



FACULTAD DE JURISPRUDENCIA

ESCUELA DE DERECHO

PROYECTO DE TESIS PREVIO A LA OBTENCIÓN
DEL TÍTULO DE ABOGADO DE LOS JUZGADOS Y
TRIBUNALES DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

**Análisis sobre la aplicabilidad de la Resolución N°.044-DIR-ANT-2020, con respecto a la
portabilidad de la licencia de conducir digital**

Autor:

Diego Gabriel Hidalgo Gómez

Director del trabajo de investigación:

Ángel Gilberto Ambuludí Granda

Loja, octubre de 2022

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y HONESTIDAD ACADÉMICA

Nombre: Diego Gabriel Hidalgo Gómez

Cédula de ciudadanía: 1104069941

Facultad: Jurisprudencia

Escuela: Derecho

DECLARO QUE:

El trabajo de investigación de fin de carrera titulado “**Análisis sobre la aplicabilidad de la Resolución N°.044-DIR-ANT-2020, con respecto a la portabilidad de la licencia de conducir digital.**” Para optar por el título de “**abogado de los juzgados y tribunales de la república del Ecuador**”. Es de mi autoría exclusiva y producto de mi esfuerzo personal; las ideas, enunciaciones, citas de todo tipo e ilustraciones diversas; obtenidas de cualquier documento, obra, artículo, memoria, entre otros (versión impresa o digital), están citadas de forma clara y estricta, tanto en el cuerpo del texto como en la bibliografía. Estoy plenamente informado de las sanciones universitarias y/o de otro orden en caso de falsedad de lo aquí declarado, en todo o en parte.

Loja, 03 de octubre de

2022



Diego Gabriel Hidalgo Gómez

AUTORIZACIÓN DE DERECHOS DE PROPIEDAD INTELECTUAL

Yo, Diego Gabriel Hidalgo Gómez, con cédula de identidad número 1104069941, en calidad de autor del trabajo de investigación “**Análisis sobre la aplicabilidad de la Resolución N°.044-DIR-ANT-2020, con respecto a la portabilidad de la licencia de conducir digital a nivel nacional**”; declaro bajo juramento, que la presente investigación es de mi autoría, que no ha sido presentado con anterioridad para ningún grado o calificación profesional, y que se ha consultado la bibliografía detallada.

Autorizo a la Universidad Internacional del Ecuador (UIDE), para hacer uso de todos los contenidos que me pertenecen o parte de esta obra, con fines estrictamente académicos o de investigación. Según lo establecido en la Ley de Propiedad Intelectual, reglamentos y demás leyes.

Loja, 03 de octubre de

2022



Diego Gabriel Hidalgo Gómez

CERTIFICACIÓN

Yo, Ángel Gilberto Ambuludí Granda, declaro que conozco al autor del presente trabajo investigativo, siendo el responsable exclusivo, tanto de su originalidad y autenticidad, como de su contenido.



Ángel Gilberto Ambuludí Granda

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de investigación primeramente a Dios por todo lo que me ha dado a lo largo de mi vida tanto salud, como salud para mis seres queridos.

Dedico también este trabajo a mis abuelitos, principalmente al Dr. Gabriel Gonzalo Gómez, a la Dra. Esthela Fabiola Placencia Espinosa, por ser un pilar fundamental a lo largo de mi vida.

Además, dedico a su vez a mis padres al Sr. Fabio Hidalgo Montaña y a mi madre Lcda. Mariagusta Gomez Placencia, por darme la vida y por enseñarme muchas cosas para mi formación educativa.

Finalmente dedico mi obra a una persona muy especial en mi vida, Dayanna Gaona, a su mamá Patricia Gonzaga, a su papá Gonzalo Gaona y a su familia por darme la fuerza cuando pasaba por momentos difíciles, que se han convertido en una parte fundamental y muy importante para este desarrollo y culminación de este peldaño académico.

-Diego Gabriel Hidalgo Gómez-

AGRADECIMIENTO

Quiero extender mi gratitud a la Universidad Internacional del Ecuador con sede en Loja, a la Facultad de Jurisprudencia, y a la misma carrera de Derecho, por brindar la oportunidad de formarme académicamente y personalmente como un profesional dentro del ámbito académico con los mayores conocimientos impartidos por los docentes que a lo largo de mi carrera universitario me fueron formando como lo que seré ahora un Abogado de la Republica del Ecuador.

A Dios por brindarme vida y salud, para lograr cumplir una de mis metas y valor en todo momento para enfrentar cada una de las adversidades.

A la vez extendiendo mi agradecimiento a mi director de Tesis el Dr. Ángel Gilberto Ambuludi Granda, por sus orientaciones y guías para el desarrollo fructífero durante el desarrollo del presente trabajo de titulación.

Agradezco también al director de mi carrera el Dr. Pablo Ruiz Aguirre y la Dra. Raquel Veintimilla Quezada, por todas las enseñanzas impartidas hacia mi objetivo principal que es la titulación como abogado de la república del Ecuador.

Por último, agradezco a todas las personas que durante estos cinco años hemos compartido clase y momentos de educación en tan prestigiosa universidad.

-Diego Gabriel Hidalgo Gómez-

RESUMEN

Debido a que por el Covid-19 en el año 2019, se dio la iniciativa para poner en práctica las diferentes posibilidades que ofrece la tecnología y la digitalización a la que hoy en día se accede con facilidad. Los procedimientos administrativos por parte de las instituciones del Estado no deberían ser ajenas a esta innegable realidad, debido a que facilita la disponibilidad de las personas para presentar la licencia de tránsito de manera digital, a través de un dispositivo telefónico; a más de ser respaldada dicha información por la revisión de la base de datos informáticos a la que tienen acceso los agentes civiles de tránsito. La mayor parte de ciudadanos ecuatorianos tienen un dispositivo telefónico; sin embargo, hay que brindar la posibilidad para que quien no tenga, pueda presentar la licencia según sus propias necesidades o recursos. Cada día resulta más necesaria la innovación con el objetivo de beneficiar y favorecer al usuario en el cumplimiento de sus obligaciones, debido a la superflua y extenuante problemática que trae consigo la tramitación de este tipo de documentos, que a su vez compromete el principio de celeridad de los procesos administrativos por parte de las entidades públicas como la Agencia Nacional de Tránsito. La metodología de investigación es de carácter mixta, cualitativa y cuantitativa, debido a que por un lado es necesario el análisis de la doctrina correspondiente al problema planteado; y por el otro, resulta importante la opinión pública para cuantificar con mayor precisión el planteamiento de la presente investigación.

Palabras clave: Digitalización, licencia de conducir, resolución, innovación.

ABSTRACT

Due to the Covid-19 in 2019, the initiative was given to put into practice the different possibilities offered by technology and digitization that are easily accessed today. The administrative procedures by the State institutions will not necessarily be oblivious to this undeniable reality, because they facilitate the availability of people to present the traffic license digitally, through a telephone device; In addition to being supported by said information by reviewing the computer database to which civil traffic agents have access. Most Ecuadorian citizens have a telephone device; however, the possibility must be provided so that those who do not have one can present the license according to their own needs or resources. Every day innovation is more necessary with the aim of benefiting and favoring the user in fulfilling their obligations, due to the superfluous and exhausting problems that the processing of this type of document brings, which in turn compromises the principle of speed of administrative processes by public entities such as the National Transit Agency. The research methodology is mixed, qualitative and quantitative, because on the one hand it is necessary to analyze the doctrine corresponding to the problem raised; and on the other hand, public opinion is important to more accurately quantify the approach of this research.

Keywords: Digitization, driver's license, resolution, innovation.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

CARÁTULA.....	I
DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y HONESTIDAD ACADÉMICA	II
AUTORIZACIÓN DE DERECHOS DE PROPIEDAD INTELECTUAL.....	III
DEDICATORIA	IV
AGRADECIMIENTO.....	V
RESUMEN	VI
ABSTRACT.....	VII
ÍNDICE DE CONTENIDOS.....	VIII
INTRODUCCIÓN	1
a) Planteamiento y Justificación	2
b) Pregunta de investigación.....	3
c) Objetivos	4
d) Metodología	5
e) Contenido de los capítulos del trabajo de investigación	9
CAPÍTULO I	10
1.1. Antecedentes	10
1.1.1. Historia	10
1.1.2. Incorrecto uso de licencias de conducir	11
1.1.3. Irregularidades en la emisión de licencias	12
1.1.4. Derecho Administrativo en la era digital	14
1.2. Etimología.....	15

1.2.1. Derecho Administrativo (institucional)	15
1.2.2. Digitalización	16
1.2.3. Mejora continua.....	17
1.2.4. Licencia de conducir.....	17
1.2.5. Resolución Administrativa	19
1.2.6. Agencia Nacional de Tránsito	20
1.3. Fundamentación teórica.....	22
1.3.1. Servicio público y gobierno digital.....	22
1.3.2. La era digital en América Latina	25
1.3.3. La revolución digital en la administración pública	26
1.3.4. Proceso para el registro de licencia digital.....	27
1.3.4.1. A través de firma electrónica	29
1.3.4.2. A través de video llamada.....	33
1.3.4.3. A través de ventanilla	34
1.3.5. Inconvenientes en el sistema digital	34
CAPÍTULO II	37
2.1. Fundamentación normativa	37
2.1.1. Normativa Nacional.....	37
a) Constitución de la República del Ecuador	37
b) Código Orgánico Integral Penal	39
c) Ley orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	40
d) Ley Orgánica de Defensa al Consumidor	40

2.2. Comparación normativa	41
a) Argentina.....	41
b) España.....	43
CAPÍTULO III.....	45
3.1. Análisis y resultados de las encuestas.....	45
CONCLUSIONES	54
RECOMENDACIONES	55
BIBLIOGRAFÍA	56
ANEXOS	59

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Pregunta 1	45
Gráfico 2: Pregunta 2	47
Gráfico 3: Pregunta 3	48
Gráfico 4: Pregunta 4	50
Gráfico 5: Pregunta 5	51
Gráfico 6: Pregunta 6	52

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Valores de la firma electrónica.....	29
Tabla 2: Tipo de licencia.....	45
Tabla 3: Importancia de la licencia digital	47
Tabla 4: Procedimiento para obtener la licencia.....	49
Tabla 5: Pérdida, extravío o robo de la licencia	50

Tabla 6: Importancia de la licencia digital	51
Tabla 7: Innovación digital	53

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1: Registro para certificación digital.....	29
Imagen 2: Pre-registro de usuarios con certificado digital.....	30
Imagen 3: Paso 1, añadir PKI a Chome.....	30
Imagen 4: Agregar a Chome	31
Imagen 5: Aceptación para la presentación de licencia	31
Imagen 6: Finalización de la instalación	32
Imagen 7: Pre-registro de usuarios con certificado digital.....	32
Imagen 8: Ingreso de datos para videollamada.....	33
Imagen 9: Guía oficial de trámites del Ecuador	33
Imagen 10: Página para descargar la licencia.....	34

INTRODUCCIÓN

El tema para el desarrollo del presente trabajo investigativo se denomina “**Análisis sobre la aplicabilidad de la Resolución N°.044-DIR-ANT-2020, con respecto a la portabilidad de la licencia de conducir**”. Fue planteado debido principalmente a la necesidad de poder analizar el procedimiento de obtención de la licencia de conducir, y, que en definitiva la digitalización permita ahorrar recursos tanto del lado del Estado y sus instituciones, así como el interés del usuario de facilitar la portabilidad de la licencia de conducir, aportando de manera positiva en varios aspectos relevantes, empezando principalmente por el hecho de garantizar al conductor un medio más sencillo pero efectivo de presentar su licencia cuando ésta sea requerida por el agente de tránsito al momento de realizar un operativo o simplemente de requerir la misma para un trámite, evitando así su pérdida o falta de portabilidad al momento de ser presentada.

La aplicabilidad de la Resolución N°.044-DIR-ANT-2020, dispuesta por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), la Sociedad de la Información (MINTEL), el Ministerio de Telecomunicaciones y la Dirección Nacional de Registro de Datos Públicos (DINARDAP); sin duda alguna resulta una clara innovación en el aspecto de materia de Tránsito, abriendo la posibilidad de establecer un nuevo mecanismo de interacción en cuanto se refiere al cumplimiento de obligaciones del conductor. Para lo cual cabe recalcar que, al ser un sistema nuevo de operatividad deja a la expectativa los niveles de calidad que pueda prestar esta nueva tendencia digital. Por tal razón se ha creído conveniente realizar un estudio al respecto del tema en mención, con la finalidad de rescatar los innegables beneficios que trae consigo la digitalización, pero, así también es conveniente realizar un análisis crítico y profundo de estas nuevas tendencias digitales, con la finalidad de encontrar posibles falencias o vacíos legales que puedan deslegitimar el adelanto social.

Dentro del cuerpo normativo denominado Código Orgánico Integral Penal, se encuentra la materia de las infracciones de tránsito, siendo de esta manera un acopio de derechos y obligaciones de carácter público. Más específicamente ubicado en el capítulo octavo que habla sobre infracciones de tránsito, sección tercera denominada “contravenciones de tránsito”, misma que manifiesta en su Art. 21. “La persona que conduzca un vehículo automotor sin portar su licencia de conducir” (Asamblea Nacional Constituyente, 2014, p. 144).

A partir del año 2020, la portabilidad de la licencia de conducir digital ya es una realidad en el Ecuador, por tal razón resulta necesario profundizar en la investigación de esta temática con la finalidad de reconocer y afianzar oportunamente posibles vacíos que comprometan no sólo el patrimonio de la institucionalidad, sino también el derecho a la innovación digital que posee el ciudadano.

Es conveniente que la función reguladora de la normativa ecuatoriana, es decir, la Asamblea Nacional del Ecuador, regularice la normativa y procedimientos conforme el avance de las nuevas tendencias tecnológicas, con los mecanismos de resguardo de seguridad correspondientes y estándares que no comprometan la información o integridad misma del ciudadano, impidiendo el tráfico de licencias por actos de corrupción, debido a que la licencia resulta un requisito indispensable para mejorar la calidad de vialidad.

a) Planteamiento y Justificación

Los cambios socioculturales que se han venido dando desde principios de Siglo gracias a la tecnología, claramente han marcado un antes y un después en la forma de vivir. A través del desarrollo y uso de las nuevas tecnologías, hoy en día gran parte de la población tiene en su posesión un teléfono celular con acceso a internet, una herramienta que se ha vuelto de suma importancia para la comunicación. La digitalización resulta imprescindible a la hora de realizar cualquier actividad cotidiana; es por tal razón que el Estado ha otorgado la disponibilidad de presentar de manera digital

la licencia de manejo de un vehículo a motor, esta innovación favorece notablemente al ciudadano, al momento de presentar dicho documento en caso de ser requerida.

