

Maestría en

**GESTIÓN DEL TRANSPORTE CON MENCIÓN EN
TRÁFICO, MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.**

**Trabajo de investigación previo a la obtención del título de
Magíster en Gestión del Transporte con Mención en Tráfico, Movilidad y Seguridad Vial.**

AUTORES: Cabrera Andrade Jhalil Paul

Cabrera Andrade Esteban Polibio

Acurio Salguero Jofre Omar

Maldonado Minda Juan Pablo

Nolivos Toapanta Jhonny Alexander

Tacuri Caraguay Paúl Fernando

TUTORES:

MSc. Angel Armiño Logroño

MSc. Francisco Garzón Vico

MSc. Manuel Pérez Galera

**Regulación del uso de vehículos tipo motocicletas y scooters eléctricos como medio de
transporte sustentable en la ciudad de Salinas.**

Quito, noviembre 2025

CERTIFICACIÓN

Nosotros, **Cabrera Andrade Jhalil Paul, Cabrera Andrade Esteban Polibio, Acurio Salguero Jofre Omar, Maldonado Minda Juan Pablo, Nolivos Toapanta Jhonny Alexander, Tacuri Caraguay Paul Fernando**; declaramos bajo juramento que el trabajo aquí descrito es de nuestra autoría; que no ha sido presentado anteriormente para ningún grado o calificación profesional y que se ha consultado la bibliografía detallada.

Cedemos nuestros derechos de propiedad intelectual a la Universidad Internacional del Ecuador (UIDE), para que sea publicado y divulgado en internet, según lo establecido en la Ley de Propiedad Intelectual, su reglamento y demás disposiciones legales.



Cabrera Andrade Jhalil Paul



Cabrera Andrade Esteban Polibio



Acurio Salguero Jofre Omar

Maldonado Minda Juan Pablo



Nolivos Toapanta Jhonny Alexander



Tacuri Caraguay Paul Fernando

CERTIFICACIÓN

Nosotros, **Cabrera Andrade Jhalil Paul, Cabrera Andrade Esteban Polibio, Acurio Salguero Jofre Omar, Maldonado Minda Juan Pablo, Nolivos Toapanta Jhonny Alexander, Tacuri Caraguay Paúl Fernando**; declaramos bajo juramento que el trabajo aquí descrito es de nuestra autoría; que no ha sido presentado anteriormente para ningún grado o calificación profesional y que se ha consultado la bibliografía detallada.

Cedemos nuestros derechos de propiedad intelectual a la Universidad Internacional del Ecuador (UIDE), para que sea publicado y divulgado en internet, según lo establecido en la Ley de Propiedad Intelectual, su reglamento y demás disposiciones legales.



Cabrera Andrade Jhalil Paul



Cabrera Andrade Esteban Polibio



Acurio Salguero Jofre Omar

Maldonado Minda Juan Pablo



Nolivos Toapanta Jhonny Alexander



Tacuri Caraguay Paúl Fernando

AUTORIZACIÓN DE DERECHOS DE PROPIEDAD INTELECTUAL

Nosotros, **Cabrera Andrade Jhalil Paul, Cabrera Andrade Esteban Polibio, Acurio Salguero Jofre Omar, Maldonado Minda Juan Pablo, Nolivos Toapanta Jhonny Alexander, Tacuri Caraguay Paúl Fernando**; en calidad de autores del trabajo de investigación titulado **Regulación del uso de vehículos tipo motocicletas y scooters eléctricos como medio de transporte sustentable en la ciudad de Salinas**, autorizamos a la Universidad Internacional del Ecuador (UIDE) para hacer uso de todos los contenidos que nos pertenecen o de parte de los que contiene esta obra, con fines estrictamente académicos o de investigación. Los derechos que como autores nos corresponden, lo establecido en los artículos 5, 6, 8, 19 y demás pertinentes de la Ley de Propiedad Intelectual y su Reglamento en Ecuador.

D. M. Quito, noviembre 2025.



Firmado electrónicamente por:
**JHALIL PAUL CABRERA
ANDRADE**
Validar únicamente con FirmaEC

Cabrera Andrade Jhalil Paul



Firmado electrónicamente por:
**ESTEBAN POLIBIO
CABRERA ANDRADE**
Validar únicamente con FirmaEC

Cabrera Andrade Esteban Polibio



Firmado electrónicamente por:
**JOFRE OMAR ACURIO
SALGUERO**
Validar únicamente con FirmaEC

Acurio Salguero Jofre Omar

Maldonado Minda Juan Pablo



Firmado electrónicamente por:
**JHONNY ALEXANDER
NOLIVOS TOAPANTA**
Validar únicamente con FirmaEC

Nolivos Toapanta Jhonny Alexander



Firmado electrónicamente por:
**PAUL FERNANDO
TACURI CARAGUAY**
Validar únicamente con FirmaEC

Tacuri Caraguay Paúl Fernando

ACUERDO DE CONFIDENCIALIDAD

La Biblioteca de la Universidad Internacional del Ecuador se compromete a:

1. No divulgar, utilizar ni revelar a otros la **información confidencial** obtenida en el presente trabajo, ya sea intencionalmente o por falta de cuidado en su manejo, en forma personal o bien a través de sus empleados.
2. Manejar la **información confidencial** de la misma manera en que se maneja la información propia de carácter confidencial, la cual bajo ninguna circunstancia podrá estar por debajo de los estándares aceptables de debida diligencia y prudencia.

MSc. Alberto Sánchez López

Ing. Pablo Ante Sánchez MSc.

APROBACIÓN DE DIRECCIÓN Y COORDINACIÓN DEL PROGRAMA

Nosotros, **MSc. Alberto Sánchez López y Ing. Pablo Ante Sánchez, MSc.** declaramos que los graduandos: **Cabrera Andrade Jhalil Paul, Cabrera Andrade Esteban Polibio, Acurio Salguero Jofre Omar, Maldonado Minda Juan Pablo, Nolivos Toapanta Jhonny Alexander, Tacuri Caraguay Paúl Fernando**, son los autores exclusivos de la presente investigación y que ésta es original, auténtica y personal de ellos.

Alberto Sánchez López

Ing. Pablo Ante Sánchez, MSc.

Director/a de la

Coordinador/a de la

Maestría en gestión del transporte

Maestría en Gestión del transporte mención

mención en tráfico, movilidad y seguridad

en tráfico, movilidad y seguridad vial

vial.

AGRADECIMIENTOS

Nuestros sinceros agradecimientos a quienes forjaron este espíritu de aprendizaje, y la búsqueda del conocimiento en cada una de las materias impartidas, la vinculación con otras realidades sociales y culturales, permitieron que se aprecie una perspectiva diferente de nuestro entorno, de esta forma visualizar los cambios urgentes que requiere nuestro país en materia de tránsito y seguridad vial, el salvar vidas, y reducir siniestros de tránsito ahora en adelante será nuestro objetivo, poniendo a disposición todo lo aprendido.

A cada uno de los compañeros que son parte esencial de este trabajo investigativo, este es el reflejo del sacrificio, dedicación y esmero por buscar alternativas acordes que beneficien el estilo de vida de los ciudadanos en materia de tránsito y seguridad vial; hemos logrado forjar lazos de amistad los cuales tenemos la certeza y confianza que se fortalecerán en el paso del tiempo, y de la misma forma estaremos prestos a colaborar en futuros retos que debamos superar juntos.

Le damos las gracias a nuestra alma mater del conocimiento, la Universidad Internacional del Ecuador, ahora la sentimos como nuestro hogar, del cual recibimos la enseñanza y conocimiento que servirá para el desempeño de nuestras funciones labores y profesionales; nos permitimos otorgar un insumo académico investigativo con un alto valor académico – investigativo, que esperamos sean los puntos de partida para materializar futuros estudios de investigaciones en materia de tránsito y seguridad vial.

Jhalil, Esteban, Jofre, Juan, Jhonny, Paúl

DEDICATORIA

Dedicatoria a Dios por todas las bendiciones y fortaleza que me dio para alcanzar esta nueva meta, a mi amada esposa Gaby gracias por su amor incondicional, su paciencia infinita y por ser el apoyo inquebrantable que hizo posible este logro; a mis hijos, quienes son mi inspiración y mi más grande motor, espero que este esfuerzo les muestre que la perseverancia conduce a la meta; y a mis queridos padres, Ana y Polibio (+) por haberme inculcado el valor de la educación y por sus sacrificios, que son el cimiento de mi vida profesional y personal. A mis queridos hermanos, a mi querida Institución Policía Nacional y a todos ustedes, mi eterna gratitud y amor.

Cabrera Andrade Jhalil Paul

DEDICATORIA

Va dedicado con una gran expresión de gratitud a Dios porque con su bendición todo es posible, a mi familia quienes con su apoyo permitieron llegar a culminar este objetivo, especialmente a amada mi esposa Katty y mi hijo Rafael porque me motivan en cada momento, con su amor y su alegría son la luz que me alumbra mis días para seguir sin desmayar, a mi padre Polibio que desde el cielo siempre guía y cuida mis pasos, a mi querida madre Ana por ser siempre incondicional, a mis hermanos por su respaldo y porque son mi ejemplo a seguir.

Cabrera Andrade Esteban Polibio

DEDICATORIA

A mi familia, cuyo amor incondicional ha sido mi refugio y mi mayor fortaleza, a mi esposa, a mi hija que han estado presente en cada paso y sacrificio es para ustedes con mucho amor.

A mis padres, por enseñarme con su ejemplo el valor del esfuerzo, la perseverancia y la humildad. Gracias por creer en mí incluso en los momentos en que las dudas parecían más grandes que los sueños.

A todos quienes, de una u otra manera, hicieron posible que este reto se convirtiera en realidad: sus palabras de aliento, su apoyo silencioso, su compañía y su confianza fueron el impulso que me sostuvo a lo largo de este camino.

Este logro no es solo mío; es de cada uno de ustedes. Con profundo agradecimiento, les dedico este proyecto, fruto de su cariño, su guía y su fe en mí.

Acurio Salguero Jofre Omar

DEDICATORIA

Dedico este logro primero a Dios por poner esta gran oportunidad de estudiar esta maestría, a mi familia que me ha sabido apoyar en cada paso, sobre todo a mi esposa Gabriela que es un pilar fundamental en mi vida a mis hijos Bastian y Dereck, a mi madre Oberlisa, mi padre Cesar, mi hermano Marco y a mi hermano Luis que vela por mi desde el cielo y a todo el cuerpo de docentes que nos han sabido impartir sus conocimientos son una metodología de vanguardia.

Maldonado Minda Juan Pablo

DEDICATORIA

Mi dedicatoria es para mi Familia, mi amada esposa Belén Angueta, mi hijo querido Jadiel mi Hija Martina, mi madre Magdalena, mis Hermanos Wladimir y Verónica, a Mariela, Mateo, Leonel, a mis suegros, y ante todo a Dios, quienes fueron el pilar fundamental de inspiración de superación en esta etapa de mi vida, a nuestros docentes por forjar el conocimiento adquirido quienes despojaron inquietudes y nos proporcionaron las herramientas para materializar este proyecto,

A quienes confiaron en mí incluso cuando el camino se volvió complejo, a mis compañeros por el esfuerzo, tiempo y dedicación apoyándonos en todo momento todo esto con el fin de poder profesionalizarnos de una mejor manera.

Dedicado a la Universidad Internacional del Ecuador por abrir sus puertas del conocimiento instruyéndonos a través de su personal altamente capacitado, de dónde vamos a salir graduados con el imperioso valor académico que obtuvimos en este tiempo, muy seguro estoy de poder cristalizar mis conocimientos en un proyecto que ayude al tránsito y seguridad vial que sea eficiente en nuestro País

Nolivos Toapanta Jhonny Alexander

DEDICATORIA

El presente trabajo es dedicado a Dios como ser supremo que me ha brindado todo el conocimiento necesario para orientar de forma adecuada y acorde el proceso investigativo realizado y plasmado como muestra viva de la enseñanza recibida.

A mi amada Tania la compañera incondicional que me obsequio la vida, mi fortaleza en el hogar y quien ha sabido motivarme día a día para culminar con éxito esta maestría, a mi querido hijo Keller por ser mi inspiración, para creer que esta niñez aún puede forjar una cultura de vial basada en la educación y exigencia académica, anhelo que en un futuro cercano puedas visualizar los frutos y resultados que aquí se ha forjado como trabajo investigativo en beneficio de una sociedad que busca alcanzar el buen vivir en un entorno vial acorde.

