nueva o moderna pues automáticamente la ley hace un alcance para poder regular este tipo de asuntos. Antes no existían este tipo de vehículos eléctricos ahora casi lideran las carreteras de nuestro país, es necesario la creación de una ordenanza para que regule estos vehículos.

Es obligación del Estado brindar seguridad en todo el territorio ecuatoriano, proteger las vidas de los ecuatorianos, esto es un asunto muy importante que establece la Constitución y que no tiene alternativas. El uso de este tipo de vehículos sin regulación pone en juego y riesgo que vulneran muchos derechos.

Se debería realizar en Santa Elena un análisis, sobre el uso del vehículo en carreteras, se solicita que haga el debido análisis, para solucionar la problemática, dando diversas soluciones al asunto ya que es una laguna que ya va para más de un año de existencia.

ENTREVISTA A ABOGADOS REGISTRADOS EN EL CONSEJO DE LA JUDICATURA DE LA PROVINCIA DE SANTA ELENA

AB. PAUL BORBOR

No. Matrícula: 24_2006-07

En toda la provincia de Santa Elena y en el Ecuador circulan el transporte eléctrico scooter siendo un tema que hasta en la actualidad existen vacíos legales en cuanto a la regularización y de circulación por lo que debe ser regulados por la Autoridad pública en el caso de la Parroquia Atahualpa muy bien el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Santa Elena en conjunto con los concejales principales deben crear ordenanza para el transporte eléctrico en la parroquia Atahualpa.

Toda transportación ya sea vehicular motorizada y ahora eléctrica no atenta contra la seguridad humana ya que son transportaciones necesarias para cualquier emergencia personal familiar y se debe regular su uso mediante legislación ya sea municipal o por la Asamblea Nacional y es necesario su regulación para evitar que a través de esta falta de legislación se atente contra la seguridad humana y se evite accidentes y contravenciones de tránsito, por lo que debe ser regularizados y sistematizados cuanto antes.

Una vez que se encuentre la legislación vigente no va afectar la transportación del servicio público e incluso va a existir un mejor control por parte de las entidades competentes.

ENTREVISTA A ABOGADOS REGISTRADOS EN EL CONSEJO DE LA JUDICATURA DE LA PROVINCIA DE SANTA ELENA

AB. RONY ALTAFUYA

Constitucionalmente tiene la competencia exclusiva los GAD que a través de una resolución el Consejo Nacional de competencias a nivel nacional para que asuman la competencia de tránsito en Santa Elena, sin embargo, la Municipalidad de Santa Elena tiene parcialmente la competencia es por esta razón que no se pueden revisiones vehiculares o cobro de tributos acá en la Provincia.

Los scooters eléctricos es un tipo especial de vehículo eléctrico o vehículo a propulsión, Estos vehículos no tienen licencia para conducir. Las ordenanzas no pueden ser modificatorias de la ley sino también una ordenanza o instructivo que permita a motocicletas o equipos de propulsión eléctrica ser regularizados no solamente como equipos de propulsión o como medios de transporte sino también que las personas que conduzcan puedan ser sancionadas de conformidad con la ley, pero para eso está el municipio que debe acreditarse en su totalidad con la competencia de tránsito

La Municipalidad de Santa Elena debe acreditarse ante el Consejo Nacional de competencias de manera total en materia tránsito para llevar a cabo varios procesos de políticas públicas en el Cantón. Las personas que compran esta motocicleta son las del estrato popular esos son votos, es un punto frágil para un alcalde o para un consejo crear una ordenanza para prohibir a prohibir y; ser determinatoria en el accionar de los usuarios que utilizan este tipo de motocicleta. De la misma manera, considero que no se vulnera la garantía de seguridad humana ante esta falta de regulación sino más bien es una omisión que una vez que sea cumplida por parte de las autoridades competentes se respetaran los derechos que cuentan los demás ciudadanos Cómo es la movilidad humana entre otros. No lo considero como una vulneración, considero que es una omisión que afecta directamente al usuario final que es la persona que necesita utilizar este tipo de vehículos. Esta falta de regulación vulnera el derecho a la seguridad jurídica de estos ciudadanos porque al no existir regulación porque no existen políticas claras con respecto a la utilización de estas de estos vehículos.