Toda innovación trae consigo un periodo de prueba por decirlo de alguna manera, ya que, al estar tan sólo dos años en funcionamiento, la aplicación de un nuevo método digital que a largo plazo puede resultar complejo, o en el peor de los casos con ciertas complicaciones jurídico-sociales, debe necesariamente atravesar un “periodo de prueba” en el transcurso de su aplicabilidad.

El presente trabajo de investigación se justifica principalmente por el hecho de determinar un estudio analítico, de carácter cualitativo y cuantitativo sobre los aspectos fundamentales que podrían mejorar el procedimiento de revisión de documentos al facultar la alternativa de poder presentar la licencia de conducir de manera digital, debido que resulta un problema y una contravención de tránsito, el hecho de no portar la licencia por diferentes causas, ya sea por su pérdida o simplemente porque en el momento de su presentación no la tenía en su poder y así incumplir las obligaciones que establece la Ley de Tránsito.

Otro de los problemas por los que se debe realizar un estudio minucioso con respeto a la aplicabilidad de la Resolución N°.044-DIR-ANT-2020, es el hecho de que en los últimos años se han venido dando una serie de inconvenientes con respecto a la emisión de licencias de conducir física en cuestiones de corrupción; por tal razón es necesario determinar los posibles vacíos legales, con la finalidad de proponer mejoras en el desarrollo de su propia ejecución procedimental; para salvaguardar los intereses de la ciudadanía, y así poder erradicar dichos actos ilegítimos. Es fundamental que el portador de la licencia, deba estar debidamente preparado y facultado en materia de Tránsito, cumpliendo las condiciones y conocimientos que la ley así lo requiera.

b) Pregunta de investigación

Es de suma importancia el estudio de la aplicabilidad de la Resolución N°.044-DIR-ANT-2020, así como el análisis mediante un enfoque crítico para determinar el grado de aceptación que

está teniendo y que tendrá esta medida, dando inicio a la pregunta de investigación que es la siguiente:

¿Resulta efectiva la aplicabilidad de poder presentar la licencia de conducir digital? ¿En qué medida se puede favorecer a la población ecuatoriana con la modernización de los procedimientos de revisión de licencia? ¿Existen inconsistencias en el procedimiento administrativo que oferta la posibilidad de acceder a la licencia de manejo? Estas preguntas son necesarias al momento de realizar el análisis crítico de este nuevo método al que se ajusta la normativa ecuatoriana tradicional, y da luz verde a la innovación de sus procedimientos administrativos en los que se está aplicando este nuevo método de presentación de documentos; y, por qué no, éste deba ser el preámbulo para que las demás instituciones del Estado sigan innovando la forma en la que se ha venido dando el tema de los trámites administrativos, desde un sentido general.

c) Objetivos

Objetivo General:

Realizar un análisis jurídico-social con respecto de la aplicabilidad de la Resolución N°.044-DIR-ANT-2020, con respecto a la posibilidad de acceder al beneficio de portabilidad de la licencia de conducir digital en todas sus categorías.

Objetivos específicos:

Desarrollar un análisis cualitativo y cuantitativo relacionado a los aspectos que surjan de la aplicabilidad de la tecnología en procedimientos de Tránsito, para poder presentar de manera digital la licencia de conducir, así como sus antecedentes y características principales.

Analizar la normativa correspondiente a la Resolución N°.044-DIR-ANT-2020, y la forma en que se está aplicando en la actualidad, con la finalidad de fortalecer posibles falencias que comprometan la institucionalidad de las licencias de tránsito.

Desarrollar las conclusiones que se deriven de la temática de estudio planteada, mismas que podrían aportar para el mejoramiento e innovación de nuevos sistemas de aplicar la digitalización a la normativa legal, según corresponda.

d) Metodología

El Método Científico en el cual va a ser desarrollada la presente investigación es desde un enfoque mixto, aplicando la metodología cualitativa y cuantitativa debido al tipo de problema que se pretende abordar a través de la investigación bibliográfica y los instrumentos y técnicas de investigación, para poder medir el progreso de aplicabilidad del Resolución N°.044-DIR-ANT-2020.

Existe un contraste entre los enfoques cualitativo y cuantitativo, el más evidente es que en el primero hay un acercamiento íntimo con respecto al objeto de investigación, mientras que en el segundo el investigador se mantiene hacia lo genérico. El enfoque que el investigador elija debe ser idóneo y confiable para contribuir a resolver la hipótesis o dar respuesta a la pregunta de investigación y, por ende, alcanzar los objetivos planteados. (Olvera, 2015, p. 87)

Cuando se habla sobre los enfoques de la investigación existen claras diferencias, cuando se refiere al método cuantitativo se pretende encontrar resultados a través de la formulación de las incógnitas planteadas; mientras lo cualitativo busca encontrar la cualidades particulares de manera sustancial un fenómeno individual, la comprensión de los resultados que arroja progresivamente la investigación cuantitativa.

Según lo manifiesta Olvera (2015):

Antes de darte cuenta racionalmente que está construido; primero sientes que agarraste el hilo, que está allí, y que ya puedes ver con más claridad lo que puede resultar de tu investigación. A partir de allí, hay que volver a la parte más racional de plantear una pregunta coherente con esta aproximación inicial, plantear un objetivo, y cuál es la metodología más apropiada para dar

cuenta de ese objetivo. Yo creo que no hay ninguna metodología que en abstracto sea mejor que otra sino, ya en concreto, una te permite ver ciertas cosas y otras no te permiten ver ciertas cosas; lo ideal es combinar las metodologías (p.53).

Las consideraciones éticas aplicables según la temática de estudio, pretende direccionar el propósito de la tesis desde un sentido ético, por tal razón es preciso resaltar sobre la importancia optar por una investigación en base a la legitimación, con la finalidad de aportar de manera positiva en el avance la investigación y la ciencia.

La legitimidad imparcial del presente trabajo investigativo se enfoca al progreso de la aplicabilidad de la digitalización, para que la misma no quede relegada y pueda contribuir de manera favorable a la sociedad. Las posibilidades de legitimidad y la imparcialidad al momento de emitir una conclusión brindan a nuevas posibilidades de comprender de mejor manera los fenómenos presentes en la sociedad a través de la investigación, por eso es necesario buscar el vínculo entre la coherencia racional y la verdad, a través de la aplicación de la metodología.

Métodos de investigación

En esta investigación he utilizado los siguientes métodos para el desarrollo del presente tema, por ser los más conocidos en una investigación científica:

❖ Método Histórico

Permite conocer el surgimiento del problema a través del tiempo, mediante los hechos suscitados de los problemas jurídicos, así como su origen y evolución para que de esta manera permita realizar una diferenciación con la realidad actual.

El método histórico se aplica en investigaciones donde el referente histórico o antecedentes de la temática a tratar sea estudiada desde sus propios orígenes, con la finalidad de determinar su

grado de evolución, y así encontrar situaciones que consoliden el esclarecimiento de ideas o fundamentos a través de los antecedentes, siendo este método un aporte importante para el desarrollo final de la presente investigación.

❖ **Método Analítico:**

El método analítico es un método de investigación que tiene su base en el método científico, es utilizado para el planteamiento del problema y la generación de una hipótesis para resolverlos.

Este método se utilizará para descomponer o desintegrar el hecho que se investiga, un problema, una entidad jurídica, una norma vigente, etc., en sus diferentes elementos, sin perder de visión que la hace parte del todo, pues cada parte tiene sus propias características y se estructura dentro del todo. (Yépez, 2002, p. 91)

❖ **Método Sintético:**

El método sintético es un método de razonamiento que pretende volver a integrar las partes de un todo, es decir reconstruir un todo a partir de las partes de un análisis.

Contempla los procesos del método anterior, es decir el método analítico; y consiste en reconstruir y reintegrar los elementos y las partes que en la parte analítica se desintegraron, pero esencialmente realizando un proceso de síntesis, es decir, un proceso sintético superior, relacionándolo con la totalidad, al contenido del todo. (Yépez, 2002, p. 91)

❖ **Método Inductivo:**

Gracias a la aplicación de este método es posible profundizar en el estudio de casos, siendo el análisis de estos la parte medular de la investigación, este método por su forma de aplicación permite conocer o deducir una conclusión general a partir de una singularidad o tema específico.

❖ **Método Deductivo:**

Permite el estudio concreto de la problemática planteada, con respecto al análisis de los casos particulares en los que la justicia ordinaria llegar a fallar en algún aspecto; es necesario que, a partir de dicha reseña puntual y concreta, se puedan deducir aspectos generales. Esto aplicado a aspectos específico para concretar concreciones de carácter general.

Técnicas de Investigación

En el presente trabajo investigativo se utilizarán las siguientes técnicas de investigación:

Observación directa

“Esta técnica se considera como una etapa del método científico que posee un campo específico de actuación, unas técnicas apropiadas de control, para lograr el máximo grado posible de objetividad en el conocimiento de la realidad” (Yépez, 2002, p. 69). La observación directa requiere de un agudo sentido crítico y previo conocimiento de la temática abordada, ya que la recolección de indicios, resultados, información etc. Obliga a tener principalmente un conocimiento extenso de la temática a tratar, pues eso aumentará las probabilidades de incursionar en resultados fructíferos que atañen a la investigación.

Encuestas

Serán realizadas 30 encuestas, a conductores profesionales, y no profesionales de la provincia de Loja, con la finalidad de recabar información referente al tema abordado, esperando obtener resultados concretos sobre la manera en que se está llevando la aplicabilidad de la Resolución N°.044-DIR-ANT-2020, así como la acogida y aceptación por parte de la ciudadanía.

e) Contenido de los capítulos del trabajo de investigación

En lo que respecta al Primer Capítulo, se procederá a recabar información histórica de lo que ha venido siendo la emisión de licencias de conducir, con la finalidad de entender los grandes cambios que se han dado a través de los últimos años, así como las instituciones involucradas, encargadas de su emisión y los problemas generados a lo largo del tiempo; la segunda sección del primer capítulo se denomina etimología, misma que hace referencia a la conceptualización de los temas principales que atañen a la investigación, con la finalidad de mejorar su comprensión a través de su propia etimología; y como punto final en la tercera sección del capítulo primero se hará referencia a lo que respecta a la fundamentación teórica, misma que permite hacer un análisis de la doctrina con relación al tema de estudio.

En el Segundo Capítulo, se realiza un minucioso análisis con referencia a la fundamentación normativa que regula el tema planteado, así como el análisis e interpretación de la normativa ecuatoriana; para terminar finalmente con la legislación comparada, ya que es necesario realizar un análisis comparativo con otros países en referencia al tema que se pretende estudiar.

Y finalmente en el Tercer Capítulo se realizará la cuantificación de los datos recogidos a través de las entrevistas con la finalidad de interpretarlas y poder deducir el grado de aceptación o las dudas que se presente por parte de la ciudadanía, para terminar, concluyendo de manera imparcial lo que se ha podido desarrollar en el transcurso del trabajo investigativo

CAPÍTULO I

1.1. Antecedentes

1.1.1. Historia

Hasta el año 2008 la competencia de materia de tránsito le pertenecía a la Policía Nacional, y es necesario recalcar que el sistema operativo con el que otorgaba las licencias era deficiente, con largas horas de espera y tediosos trámites para la obtención de la misma. A medida que la tecnología ha venido teniendo cada vez más protagonismo, esto trae consigo la necesidad de adaptarse a grandes cambios, pero que traen consigo ciertos beneficios y cuestionamientos sobre la legislación que se le debe dar a las nuevas tendencias tecnológicas que se aplican según el avance de la tecnología, y la posibilidad de acceder a ella, obteniendo de esta manera un beneficio colectivo.

Mediante Registro Oficial No. 398 del día jueves 7 de agosto de 2008 se publicó la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre cambia su nombre y se transforma en Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (CNTTTSV), la cual establece que la CNTTTSV es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica, de jurisdicción nacional, presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propios. Con Registro Oficial N° 415 del 29 de marzo de 2011 se promulga la Ley Orgánica Reformativa a la Ley Orgánica del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, mediante la cual crea la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial como uno de los organismos de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, asignándole nuevas competencias. (Martínez & Moscoso , 2013, p. 78)

Entre los principales errores a los que se enfrentaba la nueva instauración del sistema de licencia administrada por la ANT en el año 2008 estaban los siguientes según lo manifiestan en su trabajo de investigación los autores Martínez & Moscoso , (2013):

- a) Comunicación departamental no efectiva en relación a oportunidad y mensaje.
- b) Errores en soportes de comunicación y medios tecnológicos de la ANT.
- c) No se cuenta con estudios de medición de impacto de campañas publicitarias.
- d) Existen varias autoridades que intervienen en la toma de decisiones; lo cual retrasa la labor y acciones propuestas de la ANT.
- e) Falta de planificación y organización institucional con respecto a actividades coyunturales que generan graves problemas comunicacionales y de imagen institucional de la ANT; esto cuando no son atendidos adecuadamente ni de manera oportuna lo cual activa una serie de actividades emergentes que retrasan la labor normal de la ANT.
- f) Falta de esmero en la atención al cliente.
- g) Falta de Capacitación en procesos de los funcionarios de la ANT. (p. 137)

En la actualidad los avances de la tecnología han alcanzado un nivel en el que hace 20 años ni siquiera se podría haber soñado; el internet al alcance de todos o al menos de la gran mayoría de ciudadanos ha permitido llevar a cabo grandes cambios sociales, culturales, y también de carácter administrativo, que, aunque de manera aletargada éste último se ha venido dando con cierto grado de especulación, pero que con su buena aplicación puede facilitarnos la vida a todos quienes optamos por pensar en el recurso de la tecnología como una herramienta para poder gestionar la tramitación de documentos.