A mis queridos padres Carmen y Euclides, mis infaltables hermanos Christian y Edison, gracias por su cariño y afecto demostrado de forma incondicional; esta es una muestra de que para todo esfuerzo y dedicación, existirá una recompensa y logro profesional, nunca pierdan la motivación personal, aunque el entorno se vea hostil, el hombre debe mantenerse firme y no dudar de sus capacidades, no demostrar temor, ni desfallecer en el alcance de sus metas deseadas

Tacuri Caraguay Paúl Fernando

ÍNDICE

CERTIFICACIÓN	2
CERTIFICACIÓN	3
AUTORIZACIÓN DE DERECHOS DE PROPIEDAD INTELECTUAL	4
ACUERDO DE CONFIDENCIALIDAD.....	5
APROBACIÓN DE DIRECCIÓN Y COORDINACIÓN DEL PROGRAMA.....	6
AGRADECIMIENTOS	7
DEDICATORIA	8
ÍNDICE DE TABLAS	18
ÍNDICE DE FIGURAS	19
RESUMEN	20
ABSTRACT.....	21
INTRODUCCIÓN	22
CAPÍTULO 1:.....	25
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA E IMPORTANCIA DEL ESTUDIO.	25
1.1. Definición del proyecto.....	26
1.2. Naturaleza o tipo de proyecto	26
1.3. Objetivos.....	26
1.3.1. Objetivo general.....	26
1.3.2. Objetivos específicos.....	26
1.4. Justificación e importancia del trabajo de investigación.....	27
1.5. Identificación del proyecto	28

1.5.1. Gobierno autónomo descentralizado de Salinas	28
1.6. Antecedentes.....	29
1.7. Generalidades y división político-administrativa	31
1.8. Misión y visión.....	33
1.9. Justificación del trabajo	37
1.9.1. La Constitución de la República del Ecuador	38
1.9.2. La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad	39
1.9.3. El Código Orgánico de Ambiente	40
CAPÍTULO II	42
2. MARCO CONCEPTUAL	42
2.1. Movilidad Urbana.....	42
2.2. Micromovilidad.....	43
2.3. Transporte alternativo.....	43
2.4. Control de tránsito.....	43
2.5. Reducción de contaminación.....	43
2.6. Seguridad vial.....	43
2.7. Motocicletas	44
2.8. Scooter	44
2.9. Convivencia vial.....	44
2.10. Movilidad sostenible.....	44
2.11. La falta de normativa incrementa la ocurrencia de siniestros de tránsito.....	44
2.12. Acciones para mitigar el riesgo	46
2.12.1. Dentro del Factor Humano hemos considerado los siguientes riesgos: .	46

2.12.2. La falta de capacitación y educación vial incrementa la ocurrencia de siniestros de tránsito.....	47
2.12.3. Dentro del factor vía se ha considerado los siguientes riesgos	49
La falta de señalética.....	49
2.12.4. La falta ciclovías exclusivas y espacios adecuados para vehículos eléctricos.	50
2.12.5. Dentro del factor vehículo se ha considerado los siguientes riesgos.....	51
CAPITULO III.....	54
3. METODOLOGÍA.....	54
3.1. Propuesta metodológica	55
3.2. Normativa legal vigente	55
3.2.1. Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	56
3.3. Factores que intervienen en los accidentes de transito	58
3.3.1. Factor Humano	58
3.3.2. Factor vehículo	65
3.3.3. Factor vía.....	67
3.4. Siniestralidad en el cantón salinas	72
3.5. Análisis del código orgánico de entidades de seguridad ciudadana y seguridad ciudadana en relación a los siniestros de tránsito.	73
3.6. Aspectos primordiales en relación a la seguridad activa y pasiva de los vehículos.	
74	
IMAGEN DEL PLANO DEL LUGAR DE LOS HECHOS DISEÑADO EN EL SOTFWARE AUTOCAD.....	80

Observaciones reales sobre cómo mejorar las pólizas de seguro en Ecuador, aspectos innovadores que podemos incorporar como aporte de maestrantes.....	79
CAPITULO IV	138
4.1. TÍTULO DEL PROYECTO	138
Regulación del uso de vehículos tipo motocicletas y scooters eléctricos como medio de transporte sustentable en la ciudad de Salinas	138
CAPITULO V	173
5. CONCLUSIONES Y APLICACIONES.....	173
5.1. Conclusiones generales	173
5.2. Conclusiones específicas.....	173
5.2.1. Análisis del cumplimiento de los objetivos de la investigación.....	173
5.2.2. Contribución a la gestión empresarial	174
5.2.3. Contribución a nivel académico	175
5.2.4. Contribución a nivel personal	176
5.3. Limitaciones a la Investigación.....	176
Bibliografía	177
6. Sección de Contribuciones.....	204

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Matriz de riesgos 5x5.....	45
Tabla 2: Ejemplos de riesgos viales.....	46
Tabla 3: Propuesta metodológica	55
Tabla 4: Tabla de seguridad pasiva.....	76
Tabla 5: Tabla de sistemas	77
Tabla 6: Cobertura medica	97
Tabla 7: Supuestas infracciones	110
Tabla 8: Responsabilidad administrativa	112
Tabla 9: Análisis DAFO	143
Tabla 10: Esfuerzos y beneficios	154
Tabla 11: opciones que se desean implementar.....	155
Tabla 12: Análisis realizado.....	156
Tabla 13: Objetivos tácticos.....	161
Tabla 14: Planificaciones de las actuaciones	163
Tabla 15: Indicadores de seguimiento	166
Tabla 16: Indicadores de lagging	167
Tabla 17: Presupuesto general estimativo del proyecto	169

ÍNDICE DE FIGURAS

Ilustración 1: Península de Santa Elena	31
Ilustración 2: Referencia de Google maps, lugar del siniestro de tránsito.....	78
Ilustración 3: Imagen aérea del lugar de los hechos	79
Ilustración 4: plano del lugar de los hechos.....	80
Ilustración 5: lugar de los hechos.....	84
Ilustración 6: Vehículo implicado	86
Ilustración 7: motocicleta implicada	86
Ilustración 8: Evolución del siniestro de tránsito	87
Ilustración 9: Zona del accidente	88
Ilustración 10: Triangulación a los cuatro vértices	93
Ilustración 11: Plano esquemático de la actuación	170
Ilustración 11: Plano esquemático de la actuación	170

RESUMEN

Los accidentes de tránsito a nivel mundial se han constituido en una de las principales causas de muerte y lesiones, en el Ecuador de acuerdo a la Agencia Nacional de Tránsito en el año 2024 existieron 2302 fallecidos en un total de 21220 accidentes de tránsito, de los cuales 685 personas fallecieron en siniestros de motocicleta, por su parte en el país existe gran variedad de motocicletas entre las cuales se encuentran las motocicletas eléctricas y scooters sin que exista hasta la actualidad un registro oficial de la cantidad de vehículos de este tipo de vehículos y tampoco estadísticas del número de accidentes en los que estén involucrados a nivel nacional, esto como consecuencia de la falta de reglamentación para la circulación de las motocicletas eléctricas y scooters, en este contexto el presente trabajo tiene como fin proponer como plan piloto, la aplicación de una ordenanza que regule el uso de vehículos tipo motocicletas y scooters eléctricos como medio de transporte sustentable en la ciudad de Salinas y con mayor énfasis en las parroquias urbanas más pobladas, como son la parroquias José Luís Tamayo Muey, Santa Rosa y Vicente Rocafuerte, lo que permitía integrar otra modalidad de transporte con el empleo de este tipo de vehículos denominados dentro del marco de la micro movilidad y esto a su vez permitiría proveer del respectivo conocimiento adecuado de conducción y normativas legales que deben de cumplir los conductores; de la misma forma esto incrementará una cultura de seguridad vial para quienes comparten el entorno vial con los demás usuarios viales, reduciendo en especial atropellos de quienes transitan en la vía, de la misma forma se establecen límites de velocidad acordes a la dinámica vehicular dentro del perímetro urbano, este tipo de normativa que será empleada le otorgará una correcta planificación al tránsito vehicular en el cantón Salinas.

Palabras Claves: Moto eléctrica, scooter, micro movilidad, siniestros, normativa, ordenanza.

ABSTRACT

Traffic accidents worldwide have become one of the leading causes of death and injury. In Ecuador, according to the National Transit Agency, in 2024 there were 2,302 deaths in a total of 21,220 traffic accidents, of which 685 people died in motorcycle accidents the country has a wide variety of motorcycles, including electric motorcycles and scooters, for which there is no official registry of the number of these vehicles, nor are there statistics on the number of accidents involving them nationwide, this is due to the lack of regulations governing the circulation of electric motorcycles and scooters, in this context, this work aims to propose, as a pilot project, the implementation of an ordinance regulating the use of electric motorcycles and scooters as a sustainable means of transportation in the city of Salinas, with a greater emphasis on the most populated urban parishes, such as José Luís Tamayo Muey, Santa Rosa, and Vicente Rocafuerte, this would allow the integration of another mode of transportation through the use of these types of vehicles, known as micromobility vehicles, and would in turn provide drivers with the appropriate knowledge of driving techniques and legal regulations they must comply with similarly, this will increase a road safety culture for those who share the road environment with other road users, especially reducing pedestrian accidents likewise, speed limits will be established in accordance with the dynamics of vehicular traffic within the urban área, this type of regulation will provide proper planning for vehicular traffic in the Salinas canton.

Key Words: Electric motorcycle, scooter, micromobility, crashes, regulations, ordinance.

INTRODUCCIÓN

En los últimos años, la movilidad urbana en el Ecuador ha experimentado transformaciones aceleradas, impulsadas principalmente por la proliferación de vehículos de micro movilidad como motocicletas y scooters eléctricos. Sin embargo, este crecimiento no ha venido acompañado del desarrollo de una regulación adecuada, lo cual ha generado nuevos desafíos en materia de seguridad vial. En zonas costeras como Salinas, donde la dinámica turística incrementa considerablemente el flujo vehicular, esta situación se vuelve aún más crítica. Para dimensionar el contexto, en 2024 el país registró 21.220 accidentes de tránsito y 2.302 fallecidos, de los cuales 685 correspondieron a motocicletas. A pesar de ello, aún no existen cifras oficiales sobre siniestros relacionados con scooters y motos eléctricas, debido a la falta de un sistema formal de registro. Esta brecha normativa y estadística dificulta no solo la gestión de la seguridad vial, sino también la planificación ambiental y urbana que requiere el cantón.

Asimismo, en Salinas se evidencia un aumento sostenido de incidentes derivados del uso inadecuado de estos vehículos, potenciado por la ausencia de controles básicos como matrícula obligatoria, uso de casco, límites de velocidad o rutas exclusivas. A ello se suma una infraestructura insuficiente con ciclovías escasas, discontinuas y poco seguras que obliga a los usuarios a compartir espacios con vehículos pesados, exponiéndolos a riesgos significativos. Frente a esta problemática, la investigación se centra en una población de 35.066 habitantes, según el censo de 2022, distribuidos en cuatro parroquias urbanas: Alberto Enríquez Gallo, Carlos Espinosa Larrea, Santa Rosa y Vicente Rocafuerte. El estudio considera no solo la realidad de los usuarios, sino también el rol de las autoridades del GAD de Salinas, la Comisión de Tránsito del Ecuador y la Policía Nacional.

Con el propósito de comprender integralmente este fenómeno, se adopta un enfoque mixto que combina análisis documental, evaluación de riesgos, estudio de casos y entrevistas a

expertos en tránsito y movilidad. Asimismo, se emplea la matriz de riesgos 5×5 para examinar los factores humanos, viales y vehiculares que intervienen en los siniestros. Esta metodología permite identificar patrones de riesgo, medir el nivel de exposición de los usuarios y establecer escenarios posibles para la toma de decisiones públicas.

Los resultados preliminares revelan que la implementación de una ordenanza cantonal orientada al control, registro y regulación del uso de scooters y motos eléctricas podría reducir los siniestros viales en hasta un 20% durante el primer año. Entre las medidas más efectivas destacan: la creación de un Registro Municipal, la adopción de protocolos interinstitucionales de control, la demarcación de zonas de estacionamiento, la exigencia de cascos y equipos de protección, además de campañas de educación vial dirigidas a residentes y turistas. Estas propuestas se articulan con la normativa nacional vigente, especialmente con la Constitución (arts. 14 y 15), (arts. 3A y 88) y el Código Orgánico del Ambiente, reforzando la importancia de la micro movilidad como alternativa sostenible y segura.

En consecuencia, el presente trabajo se estructura de la siguiente manera, con el fin de ofrecer un análisis progresivo y bien fundamentado:

Capítulo I: aborda el problema desde una perspectiva integral macro, meso y micro, identificando sus causas, efectos y tendencias, y planteando como objetivo central la creación de una ordenanza que reduzca en un 20% los siniestros asociados a estos vehículos. Asimismo, se sustenta la relevancia del estudio mediante datos oficiales de la ANT y antecedentes del cantón.

Capítulo II: desarrolla el marco teórico, incorporando conceptos esenciales como micro movilidad, seguridad vial, factores de riesgo y sistemas de protección. Para ello, se recurre a directrices internacionales de la OMS y a normativas ecuatorianas, complementando el análisis con una evaluación técnica mediante matriz de riesgos 5×5.

Capítulo III: detalla la metodología empleada, caracterizada por un enfoque mixto que integra análisis pericial, reconstrucción de siniestros y evaluación normativa. Además, se proponen lineamientos de mitigación acordes con el Sistema Público para el Pago de Accidentes de Tránsito.

Capítulo IV: presenta la propuesta de ordenanza cantonal, incluyendo regulaciones específicas sobre circulación, velocidad, uso de casco, registro municipal y tipos de sanciones. Se incluye también un análisis DAFO, así como un presupuesto estimado que garantiza la viabilidad operativa y financiera de su implementación en el cantón Salinas.

CAPÍTULO 1:

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA E IMPORTANCIA DEL ESTUDIO

La ciudad de Salinas, Ecuador, ha experimentado en los últimos años un acelerado crecimiento poblacional flotante, situación que ha incrementado la demanda de medios de transporte alternativos, especialmente los denominados de micro movilidad, como bicicletas eléctricas, scooters y otros vehículos de baja emisión. Sin embargo, este crecimiento no ha sido acompañado por una regulación legal adecuada que garantice la seguridad vial y la protección de los usuarios y demás actores viales. La inexistencia o insuficiencia de normativa específica para estos vehículos ha derivado en un incremento de riesgos, atropellos y accidentes, poniendo en evidencia la necesidad de desarrollar un marco regulatorio claro y efectivo que promueva una movilidad segura, ordenada y sostenible en la ciudad de Salinas (Salas, et al.2005).

Esta falta de regulación también afectaría a los conductores generando consecuencias más graves por la falta de uso de equipos de protección como cascos y guantes. La ciudad de Salinas pertenece a la parte costera del Ecuador, y tiene un desafío muy grande y significativo en su sistema de movilidad que impactan directamente en la calidad de vida de sus habitantes y en la sostenibilidad ambiental. El crecimiento demográfico, el desarrollo urbano que no es planificado y la falta de opciones de transporte eficientes y/o eco amigables, han generado una creciente congestión vehicular, contaminación del aire y una dependencia excesiva del transporte motorizado (Giambiagi & García, 2022).

Se debe tomar en cuenta también la falta de opciones de transporte público que sean eficientes y eco amigables, lo que ha conllevado a una fuerte necesidad y dependencia del vehículo privado para poder realizar cualquier desplazamiento. En este caso tenemos artículos de micro movilidad tales como los scooters eléctricos y motos eléctricas y se debería clasificar en función de velocidad máxima, potencia y uso previsto ya sea recreativo, turístico, movilidad personal, de esta manera definiendo la diferencia entre vehículo liviano de movilidad personal (VMP) y motocicleta eléctrica (Asitimbay , 2020).

1.1. Definición del proyecto

Regulación del Uso de Vehículos tipo Motocicletas Y Scooters Eléctricos Como Medio De Transporte Sustentable En La Ciudad De Salinas.

En los últimos años se ha podido observar en el Ecuador y específicamente en la ciudad costera de Salinas un creciente incremento de vehículos tipo motocicletas y scooters eléctricos, y por ende el crecimiento de siniestros con estos vehículos, el presente proyecto nace como una necesidad al no existir una normativa nacional ni local para regular y ordenar este tipo de vehículos. Por lo que en respuesta a esta necesidad el proyecto propone el implementar un marco normativo mediante ordenanza del cantón Salinas, con el fin de regular el uso de motocicletas y scooter eléctricos, con el fin de obtener una cultura de seguridad vial, una movilidad ordenada y sostenible.