Se recomienda a la municipalidad de Santa Elena que haga un estudio en sitio sobre la utilidad que genera este tipo de artefacto en jurisdicción, un estudio de necesidad para conocer el nivel necesidad del uso de este tipo de vehículos segundo regulares Por qué calles pueden transitar las personas que utilizan estos equipos eléctricos

4.2. VERIFICACIÓN DE LA IDEA A DEFENDER

A inicios del presente trabajo investigativo los autores plantearon como idea a defender que “La falta de regulación del Transporte Terrestre Eléctrico (Scooters) en el Cantón Santa Elena - Parroquia Atahualpa hace que los usuarios cometan diversas irresponsabilidades en las vías públicas vulnerando de esta manera la garantía básica de la seguridad humana reconocida en el Art. 393 de la Constitución de la República del Ecuador” premisa que los autores tras la investigación exploratoria y documental efectuada deciden afirmarla basándose que mientras el GAD Municipal, organismo competente para regular el tránsito en cada uno de sus cantones no creen políticas públicas que permitan llevar un control de estos nuevos tipos de micromovilidad, la ciudadanía podría enfrentarse a una serie de amenazas en las vías públicas.

A través de las entrevistas a Agentes de la Comisión de Tránsito se evidenció que a diario los usuarios de los scooters y que a su vez no están bajo cumplimiento de ningún tipo de regulación en materia de tránsito cometen series de infracciones en las vías principales del sector de la Parroquia Atahualpa.

De la misma manera se indica que el Estado debe garantizar a todos los ciudadanos que conforman parte de una nación la posibilidad de convivir bajo un país en el que se vea minimizados los riesgos o amenazas que puedan alterar o0 afectar la convivencia pacífica, y es por esta razón que es importante que en el problema de la falta de regulación se creen ordenanzas por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados puesto que se garantizaría a través de este tipo de creación pública que se respeten sus derechos en cuanto a la movilidad segura, y otros demás derechos que se encuentran garantizando en la Carta Magna y que podían verse afectados por esta omisión a la que está incurriendo la Municipalidad de Santa Elena.

CONCLUSIONES

Al no existir hasta la presente fecha en el Cantón Santa Elena una regulación de los nuevos transportes terrestres eléctricos, vulneraría la seguridad ciudadana debido a que no hay control por parte de las autoridades incitando a que los usuarios de estos vehículos transiten por las vías públicas de manera arbitraria creando un alto índice de riesgos para la colectividad en general ante la comisión de delitos y contravenciones de Tránsito.

El Consejo Nacional de Competencias en su Resolución N°006-CNC- 2012 transfiere la competencia de regular, planificar y controlar el tránsito en cada una de las circunscripciones territoriales a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, sin embargo, hasta la presente fecha en el Cantón Santa Elena este organismo no emite ordenanza alguna en cuanto a materia de tránsito considerando esta acción como limitador de las competencias de la Comisión de Tránsito del Ecuador.

Se reconoce la micromovilidad, movilidad sostenible y la promoción e incentivos a los transportes terrestre eléctricos de cero emisiones en la LEY ORGÁNICA REFORMATIVA DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL pero todavía las autoridades competentes no efectúan planes o estudios de vialidad al respecto de plantear una posible ordenanza que los regularice.

Asimismo, es importante efectuar de manera pronta una regularización a los nuevos medios de movilización “scooters” a través de la creación y aplicación de políticas públicas por los GADs pues es la vía idónea que garantizará el respeto a demás derechos que tienen todos los ciudadanos como es la movilidad humana, la seguridad, el transitar libremente por las vías públicas e inclusive hasta el derecho a la vida por encontrarse este tema directamente relacionado con las contravenciones y accidentes de tránsito en la que los conductores de los scooters eléctricos podrían incurrir.

Finalmente, esta omisión por parte de las autoridades competentes está afectando a la seguridad jurídica reconocida en el Art 82 de la Carta Magna puesto que no se está creando normativa que permitan garantizar los derechos de las personas del territorio nacional que circulan por las vías públicas del Cantón.