1.1.2. Incorrecto uso de licencias de conducir

Dentro del sistema de obtención de licencias en el Ecuador, los conductores van adquiriendo progresivamente habilidades que les permiten utilizar vehículos de mayor complejidad conforme avanza su capacitación. Bajo esta modalidad, se sobreentiende lógicamente que un conductor de vehículos pesados sabe conducir toda la gama de vehículos que están por debajo de éste. Sin embargo, el COIP sanciona como contravención la conducción de vehículos con licencias diferentes a las necesarias, cuando lo correcto sería el uso de licencias inferiores a la necesaria. En este contexto se realizó este estudio

descriptivo tipo revisión documental con enfoque cualitativo, que tiene como objetivo analizar la falta de regulación del incorrecto uso de licencias de conducir en el Ecuador; en su cumplimiento se aplicaron los métodos: exegético, revisión bibliográfica y revisión documental, así como la técnica de análisis de contenido, lo que permitió analizar los principales cuerpos normativos del ordenamiento jurídico ecuatoriano que regulan la materia de tránsito, concluyendo que el sistema normativo ecuatoriano en materia de tránsito es completo y complejo, pero necesita de pequeñas reformas para así lograr un mejor cumplimiento y respeto de las leyes de tránsito. (Quezada, 2021, p. 501)

Existen algunas incongruencias que deberían ser reformadas debido a su antagonismo y falta de lógica al momento de ser aplicados, en el presente caso se reconoce que la conducción de vehículos es progresiva, es decir que aquel que sepa conducir vehículos pesados necesariamente debe haber aprendido a manejar un vehículo liviano que ocupa una licencia tipo B, pues, para obtener una licencia de categoría más alta ya consiguió aprender a conducir todo tipo de vehículos de categorías inferiores (exceptuando moto). El Art. 386 del COIP permite tal sanción de no portar licencia de rango inferior a aquel chofer profesional que no llegara a portarla.

Este y otro tipo de problemas podrían ser resueltos accediendo a la licencia digital, en la base de datos de la ANT, debe constar las licencias a las que tiene acceso cada persona, sin necesidad de llevar más de una, por lo tanto, se vuelve necesario que la Asamblea Nacional reforme el Art. 386 para evitar posibles sanciones innecesarias.

1.1.3. Irregularidades en la emisión de licencias

A través del tiempo es común saber de actos de corrupción en lo que corresponde a las licencias de conducir en nuestro territorio ecuatoriano. Exento a esto no está la materia de Tránsito a un nivel general. Cuando busca información sobre actos de corrupción será extensa la lista de casos en los se ha hecho mal uso del sistema para beneficiar a ciertos funcionarios de manera particular, haciendo mal uso de la labor que le fue encomendada.

1 344 licencias de conducir tipo F, para personas con discapacidad, se han entregado **sin** sustento legal a escala nacional. Este hecho fue confirmado por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), este lunes 18 de octubre del 2021. De ese total, 615 casos fueron detectados solo en Pichincha. Según un examen especial elaborado por la Contraloría General, entre el 2017 y 2020, este grupo de licencias no contaban con expedientes físicos que respalden su emisión. (El comercio, 2021, parr. 1-3)

Si bien es cierto que la tecnología puede ayudar con mayor facilidad a detectar actos de corrupción, el mismo Estado en ciertas ocasiones se cierra a la clara posibilidad de mejorar sistemas obsoletos, con el fin de favorecer el rendimiento o reemplazo de los funcionarios que en algunos casos cometen actos de corrupción por las mismas falencias que presenta el sistema, por tal razón es necesaria la innovación constante para a futuro evitar este tipo de actos inmorales que perjudican directamente al ciudadano común.

En el informe del ente de control se detalla, por ejemplo, que se emitieron licencias tipo F a personas sin discapacidad. Además, se detectó a conductores que obtuvieron el documento para manejar sin haber realizado o aprobado los exámenes psicosenométricos, e incluso, con **este** requisito caducado. Las otras 729 licencias con presuntas irregularidades fueron detectadas por la ANT. Adrián Castro, el director de esa entidad, indicó que actualmente se realiza un proceso de validación de la legalidad de esas especies “para proceder a su anulación”. Castro dijo que esos hallazgos se dieron durante la depuración del sistema tecnológico de la ANT. “La finalidad es evitar que la corrupción siga afectado a la entrega de licencias y matrículas vehiculares a escala nacional”. (El Comercio, 2021, parr. 1-3)

Hasta la actualidad existen muchos casos en los que algunos funcionarios optan por recurrir a sistemas fraudulentos para obtener algo de rédito económico en función de su falta de conciencia, por tal razón es necesario emplear la tecnología para evitar y denunciar este tipo de irregularidades.

1.1.4. Derecho Administrativo en la era digital

El nuevo contexto social globalizado y la falta de consolidación de las instituciones públicas se ven convulsionadas por el avance sistemático en la falta de respuesta a las demandas que los ciudadanos efectúan en los diversos ámbitos de la administración pública. Frente a ello, desde el derecho administrativo se están buscando alternativas mejoradoras no solo desde la concepción de la relación Administración/ciudadano, sino desde los avances tecnológicos que son innegables en todos los ámbitos de la vida. Con ello, se va gestando un nuevo derecho, pensado no solo desde la legitimidad de los actos de quienes gobiernan, sino que permita la proximidad de quienes participan en la vida administrativa. (Gaido, 2020, p. 58)

El Derecho Administrativo Público es cambiante, de carácter generalmente político, transitorios en ciertos casos, sin embargo, en las últimas décadas se ha venido manejando en bases a sus propios principios (Responsabilidad del Estado, legalidad de la actuación administrativa etc.); en la actualidad la tecnología y la digitalización influyen de manera directa en muchos aspectos de nuestra vida, la tecnología en el campo del Derecho ha traído grandes cambios, oportunos de cierta manera para el usuario común, es decir el ciudadano.

Los nuevos desafíos en materia de derecho administrativo son temas que involucran una serie de cuestiones no solo legislativas, sino sociales y culturales. Algunas se han ido adaptando con el paso del tiempo, lo que ha permitido el avance significativo de la injerencia de los ciudadanos ante las administraciones mediante la participación activa en el control del ejercicio de la función administrativa, y, a través de los «nuevos principios» proximidad, transparencia, buen gobierno, sencillez, etc. que informan y sirven de fuente al derecho administrativo, logran administraciones más representativas, eficientes y competitivas en la prestación de los servicios públicos. (Gaido, 2020, p. 59)

A través de la historia, el Ecuador no ha estado exento de actos de corrupción, por tal razón es preciso direccionar la normativa vigente al gran cambio inhebitable que se presenta en la actualidad

para digitalizar los servicios de la ciudadanía, por tal razón se debe regular de manera efectiva los procesos y la normativa que regulará la emisión de licencias de conducir, ya que la falta de control o la emisión de licencias por actos de corrupción pueden perjudicar de manera directa a la sociedad en general, puesto que para adquirir la licencia según sea el caso, es necesario atravesar por un proceso de aprendizaje y pruebas, que aporten con valiosos conocimientos con la finalidad de poder mejorar la vialidad en todo el Ecuador.

1.2. Etimología

1.2.1. Derecho Administrativo (institucional)

Los problemas existentes en las diferentes empresas públicas del Ecuador, se basan a la debilidad constitucional y administrativa por los diferentes cambios, principios y criterios constitucionales que afectan al Derecho Administrativo en el Ecuador. Por lo que la investigación se basa en dar una explicación breve y actual del Derecho Administrativo en el Ecuador a la luz de las instituciones del Derecho Constitucional. Por lo tanto, en lugar de cubrir exhaustivamente las instituciones del Derecho Administrativo, nos aproximaremos por la vertiente constitucional. (Cevallos & Castillo , 2019)

Es una categorización del Derecho, que se enfoca principalmente en regular la administración de las entidades públicas del Estado, así como su funcionamiento, jerarquía, aspectos jurídicos etc. Es la forma de regular la estructuración de los principales intereses públicos donde se encuentra regulado a su vez el **Código Orgánico Integral Penal**, cuerpo normativo que contiene las sanciones de las contravenciones o delitos en materia de Tránsito, por tal razón la modernización y digitalización de los sistemas de servicio al cliente debe innovar no sólo la emisión de licencias de conducir, sino a todo el sistema administrativo público.

El problema de investigación, son los principios y criterios constitucionales que afectan al derecho Administrativo en la sociedad ecuatoriana, lo que analizaremos cuatro causas

fundamentales 1.- La falta de legalidad de la actuación administrativa. 2.- La falta de responsabilidad sobre los órganos de la administración pública por parte del estado ecuatoriano. 3.- Violación del debido proceso sobre la tipicidad de la actuación administrativa y motivación de los actos administrativos. 4.- Falta de revisión jurisdiccional en las actuaciones de la administración pública. (Cevallos & Castillo , 2019)

En la última década el impacto de la informática en los sistemas operativos de las entidades públicas ha sido mayormente positivo, brindado un alto grado de confianza en la ciudadanía, y, aunque todavía queda un largo camino por aprender sobre la adaptabilidad de las herramientas tecnológicas a los procesos administrativos, es necesaria la innovación constante tanto de sistemas como de normativa legal para regular su efectivo uso.

1.2.2. Digitalización

Hoy en día, la transformación digital constituye de facto un proceso de mejora continua, ya que cada vez más las empresas entienden que la digitalización debe abarcar no solo un aspecto concreto de su organización, sino la totalidad de sus procesos administrativos. (Fernandez, 2020, pág. 1)

Desde inicios del presente siglo, en gran parte del mundo, el cambio ha sido abrupto en lo que se refiere al avance tecnológico, la digitalización significa llevar a sistemas digitales procesos análogos u objetos para ser procesados mediante el funcionamiento de la computarización, ya sea con una tablet, teléfono celular o computador, que hasta la presente fecha se usan más comúnmente como herramientas principales conjuntamente con la mano del internet.

Existen en el día a día de las compañías múltiples tareas tediosas e improductivas, que implican una alta carga de tiempo a los trabajadores. Las tareas administrativas, “el papeleo” más comúnmente llamado, son unas de las funciones de la empresa que requieren digitalización. (Fernandez, 2020, p. 1)

La digitalización no solo convierte la tramitación del sistema público en una forma más eficiente de realizar diligencias, sino que, también aporta con el medio ambiente reduciendo significativamente la utilización de papeles, materiales o maquinaria para producir en grandes cantidad documentos que terminan formando parte de los vertederos de basura de las urbes, no sólo de Ecuador, sino del mundo.

1.2.3. Mejora continua

“Se denomina mejora continua al conjunto de acciones dirigidas a obtener la mayor calidad posible de los productos, servicios y procesos de una empresa. Actualmente son muchas las empresas que cuentan ya con departamentos dedicados a esta área” (Fernandez, 2020, pág. 1). Citado esto es conveniente mejorar la eficiencia y eficacia de los servicios de las entidades del Estado, aunque es evidente que resulta un proceso aletargado en su aplicabilidad debido a diversos factores como la corrupción, la falta de presupuesto, la falta de políticas y estrategias de sostenibilidad etc.

La productividad de los trabajadores aumenta de forma exponencial cuando se dispone de las herramientas correctas que permiten realizar las tareas de forma más eficiente. Se crea una alineación entre las personas, los procesos de negocio internos y las herramientas digitales adoptadas para conseguir alcanzar los objetivos empresariales. (Fernandez, 2020, p. 1)

La mejora continua es un proceso encaminado a la revisión y adaptabilidad continua de los sistemas operativos a la realidad social y necesidades del usuario o cliente, generalmente aplicado al ámbito “privado”, cuya adaptabilidad y principios se deberían también ser propuestos en materia pública en beneficio de la ciudadanía.

1.2.4. Licencia de conducir

Según lo establece en su Art. 89 de la Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial (2015) establece los siguiente:

La circulación por las vías habilitadas al tránsito vehicular queda sometida al otorgamiento de una autorización administrativa previa, con el objeto de garantizar la aptitud de los conductores al manejo de vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, la incluida la idoneidad de los mismos para circular con el mínimo de riesgo posible. (Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador, 2015, p. 12)

La licencia de manejo representa un documento de interés público, debido a la importancia de su obtención, ya que debe garantizar el nivel de conocimiento y conciencia que deben tener hoy en día los conductores. Con la implementación de la licencia digital se pretende mejorar el sistema de emisión de licencias, sin dejar de lado el hecho de que en Ecuador a la fecha existe un alto índice de corrupción, donde las licencias son comercializadas por malos funcionarios, que, a su vez, deterioran la calidad vial en calles del país, permitiendo que personas no aptas para conducir puedan transitar libremente, e incluso manejar maquinaria pesada.

Según una publicación de la reportera Lina, (2021) establece los siguiente:

La provincia del Guayas está en primer lugar en el ranking de los lugares donde más se han entregado licencias fraudulentas (6.613), según un estudio de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT). Le siguen Azuay (5.320), Esmeraldas (2.463), Santo Domingo (2.108), Pichincha (1.498) y Loja (1.131). En total, a nivel nacional son 35.000 permisos para conducir que se entregaron sin seguir los pasos legales, de estos 24.000 no son profesionales y 11.000 son profesionales (parr.1)

Las cifras de accidentes y los niveles de corrupción por licencias de manejo a nivel nacional son realmente preocupantes, y lo que más resalta es el hecho de que poco se hace para mejorar los niveles de irregularidades que han existido a lo largo de la historia con respecto a las licencias de conducir, el problema no es reciente, se remonta décadas atrás, quizá éste precedente sea la causa principal de que en Ecuador exista falta de conciencia en las carreteras, puesto que la persona que

conduce un vehículo debe ser consciente de la magnitud de responsabilidad a la que se debe cuando está al mando de un volante.

1.2.5. Resolución Administrativa

Las resoluciones son decisiones no normativas por parte de una autoridad ya sea política, administrativa o judicial que solventa un conflicto o da pautas a seguir en una materia determinada. Esta conclusión o solución a un conflicto o controversia se utiliza en diversos ámbitos oficiales. Así, puede tratarse de una resolución administrativa dada por ejemplo por un director de un centro educativo, puede ser una resolución política (que a su vez es administrativa) dada por un ministro para pautar una acción en su ministerio. (Elena Trujillo, 2020)

El artículo 21 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina que: "El Directorio emitirá sus pronunciamientos mediante resoluciones motivadas, las mismas que serán publicadas en el Registro Oficial." (Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador, 2015). Una Resolución es el recurso de una o varias instituciones que pretende alcanzar un derecho en común, en este caso las instituciones que formaron parte activan para promover dicha Resolución se encuentran la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), la Sociedad de la Información (MINTEL), el Ministerio de Telecomunicaciones y la Dirección Nacional de Registro de Datos Públicos (DINARDAP).