1.2. Naturaleza o tipo de proyecto

El proyecto tiene una naturaleza de carácter regulatorio con la aplicación una normativa local, que permitirá realizar una gestión pública planificada, ordenada, sostenible y segura de la micro movilidad (motocicleta y scooter eléctricos).

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo general

Implementar una ordenanza cantonal y un sistema operativo integral de tránsito para regular la micro movilidad (motocicletas y scooters eléctricos) en el Cantón Salinas, con el propósito que, en un período de tiempo máximo de doce meses, se reduzca en un veinte por ciento los siniestros viales asociados a esta modalidad de transporte en relación de la línea base del año 2024

1.3.2. Objetivos específicos

1. Implementar una ordenanza cantonal adecuada, que regule y controle la circulación de vehículos de micro movilidad (motocicletas y scooters eléctricos), de esta forma reducir en un veinte por ciento los siniestros de tránsito y las consecuencias de los mismos, en

un periodo de tiempo máximo de doce meses, teniendo como línea base del año 2024.

2. Realizar el levantamiento de una línea base mediante el control adecuado de la importación de scooters y motos eléctricas, así como también el cual debe constar en el Registro Municipal del cantón Salinas.
3. Establecer un protocolo interinstitucional conformado por Policía Nacional del Ecuador, Agencia Nacional de Tránsito y Comisión de Tránsito del Ecuador, para el desarrollo de operativos y levantamiento de datos de scooters y motos eléctricas que ya se encuentren circulando en el cantón Salinas.

14. Justificación e importancia del trabajo de investigación

Nuestro proyecto de implementación de una ordenanza municipal y un sistema operativo integral de tránsito para regular la micro movilidad en el Cantón Salina se justifica en primer lugar, por el considerable número de ministros viales a nivel nacional. Que, de acuerdo a la ANT, en el año 2024 se registraron 21.220 accidentes de tránsito en el Ecuador y un saldo de 2302 fallecidos, de los cuales 685 fallecieron en siniestros en motocicletas (Pérez, 2025). Esto evidencia que los vehículos de dos ruedas constituyen un considerable riesgo dentro del sistema de movilidad y que requiere de normativa y control operativo específico.

En Salinas el crecimiento de la presencia de motocicletas eléctricas y Scooters como alternativa de transporte económico y ágil, no ha venido acompañado de un marco regulatorio ni de registro municipal que permita conocer el número, los propietarios, características, ni su grado de participación en los siniestros viales. Esta ausencia de normativa limita la capacidad de las autoridades locales para planificar, prevenir y controlar, creando escenarios vulnerables tanto para conductores de micro movilidad, así como peatones y otros actores viales (Alvarado & Garcés, 2025).

Este proyecto también se justifica desde la perspectiva de la seguridad vial y la protección de la vida. La regulación de la micro movilidad mediante una ordenanza cantonal permitirá establecer requisitos mínimos para la circulación (equipamiento de seguridad,

condiciones técnicas del vehículo, zonas y horarios de circulación, límites de velocidad, entre otros), así como lineamientos para la formación y capacitación de los conductores. De esta forma, se busca reducir en al menos un 20 % los siniestros asociados a motocicletas y scooters eléctricos en un plazo de doce meses, tomando como referencia la línea base del año 2024 (Castro, 2016).

Su importancia radica en su aporte a la construcción de una cultura de movilidad responsable en el cantón Salinas y sus parroquias, al considerar a las motocicletas eléctricas y Scooters como parte del sistema de movilidad, se integraría una modalidad de transporte correctamente regulada, para disminuir la congestión vehicular, reducir la contaminación y mejorar la accesibilidad al transporte. El proyecto no solo responde a una necesidad inmediata de regulación, sino que sienta las bases para una planificación del tránsito más ordenada, eficiente y segura, con beneficios sociales, ambientales y económicos a mediano y largo plazo.

15. Identificación del proyecto

En cuanto al proyecto, hemos visto necesario poner en contexto la problemática actual del Cantón Salinas en cuanto a la falta de normativa, regulación y por tanto el mal uso de vehículos tipo Motocicletas y Scooters eléctricos como medio de transporte, centrándonos en la seguridad vial, infraestructura y lo más importante la cultura de los usuarios de las vías al momento de trasladarse. Por tal razón detalla información general del Cantón Salinas, su administración municipal y así poder establecer el objetivo general y objetivos específicos en los cuales se va a trabajar en el presente proyecto.

1.5.1. Gobierno autónomo descentralizado de Salinas

Territorialmente, la ciudad de Salinas está organizada en 4 parroquias urbanas, mientras que existen 2 parroquias rurales con las que complementa el área total del Cantón Salinas. El término parroquia es usado en el Ecuador para referirse a territorios dentro de la división administrativa municipal (Otero, 2024).

El poder legislativo de la ciudad es ejercido por el Concejo Cantonal de Salinas el cual es un pequeño parlamento unicameral que se constituye al igual que en los demás cantones mediante la disposición del artículo 253 de la Constitución Política Nacional. De acuerdo con lo establecido en la ley, la cantidad de miembros del concejo representa proporcionalmente a la población del cantón (Código orgánico de organización territorial, autonomía y descentralización, 2010).

Salinas posee 7 concejales, los cuales son elegidos mediante sufragio (Sistema D'Hondt) y duran en sus funciones cuatro años pudiendo ser reelegidos indefinidamente. De los 7 ediles, 4 representan a la población urbana mientras que 3 representan a las parroquias rurales. El alcalde y el vicealcalde presiden el consejo en sus sesiones. Al recién instalarse el concejo cantonal por primera vez los miembros eligen de entre ellos un designado para el cargo de vicealcalde de la ciudad (Otero, 2024).

1.6. Antecedentes

Salinas tiene que ser analizado culturalmente desde la óptica general del cantón Santa Elena, partiendo del hecho que sus divisiones territoriales son relativamente nuevas. La presencia del hombre en todo este sector que lo ocupan actualmente los cantones de Santa Elena, La Libertad y Salinas indican una ocupación desde el año 8600 a. C. hasta nuestros días (Cifuentes, 2011).

Los hallazgos fortuitos nos indican la presencia de evidencia cultural más antigua, así, en un derrumbe de tierra debido al oleaje en un aguaje en el año 2005, donde actualmente se remodela una parte del Malecón, fue encontrada una vasija pequeña de cerámica de la fase III de la cultura Valdivia; donde se construye un moderno edificio, en las calles Malecón y Armando López Pazmiño, se encontraron dos cuencos de cerámica con pintura iridiscente que corresponden a la cultura Engoroy (1200 a. C.-500 a. C.) del periodo Formativo tardío (Casapud, 2018).

Otra evidencia cultural registrada en el cantón, la tenemos en el barrio de San Lorenzo, desde el entre las calles el Malecón desde la calle Marcial Romero Palomo - Hotel Barceló-Colón Miramar -hasta la calle Armando López Pazmiño –Capitanía de Puerto, en sentido este-oeste hasta la calle General Enríquez Gallo, o sea la segunda calle, atrás del Malecón, tenemos un yacimiento arqueológico de filiación cultural Huancavilca (500 d. C.-1533). En el patio donde se encuentra el museo Salinas Siglo XXI, en las calles Malecón y Guayas y Quil, las evidencias culturales encontradas corresponden a vasijas grandes o urnas funerarias con sus respectivos entierros, fragmentos de valvas devastadas y cuentas de concha *Spondylus* para ser usadas en los adornos de uso personal. El hallazgo más importante corresponde a un pito zoomorfo; todos estos hallazgos pertenecen a la cultura Huancavilca del periodo de integración. También es de mencionar que mientras se realizaban los trabajos de canalización pudimos encontrar parte de la vía que comunicaba Salinas con La Libertad, camino hecho de tierra brea (Cifuentes, 2011).

A finales del siglo XIX y a principios del siglo XX, la población de la zona estuvo conformada de pescadores artesanales en su gran mayoría, hasta que el 30 de junio de 1929 fue creada como parroquia rural del cantón Santa Elena, al que perteneció hasta el 22 de diciembre de 1937, en que por decreto oficial firmado por el jefe supremo, Gral. Alberto Enríquez Gallo y publicado en el Registro Oficial N.º 52 del 27 de diciembre de ese año, fue elevado a la categoría de cantón (Prefectura de Santa Elena, 2009).

A partir de los años 40, con el asentamiento de militares norteamericanos en Chipipe, la construcción del Yatch Club y la construcción de grandes edificios, se impulsó el asentamiento de capitales y por crecimiento acelerado de la ciudad hasta nuestros días (Blanco & Jaramillo, 2008).

Salinas es una ciudad ecuatoriana, cabecera cantonal del cantón homónimo, así como la urbe más grande y la menos poblada de la provincia de Santa Elena. Se localiza en el centro-sur de la región litoral del Ecuador, en la puntilla de Santa Elena, que es el extremo occidental

del Ecuador continental, a una altitud de 8 m s. n. m. (metros sobre el nivel del mar) y con un clima árido cálido de 24.7 °C en promedio. Sus orígenes datan del siglo XIX, pero es a mediados del siglo XX, debido al incremento de la actividad turística, cuando presenta un acelerado crecimiento demográfico hasta establecer un poblado urbano, que sería posteriormente, uno de los principales núcleos urbanos de la península. Es uno de los más importantes centros económicos, financieros y comerciales de la provincia. Las actividades principales de la ciudad son el turismo, la pesca, la construcción y la producción de sal (Blanco & Jaramillo, 2008).

1.7. Generalidades y división político-administrativa

La ciudad se ubica en la parte occidental de la provincia de Santa Elena, en la puntilla de Santa Elena, que es el extremo occidental del Ecuador continental. Esta zona es muy seca, por lo que posee pampas salineras y las lluvias son algo escasas. Las elevaciones de Salinas son muy pequeñas destacándose: la colina de Punta Carnero y el cerro de Salinas. Además, la ciudad posee La Puntilla, una pequeña porción de tierra que se adentra en el océano Pacífico (Cifuentes, 2011).



Ilustración 1: Península de Santa Elena

Llamada la Capital del sol por su privilegiada ubicación geográfica, la urbe es considerada el balneario más importante del país. En el censo de 2022 tenía una población de 35 066 habitantes, lo que la convierte en la cuadragésima cuarta ciudad más poblada del país. La ciudad es uno de los núcleos del área metropolitana de La Puntilla, la cual está constituida además por ciudades y parroquias rurales cercanas, entre las que se destacan La Libertad y Santa Elena. El conglomerado alberga a más de 180 000 habitantes (Casapud, 2018).

Nota: La ilustración muestra el mapa del Cantón Salinas. Fuente

El cantón se divide en parroquias que pueden ser urbanas o rurales y son representadas por los Gobiernos Parroquiales ante la Alcaldía de Salinas. La urbe tiene cuatro parroquias urbanas:

- Alberto Enríquez Gallo
- Carlos Espinosa Larrea
- Santa Rosa
- Vicente Rocafuerte

La ciudad de y el cantón Salinas, al igual que las demás localidades ecuatorianas, se rige por una municipalidad según lo previsto en la Constitución de la República. El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Salinas, es una entidad de gobierno seccional que administra el cantón de forma autónoma al gobierno central. La municipalidad está organizada por la separación de poderes de carácter ejecutivo representado por el alcalde, y otro de carácter legislativo conformado por los miembros del concejo cantonal.

La municipalidad de Salinas, se rige principalmente sobre la base de lo estipulado en los artículos 253 y 264 de la Constitución Política de la República y en la Ley de Régimen Municipal en sus artículos 1 y 16, que establece la autonomía funcional, económica y administrativa de la Entidad (Prefectura de Santa Elena, 2009).

El poder ejecutivo de la ciudad es desempeñado por un ciudadano con título de alcalde del Cantón Salinas, el cual es elegido por sufragio directo en una sola vuelta electoral, sin fórmulas o binomios en las elecciones municipales. El vicealcalde no es elegido de la misma manera, ya que una vez instalado el Concejo Cantonal se elegirá entre los ediles un encargado para aquel cargo. El alcalde y el vicealcalde duran cuatro años en sus funciones, y en el caso del alcalde, tiene la opción de reelección inmediata o sucesiva. El alcalde es el máximo representante de la municipalidad y tiene voto dirimente en el concejo cantonal, mientras que el vicealcalde realiza las funciones del alcalde de modo suplente mientras no pueda ejercer sus funciones el alcalde titular.

El alcalde cuenta con su propio gabinete de administración municipal mediante múltiples direcciones de nivel de asesoría, de apoyo y operativo. Los encargados de aquellas direcciones municipales son designadas por el propio alcalde. Actualmente, el alcalde de Salinas es Dennis Córdova, elegido para el periodo 2023-2027.

18. Misión y visión

Misión: Promover el desarrollo sustentable garantizando el derecho al Buen Vivir a través de proyectos de equidad, inclusión, ordenamiento territorial, participación ciudadana, medio ambiente, seguridad ciudadana, cultura, actividades deportivas en beneficio de sus habitantes.

Visión: Consolidar la institución en el desarrollo socio económico y productivo, ofreciendo mejores servicios públicos con calidad y eficacia, impulsando micro - proyectos dentro de las áreas de competencia a beneficio de los habitantes del Cantón.

Regulación de la circulación: Se debe establecer que los scooters eléctricos circulen únicamente en ciclovías y calles con velocidad máxima de 30 km/h, estableciendo la prohibición de circulación en aceras y zonas peatonales, salvo en áreas señalizadas para ello.

Las motos eléctricas deben cumplir con las normas de tránsito vigentes en el Ecuador, equiparando a motocicletas tradicionales según su potencia. Se debe usar obligatoriamente el casco en scooters y motos eléctricas, también para la movilidad nocturna se debe implementar luces delanteras, traseras y timbre en scooters para su mejor visibilidad, también debemos establecer la edad mínima para su utilización para conducir scooters eléctricos.

Licencia y registro

Scooters eléctricos no requerirían una licencia tradicional, pero sí un registro municipal de esta manera la Policía Nacional y entes de seguridad podrán identificar a los propietarios y evitar desorden en el espacio público. Las motos eléctricas deben estar matriculadas en la ANT y cumplir con SOAT y revisión técnica como cualquier otra motocicleta.

Zonas de estacionamiento

Por parte del municipio se debe crear parqueaderos específicos para scooters en zonas estratégicas como por ejemplo en el malecón, centros comerciales, parques, esto va de la mano con imposición de multas por estacionar en aceras, rampas de accesibilidad o pasos peatonales.