RECOMENDACIONES

Incentivar al Gobierno Autónomo Municipal de Santa Elena y demás cantones que cumplan con las competencias que les ha conferido la LEY ORGÁNICA REFORMATORIA DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL y el Consejo Nacional de Competencias en el año 2012 sobre el poder regular y controlar el transporte terrestre en las vías de cada una de sus circunscripciones, a su vez de manera específica que se cree ordenanza local en el que se exija un mayor control a los nuevos vehículos eléctricos, puesto que de no ejecutarlo se seguiría vulnerando la garantía de seguridad humana causando alteraciones a la convivencia social y pacífica de los habitantes y no se prevendría la comisiones de infracciones y delitos.

A los Agentes de la Comisión de Tránsito de la Península de Santa Elena que continúen desempeñando la labor ejecutada hace 1 año atrás con las campañas de concientización y los respectivos simulacros que se han realizado a nivel cantonal sobre el buen uso de los scooters eléctricos y el respeto a las señales de Tránsito.

De la misma manera se recomiendan posibles medidas de seguridad de los usuarios de los scooters que podrían ser abordados por parte de la Municipalidad de Santa Elena como el uso de cascos homologados de todos los ocupantes del vehículo liviano, el empleo de ropas reflectivas en las noches como implementos que permiten poder detectarlos a larga distancia por más conductores, los conductores deben ser mayores de edad, obtención de matrícula tipo A y finalmente que efectúen cursos de conducción y sean aprobados en su totalidad de horas, circular por vías menos transitadas por ser transportes silenciosos, respeto a las señales de tránsito, determinación del número de ocupantes, fijar límites de velocidades.

Asimismo, la Municipalidad de Santa Elena debe coordinar consecutivamente sesiones de trabajo con líderes de las parroquias urbanas y rurales, líderes barriales, organismos sociales que le permitan conocer la problemática que se está evidenciando en el Cantón Santa Elena y en base a aquello actuar conforme a lo que está establecido en las leyes nacionales.

Finalmente, se recomienda al Gobierno Autónomo Parroquial de Atahualpa que en conjunto con sus habitantes creen los formatos debidos en sesión pública en el que se estipulen posibles propuestas y que emitan a Sesión de Consejo de la Municipalidad para su análisis sobre el problema que es palpable en la sociedad sobre la falta de regulación de los scooters eléctricos mediante una ordenanza.

BIBLIOGRAFÍA

Álvarez Marín, A., Beirute Brealey, T., Fuentes Julio, C., Luz I Álvarez, D., Santillán, A., & Rojas Aravena, F. (2012). *Seguridad Humana: Nuevos Enfoques* (1 ed.). (F. R. Aravena, Ed.) San José: FLACSO. Obtenido de <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/53923.pdf>

Asamblea Nacional. (10 de Agosto de 2021). *LEY ORGÁNICA REFORMATORIA DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL*. Obtenido de LEY ORGÁNICA REFORMATORIA DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL: <https://www.comisiontransito.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LEY-ORGANICA-REFORMATORIA-DE-LA-LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>

Castillo Gallo, C., & Reyes Tomala, B. (2015). *Guía Metodológica de Proyectos de Investigación Social*. Santa Elena, Ecuador: UPSE.

Chagoya, E. R. (1 de Julio de 2018). *gestiopolis*. Recuperado el 30 de Agosto de 2021, de *gestiopolis*.

Cinergia. (17 de 2 de 2020). *Moto scooter eléctrica vs moto a gasolina* . Obtenido de <https://cenergia.org.pe/blog/moto-scooter-electrica-convencional-gasolina-cuanto-ahorran/>

CODIGO ORGANICO DE LA FUNCION JUDICIAL. (22 de Mayo de 2015). *Lexis Finder*. Obtenido de Lexis Finder: https://www.funcionjudicial.gob.ec/www/pdf/normativa/codigo_organico_fj.pdf

CODIGO ORGANICO DE ORGANIZACION TERRITORIAL,COOTAD. (31 de Diciembre de 2019). *LEXIS FINDER*. Obtenido de LEXIS FINDER: <https://www.cpcs.gob.ec/wp-content/uploads/2020/01/cootad.pdf>