La resolución administrativa puede resultar de un fallo o decisión que decrete la autoridad según sus propias limitaciones y competencias; tomando peso de normativa que podrá ser aplicada en la sociedad siempre y cuando no transgreda derechos fundamentales, y su fin primordial sea beneficiar a quienes se administra.

1.2.6. Agencia Nacional de Tránsito

Planificar, regular y controlar la gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el territorio nacional, a fin de garantizar la libre y segura movilidad terrestre, prestando servicios de calidad que satisfagan la demanda ciudadana; coadyuvando a la preservación del medio ambiente y contribuyendo al desarrollo del País, en el ámbito de su competencia. (Agencia Nacional de Tránsito, 2021)

La Función Ejecutiva deriva parte de sus facultades a los ministerios según corresponda cada competencia, en el presente caso el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es la entidad que regula el accionar de la Agencia Nacional de Tránsito, cuyo cuerpo normativo es la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial donde manifiesta en su Art. 17:

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial estará adscrita al Ministerio del sector, regida por un Directorio que sesionará en forma ordinaria una vez al mes; y, extraordinariamente cuando lo convoque un Presidente o solicitud de la menos tres de sus miembros. Sus resoluciones se adoptarán por mayoría absoluta de votos. El Presidente tendrá voto dirimente. (Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador, 2015, p. 2)

La Agencia Nacional de Tránsito tienen relación con varios aspectos de la administración pública, ya que, al estar a cargo de varias funciones a la vez puede y debe interactuar de manera obligatoria con entidades como los municipios para coordinar la dinámica y las acciones que se deben realizar. Según el Art. 20.- Las funciones y atribuciones del son las siguientes:

- 1.** Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales suscritos y ratificados por el Ecuador en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, la presente Ley, sus reglamentos, y las políticas emanadas del Ministerio del Sector, precautelando el interés colectivo, de conformidad con los principios y objetivos establecidos en esta Ley;

- 2.** Establecer las regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, controlar y auditar en el ámbito de sus competencias su cumplimiento por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, de acuerdo al Reglamento que se expida para la presente Ley;
- 3.** Elaborar y poner en consideración del Ministro del Sector el plan o planes nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y supervisar su cumplimiento;
- 4.** Nombrar al Director (a) Ejecutivo (a) de la Institución de una terna enviada por el Presidente de la República;
- 5.** Supervisar y controlar la gestión del Director (a) Ejecutivo (a) y removerlo de ser el caso;}
- 6.** Aprobar las normas técnicas en el marco de las políticas públicas nacionales para la aplicación de la presente Ley y su Reglamento General;
- 7.** Aprobar el plan operativo anual de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial presentado por el Director (a) Ejecutivo (a);
- 8.** Aprobar las normas de regulación y control de la red estatal-troncales nacionales de transporte terrestre y tránsito a nivel nacional definidos por el ministerio del sector en el ámbito de sus competencias;
- 9.** Fijar los valores de los derechos de los títulos habilitantes y demás documentos valorados, en el ámbito de su competencia;
- 10.** Aprobar las normas de homologación, regulación y control de los medios y sistemas de transporte terrestre y tránsito, en el ámbito nacional;
- 11.** Establecer y fijar las tarifas en cada uno de los servicios de transporte terrestre en el ámbito de su competencia, según los análisis técnicos de los costos reales de operación;
- 12.** Conocer y resolver en segunda y definitiva instancia las resoluciones emitidas por el Director (a) Ejecutivo (a), que sean impugnadas de acuerdo con el procedimiento establecido en el Reglamento a esta Ley;
- 13.** Supervisar y controlar a las operadoras nacionales e internacionales de transporte terrestre y demás instituciones prestadoras de servicios de tránsito y seguridad vial en el ámbito de su competencia;
- 14.** Aprobar el presupuesto anual de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y demás organismos dependientes;
- 15.** Conocer y aprobar el informe de gestión y labores de la Directora o Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como sus estados financieros auditados;
- 16.** Expedir los reglamentos necesarios para el cumplimiento de sus fines y objetivos;
- 17.** Autorizar al Director (a) Ejecutivo (a) la conformación de empresas de economía mixta en el ámbito del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; y,

18. Autorizar los títulos habilitantes a regir luego de una fusión y/o escisión, según el caso, de empresas operadoras de transporte terrestre y prestadores de servicios de tránsito y seguridad vial en el ámbito de su competencia;
19. Aprobar los informes de factibilidad para la creación de nuevos títulos habilitantes en el ámbito de su competencia;
20. Aprobar los informes previos emitidos por el departamento técnico para la constitución jurídica de toda compañía o cooperativa en el ámbito de su competencia, según los parámetros que se establezcan en el Reglamento. Así mismo deberá registrar y auditar los informes técnicos previos para la constitución jurídica emitidos por los GADs que hubieren asumido la competencia;
21. Regular el funcionamiento del Sistema Público para pago de Accidentes de Tránsito.
22. Aprobar el otorgamiento de títulos habilitantes en el ámbito de su competencia, de conformidad con el reglamento correspondiente; y,
23. Las demás previstas en las leyes y reglamentos. (Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador, 2015, p. 7)

El día 21 de octubre del año 2021 se pudo evidenciar un ciberataque a la plataforma de atención a la Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador, la imposibilidad de realizar trámites generalmente por la acumulación de multas de Tránsito y cobros por recargos que las personas consideran injustas. Por otro lado, esto sumando al problema de la falta de conciencia e ignorancia de los propios ciudadanos al momento de conducir un vehículo a motor, la corrupción y falta de control existente en los agentes de tránsito; y finalmente la irresponsabilidad del peatón.

1.3. Fundamentación teórica

1.3.1. Servicio público y gobierno digital

Aunque suene fácil el hecho de proponer que los sistemas de administración y tramitología se conviertan en digital, resulta un gran reto para cualquier Estado, al menos si es de Latinoamérica, debido a problemas como la conectividad en el sector rural y la falta de políticas de seguridad digital. Los delitos digitales son una temática nueva en el campo del Derecho Penal, es por eso que aún no se tiene plenamente definido el curso que debe tomar la aplicación de nuevos sistemas cibernéticos en razón de mejorar los servicios de las instituciones del país.

Este libro se centra en la unidad más pequeña de la política pública: el trámite. El trámite sacar la partida de nacimiento, registrar una propiedad, o abrir un negocio, por ejemplo, es lo que conecta a los ciudadanos y las empresas con su gobierno. Los trámites ágiles impactan positivamente en el clima de negocios, en la percepción ciudadana del gobierno, y en el acceso a servicios y programas públicos de primera necesidad. Pero en América Latina y el Caribe, la palabra “trámite” es sinónimo de “dolor de cabeza”. Y con toda razón: las instituciones públicas no suelen coordinarse bien entre sí, funcionan con archivos de papel y se preocupan más en cumplir con las normas burocráticas que en atender las necesidades ciudadanas. El fin del trámite eterno confirma empíricamente una realidad que se conocía a través de anécdotas cotidianas pero que no se había podido dimensionar, y ofrece una hoja de ruta para salir del laberinto. (Roseth, y otros, 2019, p. 5)

Pues llegar a ser un verdadero desafío e incluso desconcertante la manera sobre como se accede al servicio, es preciso que sea asertiva la forma en la que se presenta al público la información, es decir, sin lenguaje rebuscado complicado de entender, quizá para un profesional en Derecho puede ser familiar este tipo de trámites, pero cuando se trata de tramitar a través de un sistema digital las circunstancias pueden variar para cualquiera, es por tal razón que se debe tener presente la aplicabilidad de páginas con la información que facilite la comprensión del ciudadano.

Todo esto contrasta radicalmente con las expectativas. Cada vez más, la gente no ve ninguna razón por la que los servicios públicos deban ser más complicados que comprar en línea. Quieren poder encontrar rápidamente los servicios más relevantes. Quieren información en un lenguaje claro y simple y esperan completar todas las transacciones a través de canales digitales, idealmente, a través de un único viaje digital. Por ejemplo, los nuevos padres pueden obtener un certificado de nacimiento, solicitar beneficios por hijos, registrarse para la licencia parental y acceder a otros servicios relevantes a través de un proceso sencillo en lugar de interactuar con varias agencias, a menudo en persona, y

compartir la misma información varias veces. (CIAPEM Estados y municipios por un mundo digital, 2021 parr. 3)

El sector privado por decirlo de alguna manera, administra mejor la forma en la que implementa la digitalización de sus servicios, tiene una mejor adaptabilidad al mercado. Servicio que en este caso vendrían a ser dirigido los “clientes”, esto se debe a que al ser privado el capital y la empresa existe mayor responsabilidad y compromiso para no perder valores de la inversión, a diferencia del sector público cuya aplicabilidad de responsabilidades en el sistema de justicia puede ser hoy en día cuestionada a tal punto de apuntar a la falta de compromiso de los propios directivos y funcionarios.

Los gobiernos pueden proporcionar una experiencia de usuario perfecta al consolidar los canales digitales. En lugar de visitar varios sitios web o aplicaciones, las personas pueden navegar y acceder a información y servicios basados en situaciones de la vida o del negocio en un solo lugar (lo que también facilita las búsquedas en la web). El uso de la misma solución para transacciones de servicios recurrentes, como la identificación o el pago, ayuda a los usuarios a familiarizarse con el proceso y promueve una amplia adopción de los dispositivos o aplicaciones requeridos. Además, una apariencia coherente en todo el panorama de los servicios públicos puede aumentar la confianza en la marca digital del gobierno. (CIAPEM Estados y municipios por un mundo digital, 2021 parr. 4)

Digitalizar los servicios del Gobierno claramente resulta una tarea gigantesca, por tal razón este proceso debe ser progresivo procurando en lo posible mejorar los errores que se vayan dando, y en las diferentes circunstancias en las que se presente el trámite; en este caso vendría a ser el de la licencia de manejo, documento que resguarda la integridad tanto para el peatón, como para otros conductores que circulan en las vías del Ecuador, es por eso que debe ser un tema tratado con prioridad para actuar de la mejor manera posible; ya sea para que el usuario tenga una buena

experiencia al momento de adquirir la licencia, así como la garantía de que los ciudadanos obtengan las licencias de manera legítima.

1.3.2. La era digital en América Latina

En América Latina, varios gobiernos han lanzado aplicaciones móviles con el fin de administrar la crisis sanitaria producida por la pandemia. Sólo por mencionar algunos ejemplos, podemos referenciar “Cuidar” en Argentina; “Coronavirus-SUS”, en Brasil; “CoronApp” en Chile; “Expediente Digital Único en Salud” (EDUS) en Costa Rica; “ALERTA GUATE” en Guatemala; “COVID-19MX” en México; “COVID-19 Paraguay” en Paraguay; “PERÚ EN TUS MANOS” en Perú; entre otras. Estas aplicaciones están disponibles en las tiendas de Android e IOS y tienen diversos niveles de exigibilidad y alcances. En la mayoría de los casos, se requiere la identificación de los usuarios por medio de las cédulas de identificación nacionales y los usos del bluetooth y la georreferencialidad. Incluso, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) lanzó la aplicación “David-19”, la cual posibilita crear un registro común sobre cada usuario y generar mapas de situaciones de riesgo en la región. (Hidalgo, 2021, p. 130)

Vivimos justo en medio de una avalancha tecnología que día a día nos sorprenda cada vez más con sus grandes avances y novedosas herramientas que se promocionan en el mercado y se ajustan a la situación económica de las personas, toda esta tecnología viene de países desarrollados que mediante la globalización han creado un mercado competitivo en busca de mejoras tecnológica que Latinoamérica lamentablemente no tiene, ya que como latinos simplemente nos hemos convertido en consumidores directos de dichos avances, sin aportar demasiado en el desarrollo de la innovación cibernética, eso a la falta de inversión en ciencia y tecnología por parte de los países que conforman parte de Latinoamérica y el Caribe.

En este marco, los gobiernos de escala provincial también presentaron sus aplicaciones a efectos de incidir sobre la situación epidemiológica. Este artículo pretende contribuir a una

reflexión situada respecto de lo tecnológico, lo social y lo cultural en relación con un conjunto de aplicaciones digitales que proponemos como casos de estudio. Cabe mencionar que la temática se enmarca en una discusión de mayor alcance vinculada con las tendencias de convergencia de los órdenes de disciplinamiento y control en los modos de organizar un tipo de sociabilidad particular; el estudio de un caso localizado permite reconocer tendencias sin pretensión de su generalización. (Hidalgo, 2021, p. 130)

La manera en la que hoy en día nos asociamos con la tecnología es abrumadora, ha cambiando nuestra forma de ver el mundo, la información es generalmente de carácter pública y requiere del compromiso de cada uno actualizarse y cooperar con el desarrollo de la misma, como estudiante de la carrera de Derecho estoy en la obligación de proponer el tema de estudio relacionado a la licencia de conducir digital, debido a que es necesario el análisis crítico e independiente con relación a los temas de novedad y conveniencia para la sociedad.

1.3.3. La revolución digital en la administración pública

La cuarta revolución industrial está marcada por la convergencia de diferentes tecnologías digitales, físicas y biológicas que prometen que el mundo cambiará radicalmente a como se lo conoce hoy en día. En base a lo anterior, el objetivo de esta investigación es comprobar si existe una relación entre la tecnología y el desempleo, de cara a la cuarta revolución industrial, al igual que describir los efectos que producirá esta nueva revolución en el empleo. Para ello se utilizan datos del Gasto en Investigación y Desarrollo (% del PIB), considerado como un indicador adecuado para aproximar la presencia tecnológica de un país, y el Desempleo total (% de la población activa total); mediante una metodología de tipo descriptivo-comparativo y correlacional se comprueba si existe una relación entre la tecnología y el desempleo tanto en países desarrollados y en vías de desarrollo, incluido el caso de Ecuador. Los resultados evidencian que aún no se presenta una clara relación entre la tecnología y el desempleo, sin embargo, es necesario conocer y estar

preparados para las repercusiones inminentes que esta cuarta revolución traerá consigo.
(Estrella, 2021, p. 5)

La realidad de la formación estructurada institucionalmente de un país como Ecuador, se basa principalmente en los trabajos públicos que produce el sistema administrativo, que, si bien es cierto esto resulta beneficioso como fuente de ingresos para muchas familias que dependen de estos puestos públicos, por otro lado, está el hecho de que la digitalización independiza al Estado del talento humano, es decir reemplaza la labor de las personas dejando de cierta manera sin utilidad el trabajo humano.