Sanciones

Y para un mejor control como se mencionó anteriormente se debe imponer multas por uso indebido, es decir circular en aceras, exceso de velocidad, sin casco, sería el retiro del vehículo en caso de reincidencia y establecer responsabilidad civil en accidentes de tránsito.

Todo lo mencionado es con la intención de promover scooters eléctricos como alternativa de última milla regularizados, conectados con transporte público y ciclovías. También se debe reconocer a las empresas de alquiler de scooters y motocicletas eléctricas que cumplan con todos los parámetros que serían establecidos con incentivos fiscales o tarifas reducidas.

Riesgos identificados

La carencia de una regulación específica para los vehículos de micro movilidad en Salinas ha generado diversos riesgos que afectan tanto a los conductores como a otros actores viales. Entre ellos, se identifican: un incremento en la probabilidad de accidentes de tránsito, debido a la falta de normas que delimiten el uso y circulación de estos vehículos, así como a la infraestructura inadecuada para su desplazamiento (Martínez & López, 2020). Además, la ausencia de regulación puede propiciar comportamientos peligrosos por parte de los conductores, aumento de conflictos en vías compartidas y dificultad en la gestión del ordenamiento territorial, incrementando los riesgos para la seguridad ciudadana.

Factor humano

El factor humano constituye un componente fundamental en la seguridad de la movilidad en torno a los vehículos de micro movilidad. La falta de conciencia sobre las normativas de tránsito, combinado con la ausencia de campañas de sensibilización y educación vial dirigidas a estos usuarios, contribuye al incremento de comportamientos irresponsables que ponen en riesgo su integridad y la de otros actores en las vías públicas (Hernández & Ramírez, 2019). Asimismo, se ha detectado que la falta de normativa conlleva el mal uso de estos vehículos como es el exceso de capacidad de pasajeros para los cuales han sido diseñados de fábrica estos vehículos, así como la participación y responsable de los conductores, junto con una adecuada capacitación en normas y buenas prácticas, es esencial para reducir la incidencia de accidentes y promover una cultura vial segura.

Factor vía

La infraestructura vial en Salinas presenta deficiencias en la adaptación a los vehículos de micro movilidad. La irregularidad en la señalización, la falta de ciclovías exclusivas y de espacios adecuados para estos vehículos contribuyen a la vulnerabilidad de los usuarios, y potencialmente, a accidentes y conflictos viales (Paredes & Castillo, 2022). La insuficiente

distribución del espacio público y la carencia de normativa específica dificultan la circulación ordenada y segura de los vehículos de micro movilidad, requiriendo una intervención en el diseño urbano y en la planificación de infraestructura que facilite su integración adecuada en el sistema vial.

Factor vehículo

Los vehículos de micro movilidad utilizados en Salinas presentan características diversas en términos de diseño, estado de conservación y niveles de seguridad. La falta de regulación normativa ha permitido el uso de estos vehículos sin estándares mínimos de calidad, lo que puede afectar su funcionamiento, durabilidad y seguridad. La inexistencia de controles sobre aspectos técnicos y de mantenimiento incrementa el riesgo de fallas mecánicas, accidentes y daños a terceros, haciendo imperativa la implementación de normativas que regulen su homologación, inspección y control técnico (Ramírez et al., 2020). Así como también la falta de regulación de acuerdo a clasificación por su potencia y tipo de vehículo eléctrico ya sea este scooter, bicicleta o moto. En nuestro análisis hemos encontrado ciertos problemas como:

Vacío legal y normativo

Las motos eléctricas no están contempladas explícitamente en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Ingresan al país bajo la clasificación aduanera de “juguetes”, lo que impide exigir requisitos como matrícula, licencia o revisión técnica. Esto genera una **zona gris jurídica** que limita la capacidad de control y sanción por parte de autoridades como la ANT y la CTE.

Uso irresponsable y riesgos viales

Conductores de motos eléctricas circulan sin casco, sin licencia, y en muchos casos invaden veredas, ciclovías o carriles exclusivos. Se han registrado siniestros de tránsito en ciudades como Quito, con al menos 21 incidentes en 2024, 17 de ellos por choques con otros

vehículos. La falta de capacitación y desconocimiento de normas básicas de tránsito agrava el riesgo de accidentes.

Crecimiento exponencial sin control

En 2023 se importaron más de 80,000 unidades, reflejando una demanda acelerada sin acompañamiento regulatorio. Este crecimiento desordenado compromete la planificación urbana, la seguridad vial y la equidad en el uso del espacio público.

- Impacto en la Prevención de Siniestros
- La ausencia de normativa impide aplicar medidas preventivas como:
 - Control de velocidad (algunas alcanzan hasta 60 km/h).
 - Uso obligatorio de equipo de protección.
 - Capacitación y licenciamiento de conductores.
- La falta de regulación limita la trazabilidad de vehículos involucrados en siniestros, dificultando la gestión de responsabilidades y seguros.

19. Justificación del trabajo

En base a nuestro proyecto de “Regulación del uso de vehículos tipo Motocicletas y Scooters eléctricos como medio de transporte sustentable en la ciudad de Salinas”, se ha visto necesario relacionarlo y desarrollarlo conjuntamente a la normativa Legal Vigente en la República de Ecuador, mismas que se detallaran a continuación:

- Constitución de la República del Ecuador.
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV).
- Código Orgánico del Ambiente.
- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD).
- Reglamento a la LOTTTSV (2012).

- Norma INEN 2205.
- Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible 2023–2030.
- Decreto Ejecutivo 617 (2019).
- Acuerdo Ministerial 041 (2020 – Ministerio de Energía y Recursos Naturales No Renovables).

1.9.1. La Constitución de la República del Ecuador

Fue creada en octubre del 2008 y modificada en enero del 2021, en el cual basándonos en sus artículos 14, 15 y 395 numerales 2 y 3 estipula:

Art. 14.- Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, Sumak Kawsay. Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Art. 15.- El Estado promoverá, en el sector público y privado, el uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto. La soberanía energética no se alcanzará en detrimento de la soberanía alimentaria, ni afectará el derecho al agua. Se prohíbe el desarrollo, producción, tenencia, comercialización, importación, transporte, almacenamiento y uso de armas químicas, biológicas y nucleares, de contaminantes orgánicos persistentes altamente tóxicos, agroquímicos internacionalmente prohibidos, y las tecnologías y agentes biológicos experimentales nocivos y organismos genéticamente modificados perjudiciales para la salud humana o que atenten contra la soberanía alimentaria o los ecosistemas, así como la introducción de residuos nucleares y desechos tóxicos al territorio nacional (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

Art. 395.- La Constitución reconoce los siguientes principios ambientales:

Las políticas de gestión ambiental se aplicarán de manera transversal y serán de obligatorio cumplimiento por parte del Estado en todos sus niveles y por todas las personas naturales o jurídicas en el territorio nacional.

El Estado garantizará la participación y permanente de las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades afectadas, en la planificación, ejecución y control de toda actividad que genere impactos ambientales (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008).

1.9.2. La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad

VIAL fue creada en agosto de 2008 y modificada en agosto de 2018 en el cual basándonos en sus artículos 3A, 88 y 211 estipula:

Art. 3A.- Prioridad de movilidad. - El Estado garantizará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente el medio y la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes y servicios, con los límites establecidos por la autoridad competente. Para el establecimiento de la política pública en la materia, se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad (Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, 2008).

Art. 88.- Objetivos de la ley. - En materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, la presente Ley tiene por objetivos, entre otros, los siguientes:

Planificar, organizar y regular la circulación y la seguridad vial de los actores de la movilidad: peatones, biciusuarios, pasajeros, conductores de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, y la conducción de semovientes;

Capacitar, formar y entrenar a los conductores profesionales y no profesionales;

Establecer programas de capacitación y difusión para los actores de la movilidad, en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para la creación de una cultura y conciencia vial responsable y solidaria;

Establecer ciclos de capacitación continua para la actualización de conocimientos, adaptación a los cambios en el tránsito vial, evaluación de las condiciones mentales, psicosensoométricas y físicas de los conductores;

Prevenir y reducir de forma sostenida y sistemática los siniestros de tránsito y sus consecuencias, mortalidad y morbilidad, así como aumentar los niveles de percepción del riesgo en los conductores y usuarios viales;

Determinar los lineamientos que para su funcionamiento deben observar las entidades relacionadas con la formación y capacitación de los actores de la movilidad; y, de las operadoras del transporte terrestre;

Impulsar la movilidad sostenible y reducir la contaminación ambiental;

Art. 211.- Condiciones de circulación para automotores. - Todos los automotores que circulen dentro del territorio ecuatoriano deberán estar provistos de parte componentes y equipos que aseguren que no rebasen los límites máximos permisibles de emisión de gases y ruidos contaminantes establecidos en la normativa vigente (Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, 2008).

1.9.3. El Código Orgánico de Ambiente

Fue creado en abril de 2017 en el cual basándonos en sus artículos 5 numeral 8, 88 y 211 estipula:

Art. 5.- Derecho de la población a vivir en un ambiente sano. El derecho a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado comprende:

El desarrollo y uso de prácticas y tecnologías ambientalmente limpias y sanas, así como de energías alternativas no contaminantes, renovables, diversificadas y de bajo impacto ambiental.

La movilidad humana se ha ido transformando y evolucionando, actualmente las sociedades buscan una mejor forma de vivir, dentro de esto se busca tener una mejor movilidad que sea más segura, confortable, sana y sostenible. Al igual que los vehículos de cuatro ruedas, la innovación también ha llegado a las motocicletas pasado de tener vehículos con motores a combustión interna por medio de los combustibles fósiles como son la gasolina y el diésel; ahora tenemos las motocicletas eléctricas con bajas emisiones de gases de efecto invernadero a diferencia de los vehículos con motores de combustión interna, estas motocicletas contribuyen de gran manera a tener menos contaminación en el aire y el ruido (Jurado, 2018).

Sin embargo, la implementación de estas motos en nuestro país no ha sido tan fácil, enfrentado varios desafíos especialmente para las autoridades nacionales y locales, empezando por la falta de infraestructura adecuada para su circulación y lugares donde se puedan recargar las baterías de los móviles, todo esto en el marco de la falta de regulación por medio del establecimiento de normas para la circulación este tipo de vehículos y sus conductores.

1.9.4. Análisis Cuantitativo

En el Ecuador, de acuerdo con datos obtenidos del Servicio Nacional de Aduanas (SENAE) en el año 2022 se importó 70.037 motocicletas con un aumento del 57% en comparación al año 2020 que se importaron 44.475 motocicletas por su parte en el 2023, el país importó 73.779 motocicletas, más que en 2022. Aproximadamente el 48% de estas motos son de sistema eléctrico.

Por su parte en lo que respecta accidentes de tránsito según datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), en el año 2024 se originaron 21.220 accidentes a nivel nacional en el Ecuador de los cuales 10.916 fueron con motocicletas. En el caso del cantón Santa Elena en el 2024 ocurrieron 104 accidentes con motocicletas aumentando en un 10% comparación del 2023 que ocurrieron 90 accidentes con motocicletas. Cabe indicar que dentro de este porcentaje ya se encuentran motocicletas eléctricas, pero no se tiene un dato específico

ya que por la falta de regulación no se tiene un registro en la base de datos de la Agencia Nacional de Tránsito, ente que alimenta la información al INEC (Castro, 2016).

La movilidad sustentable es el lado positivo del este medio de transporte, ya que las motos eléctricas en comparación con las motos convencionales, las eléctricas son una alternativa saludable para el medio ambiente, como lo señala la Revista Técnica de Medio Ambiente, RETEMA, la cual manifiesta: La movilidad eléctrica mejora la calidad de vida de cualquier ser humano y dado que no son impulsados mediante motores de combustión, los vehículos eléctricos no emiten cantidades desmesuradas de gases de efecto invernadero, lo que a su vez contribuye a revertir los efectos del cambio climático. Es por ello que la movilidad eléctrica se considera esencial para conseguir una movilidad sostenible. Es por esto necesario más apoyo en todo el mundo a través de políticas públicas vinculadas con la electrificación del transporte, cambios en las políticas fiscales, configuración de normas que la regulen e incluso su integración en las nuevas infraestructuras urbanas. (RETEMA, 2023. párr. 4)

CAPÍTULO II

2. MARCO CONCEPTUAL

En este capítulo tendremos conceptos y bases teóricas que servirán de sustento para resolver la problemática y los objetivos planteados dentro de nuestro proyecto.

2.1. Movilidad Urbana:

Es el conjunto de acciones, sistemas y servicios que facilitan el desplazamiento de personas y mercancías en los entornos urbanos, promoviendo un transporte eficiente, accesible y sostenible que contribuye al desarrollo social, económico y ambiental de las ciudades. Es fundamental para lograr ciudades inclusivas y resilientes, en línea con las estrategias internacionales para la movilidad sostenible.

22. Micromovilidad:

se refiere a los sistemas de transporte de baja velocidad y pequeña escala, usualmente relacionados con el uso de bicicletas, scooters eléctricos y otros vehículos livianos, que facilitan desplazamientos cortos en entornos urbanos, fomentando una movilidad sostenible y descongestiva (García et al., 2021).

23. Transporte alternativo:

Este comprende opciones de movilidad diferentes al automóvil privado y al transporte convencional, como bicicletas, motocicletas, transporte colectivo y modos no motorizados, que contribuyen a reducir la congestión y la huella ambiental urbana (CEPAL, 2021).

24. Control de tránsito:

Este incluye las acciones, reglamentos y sistemas implementados por las autoridades para gestionar y regular la circulación de vehículos y peatones en las vías públicas, con el fin de garantizar la seguridad, la fluidez y el cumplimiento normativo (Paredes & Castillo, 2022).

25. Reducción de contaminación:

Se refiere a las acciones y políticas destinadas a disminuir los niveles de contaminantes emitidos por vehículos, industrias y actividades humanas en áreas

urbanas, con el objetivo de mejorar la calidad del aire, proteger la salud pública y mitigar el cambio climático (MAATE, 2018).

26. Seguridad vial:

Se refiere al conjunto de medidas, normativas y acciones destinadas a prevenir accidentes de tránsito y proteger la integridad física de todos los actores en las vías, promoviendo un desplazamiento seguro y ordenado (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2023). Implica la gestión del riesgo, la infraestructura adecuada y la educación vial para reducir lesiones y muertes relacionadas con el tránsito.

2.7. **Motocicletas:**

Son vehículos de dos ruedas, de motor pequeño a mediano, utilizados para transporte individual o en pequeños grupos, considerados como un modo de movilidad eficiente en zonas urbanas y de difícil acceso, aunque presentan riesgos específicos en términos de seguridad vial (OMS, 2023).