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. (2008). *CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR*. LEXIS FINDER. Obtenido de

https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf

Corzo, J. F. (2013). *Diseño de Políticas Públicas*. México: IEXE Editorial. Obtenido de <https://iexe.edu.mx/blog/que-son-las-politicas-publicas/>

Declaración Universal de Derechos Humanos . (2015). *Declaración Universal de Derechos Humanos*. Obtenido de https://www.un.org/es/documents/udhr/UDHR_booklet_SP_web.pdf

El Comercio. (28 de Octubre de 2019). *El Comercio*. Obtenido de El Comercio: <https://www.elcomercio.com/actualidad/quito/quito-regulacion-escuterres-transporte-transito.html>

El Comercio. (21 de marzo de 2021). *El Comercio*. Obtenido de El Comercio: <https://www.elcomercio.com/actualidad/quito/regulacion-scooter-motor-municipio-movilidad.html>

El Telégrafo. (11 de Octubre de 2021). *El Telégrafo*. Obtenido de El Telégrafo: <https://www.itelegrafo.com.ec/noticias/actualidad/44/scooters-autos-electricos-regulados-gobierno>

Franco, E. M. (18 de Julio de 2017). *Culmenconsultores*. Obtenido de Culmenconsultores: <http://culmenconsultores.com/seguridad-politica-componente-de-la-seguridad-humana/>

Instituto Coordinadas de Gobernanza y Economía Aplicada. (5 de Septiembre de 2020). *Instituto Coordinadas de Gobernanza y Economía Aplicada*. Obtenido de Instituto Coordinadas de Gobernanza y Economía Aplicada: https://www.institutocoordenadas.com/es/analisis/micromovilidad-elemento-esencial-planificacion-urbana_20081_102.html

Instituto Interamericano de Derechos Humanos. (2010). *Instituto Interamericano de Derechos Humanos*. Obtenido de Instituto Interamericano de Derechos Humanos: https://www.iidh.ed.cr/multic/default_12.aspx?contenidoid=82796aa5-db81-45f2-a31e-f55e5e60d9a1&Portal=IIDHSeguridad

LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL. (31 de Diciembre de 2014). *LEXIS FINDER*. Obtenido de LEXIS FINDER: <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>

LOIS, A. (14 de Noviembre de 2018). *¿Es el coche eléctrico el futuro? Todas sus ventajas y desventajas*. Obtenido de https://www.autopista.es/noticias-motor/es-el-coche-electrico-el-futuro-todas-sus-ventajas-y-desventajas_152408_102.html

López, P. L. (2004). POBLACIÓN MUESTRA Y MUESTREO. (P. Cero, Ed.) *Scielo*, 09(8), 69-74. Recuperado el 29 de Agosto de 2021, de [http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-02762004000100012#:~:text=a\)%20Poblaci%C3%B3n.,conocer%20algo%20en%20una%20investigaci%C3%B3n.&text=Es%20un%20subconjunto%20o%20parte,II%20evar%C3%A1%20a%20cabo%20la%20investigaci%C3%B3n](http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-02762004000100012#:~:text=a)%20Poblaci%C3%B3n.,conocer%20algo%20en%20una%20investigaci%C3%B3n.&text=Es%20un%20subconjunto%20o%20parte,II%20evar%C3%A1%20a%20cabo%20la%20investigaci%C3%B3n).

Maradiaga, M. J. (2015). *TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN*. Matagalpa, Nicaragua. Obtenido de <https://repositorio.unan.edu.ni/12168/1/100795.pdf>

Martínez, M. C. (9 de Enero de 2020). *T21MX*. Obtenido de T21MX: <http://t21.com.mx/opinion/columna-invitada/2020/01/09/revolucion-transporte-electrico-su-futuro>

Martínez, M. M. (5 de Junio de 2019). *Banco Interamericano de Desarrollo Mejorando Vidas*. Obtenido de Banco Interamericano de Desarrollo Mejorando Vidas: <https://blogs.iadb.org/energia/es/electromovilidad-transporte-mas-limpio-seguro-y-eficiente/>

Méndez, C. E. (2008). *Metodología, Diseño y desarrollo del proceso de investigación con énfasis en ciencias empresariales* (Cuarta ed.). Mexico: Limusa.