A mí me parece que nuestro verdadero tema como humanidad ahora, es escoger qué queremos, incluso cuando hablamos de comunicación. ¿Queremos convivir? ¿O no queremos convivir? ¿Qué mundo queremos generar? ¿Podemos conversar? Y lo más probable es que si estamos dispuestos a conversar vamos a encontrar que las cosas fundamentales que queremos son, en general, las mismas y podemos descubrir que las que nos separan, en general, son teorías, convenciones explicativas y tienen que ver con ciertas preferencias y gustos, que si habláramos de ellos no veríamos otra cosa, sino que queremos una convivencia en mutuo respeto, una colaboración, un mundo que sea deseable para todos.
(Maturana, 2012, p. 5)

1.3.4. Proceso para el registro de licencia digital

El proceso para obtener la licencia digital es relativamente sencillo si se lo compara con los trámites de años pasados para poder obtenerla, por ejemplo en caso de pérdida el usuario de manera obligatoria debía asistir a la dependencia policial que se ubicaba en cada cabecera cantonal y realizar tediosas filas para que le sea nuevamente otorgada la licencia, todo esto era una “tradición” hasta principios de Siglo, sin embargo la Agencia Nacional de Tránsito asumió dicha facultad, misma que en la actualidad está intentando incursionar en la nueva era digital. Los pasos que se encuentran en la página web Gob.ec, (2020):

1. Descarga la aplicación gob.ec en la tienda Google Play Store si tu teléfono es Android o desde App Store si es un iPhone.
2. Abre la App y selecciona la opción de Registrarse, puedes seleccionar hacerlo por: Videollamada, firma electrónica o ventanilla.
3. Una vez registrado iniciar sesión.
4. Accede a la opción “carpeta ciudadana”.
5. Haz clic en licencia de conducir.
6. Listo ya tienes tu licencia de conducir digital.

Entre los requisitos para la obtención de la licencia digital son los que se detallan a continuación según la página web Gob.ec, (2020):

1. Tener la licencia de conducir previamente emitida, cumpliendo la normativa de la ANT.
2. Descargar e instalar la App Gob.ec desde las tiendas de Android, iOS o Huawei APPGallery.
3. Iniciar sesión, en la APP, para ello debe contar con un usuario y clave. Si no se encuentra registrado, seleccionar la opción “Registrarse aquí”, donde podrá elegir una de estas opciones:

Firma Electrónica: Debe poseer firma electrónica. Ingresar a <https://bit.ly/sau-ec> desde un computador o laptop y seguir los pasos indicados.

Video Llamada: La app te asignará a un agente quien, mediante video llamada, verificará tu identidad y enviará un enlace a tu correo electrónico para registrar tu clave.

Ventanilla: Acudir a cualquier ventanilla de la Agencia Nacional de Tránsito a nivel nacional y solicitar el registro en el Sistema Único de Autenticación (SAU).

4. Seleccionar la opción Carpeta Ciudadana (Mis Documentos), en esta carpeta podrá encontrar los documentos digitales tal como la licencia digital. Y listo, ya tienes tu licencia digital. Gob.ec, (2020)

1.3.4.1. A través de firma electrónica

Se debe ingresar específicamente desde un computador previo a la obtención de una firma digital otorgada por el Registro Civil previo trámite administrativo cuyos valores se encuentran en el siguiente rango

Tabla 1: Valores de la firma electrónica

Tarifa			
Productos y servicios	Vigencia	Tarifa USD	Valor con IVA
Firma electrónica en Token	2 años	\$ 49,00	\$ 54,88
Firma electrónica en archivo	2 años	\$ 27,00	30,24
Renovación	2 años	\$ 18,00	\$ 20,16
Dispositivo Token sólo		\$ 22,00	\$ 24,64

Nota: Página oficial del Gobierno <https://www.registrocivil.gob.ec/certificado-de-firma-electronica>

El dispositivo token es un dispositivo criptográfico que puede mantener de manera segura la firma electrónica que debe tener el ciudadano que requiera la licencia de conducir a través de la opción con la firma electrónica.

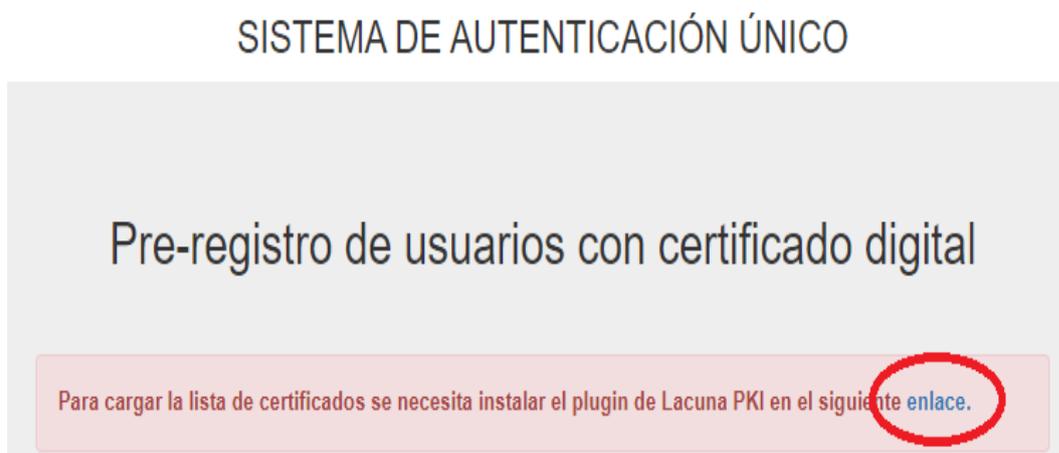
Imagen 1: Registro para certificación digital



Nota: <https://bit.ly/sau-ec>

Después de haber ingresado en la dirección <https://bit.ly/sau-ec> hay que proceder a realizar los pasos que se exponen sucesivamente conforme la esfera roja señalada en las siguientes capturas de pantalla según corresponda:

Imagen 2: Pre-registro de usuarios con certificado digital



Nota: <https://bit.ly/sau-ec>

Par realizar la obtención de la licencia de conducir a través de la firma electrónica es necesario descargar e instalar una licencia llamada Web PKI, añadiendo a la descripción que “en el futuro no será necesario realizar estos pasos, esto se debe a que una vez instalada en la computadora ya queda guarda, por lo tanto, no se requiere volver a instalar dicha licencia.

Imagen 3: Paso 1, añadir PKI a Chrome



Nota: Fuente: <https://bit.ly/sau-ec>

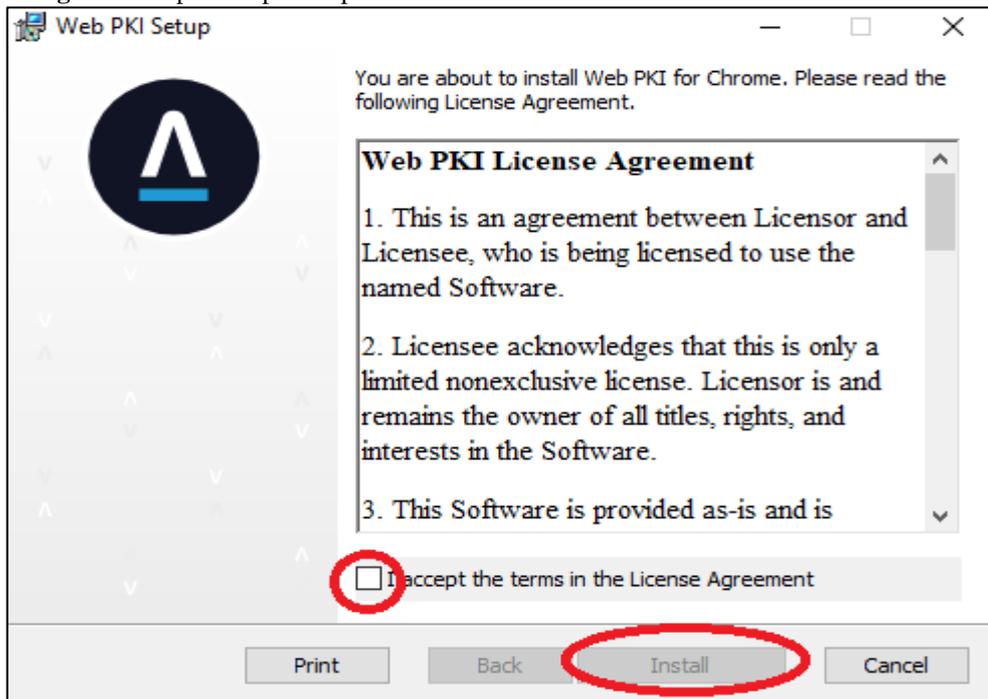
Imagen 4: Agregar a Chrome



Nota: Fuente: <https://bit.ly/sau-ec>

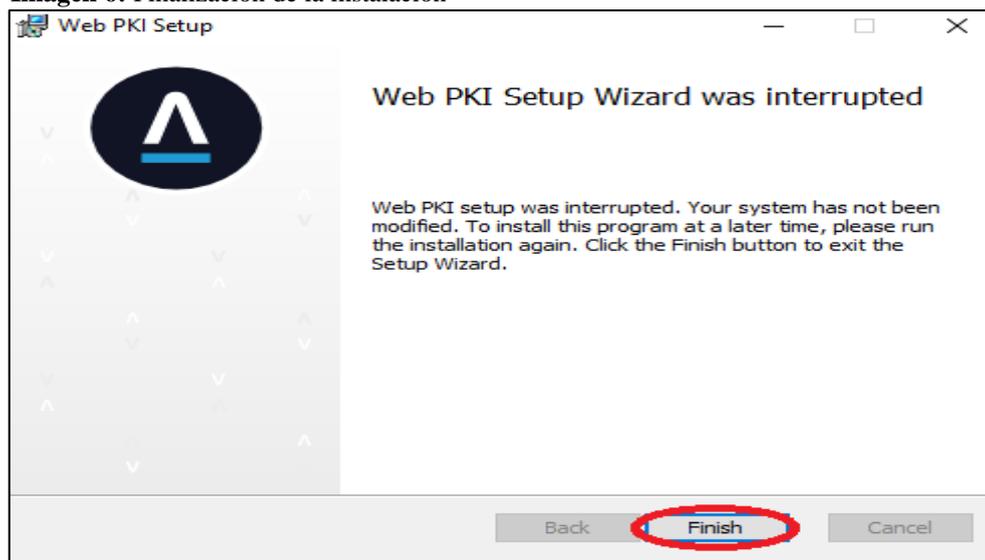
Para poder proceder a la instalación primeramente es necesario aceptar los términos y condiciones que se mencionan en inglés, siendo de manera importante la traducción debido a que estaremos aceptando algo que las personas no van a entender.

Imagen 5: Aceptación para la presentación de licencia



Nota: Fuente: <https://bit.ly/sau-ec>

Imagen 6: Finalización de la instalación



Nota: Fuente: <https://bit.ly/sau-ec>

Para dar el siguiente paso y poder sacar la licencia de conducir hay que ingresar nuevamente a la dirección <https://bit.ly/sau-ec> para poder realizar un registro de usuarios a través de la firma digital token, como ya fue explicado con anterioridad.

Imagen 7: Pre-registro de usuarios con certificado digital

The image shows a web form titled "Pre-registro de usuarios con certificado digital". At the top, there is a light blue banner with the text: "Ingrese todos los datos que se piden a continuación para registrarse en el portal. El driver del token en caso de no ser reconocido lo puede obtener del siguiente enlace." Below this, it says "Todos los campos con (*) son obligatorios." The form contains several fields: "Tipo de Token: *" with a dropdown menu; "Lista de Firmas Digitales: *" with a dropdown menu; "Tipo de Usuario: *" with radio buttons for "Ciudadano" and "Persona Jurídica"; "Correo Electrónico: *" with a text input field containing the placeholder "Ingrese su correo electrónico"; and "Confirmación de Correo Electrónico: *" with a text input field containing the placeholder "Ingrese la confirmación de su correo electrónico". At the bottom, there are two buttons: "« Cancelar" and "Enviar".

Nota: Fuente: <https://bit.ly/sau-ec>

1.3.4.2. A través de video llamada

Para poder acceder al requerimiento de la licencia de conducir se ingresa los datos que son el número de cédula y el correo electrónico, y aunque se intenta llamar se manifiesta que se debe realizar dicho trámite en horarios de atención de 08:00 am hasta las 06:00 pm. Sin embargo, es conveniente revisar el correo electrónico donde llega un enlace para el registro.

Imagen 8: Ingreso de datos para videollamada



Video llamada

Requiere conexión a internet. ten a mano tu cédula de identidad. Canal disponible en horarios laborales. Por favor ingresa la siguiente información:

Cédula/Pasaporte/RUC

Correo Electrónico

Solicitar

Nota: Plataforma virtual desde el smartphone Gob.ec

Una vez hecho el registro con el enlace que llega al correo electrónico se puede ingresar directamente a la guía oficial de trámites del Ecuador, que es una ventanilla del Estado para proceder a la obtención de la licencia digital.

Imagen 9: Guía oficial de trámites del Ecuador



Nota: Plataforma virtual desde el smartphone Gob.ec

Finalmente aparece la opción para poder descargar la licencia digital, una vez realizado todo este procedimiento. Las ventajas de poder acceder a la licencia a través de la opción “video llamada” es que una vez solicitado el trámite y en caso de no poder conectarse el ingreso se podrá hacer a través de la clave que llega al correo electrónico. Mientras que, una clara desventaja es el hecho de saber utilizar de forma básica las aplicaciones del del móvil que aparentemente resulta sencillo para quienes nos vinculamos diariamente con la tecnología, pero de pronto para las personas de la tercera edad o aquellos que no tienen relación con la tecnología podría tener leves complicaciones.

Imagen 10: Página para descargar la licencia



Nota: Plataforma virtual desde el smartphone Gob.ec

1.3.4.3. A través de ventanilla

Esta opción es muy importante para aquellas personas no hayan podido realizar su trámite vía digital, donde el usuario podrá realizar sus trámites de manera personal y directa, siendo atendido por un agente de tránsito en los requerimientos de su petición.