2.8. **Scooter:**

Es un vehículo de movilidad personal de dos ruedas, generalmente eléctrico o a combustión, que permite desplazamientos cortos en zonas urbanas. Su uso se ha popularizado como una opción de micromovilidad, aunque requiere regulación para garantizar la seguridad y la convivencia vial (García et al., 2021).

2.9. **Convivencia vial:**

Se refiere a la interacción armoniosa, respetuosa y segura entre todos los actores en las vías públicas, incluyendo conductores, peatones, ciclistas y motociclistas, con el objetivo de reducir riesgos y promover la seguridad en el tránsito (OMS, 2023). Implica el cumplimiento de las normas, la tolerancia y la adopción de comportamientos responsables para evitar accidentes y conflictos.

2.10. **Movilidad sostenible:**

Es un enfoque que busca satisfacer las necesidades de desplazamiento de las personas y mercancías de manera segura, eficiente y con bajo impacto ambiental, promoviendo modos de transporte activos, colectivos y no motorizados, además de una planificación urbana que favorezca la accesibilidad y la reducción de emisiones (CEPAL, 2021). Es fundamental para mejorar la calidad de vida urbana y reducir la huella ecológica.

2.11. **La falta de normativa incrementa la ocurrencia de siniestros de tránsito.**

Por lo que, una vez analizada la Matriz de Riesgo, dentro de la **Probabilidad**, la clasificamos como número (4): casi seguro que ocurra si no se incluyen normas de tránsito que prevengan y establezcan mecanismos de control. En lo que respecta al **Impacto** se consideran que las consecuencias pueden ir desde personas lesionadas leves hasta accidentes graves con fallecidos

en las vías. Se clasifica como **Mayor (4)**: puede causar lesiones que lleguen a la morbilidad, requiriendo atención médica permanente.

Nivel de Riesgo determinado: 16

Probabilidad (4) x Impacto (4) = 16

El Nivel de Riesgo es Muy alto o Crítico lo que implica incluir normativa para bajar los niveles de morbilidad, así como medidas de control y prevención.

Matriz de Riesgo 5x5 - Falta de Normativa Vial					
Probabilidad	1 Raro	2 Poco probable	3 Moderado	4 Probable	5 Casi seguro
	P1, 11 1 (Muy Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P2, 11 2 (Muy Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P3, 11 3 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P4, 11 4 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P5, 11 5 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad
	P1, 12 2 (Muy Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P2, 12 3 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P3, 12 4 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P4, 12 5 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P5, 12 6 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad
	P1, 13 3 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P2, 13 4 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P3, 13 5 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P4, 13 6 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P5, 13 7 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad
	P1, 14 4 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P2, 14 5 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P3, 14 6 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P4, 14 7 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P5, 14 8 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad
Impacto	1 Insignificante	2 Menor	3 Significativo	4 Mayor	5 Severo
	P1, 11 1 (Muy Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P2, 11 2 (Muy Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P3, 11 3 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P4, 11 4 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P5, 11 5 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad
	P1, 12 2 (Muy Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P2, 12 3 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P3, 12 4 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P4, 12 5 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P5, 12 6 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad
	P1, 13 3 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P2, 13 4 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P3, 13 5 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P4, 13 6 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P5, 13 7 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad
	P1, 14 4 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P2, 14 5 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P3, 14 6 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P4, 14 7 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad	P5, 14 8 (Bajo) Choques leves por exceso de velocidad

Tabla 1: Matriz de riesgos 5x5

Tabla 1 elaborado por: Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre Maldonado Juan, Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.

La capacitación y educación vial incrementa la ocurrencia de siniestros de tránsito.

Una vez analizada la Matriz de Riesgo, dentro de la **Probabilidad**, la clasificamos como número (4): casi seguro que ocurra si no se implementan medidas preventivas de capacitación y de educación vial. En lo que respecta al **Impacto** se consideran que las consecuencias pueden ir desde personas lesionadas leves hasta accidentes graves en las vías con lesiones irreversibles. Se clasifica como **Mayor (4)**: puede causar lesiones que lleguen a la morbilidad, requiriendo atención médica permanente.

Nivel de Riesgo determinado: 16

Probabilidad (4) x Impacto (4) = 16

El Nivel de Riesgo es Muy alto o Crítico lo que implica realizar campañas de educación vial y promover capacitaciones desde los establecimientos educativos y escuelas de conducción.

2.12. Acciones para mitigar el riesgo

Matriz de Riesgo 5x5 con Ejemplos de Riesgos Viales					
Probabilidad	1 Raro	2 Poco probable	3 Moderado	4 Probable	5 Casi seguro
	P1, 11 1 (Muy bajo) Accidente leve por exceso de velocidad	P2, 12 2 (Muy bajo) Accidente leve por exceso de velocidad	P3, 13 3 (Muy bajo) Accidente leve por exceso de velocidad	P4, 14 4 (Muy bajo) Accidente leve por exceso de velocidad	P1, 15 5 (Bajo) Accidente leve por exceso de velocidad
	P2, 12 2 (Muy bajo) Accidente leve por exceso de velocidad	P3, 13 3 (Muy bajo) Accidente leve por exceso de velocidad	P2, 13 9 (Bajo) Choques leves por distancia insuficiente	P2, 14 8 (Medio) Choques leves por distancia insuficiente	P2, 15 10 (Alto) Accidentes por no respetar semáforos
	P3, 13 3 (Muy bajo) Accidente leve por exceso de velocidad	P4, 12 6 (Bajo) Choques leves por distancia insuficiente	P3, 13 9 (Medio) Choques leves por distancia insuficiente	P3, 14 12 (Alto) Accidentes por no respetar semáforos	P3, 15 15 (Alto) Accidentes por no respetar semáforos
	P4, 13 4 (Muy bajo) Accidente leve por exceso de velocidad	P4, 12 8 (Medio) Choques leves por distancia insuficiente	P4, 13 12 (Alto) Accidentes por no respetar semáforos	P5, 14 20 (Extremo) Accidentes por no respetar semáforos	P5, 15 25 (Extremo) Accidentes por no respetar semáforos
Impacto					
	1 Insignificante	2 Menor	3 Significativo	4 Mayor	5 Severo

Tabla 2: Ejemplos de riesgos viales

Tabla 2 elaborado por: Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre Maldonado Juan, Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.

2.12.1. Dentro del Factor Humano hemos considerado los siguientes riesgos:

La falta de normativa para la regulación del uso de scooter y motocicletas eléctricas, conlleva el no tener una base estructural que establezca el comportamiento adecuado de los conductores, terminando con el uso de este tipo de vehículos de forma indiscriminada, sin haber tenido una capacitación o preparación sobre la conducción, las normas y reglamentación previo a su uso y la circulación, la norma deberá también contener sanciones para quienes no respeten lo establecido y regulado en la misma.

Por lo que dentro del factor humano es indispensable el que se elabore lo antes posible la normativa que regule el uso de scooter y motocicletas eléctricas, en que contenga las

seguridades mínimas que deben portar los conductores como es el uso de casco, las velocidades mínimas y máximas a las cuales se puede circular, especificando la infraestructura por donde sea segura su circulación, establecer también la capacidad de pasajeros, así como los tipos de scooter y motocicletas que pueden circular de acuerdo a las especificaciones técnicas.

Una vez establecida la norma y reglamentación es indispensable que cada conductor sea capacitado por medio de un curso previo a la obtención del documento habilitante para su conducción, esto de acuerdo al tipo de vehículo, es decir si se trata de scooter o motocicleta eléctrica, a las especificaciones técnicas (relación velocidad alcanzada -potencia), considerando también que todos los conductores deberán ser capacitados sin que en algunos casos no requiera de licencia para conducir, como es el caso de los scooter de poca potencia y rango de velocidad.

Es importante que se realicen campañas de concientización a conductores de vehículos tipo motocicletas y Scooter eléctricos, para mantener el uso de forma

segura, así como el respeto a las normas establecidas, ya que si no existe un uso consiente se deberán aplicar sanciones de acuerdo a lo que establezca la norma.

Por su parte en relación con los costos que podría conllevar la implementación de la normativa que regule el uso de scooter y motocicletas eléctricas, no es calculable ya que el establecimiento de las normas es competencia del órgano legislativo del estado.

2.12.2. La falta de capacitación y educación vial incrementa la ocurrencia de siniestros de tránsito.

Se proponen las siguientes acciones específicas:

La Implementación de Programas de Capacitación en Seguridad Vial para desarrollar e impartir programas de formación en educación vial dirigidos a todos los empleados, especialmente aquellos cuya labor implique desplazamientos frecuentes o el uso de vehículos corporativos. Estos programas deben incluir aspectos como las normas de tránsito, conducción responsable, manejo defensivo y concientización sobre los riesgos asociados a la conducción.

La promoción de Campañas de Concientización en las Instalaciones de la Empresa, se realizarán campañas periódicas de sensibilización y educación sobre buenas prácticas viales, enfatizando la importancia de la atención, la velocidad adecuada y el cumplimiento de señales de tránsito. Utilizar medios internos como carteles, boletines, videos y talleres interactivos para reforzar el mensaje.

Colaboración con Instituciones Educativas y Escuelas de Conducción para lo cual se establecerán alianzas con instituciones educativas y escuelas de conducción para promover programas de capacitación en educación vial desde etapas tempranas. Participar en actividades de divulgación y ferias relacionadas con la seguridad vial, dirigidas tanto a estudiantes como a público en general.

Evaluación y seguimiento de capacitación por lo que se realizaran evaluaciones periódicas para verificar el nivel de conocimiento y concientización de los empleados respecto a las buenas prácticas viales. Registrar y dar seguimiento a la participación en los programas de capacitación, identificando necesidades de refuerzo o actualización.

La incorporación de tecnología para la Seguridad Vial para lo cual se instalará sistemas de monitoreo y control en los vehículos corporativos, como dispositivos de GPS y alertas de velocidad, que contribuyan a la observancia de las normativas viales y reduzcan la probabilidad de siniestros. Los costos de esta acción serán cubiertos por los propietarios de los vehículos.

Fomentar la responsabilidad compartida, promoviendo una cultura de responsabilidad vial entre todos los empleados, haciendo énfasis en la importancia del comportamiento seguro en la vía pública y en las instalaciones de las oficinas y empresas, esta acción no tiene costo ya que lo podemos realizar por medio de redes sociales y medios de comunicación interna.

2.12.3. Dentro del factor vía se ha considerado los siguientes riesgos:

La falta de señalética.

Este es un riesgo que debe ser abordado de manera urgente para poder fortalecer la seguridad vial y a su vez mejorar el comportamiento de los conductores en las carreteras.

Por primer punto para poder reducir o mitigar este riesgo se debería realizar un levantamiento de información de puntos críticos, con la finalidad de que se pueda integrar a la estructura vial señalización provisional, de igual manera utilizar pintura vial reflectiva para delimitar los cruces y la velocidad establecida en la normativa legal vigente. Esta se podría tomar como una alternativa a corto plazo que ayudaría a reducir los siniestros de tránsito.

A mediano plazo se podría coordinar con el Municipio del Cantón Salinas para que se pueda instalar señalética vial permanente y sobre todo reglamentada en la normativa de tránsito, sin olvidar dar el respectivo mantenimiento a las mismas y de ser el caso, reemplazar la señalética obsoleta por señalética nueva, asegurando así su durabilidad ante las condiciones climáticas de esta zona costera, la idea es poder brindar una orientación eficiente y concreta a los usuarios de las vías.

De la misma forma, otra acción a mediano plazo vendría a ser el planteamiento y ejecución de programas de educación mediante la participación ciudadana, iniciando en Unidades Educativas y de esa manera concientizar a los niños, niñas y adolescentes sobre el respecto a las normas de tránsito y su señalética establecida. Sin dejar de pensar en la creación de un instrumento en el cual se pueda poner en conocimiento sobre los daños que pueda sufrir la señalética en los diferentes puntos, logrando así mejorar la presencia de señales de tránsito por medio del involucramiento de la ciudadanía.

A largo plazo se podría establecer mediante un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, sistemas de señalización modernos y de vanguardia tales como semáforos inteligentes y con autonomía suficiente que puedan funcionar aun sin fluido eléctrico, también en este sector

costero se podría instalar señalética turística digital, fomentando así el desarrollo sostenible del Cantón.

La intención es que esto ayude a que el Cantón sea un referente de movilidad segura, sostenible e inclusiva, regulando así la circulación de bicicletas, scooters y motos eléctricas y el transporte público en general, manejando una buena planificación y ejecutando proyectos viables para mitigar este riesgo.

2.12.4. La falta ciclovías exclusivas y espacios adecuados para vehículos eléctricos.

En Salinas, la falta de ciclovías exclusivas y espacios para vehículos eléctricos representa un riesgo para la seguridad y limita la movilidad sostenible. A corto plazo, una acción clave es realizar un diagnóstico de las vías con mayor tránsito de ciclistas y usuarios de scooters eléctricos, identificando rutas seguras para implementar ciclovías temporales.

En el mediano plazo, se debe construir ciclovías exclusivas y bien delimitadas que conecten zonas residenciales, escuelas, comercios y espacios turísticos. Estas ciclovías deben contar con separadores físicos que brinden seguridad, evitando la invasión de autos y motos. Asimismo, es necesario habilitar espacios de parqueo y carga para bicicletas y scooters eléctricos, especialmente en el malecón, parques y estacionamientos municipales. Con esto, se fomenta un uso ordenado y seguro de los transportes alternativos.

Otra acción de mediano plazo es la educación y sensibilización ciudadana. Se pueden organizar campañas escolares y barriales que enseñen a respetar las ciclovías y a usar de manera responsable los vehículos eléctricos. Paralelamente, las autoridades deben reforzar controles para evitar que los automotores invadan estas vías. De esta manera, no solo se garantiza la seguridad, sino que también se construye una cultura de movilidad más respetuosa y consciente con el medio ambiente.

A largo plazo, se puede planificar la implementación de un sistema de ciclovías interconectadas que abarque todo el cantón, integrándose al transporte público. Esto permitirá que residentes y turistas se trasladen de forma segura y eficiente. Además, es fundamental proyectar la instalación de estaciones de carga eléctrica modernas y sostenibles, aprovechando energías limpias como la solar. Así, Salinas puede consolidarse como un referente en movilidad sostenible en la región costera del Ecuador.

Una alternativa a largo plazo es integrar estas acciones dentro de un Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible, que contemple no solo ciclovías y vehículos eléctricos, sino también transporte público eficiente y menos contaminante. Con la participación de autoridades locales, ciudadanía y sector privado, se puede garantizar un desarrollo ordenado. De esta forma, se mitigará el riesgo actual y se asegurará que la ciudad avance hacia un modelo de movilidad seguro, moderno y amigable con el ambiente.