Ministerio de Defensa Nacional. (1 de Diciembre de 2002). *RESDAL Red de Seguridad y Defensa de América Latina*. Recuperado el 6 de Diciembre de 2021, de RESDAL Red de Seguridad y Defensa de América Latina: <https://www.resdal.org/Archivo/ecu-libro-cap2.htm>

Navarro, X. N. (Mayo de 2014). *UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO*. Obtenido de UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO: <https://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/3121/1/000110201.pdf>

Organización Latinoamericana de Gobiernos Intermedios. (Septiembre de 2011). *Organización Latinoamericana de Gobiernos Intermedios, OLEGI*. Obtenido de Organización Latinoamericana de Gobiernos Intermedios, OLEGI: https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/rio_09.2011_olagi_manifiesto_valparaiso.esp_.pdf

Otzen, T., & Manterola, C. (2017). Técnicas de Muestreo sobre una Población a Estudio. *Scielo, 1*, 35. doi:227-232

PAREDES, F. R. (2014). *ANALIZAR LA EFICIENCIA DE UNA MOTO ELÉCTRICA EN*. Quito: UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EQUINOCCIAL. Obtenido de http://repositorio.ute.edu.ec/bitstream/123456789/4839/1/59369_1.pdf

Quito, A. d. (2021). *COMISIÓN DE MOVILIDAD*. Obtenido de http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Proyectos%20Ordenanzas/475/IC-O-2019-027.pdf

Robles, M. L. (Marzo de 2015). PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO DE LAS CAPACIDADES LOCALES PARA LA PAZ Y EL DESARROLLO EN LA FRONTERA NORTE. Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas para la Seguridad Humana.

SALTOS, S. D. (Agosto de 2013). *¿ LA SEGURIDAD HUMANA ANALIZADA A TRAVÈS DE LAS SOLICITUDES DE MEDIDAS CAUTELARES PRESENTADAS ANTE LA COMISIÒN INTERAMERICANA DE DERCHOS HUMANOS EN CONTRA DE ECUADOR DURANTE LOS AÑOS 2003-213*. Ecuador. Obtenido de <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/5935/2/TFLACSO-2013SDUS.pdf>

SIMONELECTRIC. (Enero de 2019). *simonelectric*. Obtenido de [simonelectric: https://www.simonelectric.com/blog/el-vehiculo-electrico-elementos-principales-y-funcionamiento](https://www.simonelectric.com/blog/el-vehiculo-electrico-elementos-principales-y-funcionamiento)

Sistema Informático Foro de Abogados. (2021). *Consejo de la Judicatura*. Obtenido de Consejo de la Judicatura: <https://app.funcionjudicial.gob.ec/ForoAbogados/Publico/frmConsultasGenerales.jsp?txtNumeroPagina=1&Op=s0>

Suárez, O. H. (Julio de 2013). Prolegómeno al concepto dominante de seguridad , una visión a partir del artículo ¿Qué es la seguridad humana? . 6(6). Obtenido de <https://www.revistamisionjuridica.com/wp-content/uploads/2020/09/art10-2.pdf>

Vasquez, C. (9 de 6 de 2020). *MOVILIDAD ELÉCTRICA: PASADO, PRESENTE Y FUTURO*. Obtenido de <https://www.totalenergies.es/es/pymes/blog/evolucion-de-la-movilidad-electrica>

Zapata, A. J. (2020). *Seguridad humana en Ecuador: calibrando las ideas a través de una cartografía conceptual*. (R. Internacionales, Ed.) Madrid. Recuperado el 6 de Diciembre de 2021, de <https://revistas.uam.es/relacionesinternacionales/article/view/relacionesinternacionales2020.43.008/11887>

ZAPATA, A. J. (2020). Seguridad humana en Ecuador: calibrando las ideas a través de una cartografía conceptual. *Relaciones Internacionales*(53), 151-170. doi:<https://doi.org/10.15366/relacionesinternacionales2020.43.008>

ANEXOS

GUIA DE ENCUESTA DIRIGIDA A LOS HABITANTES DE LA PARROQUIA ATAHUALPA

¿USTED CONSIDERA QUE LAS LEYES DEL ECUADOR GARANTIZAN DE MANERA EFECTIVA LA GARANTÍA DE SEGURIDAD HUMANA?