1.3.5. Inconvenientes en el sistema digital

Los inconvenientes no son ajenos a la realidad de la aplicación de la digitalización y sistemas informáticos en la atención al usuarios de los servicios públicos, dando cabida al surgimiento de problemas que generalmente pueden ser resueltos progresivamente a través de la buena organización institucional; problemas como la dificultad de las personas mayores de edad para poder acceder a sistemas digitales ya que es un principio de la propia vida que cada generación al paso del tiempo se vaya desactualizando conforme pasa el tiempo y avanza de forma desmesurada la tecnología y sus

métodos para poder acceder a la misma. Otro problema evidente que no se puede dejar de lado es el hecho de que no todas las personas tienen acceso a internet, mucho menos a dispositivos electrónicos como el celular, que les permitan la utilización de la licencia de manejo digital, por tal razón es necesario dejar la posibilidad de presentar la licencia según las posibilidades del ciudadano según lo requiera.

Si bien debemos reconocer el esfuerzo de las nuevas corrientes administrativas tendientes a acercar a los ciudadanos a la Administración generando una interconexión ágil, sencilla y eficiente a través de los medios electrónicos, no podemos desconocer que quizás en la búsqueda de ese objetivo se pueden afectar derechos fundamentales. ¿De qué manera?, es quizás la pregunta más sensata, porque quienes tienen en sus manos las herramientas para cumplir con la implementación de las administraciones o gobiernos electrónicos, en miras de ello, pueden olvidarse de que la sociedad como un todo presenta diferentes realidades socioculturales y económicas; y aun en el caso de que así no fuere, los recursos técnicos podrían desarrollarse con dificultades en diferentes lugares e incluso la sociedad podría no estar preparada para utilizar las herramientas digitales o ser reacia a ello; por lo que, de esta manera, también se verían vulnerados ciertos derechos que se quieren proteger. En el primero de los casos, es sabido que las crisis económicas y de conocimiento han generado a nivel mundial una serie de desigualdades de acceso a recursos tanto materiales como intelectuales. Así, podemos encontrar desigualdades en el ingreso a internet, que se acentúa en los grupos de niveles de renta más bajos a pesar de los planes que existen para el acceso al servicio mediante el pago de tarifas reducidas; y desigualdades a nivel educativo que tienen que ver con la falta de habilidades para el aprovechamiento de las herramientas digitales, lo que favorece que solo puedan tener acceso quienes cuenten con mayor capital humano. (Gaido, 2020, p. 76)

Otro de los mayores inconvenientes de digitalizar la tramitación del sistema administrativo es la falta de acceso al mismo desde el sector rural, aunque para las personas que vivimos en la ciudad

quizá sea más favorable esta circunstancia, no lo es para toda la población ecuatoriana, siendo un grave problema la falta de telecomunicación existente en ciertos rincones de la Patria, donde no se puede acceder a ciertos servicios básicos dentro de los cuales se encuentra el internet, prueba de ello fue la educación en pandemia, donde algunos estudiantes de la ruralidad tuvieron problemas de conectividad. Sin embargo es un proceso que a largo plazo se irá instaurando en todos los sectores posibles.

Aun teniendo los ciudadanos los conocimientos técnicos para emplear las herramientas electrónicas, si los medios telemáticos no poseen el desarrollo adecuado ni los requerimientos específicos de velocidad, por ejemplo, de la banda ancha, sería un problema poder relacionarse con las administraciones públicas; generando una desigualdad para las zonas rurales por sobre las urbanas donde las empresas prestatarias del servicio de internet sí encuentran un rédito económico por la cantidad de usuarios, realizando por consiguiente las inversiones necesarias solo en las urbanizaciones. Finalmente, podríamos preguntarnos de qué manera las personas mayores harían uso de estas nuevas herramientas si, en un futuro, la utilización de los medios electrónicos se transforma en una obligación. (Gaido, 2020, pág. 76)

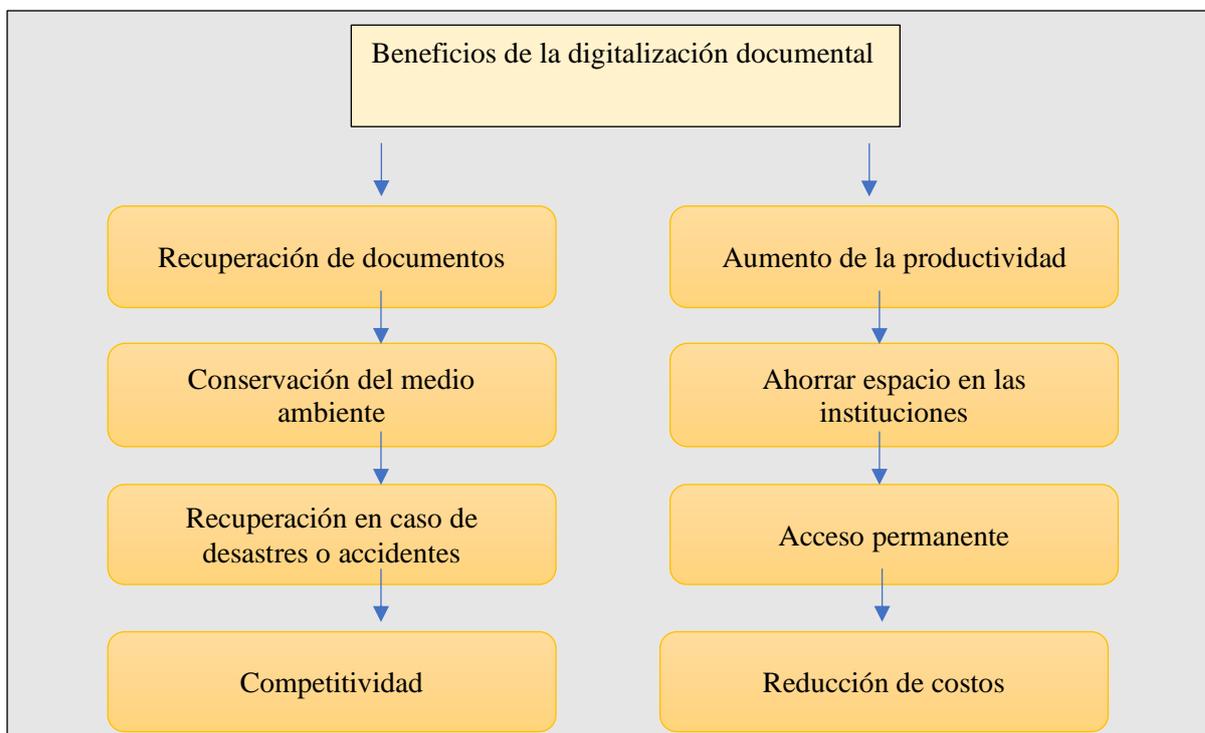
CAPÍTULO II

2.1. Fundamentación normativa

2.1.1. Normativa Nacional

a) Constitución de la República del Ecuador

Cuadro 1: Beneficios de la digitalización documental



Nota. Elaborado por el Autor

El artículo 52 de la Constitución de la República del Ecuador, (2008), dispone que:

Las personas tienen derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y o elegirlos con libertad, así como a una información precisa y no engañosa sobre su contenido y características. La ley establecerá los mecanismos de control de calidad y los procedimientos de defensa de las consumidoras y consumidores; y las sanciones por vulneración de estos derechos, la reparación e indemnización por deficiencias, daños o mala calidad de bienes y servicios, y por la interrupción de los servicios públicos que no fuera ocasionada por caso fortuito o fuerza mayor (p.6).

Según lo determina el Art. 52 de la Carta Magna es conveniente que el Estado promulgue, promueva, proponga, financie y regule la digitalización de nuevos métodos de servicio público teniendo como principales beneficios los siguientes:

El artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador, (2008), señala que: “Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y, las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la Ley” (p.116). El proceso de transformación de un Estado no se podrá realizar a corto plazo, pero en este caso es necesario empezar a dicha transformación sin escatimar inversión en su proceso debido a que no debe ser representado por un gasto, ya que por el contrario resultará una gran inversión a largo plazo que sin duda ahorrará gran proporción del gasto público y la contratación de nuevos funcionarios.

En la mayoría de los trámites los textos de instrucciones y ayuda no utilizan un lenguaje cercano para el usuario y priman las jergas técnicas y legalistas. Esto ocurre aún en aquellos trámites orientados a cualquier ciudadano que no requiere ningún conocimiento particular sobre términos legales al relacionarse con la entidad. Es frecuente leer extractos de leyes para ejemplificar escenarios. Si el usuario no entiende, recurrirá a otro medio de comunicación paralelo para finalizar el trámite, o simplemente, ante la duda se abstendrá y no realizará el TPL (Task Parallel Library, biblioteca de procesamiento paralelo basado en tareas). Algo similar ocurre con los mensajes de error que, si bien en la mayoría de los casos identifican los problemas, en general no entregan alternativas de solución. El usuario sabe que algo está mal, pero esa información no le resulta efectiva. Errores sin solución en asuntos delicados, como datos personales o transacciones de dinero, sin duda generaran desconfianza y el TPL (Task Parallel Library, biblioteca de procesamiento paralelo basado en tareas) difícilmente será completado.

El artículo 227 de la Constitución de la República del Ecuador, prescribe que: “La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación” (p.117). En la actualidad cada gobierno autónomo descentralizado requiere actualizar sus sistemas de digitalización según sus propias necesidades, al tener cuatro regiones naturales: costa, sierra, oriente y la región insular, pueden existir ciertas diferencias que, de irse aplicando la digitalización, se debe ir mejorando su aplicabilidad efectiva.

b) Código Orgánico Integral Penal

El inciso 21 del Art. 391 del Código Orgánico Integral Penal manifiesta que: “La persona que conduzca un vehículo automotor sin portar su licencia de conducir” (Asamblea Nacional Constituyente, 2014, p. 144). El COIP categoriza a la falta de portabilidad de licencia de conducir de manera física como contravención de sexta clase, en la que se puede llegar a sancionar al infractor con una multa que hoy en día alcanza el diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador, valor que corresponde a cuarentaicinco dólares americanos; sumado a esto la reducción de 3 puntos a la licencia de manejo.

A veces nos sucede que dejamos olvidados nuestros documentos personales en casa, en la actualidad es más seguro que haya menos probabilidades de llevar el teléfono celular a todas partes, en razón de la costumbre que tenemos para podernos comunicarnos entre nosotros, y con el mundo entero. Por tal razón la licencia digital sería una alternativa altamente efectiva en cuanto a los problemas más comunes que se puede presentar cuando se trata de portabilidad incluyendo por otras razones como pérdida, robo, o por licencia extraviada.

c) Ley orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

El artículo 16 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone que: “La Agencia nacional de regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, es el encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector” (p.8). El Derecho Administrativo permite que varias instituciones del Estado puedan trabajar en conjunto con la finalidad de promulgar una causa como lo fue la aplicabilidad de la Resolución N°.044-DIR-ANT-2020, dispuesta por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), la Sociedad de la Información (MINTEL), el Ministerio de Telecomunicaciones y la Dirección Nacional de Registro de Datos Públicos (DINARDAP).

El artículo 21 de Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, determina que: "El directorio emitirá sus pronunciamientos mediante resoluciones motivadas, las mismas que serán publicadas en el Registro Oficial” (Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador, 2015, p. 7). Siendo este el caso, cumple la función de ley, que, aunque no lo sea una vez publicada en el Registro Oficial entra en vigencia su pronunciamiento.

La motivación es un juicio lógico desarrollado alrededor de los hechos y de la pretensión, es importante recalcar que, al hablar de motivación, no podemos centrarnos exclusivamente a una mera enumeración de normas o articulado jurídico, la motivación debe ser el fundamento razonable y lógico para que se haya tomado la decisión o resolución por parte de los poderes públicos. (Tenesaca & Trelles , 2019, pág. 252)

d) Ley Orgánica de Defensa al Consumidor

Art. 42.- Idioma Oficial. - Los contratos de adhesión relativos a las actividades regidas por la presente Ley, deberán estar escritos en idioma castellano, salvo aquellas palabras de otros idiomas que el uso haya incorporado el léxico. Las cláusulas que no cumplan con dichos

requisitos no producirán efecto alguno del consumidor. (Asamblea Nacional Constituyente, 2000, p. 13)

Esta ley regula el consumo de bienes y servicios, con la finalidad de proteger al consumidor, según lo determine la Norma Suprema y demás derechos internacionales, es por tal razón que se debería tomar en consideración la buena aplicabilidad de este principio, con la finalidad de que los contratos o condiciones que se acepten de manera virtual en la página web Gob.ec se presenten en el idioma castellano; ya que de esta manera se protegen los derechos del interesado, y así poder recurrir a la licencia de conducción de manera efectiva, sin caer en vicios desde las propias instituciones públicas, que comprometen los derechos del ciudadano.

2.2. Comparación normativa

a) Argentina

Mediante la Disposición 39/2019 En la ciudad de Buenos Aires con fecha 25 de enero de 2019 según el expediente Nro. EX2019-00322818-APN-DGA#ANSV, del Registro de la Agencia Nacional de Seguridad Vial:

EL DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
DISPONE:

ARTICULO 1º - “Apruébese la Licencia Nacional de Conducir en formato digital, la cual será complementaria a la licencia física y cuyo diseño la replicará”. (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2019)

Una de las diferencias más marcadas que existe en comparación con Ecuador es que dicha facultad fue emitida en el año 2019 en Argentina, y se podría decir que en el presente caso Argentina innovó su licencia digital más temprano, pero la diferencia no es tan marcada y por el contrario se

podrían rescatar los aspectos positivos y negativos que se han suscitado en este año de aplicabilidad que ha tenido Argentina.

Pasos a seguir para obtener la Licencia Nacional de Conducir Digital:

1) **Bajá la aplicación:** Ingresa a la tienda de aplicaciones de tu celular, busca Mi Argentina y descárgala. Abrió y luego de la introducción aprieta el botón INGRESAR.

2) **Regístrate:** Ingresa en REGISTRARME y accede al formulario. Para registrarte necesitas: Una dirección de correo electrónico.

Tu número de CUIL. Si no lo recuerdas, puedes ingresar a <https://www.argentina.gob.ar/descarga-constancia-cuil> y averígualo.

3) **Válida tu identidad:**

De forma remota desde la versión móvil de la aplicación.