2.12.5. Dentro del factor vehículo se ha considerado los siguientes riesgos:

- Corto Plazo (0–6 meses)
- Revisión rápida del marco normativo vigente para identificar vacíos críticos en regulación vehicular.
- Campañas de sensibilización ciudadana sobre conducción responsable y siniestralidad vial.
- Fortalecimiento de controles operativos (revisión técnica, sanciones, fiscalización en puntos críticos).
- Activación de mesas interinstitucionales para coordinar respuestas inmediatas entre tránsito, salud, planificación y justicia.
- Diagnóstico técnico del parque automotor (edad, tipo, emisiones, estado mecánico).
- Objetivo: Contención inicial de riesgos críticos y activación de mecanismos

institucionales de respuesta.

- Mediano Plazo (6–18 meses)
- Actualización normativa integral incorporando estándares internacionales de seguridad, emisiones y tecnología vehicular.
- Implementación de sistemas de monitoreo inteligente (GPS, cámaras, sensores de velocidad y temperatura).
- Diseño de incentivos para renovación vehicular y adopción de tecnologías limpias.
- Creación del Observatorio de Seguridad Vial con base de datos georreferenciada de siniestros.
- Integración de criterios de movilidad sostenible en planes urbanos y presupuestos municipales.

Objetivo: Reducción estructural de riesgos mediante regulación, tecnología y planificación.

- Largo Plazo (18 meses – 5 años)
- Reforma legal del sistema de transporte urbano con enfoque en sostenibilidad, equidad y seguridad.
- Desarrollo de infraestructura para movilidad alternativa (ciclovías, transporte público eléctrico, zonas peatonales).
- Implementación de modelos predictivos de siniestralidad para anticipar riesgos y orientar inversiones.
- Consolidación de una política nacional de gestión del parque automotor con criterios de planificación territorial.
- Evaluación periódica de impacto normativo y técnico con participación

ciudadana y académica.

Objetivo: Transformación estructural del sistema vehicular urbano hacia un modelo seguro, regulado y sostenible.

- Plan de Acción Multinivel – Mitigación de Riesgos del Factor Scooter Corto Plazo (0–6 meses)
- Diagnóstico técnico y territorial del uso de scooters: mapeo de zonas de alta circulación, siniestros y conflictos peatonales.
- Campañas de educación vial específicas para usuarios de scooters: uso de casco, respeto de normas, circulación en zonas permitidas.
- Fiscalización operativa inmediata: controles en vía pública, sanciones por uso indebido, verificación de condiciones técnicas.
- Revisión preliminar del marco normativo vigente: identificación de vacíos legales en circulación, estacionamiento y responsabilidad civil.
- Coordinación con operadores privados (apps de alquiler): acuerdos mínimos de seguridad, trazabilidad y responsabilidad compartida.

Objetivo: Contención inicial de riesgos operativos y activación de mecanismos de gobernanza.

- Mediano Plazo (6–18 meses)
- Actualización normativa específica para scooters: definición de categorías, requisitos técnicos, zonas de circulación, edad mínima, seguros obligatorios.
- Implementación de infraestructura dedicada: ciclovías compartidas, zonas de estacionamiento regulado, señalética adaptada.
- Sistema de registro y trazabilidad de scooters: base de datos de vehículos, propietarios y operadores con control digital.

- Integración de scooters en el sistema de movilidad urbana: interoperabilidad con transporte público, planificación territorial.
- Creación de indicadores de siniestralidad y comportamiento vial para seguimiento institucional.

Objetivo: Reducción estructural de riesgos mediante regulación, infraestructura y planificación.

- largo Plazo (18 meses – 5 años)
- Reforma legal integral del sistema de micro movilidad: incorporación de scooters, bicicletas eléctricas y otros vehículos ligeros en el marco de transporte urbano.
- Desarrollo de modelos predictivos de siniestralidad con scooters: análisis de datos para anticipar riesgos y orientar políticas públicas.
- Consolidación de una política nacional/local de movilidad sostenible que incluya criterios de equidad, seguridad y eficiencia.
- Evaluación periódica del impacto normativo y técnico con participación ciudadana, académica y operadores privados.
- Incentivos para innovación tecnológica en seguridad de scooters: frenos inteligentes, geolocalización, control de velocidad.

CAPITULO III

3. METODOLOGÍA

Se emplea un enfoque documental y técnico que permite analizar de manera rigurosa la información disponible, complementado con el estudio de casos reales que aportan evidencia práctica y contextual. A través de criterios de análisis pericial se examinan los elementos relevantes, incorporando técnicas de reconstrucción de eventos para comprender la secuencia y las causas de los hechos. Además, se realiza una evaluación normativa que asegura la coherencia con los marcos legales y regulaciones vigentes. Para la valoración de los factores vehiculares,

se utiliza la matriz de riesgos 5×5, herramienta que permite identificar, clasificar y ponderar el impacto y la probabilidad de cada variable. Este procedimiento facilita una interpretación objetiva de los resultados y fortalece la toma de decisiones técnicas. En conjunto, la metodología aplicada mejora la precisión del análisis y contribuye a establecer conclusiones fundamentadas y confiables.

3.1. Propuesta metodológica:

FASE	DESCRIPCIÓN	INSTRUMENTOS
Recolección	Inspección en el lugar, testimonios datos técnicos.	Ficha técnica, entrevistas, GPS
Análisis	Reconstrucción, interpretación legal, evaluación de causas.	Software de simulacros, peritajes
Informe	Redacción del informe técnico legal	Normas APA, formato institucional

Tabla 3: Propuesta metodológica

Tabla 3 elaborado por: Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre, Maldonado Juan, Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.

3.2. Normativa legal vigente

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y

lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

3.2.1. Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Art. 1.- El presente Reglamento establece las normas de aplicación a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte, así como las regulaciones para los automotores y vehículos de tracción humana, animal y mecánica que circulen, transiten o utilicen las carreteras y vías públicas o aquellas privadas abiertas al tránsito y transporte terrestre en el país.

3.2.2. Código Orgánico Integral Penal (COIP)

Art. 371.- Infracciones de tránsito: Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas.

Art. 372.- Pena natural: En caso de pena natural probada, en las infracciones de tránsito y cuando la o las víctimas sean parientes del presunto infractor hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, la o el juzgador podrá dejar de imponer una pena o imponer exclusivamente penas no privativas de libertad.

Art. 373.- Responsabilidad de las o los peatones, pasajeros o controladores: Cuando el responsable del accidente no sea la o el conductor de un vehículo sino la o el peatón, pasajero, controlador u otra persona, será sancionado con las penas previstas en los artículos correspondientes, según las circunstancias de la infracción, a excepción de la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a las o los conductores infractores.

Art. 374.- Agravantes en infracciones de tránsito: Para la imposición de la pena, en las infracciones de tránsito, se considerarán las siguientes circunstancias:

La persona que conduzca un vehículo a motor con licencia de conducir caducada, suspendida temporal o definitivamente y cause una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.

La persona que sin estar legalmente autorizada para conducir vehículos a motor o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y tipo inferior a la necesaria, según las características del vehículo, incurra en una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida

La persona que ocasione un accidente de tránsito y huya del lugar de los hechos, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.

La persona que ocasione un accidente de tránsito con un vehículo sustraído, será sancionada con el máximo de las penas previstas para la infracción cometida, aumentadas en la mitad, sin perjuicio de la acción penal a que haya lugar por la sustracción del automotor.

Art. 375.- Uso de vehículo para la comisión de delitos: La persona que al conducir un vehículo automotor lo utilice como medio para la comisión de un delito, además de su responsabilidad como autor o cómplice del hecho, será sancionada con la suspensión de la licencia para conducir por el tiempo que dure la condena. La sanción deberá ser notificada a las autoridades de tránsito competentes.

Art. 376.- Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan: La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos.

Art. 377.- Muerte culposa: La persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad.

Sanciones:

- Administrativa: multas, inmovilización del vehículo, retención de licencia, sanciones previstas en la Ley y Reglamento de Tránsito.
- Civil: reparación e indemnización por daños materiales y lesiones; procedimientos ante jueces civiles.
- Penal: cuando existe conducta típica (muerte culposa, lesiones culposas, conducción bajo influencia, abandono del lugar). El art. 377 COIP regula la muerte culposa con penas privativas de libertad en determinados casos.

33. Factores que intervienen en los accidentes de tránsito

3.3.1. Factor Humano:

Dentro del marco legal encontramos la regulación hacia los tres factores que componen la movilidad, pero es el factor humano, el que por su función en la movilidad se le ha puesto mayor énfasis en su regulación.

Con respecto al factor humano el Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (Decreto Ejecutivo 1196 Registro Oficial Suplemento 731 de 25-jun- 2012), establece las siguientes regulaciones:

En el Art. 125 del Título I de las Licencias de Conducir Capítulo I en Generalidades manifiesta que: Ninguna persona podrá conducir vehículos a motor dentro del territorio nacional sin poseer los correspondientes títulos habilitantes otorgados por las autoridades competentes de tránsito, o un permiso de conducción, en el caso de menores adultos que hayan cumplido los 16 años de edad quienes deberán estar acompañados por un mayor de edad que posea licencia de conducir vigente, o algún documento expedido en el extranjero con validez en el Ecuador, en virtud de la ley, de tratados o acuerdos internacionales suscritos y ratificados por el Ecuador (Reglamento a ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, 2012).

Art. 126.- Los certificados y los títulos de conductor no profesional y profesional, respectivamente, otorgados por las Escuelas de Conducción, Institutos Técnicos de Educación Superior, Universidades y Escuelas Politécnicas, autorizados por el Directorio de la Agencia

Nacional de Tránsito, incluido el SECAP y FEDESOMECE, constituyen requisito único e indispensable para otorgar las respectivas licencias de conducir a través de las Unidades Administrativas correspondientes.

Art. 128.- No se otorgará licencia para conducir vehículos a motor a quien no presente el correspondiente título o certificado de conductor profesional o no profesional, respectivamente, debidamente conferido por las escuelas, institutos técnicos, escuelas politécnicas y universidades autorizados.

Las licencias de conductor profesional y no profesional se concederán a los ciudadanos que cumplan con los siguientes requisitos:

- Ser mayor de edad.
- Título o certificado de conductor profesional o no profesional respectivamente; en el caso de los aspirantes a conductores profesionales, el curso se deberá aprobar, además, con una asistencia a clases de al menos el 95%.
- Aprobar los exámenes médicos, psico sensométricos, y teórico -prácticos correspondientes. El examen médico previsto será un examen visual, el mismo que también podrá ser realizado a través de equipos psico sensométricos.
- Haber aprobado la educación básica para licencias no profesionales (A, B y F); y, haber aprobado el primero de bachillerato para licencias profesionales (A1, C, C1, D, D1, E, E1 y G).
- Cédula de ciudadanía; y. Certificado de votación vigente

Art. 129.- Las licencias de conducir para conductores profesionales y no

profesionales sin excepción tendrán una vigencia de cinco años, contados a partir de la fecha de su expedición.

Por su parte los tipos de licencias de conducir se establece en el siguiente artículo:

Art. 132.- Las licencias para conducir serán de las siguientes categorías: No profesionales, Profesionales y Especiales:

No profesionales:

- **Tipo A:** Para conducción de vehículos motorizados como: ciclomotores, motocicletas, tricar, cuadrones.
- **Tipo B:** Para automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1,75 toneladas de carga útil o casas rodantes. Excepcionalmente, los automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1.75 toneladas de carga útil de propiedad del Estado, podrán ser conducidos por los funcionarios y servidores públicos que posean licencia tipo B en las circunstancias y cumpliendo con los requisitos determinados en la normativa aplicable expedida por la contraloría General del Estado; Tipo F: Para automotores especiales adaptados de acuerdo a discapacidad.

Profesionales:

- Tipo C1: Para vehículos policiales, ambulancias militares, municipales, y en general todo vehículo del Estado ecuatoriano de emergencia y control de seguridad.
- Tipo C: Para taxis convencionales, ejecutivos, camionetas livianas o mixta hasta 3.500 kg, hasta 8 pasajeros; vehículos de transporte de pasajeros de no más de 25 asientos y los comprendidos en el tipo B.
- Tipo D1: Para escolares institucional y turismo, hasta 45 pasajeros.
- Tipo D: Para servicio de pasajeros (intra cantonales, interprovinciales, intra - provinciales, intrarregionales y por cuenta propia); y para vehículos del Estado

ecuatoriano comprendidos en el tipo B y no considerados en el tipo C1.

- Tipo E1: Para ferrocarriles, auto ferros, motobombas, trolebuses, para transportar mercancías o substancias peligrosas y otros vehículos especiales
- Tipo E: Para camiones pesados y extra pesados con o sin remolque de más de 3,5 toneladas, tráiler, volquetas, tanqueros, plataformas públicas, cuenta propia, otros camiones y estatales con estas características.
- Tipo G: Para maquinaria agrícola, maquinaria pesada, equipos camineros (tractores, motoniveladoras, retroexcavadoras, montacargas, palas mecánicas y otros).
- Tipo A1: Para conducir mototaxis o tricimotos de servicio comercial, y los del tipo A. Las licencias comprendidas en la categoría profesional habilitan también conducir los vehículos especificados en el tipo B.

Especiales:

- Permiso internacional de conducir.
- Licencia de conductor andino.
- Las licencias de conducir profesionales tipo C1, C, D1, DE1 y E, autorizan además la conducción de los vehículos previstos para la licencia de conducir no profesional tipo B.

Dentro de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestres y Seguridad Vial (Registro Oficial Suplemento 512 de 10 de agosto del 2021) se establecen también deberes y derechos para los usuarios de las vías es decir el factor humano:

Se ha determinado citar el Capítulo I De los Conductores de Bicimotos, Motocicletas, Motonetas, Tricar, Cuadrimotos, y Similares manifestando lo siguiente.

Art. 204B.- Prohibiciones: Prohíbese a los conductores de los vehículos señalados en la presente Sección:

- Sujetarse a cualquier otro vehículo que transite por la vía pública o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario;
- Transitar en forma paralela o rebasar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles;
- Llevar cualquier tipo de carga que dificulte su visibilidad, equilibrio, adecuada operación o que constituya un peligro para sí o para otros usuarios en la vía pública;
- Realizar virajes o giros sin utilizar las señales reglamentarias respectivas;
- Circular sobre las aceras, áreas destinadas al uso exclusivo de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban;
- Transportar a personas, sin equipamiento y las medidas de seguridad necesarias; y, otras prohibiciones contenidas en los respectivos reglamentos.