SI

NO

¿SEGÚN SU APRECIACIÓN, CUÁL ES EL NIVEL DE USO DE ESTOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS (SCOOTERS) EN LA PARROQUIA ATAHUALPA?

ALTO

MODERADO

BAJO

¿CONSIDERA USTED QUE LOS SCOOTERS, VEHÍCULO TERRESTRE ELÉCTRICO, ¿TENGAN QUE REGIRSE CON LA MISMA NORMATIVA DE TRANSITO QUE LOS OTROS VEHÍCULOS A COMBUSTIBLE EN BUSCA DEL BIENESTAR SOCIAL?

SI

NO

¿CONSIDERA QUE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS SON SEGUROS PARA LA LIBRE CIRCULACIÓN EN LAS VÍAS DE LA PARROQUIA ATAHUALPA?

SI

NO

¿CONSIDERA USTED ADECUADO QUE LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS (SCOOTERS) NECESITEN REALIZAR DE MANERA OBLIGATORIA UN CURSO DE CONDUCCIÓN?

SI

NO

¿EN LA VIDA COTIDIANA USTED CONSIDERA QUE LOS USUARIOS DE LOS SCOOTERS RESPETAN LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD (CASCO, LUCES LED) EN LAS VÍAS PÚBLICAS?

SI

NO

¿USTED CONSIDERA NECESARIO QUE EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADOS DE SANTA ELENA Y DEMÁS ORGANISMOS COMPETENTES CREEN UNA ORDENANZA QUE PERMITA REGULAR ESTE TIPO DE TRANSPORTE TERRESTRE ELÉCTRICO?

SI

NO

¿CONSIDERA USTED QUE AL NO EXISTIR ORDENANZA A NIVEL CANTONAL QUE REGULE ESTE TIPO DE VEHÍCULO ELÉCTRICO (SCOOTERS) SERIA CAUSA PRINCIPAL PARA QUE SE INCREMENTEN LOS ACCIDENTES E INFRACCIONES DE TRÁNSITO?

SI

NO

GUIA DE ENTREVISTA A MIEMBROS DE LA JUNTA PARROQUIAL “ATAHUALPA”

PREGUNTAS:

1. CONSIDERANDO QUE EL ART 24 DEL COOTAD ESTABLECE QUE UN CANTÓN TIENE CIRCUSCRIPCIONES TERRITORIALES ¿PORQUE CONSIDERA USTED QUE DEBA REGULARSE MEDIANTE ORDENANZA LOCAL DEL GAD DE SANTA ELENA EL USO DEL TRANSPORTE TERRESTRE ELECTRICO “SCOOTERS” EN LA PARROQUIA ATAHUALPA?
2. EN LA ACTUALIDAD EL USO DE ESTE TIPO DE TRANSPORTE TERRESTRE ELÉCTRICO SCOOTERS VA EN AUMENTO POR LO QUE DESDE SU PUNTO DE VISTA ¿CONSIDERA USTED QUE AL NO EXISTIR HASTA LA ACTUALIDAD UNA RESPECTIVA REGULACIÓN DE ESTOS MEDIOS DE TRANSPORTE AFECTA LA GARANTÍA BÁSICA DE SEGURIDAD HUMANA RECONOCIDA EN LA CARTA MAGNA? ARGUMENTE SU RESPUESTA.
3. DE ACUERDO A SU CARGO LABORAL ¿CONSIDERA USTED QUE SE VULNERAN DERECHOS CIUDADANOS, EN ESTE CASO DE QUE CIRCULEN LIBREMENTE TODOS LOS MOTORIZADOS ELÉCTRICOS SIN NINGUNA CLASE DE CONTROL O NORMATIVA QUE LOS RIJA? ARGUMENTE SU RESPUESTA
4. UNA VEZ QUE ESTE EN VIGENCIA LA ORDENANZA EN LA QUE SE REGULEN LOS SCOOTERS ELECTRICOS ¿CUAL SERIA SU ACCIONAR Y QUE ACTIVIDADES EN BENEFICIO DE LA COLECTIVIDAD USTEDES EJECUTARIAN COMO MIEMBROS DE LA JUNTA PARROQUIAL DE ATAHUALPA?