De forma presencial en organismos estatales al momento de realizar trámites o aplicarse vacunas como la de Fiebre Amarilla (Hospital Sommer, Hospital Posadas, Juntas Evaluadoras de Discapacidad de Lincoln, Pilar y San Isidro).

De forma presencial al momento de realizar el trámite de renovación del DNI en un cualquier CDR de ReNaPer.

4) **Accede a tu Licencia Nacional de Conducir Digital** en la sección “Credenciales” de tu aplicación Mi Argentina. (Argentina.gob.ar, 2019)

El procedimiento a seguir para la obtención de la licencia de conducir digital en Argentina es similar al que en la actualidad existe en Ecuador es similar, donde a través de la validación de los datos el usuario puede acceder de manera sencilla a obtener la licencia digital, y por el contrario, Ecuador ofrece la validación de los datos a través de la firma electrónica, que es un punto valioso a rescatar debido a que de cierto modo se está incursionando en la utilización del recurso de la firma digital.

b) España

TÍTULO IV Autorizaciones administrativas CAPÍTULO I Autorizaciones en general

Artículo 59. Normas generales. 1.

Con objeto de garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos y la idoneidad de estos para circular con el mínimo de riesgo posible, la circulación de vehículos a motor y de ciclomotores requerirá de la obtención de la correspondiente autorización administrativa previa.

Reglamentariamente se fijarán los datos que han de constar en las autorizaciones de los conductores y de los vehículos. La tenencia de la autorización administrativa podrá acreditarse mediante su presentación física o digital. (Ministerio del Interior-Dirección General de Tráfico de España, 2021)

En el caso de España es posible obtener una “autorización administrativa” dentro de las cuales se busca conseguir la licencia digital a través de una aplicación que puede ser un respaldo al momento de requerirla, sin embargo, la autoridad competente recomienda llevar siempre la licencia física.

2. El conductor de un vehículo a motor o ciclomotor queda obligado a estar en posesión y llevar consigo su permiso o licencia válidos para conducir, así como el permiso de circulación del vehículo y la tarjeta de inspección técnica, y deberá exhibirlos ante los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas que se lo soliciten, en los términos que reglamentariamente se determine. (Ministerio del Interior-Dirección General de Tráfico de España, 2021)

En el caso de España el procedimiento para la inscripción puede realizarse por tres rutas de identificación: DNIe o certificado electrónico, la Clave permanente y Clave Pin.

El procedimiento para la obtención de la licencia digital es sencillo, se dispone de un tiempo de veinticuatro horas para poder completar todos los datos en caso de ser requerida con la clave Pin, una vez confirmados los datos aparecerá automáticamente la foto del titular del carnet de manejo.

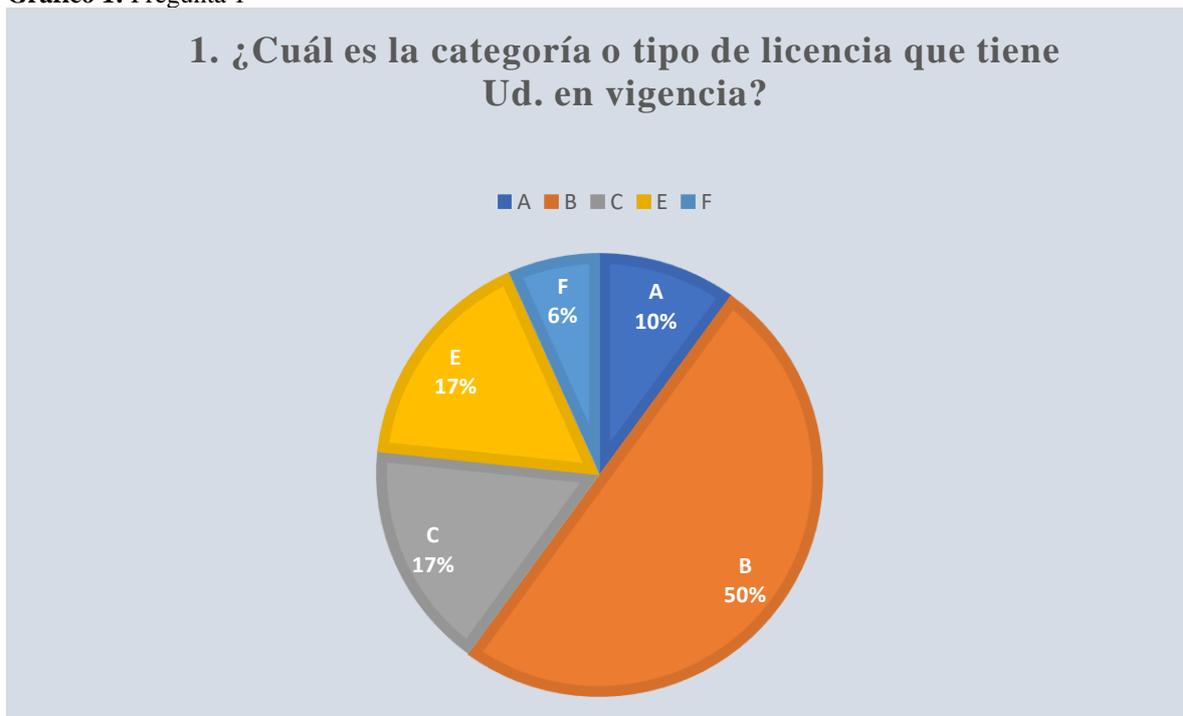
Al positivo que se puede rescatar de España, es que también se puede registrar el vehículo en la aplicación del dueño, pudiendo observar en tiempo real si otra persona que lo conduce contrajo algún tipo de sanción o delito, quedando registrado en la misma aplicación cualquier acto que se realice con dicho vehículo.

CAPÍTULO III

3.1. Análisis y resultados de las encuestas

La encuesta fue elaborada con la finalidad de recabar información de una manera sistemática, por tal razón se aplicó 30 encuestas a conductores profesionales y no profesionales del cantón y provincia de Loja, en donde los resultados obtenidos fueron los siguientes:

Gráfico 1: Pregunta 1



Nota. Diego Gabriel Hidalgo Gómez

Tabla 2: Tipo de licencia

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
A	3	10%
B	15	50%
C	5	17%
E	5	17%
F	2	6%
TOTAL	30	100%

Nota. Diego Gabriel Hidalgo Gómez

RESULTADOS:

De treinta personas encuestadas 3, que equivalen al 10% manifestaron que poseen la licencia de manejar tipo A, con la capacidad de manejar motos, ciclomotores, cuadrones, tricar;

De treinta personas encuestadas 15 que equivalen al 50%, manifestaron que poseen licencia de conducir tipo B, para vehículos y camionetas con ensamblados de hasta 1,75 toneladas de carga útil o casas rodantes;

De 5 personas que equivalen al 17% poseen una licencia de conducir tipo C, que corresponde a los taxis convencionales, ejecutivos, vehículos de transporte de pasajeros de no más de 25 asientos, camionetas livianas o mixta hasta 3.500 kg, hasta 8 pasajeros;

De 5 personas que equivalen al 17% de los encuestados, poseen licencia de categoría tipo E, que faculta la conducción de tanqueros, tráiler, volquetas, plataformas públicas, camiones pesados y extra pesados con o sin remolque de más de 3,5 toneladas, así como otros vehículos del Estado con características similares;

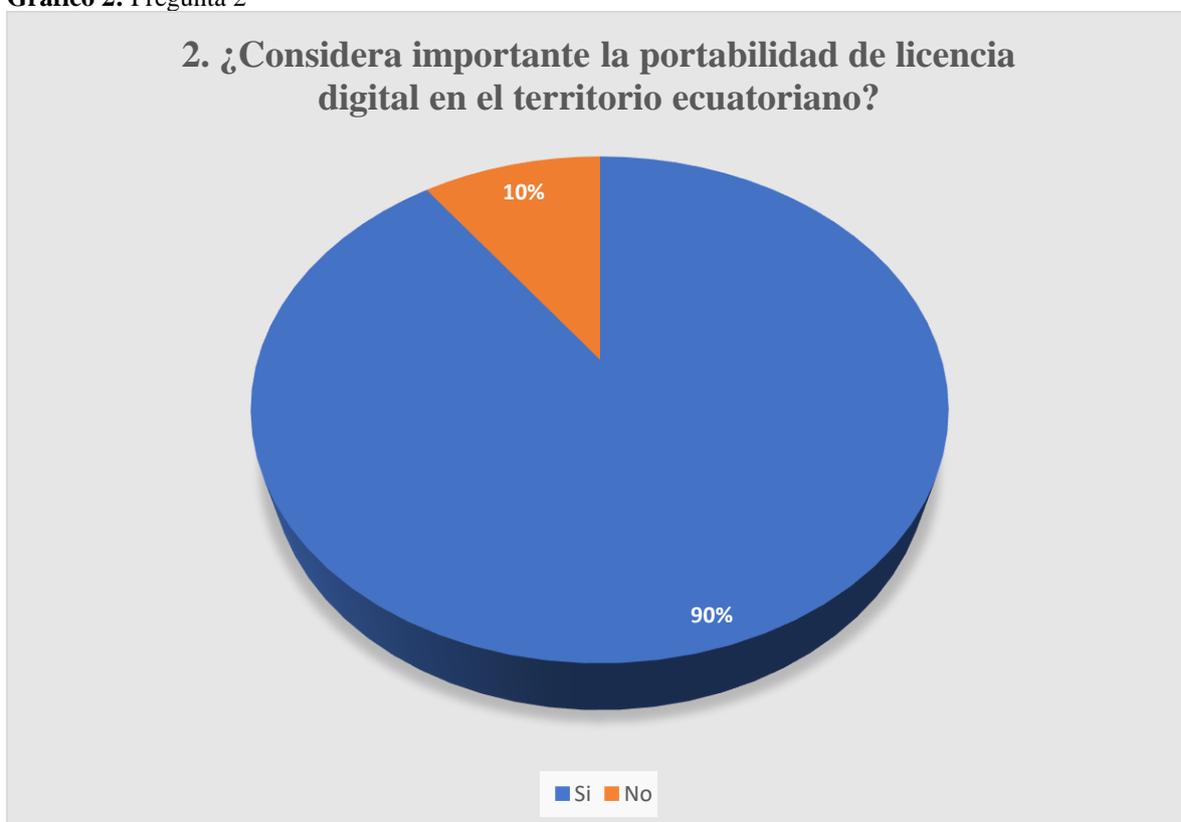
y finalmente 2 personas de las 30 encuestadas que equivalen al 6% poseen la licencia tipo F que permite a las personas con discapacidad la conducción de vehículos livianos que no excedan 3500 kg de peso.

ANÁLISIS:

Es conveniente el desarrollo de la pregunta, con la finalidad de poder determinar el tipo más común que tienen las licencias, la mayoría de ciudadanos encuestados poseen la licencia de conducir tipo B, que es la que generalmente se usa para manejar un vehículo estandarizado como normal o de uso común; sin embargo puede existir oscurantismo de la ley al momento de que el agente de tránsito solicite la licencia tipo B, pues, muchos conductores pueden tener una licencia de mayor categoría

entendiendo que esta va suplantar a la B. por tal razón resulta necesaria la portabilidad de la licencia de conducir digital tipo digital, donde a más de poder acceder al registro del licencia, se debería también agregar más información referente a los tipos de licencias que posee un individuo, así como multas, delitos, contravenciones etc.

Gráfico 2: Pregunta 2



Nota: Diego Gabriel Hidalgo Gómez

Tabla 3: Importancia de la licencia digital

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	27	90%
NO	3	10%
TOTAL	30	100%

Nota: Diego Gabriel Hidalgo Gómez

RESULTADOS:

De 27 personas encuestadas que representan al 90%, afirman que: Es positivo implementar digitalización en los documentos de conducir, porque resulta más fácil su portabilidad, se evitan procedimientos burocráticos, facilidad de acceso, seguridad, ahorro de recursos, agilitan sus trámites;

Mientras que 3 personas que equivalen al 10% manifestaron que no es conveniente porque dichos documentos se pueden prestar para manipulación o corrupción.

ANÁLISIS:

La portabilidad de la licencia de conducir tiene una aceptación positiva, o al menos existe buena expectativa y acogida por parte de los conductores profesionales y no profesionales del cantón Loja, sin embargo, por otro lado, también existe desconfianza en cuanto a la manipulación de documentos y falta de seguridad en la institucionalidad del Estado.

Gráfico 3: Pregunta 3



Nota: Diego Gabriel Hidalgo Gómez

Tabla 4: Procedimiento para obtener la licencia

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	3	10%
NO	27	90%
TOTAL	30	100%

Nota: Diego Gabriel Hidalgo Gómez

RESULTADOS:

De 30 personas encuestadas, 3 manifestaron que conocen el proceso para la obtención de la licencia digital, resultando ser una cantidad ínfima de personas que han accedido, al menos tienen una breve noción de cómo obtener la licencia digital. A su vez una persona que equivale al 3% manifestó que si tiene la licencia de conducir digital.

De 30 personas encuestadas, 27 que equivalen al 90% de encuestados manifestaron que no conocen el procedimiento para la obtención de la licencia de conducir.