Art. 204C.- Deberes: Los conductores y pasajeros de los vehículos señalados en la presente Sección deberán cumplir las siguientes normas mínimas de seguridad:

- Respetarlas señales, normas de tránsito y límites de velocidad;
- Utilizar siempre el carril libre a la izquierda del vehículo al sobrepasar;
- Conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello;
- Llevar correctamente sujeto a su cabeza y en todo momento, el casco de seguridad homologado;
- Vestir chalecos o chaquetas con cintas retro reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas;
- Ubicarse detrás del conductor, y en ningún momento entre el conductor y el manubrio;
- Transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u

orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público;

- Los conductores que transiten en grupo, lo harán uno detrás de otro;
- Usar las luces direccionales, de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores;
- Cuando transiten por las vías de uso público deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas;
- Tener dos espejos retrovisores colocados a la izquierda y a la derecha del conductor, una bocina o claxon y guardapolvos o salpicaderas sobre las ruedas; 1) Los conductores de tricimotos deberán utilizar casco homologado; y, u otras disposiciones contenidas en los respectivos reglamentos.

Art. 199.- Obligaciones de los peatones: Durante su desplazamiento por la vía pública, los peatones deberán cumplir lo siguiente:

- Cumplir con la Ley, acatar las indicaciones de los servidores encargados del control de tránsito, las señales de tránsito, así como las disposiciones que para el efecto se dicten;
- Utilizar el espacio público sin poner en riesgo su seguridad, la de terceros o bienes;
- Abstenerse de solicitar transporte o pedir ayuda a los automovilistas en lugares inapropiados o prohibidos;
- Cruzar las calles por los cruces cebra y pasos elevados o deprimidos, de no existir pasos cebra, cruzar por las esquinas de las intersecciones;
- No caminar sobre la calzada de las calles abiertas al tránsito vehicular;
- No cruzar la calle por la parte anterior y posterior de los automotores que se hayan detenido momentáneamente;
- Cuando no existan aceras junto a la calzada, circular al margen de los lugares marcados y, a falta de marca, por el espaldón de la vía y siempre en sentido contrario al tránsito de vehículos:

- Embarcarse o desembarcarse de un vehículo sin invadir la calle, solo cuando el vehículo esté detenido y próximo a la orilla de la acera;
- Cuidar en todo momento su propia seguridad y la de los demás;
- Caminar con atención y concentración, evitar elementos distractores; y,
- Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

Art. 202.- Obligaciones de usuarios y pasajeros: Los usuarios o pasajeros del servicio de transporte público y comercial tendrán las siguientes obligaciones:

- Denunciar ante la autoridad de tránsito competente cuando observe que el conductor se encuentre con signos de ebriedad, influencia de estupefacientes o sustancias psicotrópicas;
- No ejecutar a bordo de la unidad, actos que atenten contra la tranquilidad, comodidad, seguridad o integridad de los usuarios o que contravengan disposiciones legales o reglamentarias;
- Exigir la utilización de las paradas autorizadas para el embarque o desembarque de pasajeros, y solicitarla con la anticipación debida;
- No ejecutar o hacer ejecutar actos contra el buen estado de las unidades de transporte y el mobiliario público;
- En el transporte público ceder el asiento a las personas pertenecientes a los grupos de atención prioritaria;
- No fumar, ni ingerir bebidas alcohólicas, sustancias psicotrópicas o sujetas a fiscalización;
- No arrojar desechos que contaminen el ambiente, desde el interior del vehículo;
- No realizar comercio de productos dentro de las unidades de transporte público mientras estas se encuentran en circulación y sin contar con la autorización de la autoridad de

tránsito dentro del ámbito de su competencia.

- Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

3.3.2. Factor vehículo

En el Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial (Decreto Ejecutivo 1196 Registro Oficial Suplemento 731 de 25-jun-2012), Título I de los Títulos Habilitantes para Conducir Vehículos en el Capítulo Único de la Matricula:

Art. 160.- Ningún vehículo podrá circular por el territorio ecuatoriano sin poseer la matrícula vigente y el adhesivo de revisión correspondiente. Fuera de los plazos estipulados para el efecto, los agentes de tránsito procederán a la aprehensión del automotor hasta que su propietario presente la cancelación de los valores pendientes de matrícula. La matrícula registra el título de propiedad del automotor, cuyo derecho podrá certificar el director ejecutivo de la ANT, los responsables de las Unidades Administrativas correspondientes, o los GADs, según el ámbito de sus competencias (Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, 2008).

La matrícula será emitida por las Unidades Administrativas Regionales o Provinciales o por los GAD, según corresponda, previo el pago de todas las tasas e impuestos vigentes y el cumplimiento de los procedimientos contemplados en el Manual respectivo emitido por la Agencia Nacional de Tránsito.

Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestres y Seguridad Vial (Registro Oficial Suplemento 512 de 10 de agosto del 2021)

Art. 205.- Los importadores de vehículos, repuestos, equipos, partes y piezas; carroceros y ensambladores, podrán comercializarlos siempre que cuenten con el certificado de homologación debidamente extendido por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que certificará que el modelo de vehículo cumple con todas las disposiciones de seguridad expedidas por los organismos competentes.

De verificarse la inobservancia de la presente disposición, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial podrá tomar las acciones de control previstas en el reglamento específico, lo que incluirá, entre otros, la revocatoria del certificado de homologación otorgado.

Art. 206A.- Revisión técnica vehicular: Los vehículos que presten el servicio de transporte público y comercial, se sujetarán a una revisión técnica vehicular que será un requisito previo al otorgamiento de la matrícula respectiva.

Art. 207.- Homologación de materiales y dispositivos de tránsito y seguridad vial.- La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial adoptará las medidas necesarias para la homologación de materiales y dispositivos de tránsito y seguridad vial con el fin de homogeneizarlos y garantizar a los usuarios condiciones óptimas de operación, compatibilidad y cumplimiento de normas nacionales e internacionales, así como las mejores prestaciones en su funcionamiento

Esta actividad se realizará en laboratorios con competencia técnica, propios o de terceros. Para el efecto se deberá considerar las designaciones o acreditaciones nacionales emitidas por el ente ecuatoriano competente o por los organismos internacionales acreditados, según corresponda. Para el caso de laboratorios de terceros la autorización deberá ser conferida por parte de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

3.3.3. Factor vía

Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestres y Seguridad Vial (Registro Oficial Suplemento 512 de 10 de agosto del 2021) CAPÍTULO III DE LAS VÍAS

Art. 208.- Regulaciones sobre señalización vial: La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en coordinación con el ente responsable de la normalización, será la encargada de expedir la regulación sobre señalización vial para el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, que se ejecutará a nivel nacional.

Art. 209.- Estudio técnico de seguridad y señalización vial en las vías públicas.- Toda vía por ser construida, rehabilitada o mantenida deberá contar en los proyectos con un estudio técnico de seguridad y señalización vial, previamente al inicio de las obras para cumplir las normas técnicas nacionales e internacionales.

En el Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (Decreto Ejecutivo 1196 Registro Oficial Suplemento 731 de 25-jun-2012) TÍTULO III DE LA CIRCULACION, ESTACIONAMIENTO, LUCES Y LIMITES DE VELOCIDAD
CAPÍTULO I DEL USO DE LA VIA PUBLICA

Art. 162.- Las calzadas son para uso exclusivo de los vehículos.

Excepcionalmente podrán ser usadas por los peatones cuando los sitios destinados para su circulación se encuentren obstruidos. En este caso, deberán hacerlo extremando las precauciones necesarias para transitar con seguridad.

Art. 163.- Las aceras son para uso exclusivo de los peatones. Excepcionalmente podrán ser utilizadas por los vehículos para atravesarlas para ingresar o salir de los estacionamientos.

Art. 164.- Las bermas sólo podrán ser usadas por los vehículos, con precaución, para circulación de emergencia y detenciones de igual carácter. Los peatones podrán usarlas para transitar de frente al sentido de la circulación, cuando no existan otras zonas transitables más seguras.

Art. 165.- La Agencia Nacional de Tránsito o los GAD, en el ámbito de sus competencias podrán establecer limitaciones al uso o circulación de peatones, vehículos y animales o al estacionamiento vehicular.

Causas de los accidentes de tránsito (basal, concurrentes etc)

Causa basal o eficiente: Es aquella circunstancia que interviene de forma directa en la producción de un accidente de tránsito y sin la cual no se hubiera producido el mismo.

Causas concurrentes o coadyuvantes: Son aquellas circunstancias que por sí mismas no producen el accidente, pero coadyuvan a su materialización.

Alcohol o drogas:

1.- Conduce con sus condiciones motoras reactivas y perceptivas reducidas producto de la ingesta de bebidas alcohólicas o sustancias psicotrópicas.

2.- Conduce con sus condiciones emocionales alteradas y con disminución en la agudez mental producto de la ingesta de bebidas alcohólicas con una tasa no permitida.

Velocidad:

1.- Producto del desplazamiento tangencial que ocasiona al exceder la velocidad crítica de la que se encuentra constituido la configuración vial de la curva.

2.- Conduce a una velocidad inadecuada para el diseño de la configuración vial.

Imprudencia. Negligencia que puede acarrear daño o peligro:

1.- Conduce sin mantener una distancia prudente de seguridad proporcional a su velocidad.

2.- Conduce con falta de atención a las condiciones de seguridad vial del entorno.

3.- Expone su seguridad al cruzar intempestivamente por un lugar no determinado para el efecto.

4.- Expone al riesgo su integridad y seguridad vial, debido a su corta edad y al escaso poder de discernimiento o experiencia para valorar el peligro.

5.- Conduce con sus alteraciones psicológicas deficientes (mayores de 65 años de edad) exponiéndose al riesgo y seguridad vial.

6.- Expone al riesgo su integridad y seguridad vial, al transitar por un cruce no determinado o zona peatonal.

7.- Realiza maniobras riesgosas, temeraria y antirreglamentaria sin guardar la seguridad del entorno vial.

8.- No toma las medidas de seguridad vial, tendientes a evitar un accidente de tránsito. 9.- Conduce con sus condiciones deficientes (sueño, cansancio, fatiga).

10.- Conduce sin casco protector homologado de seguridad. 11.- Conduce sin utilizar el cinturón de seguridad.

Impericia. Falta de pericia o de experiencia:

1.- Conduce un móvil sin estar autorizado legalmente (menor de

edad).

2.- Conduce un vehículo con licencia de otra categoría. 3.- Conduce un vehículo sin poseer licencia de conducir.

4.- Evade la acción de la justicia por fuga y abandona las víctimas del accidente sin dar aviso a las unidades de auxilio.

Inobservancia. Incumplimiento a la norma o ley:

1.- No cede el derecho preferente de vía o preferencia de paso en el (cruce de vía, cruce peatonal cebra, peatonal cebra, cebra peatonal con semáforos, cruce regulado, no regulado, cruce de camino o intersección), al cual está obligado hacerlo.

2.- No respeta el entorno de seguridad reglamentario.

3.- Ingresa al cruce o intersección de vías sin respetar el aparato óptico luminoso (peatonal o vehicular).

4.- Invade, circula en sentido contrario a la circulación del flujo vehicular y obstruye el carril normal

Malas condiciones mecánicas:

1.- Falla previsible o imprevisible mecánica en los sistemas de los vehículos.

Nombres y definiciones de los accidentes de tránsito

Se puede definir los diferentes tipos de accidentes según el número de vehículos participantes en el siniestro vial a continuación, se procede a detallar cada categoría:

Simples: Son aquellos en los que intervienen un solo vehículo a continuación, dentro de los accidentes de tránsito se genera diversas tipologías de siniestros las cuales detallaremos a continuación:

➤ **Perdida de carril:** Es la salida de un vehículo de la calzada normal de

circulación.

- **Volcamiento lateral:** Es la pérdida de la posición normal de un vehículo, por uno de sus laterales.
- **Volcamiento longitudinal:** Es la pérdida de la posición normal del vehículo por cualquiera de sus ejes longitudinales.
- **Rozamiento:** Es la fricción de la parte lateral de la carrocería de un vehículo en movimiento contra una superficie inmóvil.

Compuestos: Son los que presentan dos o más vehículos, de igual forma están presentes accidentes contra peatones. Los accidentes en cadena o múltiples, cuando el número de participantes es superior a dos unidades de tráfico y que suelen producirse en carreteras y vías perimetrales.

A continuación, dentro de los accidentes de tránsito se genera diversas tipologías de siniestros las cuales detallaremos a continuación:

- **Caída de pasajero:** Es la pérdida del equilibrio de un pasajero que se encuentra dentro de un vehículo en movimientos.
- **Choque frontal excéntrico:** Es el impacto frontal de dos vehículos, cuyos ejes longitudinales al momento del impacto forman una paralela.
- **Choque frontal longitudinal:** Es el impacto frontal de dos vehículos, cuyos ejes longitudinales coinciden al momento del impacto.
- **Atropello:** Es el impacto de un vehículo en movimiento a un peatón o animal de los cuales se producen las fases de: acercamiento, impacto, volteo, caída y arrastre.
- **Arrollamiento:** Es el impacto de un vehículo en movimiento hacia un peatón o animal, donde el vehículo pasa una o varias ruedas por encima de un cuerpo, cumpliéndose las fases de: acercamiento, caída, volteo, compresión y arrastre.
- **Colisión:** Es el impacto de más de dos vehículos.

- **Choque por alcance:** Es el impacto de dos vehículos en movimiento, impactando un vehículo a otro que esta antecedido.
- **Choque lateral perpendicular:** Es el impacto de la parte frontal del vehículo contra la parte lateral de otro vehículo, donde sus ejes longitudinales forman un ángulo de 90°.
- **Choque lateral angular:** Es el impacto de la parte frontal del vehículo contra la parte lateral de otro vehículo, donde sus ejes longitudinales no forman un ángulo de 90°.
- **Roce positivo:** Es cuando los vehículos que interviene en el roce circulan en sentido contrario.
- **Roce negativo:** Es cuando los vehículos que interviene en el roce circulan en el mismo sentido.
- **Terminología de Accidente de tránsito:** Son accidentes de los cuales no se encuentran dentro de la tipología manejada en el glosario del reglamento de tránsito, por ejemplo (caso fortuito o fuerza mayor).