GUÍA DE ENTREVISTA A AGENTES DE TRÁNSITO DEL CANTÓN SANTA ELENA.

PREGUNTAS

1. PARA USTED ¿PORQUE DEBERIAN SER REGULADOS LOS NUEVOS VEHICULOS ELECTRICOS “SCOOTERS”?
2. DE ACUERDO A SU CRITERIO ¿QUE EVENTOS DE TRÁNSITO SE EVITARIAN EN LAS VIAS PUBLICAS AL SER LOS SCOOTERS ELECTRICOS REGULADOS?
3. ANTE LA FALTA DE REGULACIÓN DE LOS SCOOTERS ELECTRICOS A TRAVES DE UNA ORDENANZA LOCAL ¿SE LO PODRIA CONSIDERAR COMO UNA AFECTACION A LOS DERECHOS CIUDADANOS Y A LA SEGURIDAD VIAL?
4. EN LA LEY ORGANICA REFORMATORIA DE LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL EN SU DISPOSICIÓN TRANSITORIA CUADRAGÉSIMA DETERMINA EL TERMINO DE 180 DÍAS PARA QUE LOS GADS DESARROLLEN ORDENANZAS QUE REGULEN LA CIRCULACIÓN DE MEDIOS DE TRANSPORTE COMO LOS SCOOTERS ELÉCTRICOS. CON ESTAS NUEVAS DISPOSICIONES DADAS A PARTIR DE JULIO DEL 2021 ¿QUE RECOMIENDAN USTEDES COMO AGENTES QUE CONTROLAN EL TRANSITO A LA MUNICIPALIDAD DE SANTA ELENA?
5. UNA VEZ QUE ESTE EN VIGENCIA LA ORDENANZA EN LA QUE SE REGULEN LOS SCOOTERS ELECTRICOS ¿CUAL SERIA SU ACCIONAR Y QUE ACTIVIDADES EN BENEFICIO DE LA COLECTIVIDAD USTEDES EJECUTARIAN COMO AGENTES DE LA COMISION DE TRANSITO?

GUÍA DE ENTREVISTA A ABOGADOS REGISTRADOS EN EL CONSEJO DE LA JUDICATURA DE LA PROVINCIA DE SANTA ELENA

PREGUNTAS:

1. ACTUALMENTE CIRCULAN, VARIOS SCOOTERS ELÉCTRICOS POR NUESTRAS CALLES SIN REGULACIÓN ALGUNA, ¿USTED CREE QUE DEBAN REGULARSE MEDIANTE ORDENANZA LOCAL DEL GAD DE SANTA ELENA SOBRE EL USO DE TRANSPORTE TERRESTRE ELÉCTRICO EN LA PARROQUIA DE ATAHUALPA Y POR QUÉ?
2. ¿CREE USTED QUE EL USO DE TRANSPORTE TERRESTRE ELÉCTRICO “SCOOTER” ATENTA CONTRA LA GARANTIA DE LA SEGURIDAD HUMANA RECONOCIDA EN EL ART 393 DE LA CARTA MAGNA? ARGUMENTE SU RESPUESTA
3. DESDE SU PUNTO DE VISTA JURIDICO ¿CÓMO CONSIDERA USTED LA FALTA DE REGULACION DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES ELECTRICOS “SCOOTERS” AUN CONCICIENDO QUE QUIENE TIENE LA COMPETENCIA DE CREAR ORDENANZAS SON LOS GAD MUNICIPALES?
4. ANTE ESTA FALTA DE REGULACION DE LA NUEVA MODALIDAD DE TRANSPORTE EN LAS VIAS PUBLICAS ¿QUÉ DERECHOS USTED CONSIDERA QUE SE VULNERAN Y POR QUÉ?
5. COMO PROFESIONAL DEL DERECHO ¿QUÉ RECOMIENDA A LA MUNICIPALIDAD DE SANTA ELENA EN TORNO AL PROBLEMA FOCALIZADO?

ENTREVISTA A AGENTES DE TRÁNSITO DEL CANTÓN SANTA ELENA.



ENTREVISTA A MIEMBROS DEL GAD PARROQUIAL “ATAHUALPA”