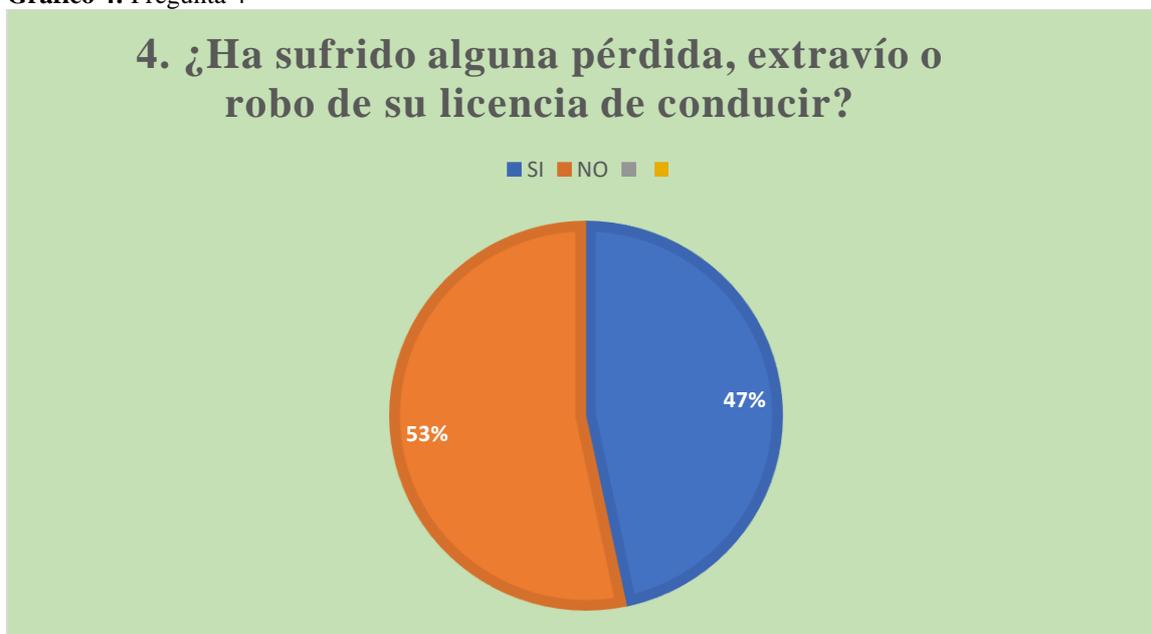
ANÁLISIS:

En virtud de que el procedimiento para la adquisición de licencia digital es relativamente nuevo, se puede argumentar que, a pesar de la gran aprobación por digitalizar los documentos de conducir, las personas aún no están al tanto del procedimiento para su adquisición, en ciertos casos admitiendo que no existe la suficiente publicidad de acceder a esta posibilidad.

Pues, si bien es cierto que en plataformas como YouTube existe información sobre el procedimiento para obtener la licencia digital, por otro lado, es normal que las personas se vayan adaptando con el tiempo a esta nueva realidad, siempre y cuando sea en cooperación y participación

de las entidades del Estado, esto puede llegar a ser una buena práctica beneficiando de manera directa a los ciudadanos.

Gráfico 4: Pregunta 4



Nota: Diego Gabriel Hidalgo Gómez

Tabla 5: Pérdida, extravío o robo de la licencia

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	14	47%
NO	16	53%
TOTAL	30	100%

Nota: Diego Gabriel Hidalgo Gómez

RESULTADOS:

De 30 personas encuestadas, 14 que equivalen al 47% manifestaron que si han sufrido pérdida de sus documentos por varios factores;

Mientras que 16 personas que equivalen al 53% manifestaron que no han sufrido pérdida, robo o extravío de sus documentos de conducción.

ANÁLISIS:

Es común perder los documentos que portamos a diario para las tareas cotidianas, incluida la licencia de conducción, es por eso que siempre está presente el riesgo de poder extraviarla, o en el peor de los casos ser víctima de robo o hurto, que puede incluir la pérdida de documentos. Por tal razón es importante la portabilidad de la licencia de conducir digital, pues, no hace falta repetir el trámite de volver a adquirirla porque simplemente ya se encuentra en su cartera o billetera digital.

Gráfico 5: Pregunta 5



Nota: Diego Gabriel Hidalgo Gómez

Tabla 6: Importancia de la licencia digital

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	23	77%
NO	7	23%
TOTAL	30	100%

Nota: Diego Gabriel Hidalgo Gómez

RESULTADOS:

De 30 personas encuestadas, 23 que equivalen al 77% manifestaron que existe una posibilidad de que la nueva modalidad de presentar licencias digitales puede abrir la posibilidad de casos de corrupción;

Mientras que 7 personas de las 30 encuestadas, que equivale al 23%, manifestaron que no es posible que se susciten casos de corrupción en la aplicabilidad de la licencia digital.

ANÁLISIS:

La mayoría de las personas encuestadas admiten su desconfianza frente al sistema administrativo que regula el aparataje institucional de la materia de Tránsito, y esto se debe a los antecedentes que han manchado de corrupción a las instituciones del Estado. Dejando de lado los intereses del ciudadano, sin embargo, no deja de ser positivo este gran avance que favorece notablemente al ciudadano, indiferentemente de la manera en la que se ha venido dando la corrupción en la administración pública.

Gráfico 6: Pregunta 6



Nota: Diego Gabriel Hidalgo Gómez

Tabla 7: Innovación digital

INDICADORES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	30	100%
NO	0	0%
TOTAL	30	100%

Nota: Diego Gabriel Hidalgo Gómez

RESULTADOS:

De las 30 personas encuestadas, treinta que equivalen al 100% admiten la posibilidad de mejorar el sistema de atención al cliente a través del uso de la tecnología, y de la aplicabilidad de trámites digitales.

ANÁLISIS:

Es importante considerar que la población está al tanto de lo favorable que puede llegar a ser la aplicación de trámites digitales, en especial la licencia de conducir, por lo tanto, resulta imprescindible que todas las instituciones públicas direccionen sus funciones y recurso económico al bienestar y comodidad de la población en base al desarrollo y financiamiento de la tecnología, con fines de mejorar el sistema de atención al usuario.

CONCLUSIONES

- Parte del procedimiento para la obtención de la licencia digital en el sistema de inscripción en el portal Gob.Ec. se encuentra en inglés, por tal razón resulta necesario presentar las plataformas digitales en español, ya que, es conveniente que el usuario entienda cada uno de los términos y condiciones que se aceptan en los procedimientos de obtención de la licencia de conducir.
- La obtención de la licencia digital puede ser un elemento favorable al momento de presentarla en cualquier tipo o categoría; pretendiendo evitar actos de corrupción, al momento de no portar todas las licencias que sean requeridas por el agente de tránsito.
- Es conveniente para la ciudadanía la digitalización de la licencia, por lo tanto, resulta favorable también seguir actualizando la página Gob.Ec. con la finalidad de que arroje más datos referentes a la matriculación, contravenciones, delitos de tránsito, antecedentes, etc. Según sea el caso.
- La desconfianza que existe entre la población es evidente, debido a los actos de corrupción que han existido en el Ecuador con respecto a la materia de Tránsito, tanto por los agentes de la ley y el orden, así como los propios ciudadanos, que, al no portar los permisos de conducir de manera legal y ordenada, comprometen la integridad de otros conductores y peatones.
- No todas las personas están en posibilidad de acceder a los servicios web por diferentes factores, como lo es caso de algunas personas de la tercera edad, o aquellos que no tienen el conocimiento suficiente para poder operar dispositivos electrónicos, que relativamente pueden ser considerados fáciles en la modernidad actual, sin embargo, es importante considerar ciertas excepciones y brindar las mismas oportunidades a todos los ciudadanos.

RECOMENDACIONES

- Se recomienda al Gobierno Nacional, a través de su portal Gob.Ec. presentar el proceso de tramitación de licencia digital en el idioma español, para una mejor experiencia y comprensión de la aceptación de términos y condiciones necesarias para la validación del procedimiento administrativo virtual. Dicha mejora facilitaría la experiencia y navegación por las páginas acreditadas para la realización de las funciones requeridas.
- Se recomienda a la Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador, proyectar el marco de sus funciones a legislar en base a la innovación tecnológica, y la digitalización de los servicios públicos, con fines de facilitar y agilizar la tramitología de los usuarios, que, en la actualidad aún forman fuera de las instituciones extensas filas de personas de manera innecesaria.
- Se recomienda a la Agencia Nacional de Tránsito fomentar la lealtad y buen actuar de sus miembros en función, en virtud de que las personas han perdido parte de su credibilidad hacia la institucionalidad con referencia a la materia de Tránsito. Y en la confianza de sus usuarios radica el progreso colectivo en razón del progreso digital.
- Se recomienda a la ciudadanía, portar los documentos de conducir en regla, así como el buen accionar al momento de conducir un vehículo a motor en cualquier tipo o categoría, debido a que es responsabilidad de todos, el buen funcionamiento del sistema vial y peatonal del todo el Ecuador.
- Se recomienda a las instituciones del Estado ecuatoriano, proveer atención al cliente en casos donde las personas no puedan acceder a trámites virtuales, debido a que la tecnología no está al alcance de todos. El servicio para los trámites digitales requiere de cierto grado de conocimiento al momento de requerir un servicio, por lo tanto, todos deben tener las mismas oportunidades para poder gestionar el trámite requerido.

BIBLIOGRAFÍA

- Tenesaca, S., & Trelles, D. (marzo de 2019). *El Derecho Constitucional a la Motivación: Línea Jurisprudencial de la Corte Constitucional*. Obtenido de La Revista Científica Fomento de la investigación y publicación en Ciencias Sociales, Ciencias Administrativas, Económicas y Contables (FIPCAEC): <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/339-Texto%20del%20art%C3%ADculo-646-1-10-20210108.pdf>
- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2019). *Disposición 39/2019*. Buenos Aires.
- Agencia Nacional de Tránsito. (2021). *Gob.ec Portal Único de Trámites*. Obtenido de Trámites y Servicios Institucionales: <https://www.gob.ec/ant>
- Argentina.gob.ar. (18 de febrero de 2019). *Licencia de conducir digital*. Obtenido de <https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-presento-la-licencia-nacional-de-conducir-digital>
- Asamblea Nacional Constituyente. (2000). *Ley Orgánica de Defensa al Consumidor*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Asamblea Nacional Constituyente. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador. (2015). *Ley orgánica de transporte terrestre, Tránsito y seguridad vial*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Cevallos, G., & Castillo, C. (19 de marzo de 2019). *Revista Caribeña de Ciencias Sociales*. Obtenido de <https://www.eumed.net/rev/caribe/2019/03/derecho-constitucional-ecuador.html#:~:text=Los%20principales%20principios%20o%20criterios,la%20motivaci%C3%B3n%20de%20los%20actos>
- CIAPEM Estados y municipios por un mundo digital. (2021). *Servicios públicos digitales: cómo lograr una transformación rápida a escala*. Obtenido de <https://ciapem.org/servicios-publicos-digitales-como-lograr-una-transformacion-rapida-a-escala/#:~:text=La%20digitalizaci%C3%B3n%20de%20los%20servicios,r%C3%A1pido%20y%20con%20recursos%20limitados>.

- Constitución de la República del Ecuador. (2008). *Asamblea Nacional Constituyantes*. Quito: Corporación de estudios y publicaciones.
- El Comercio. (18 de noviembre de 2021). ANT y Contraloría detectan irregularidades en emisión de 1 344 licencias tipo F.
- Elena Trujillo, O. D. (05 de septiembre de 2020). *Economipedia*. Obtenido de Resolución: <https://economipedia.com/definiciones/resolucion.html>
- Estrella, B. D. (2021). *Cuarta revolución industrial, tecnología y desempleo en Ecuador periodo 2007-2017*. Loja: Universidad Técnica Particular de Loja.
- Fernandez, A. (18 de agosto de 2020). *Docuten*. Obtenido de Mejora continua: digitalización para la eficiencia de los procesos administrativos: <https://docuten.com/es/blog/mejora-continua-digitalizacion-para-la-eficiencia-de-los-procesos-administrativos/#:~:text=Digitalizaci%C3%B3n%20en%20los%20procesos%20administrativos,totalidad%20de%20sus%20procesos%20administrativos>.
- Finguelevich, S., & Prince, A. (2010). *El desarrollo de una provincia digital*. San Luis: Universidad de la Punta.
- Gaido, R. A. (2020). *La administración electrónica. Un desafío del derecho a la participación ciudadana*. Salamanca: Universidad de Salamanca - ccby-nc-nd.
- Gob.ec. (09 de diciembre de 2020). *Portal único de trámites digitales*. Obtenido de Licencia digital: <https://www.gob.ec/ant/licencia-digital>
- Hidalgo, A. L. (2021). *La digitalización al servicio de los gobiernos de la vida. Una aproximación a las tecnologías como dispositivos de control*. San Luis.
- Lina, Z. (08 de septiembre de 2021). Diario Expreso. *La ANT va a anular 35.000 licencias de conducir ilegales en Ecuador*.
- Martínez, M., & Moscoso, L. (2013). *Diseño de un modelo de gestión de la calidad en el servicio de entrega de licencias de conducir en la ANT, provincia de Pichincha*. Quito.

- Maturana, H. (2012). *¿Comunicación o conversación? Charla inaugural Conferencia UC- ICA 2012*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Ministerio del Interior-Dirección General de Tráfico de España. (2021). *Código de Tráfico y Seguridad Vial*. Madrid: BOE.es.
- Olvera, G. J. (2015). *Metodología de la investigación Jurídica*. Toluca, México: Maporrúa.
- Quezada, J. J. (2021). *Sociedad y tecnología*. Machala: Revista del Instituto Técnico Superior Jubones.
- Rodríguez, S. A. (2010). *trazando el camino hacia el futuro* . San Luis.
- Roseth, B., Reyes, Á., Frias , P., Porrúa, M., Villalba, H., Acevedo , S., . . . Santiso, C. (2019). *El fin del trámite eterno: Ciudadanos, burocracia y gobierno digital*. Alabama, EE. UU: EBSCO.
- Yépez, A. (2002). *La Investigación Científica en Derecho*. Quito.

ANEXOS

Anexo 1: Modelo de encuesta



FACULTAD DE JURISPRUDENCIA
Escuela de Derecho

Distinguido ciudadano, agradeciendo de antemano se sirva a contestar la presente encuesta, emitiendo su valioso criterio, el cual me permitirá obtener información para realizar mi tesis de Abogado sobre el tema titulado, “Análisis sobre la aplicabilidad de la Resolución N°.044-DIR-ANT-2020, con respecto a la portabilidad de la licencia de conducir digital.”

1. ¿Cuál es la categoría o tipo de licencia que tiene Ud. en vigencia?

- A () A1 () B () C ()
D () E () E1 () F ()

2. ¿Considera importante la portabilidad de licencia digital en el territorio ecuatoriano?
SI () NO ()

¿Por qué?

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

3. ¿Conoce el procedimiento para obtener la licencia digital?
SI () NO ()

¿Cuál es el procedimiento?

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

4. ¿Ha sufrido alguna pérdida, extravío o robo de su licencia de conducir?

SI () NO ()

¿En cuántas ocasiones?

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

5. ¿Considera que, al implementar la licencia de conducir digital, pueda abrir la probabilidad de casos de corrupción?

SI () NO ()

¿Por qué?

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

6. ¿Considera necesaria la innovación digital de los trámites institucionales como lo es en materia de Tránsito?

SI () NO ()

¿Por qué?

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