34. Siniestralidad en el cantón salinas

La siniestralidad en el cantón Salinas si hablamos en primera instancia de cifras históricas vs recientes, según reportes comparativos entre el 2018 -2021, se registraron 571 siniestros de tránsito, muestras que, en los años 2023 y 2024, sólo para Salinas, hubo un aumento de los siniestros de tránsito como se menciona a continuación:

- En 2023: 66 siniestros en Salinas, con 120 heridos y 5 fallecidos.
- En 2024: 105 siniestros, con 105 heridos y 8 fallecidos. (Estadísticas Salinas)

Con este antecedente podemos evidenciar que entre esos años la siniestralidad, en términos de número de siniestros, aumentó considerablemente aproximadamente 60- 70% más siniestros en Salinas entre 2023 y 2024. También los heridos se mantuvieron relativamente altos, aunque los fallecidos aumentaron un poco

El municipio de Salinas ha iniciado un proceso para instalar 100 cámaras de videovigilancia en los 84 puntos de riesgo identificados en el cantón. El objetivo es monitorear

24 horas, disuadir delincuentes y garantizar la seguridad de los residentes y turistas (Pérez, 2025).

Contexto General

Causas multicausales: Los siniestros de tránsito se caracterizan por ser eventos multicausales, derivados de factores como el humano, el de la vía y el vehicular, que pueden interactuar para generar situaciones de riesgo.

Importancia de la seguridad vial: La seguridad vial es un tema crítico en Ecuador, donde los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte.

En cuanto a nuestro tema en general no es recomendable depender exclusivamente de Scooter y motos eléctricas en Salinas debido al alto índice de accidentes, especialmente con Scooter considerados juguetes y no medios de transporte seguros, según las nuevas regulaciones y la percepción de autoridades y la comunidad. Para mejorar la seguridad vial, el cantón ha implementado una ordenanza que restringe su uso en vías estatales, vías de buses y vías rápidas, además de prohibir su uso compartido más de una persona y para transporte de estudiantes.

Razones por las que no es recomendable un uso extenso:

- Siniestralidad elevada ya que la mayoría de los accidentes en Salinas involucran motocicletas y, en particular, Scooter.
- Percepción de peligro ya que muchos Scooter son vistos como juguetes en lugar de medios de transporte seguros, lo que contribuye a un uso inadecuado.
- Restricciones de uso, empleando la ordenanza de Salinas prohíbe su circulación en vías de alta velocidad, vías estatales, y vías donde circulan buses.

35. Análisis del código orgánico de entidades de seguridad ciudadana y seguridad ciudadana en relación a los siniestros de tránsito.

Cabe mencionar que la normativa legal citada en la presente actividad académica no abarca de forma específica artículos acerca de siniestros de tránsito; pero si detalla la regulación

y reconocimiento del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito los cuales en determinados GADS, se encuentra encargos de la jurisdicción del tránsito, y mediante las pertinentes actividades coordinadas efectúan los requerimientos de los cuerpos investigativos en el lugar de los siniestros de tránsito.

3.6. Aspectos primordiales en relación a la seguridad activa y pasiva de los vehículos.

Cuando hablamos de la seguridad activa en los vehículos, nos referimos a todos aquellos sistemas, mecanismos y componentes que trabajan de forma coordinada con el propósito fundamental de evitar que ocurra un siniestro de tránsito. Estos elementos actúan antes de que se produzca una situación de riesgo, asistiendo al conductor en la tarea de mantener el control del vehículo y reaccionar adecuadamente ante imprevistos en la vía. La seguridad activa incluye tecnologías como los frenos ABS, el control de estabilidad, la dirección asistida, los sistemas de iluminación y señalización, así como todos los dispositivos que mejoran la adherencia, la visibilidad y la maniobrabilidad. Su función es anticiparse a las condiciones de peligro, disminuir la probabilidad de errores humanos y crear un entorno de conducción más estable. Gracias a estos sistemas, el conductor puede tomar decisiones más seguras y enfrentar con mayor eficacia escenarios complejos, convirtiéndose la seguridad activa en un pilar esencial para la prevención de accidentes y la protección de la integridad de los ocupantes y usuarios de

Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS)	Este sistema impide que las ruedas se bloqueen durante una frenada brusca, permitiendo al conductor mantener el control direccional.
Control Electrónico de Estabilidad (ESP/ESC)	Ayuda a mantener la trayectoria del vehículo corrigiendo automáticamente el exceso de subviraje o sobreviraje.
Sistema de Dirección	Permite maniobrar con precisión. La dirección asistida mejora la respuesta y la adaptación a la velocidad.
Neumáticos	Son el único punto de contacto con la carretera. Su buen estado y el dibujo garantizan la adherencia, tracción y capacidad de frenado.
Sistemas de Asistencia a la Conducción (ADAS)	Incluyen la alerta de colisión frontal, el frenado de emergencia automático (AEB) o el aviso de cambio involuntario de carril.
Sistema de Iluminación	Proporciona una visibilidad óptima al conductor y asegura que el vehículo sea visto por los demás.
Sistema de	Mantiene la estabilidad del vehículo y absorbe las

Suspensión	irregularidades del terreno para mejorar el control.
-------------------	---

Tabla 4: Tabla de seguridad pasiva

Tabla 4 elaborado por: Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre, Maldonado Juan, Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.

Por otra parte, cuando nos referimos a la seguridad pasiva, hablamos de los sistemas y dispositivos diseñados para reducir o minimizar los daños, lesiones graves o mortales que puedan sufrir tanto los ocupantes del vehículo como los demás usuarios de la vía una vez que un accidente o colisión resulta inevitable. Estos mecanismos no evitan el siniestro, sino que actúan en el momento del impacto y después de él, absorbiendo la energía del choque y protegiendo las partes más vulnerables del cuerpo humano. Entre ellos se incluyen los cinturones de seguridad, airbags, reposacabezas, zonas de deformación programada, estructuras reforzadas y sistemas de retención infantil. Su función es disminuir la fuerza del impacto, evitar desplazamientos bruscos de los ocupantes y aumentar las probabilidades de supervivencia. De esta manera, la seguridad pasiva constituye un elemento fundamental para mitigar las consecuencias de un accidente y salvaguardar la integridad física de quienes se encuentran dentro y fuera del vehículo.

Cinturón de Seguridad	Considerado el elemento de seguridad pasiva más importante. Sujeta al ocupante al asiento, evitando que salga despedido impacte contra el interior. Se complementa con pretensores que lo tensan en la colisión.
Airbags	Bolsas de aire que se inflan rápidamente para amortiguar el impacto del cuerpo del ocupante (cabeza y torso) contra las partes duras del vehículo.

Reposacabezas	Su función es limitar el movimiento de la cabeza en caso de colisión trasera (o frontal), previniendo el latigazo cervical.
Carrocería y Chasis Deformables	Zonas específicas de la estructura del vehículo diseñadas para deformarse de forma programada y absorber la energía de impacto, protegiendo la integridad del habitáculo (célula de seguridad).
Cristales de Seguridad	El parabrisas laminado evita que se fragmente en trozos peligrosos, y los cristales laterales están diseñados para no causar cortes graves.
Sistemas de Retención Infantil (SRI)	Sillas y elevadores específicos para niños que los sujetan de manera segura a la estructura del vehículo.
Sistema eCall	Sistema de llamada de emergencia automático o manual que notifica a los servicios de emergencia la ubicación del accidente.

Tabla 5: Tabla de sistemas *Tabla 5 elaborado por: Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre, Maldonado Juan, Nolvos Jhonny, Tacuri Paúl.*

REFERENCIA GOOGLE MAPS, LUGAR DEL SINIESTRO DE TRÁNSITO.

Ilustración 2: Referencia de Google maps, lugar del siniestro de tránsito

IMAGEN AÉREA DEL LUGAR DE LOS HECHOS



Ilustración 3: Imagen aérea del lugar de los hechos

**IMAGEN DEL PLANO DEL LUGAR DE LOS HECHOS DISEÑADO EN EL
SOFTWARE AUTOCAD.**

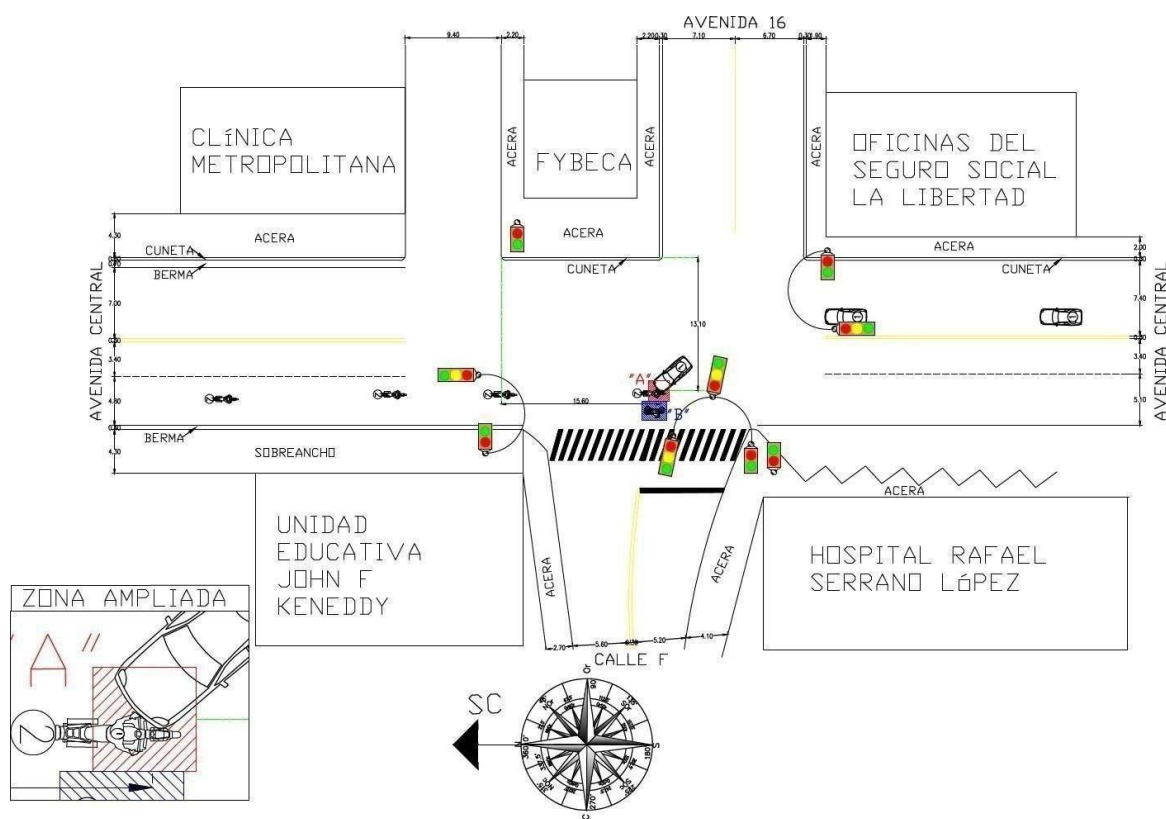


Ilustración 4: plano del lugar de los hechos

Introducción

Zona: Zona 5

Subzona: Santa Elena Distrito: Libertad Salinas Circuito: Puerto Aguaje Subcircuito:
Puerto Aguaje 1

Coordenadas referenciales: -2.229055, -80.921717

Dirección: Provincia de Santa Elena; Cantón Salinas; intersección de la Avenida Central entre la calle 16 y calle F, diagonal al hospital Rafael Serrano López.

Accidente de tránsito: ocurrido el día Viernes 15 de marzo del 2024, aproximadamente a las 18H30.

Tipología del siniestro: Choque lateral angular, volcamiento lateral de $\frac{1}{4}$ sobre su lateral derecho.

Consecuencias: (01) persona herida y daños materiales en los vehículos

En el presente trabajo se procederá a establecer descripciones esenciales en torno al desarrollo de la dinámica de un siniestro de tránsito suscitado dentro del área urbana, en horas de la noche en donde se integrarán consideraciones importantes en relación a la visual, visibilidad, tiempo los cuales aspectos fundamentales para lograr determinar la causa basal que conllevo a la materialización del siniestro, así como también la incorporación de las presuntas causas concurrentes que coadyuvaron a que se materialice el accidente de tránsito.

Este tipo de actividades buscan incrementar los conocimientos teóricos y técnicos de los maestrantes en relación a los siniestros de tránsito, es bien conocido que se fundamenta en aspectos investigativos en torno al método científico aplicable para este tipo de infracciones penales, de esta forma se mantiene el eje primordial en el cual todo siniestro de tránsito debe ser sustentado de forma técnica, con un alto grado de pericia por quien desenvuelve todo tipo de aspecto pericial investigativo, y a su vez considerando que dentro del ámbito legal también

se puede incorporar relatos, versiones y entrevistas las cuales solo pasan a ser supuestos, que ameritan un análisis crítico, pueden ser considerados como referencia, pero no argumentos sólidos que estructuren nuestra investigación, debido a que son insumos que pueden ser cambiantes o fáciles de manipular.

La búsqueda de información en relación a los siniestros de tránsito, a más de ser utilizados para otorgar insumos a la autoridad competente para que logre impartir justicia, también debe buscar crear una cultura de prevención y cuidado al momento de conducir cualquier tipo de vehículo, recordando que somos propensos a vernos involucrados en ellos, por el solo hecho de una impericia en la vía; el precio a pagar en ocasiones puede verse envuelto en torno al aspecto económico hasta las peores consecuencias la vida de quienes interactúan en las vías, conductores, pasajeros o peatones.

El empleo de calles, carreteras y avenidas las cuales fueron diseñadas para conectar y comunicar a la ciudadanía, se han vuelto en escenarios recurrentes de tragedias que diariamente cobran vidas. En tal virtud, los siniestros de tránsito mal etiquetados como accidentes tránsito dejan de ser un simple cúmulo de valores estadísticos lejanos para adoptar una realidad penosa que hace referencia a una laceración abierta en el núcleo de las familias y por ende en la comunidad entera.

Abordar los siniestros de tránsito que cobran vidas en nuestras vías es reconocer que estamos ante un desafío de salud pública y seguridad colectiva. Implica analizar la compleja interacción de diversos factores partiendo desde el diseño deficiente de la infraestructura y las políticas de cumplimiento escueto, hasta la responsabilidad individual de quien toma el volante. Esta introducción busca enfocar la atención en la urgencia de humanizar la movilidad, de comprender la gravedad de cada vida truncada y de impulsar una acción decisiva para detener la hemorragia de fatalidades en nuestras calles.

Antecedentes de la vía

- **Nombre de la vía:** Avenida Central Tiempo: cielo descubierto día Visibilidad: buena
- Visual de los participantes en el siniestro de tránsito
- De participante (1) para móvil (2), buena. De participante (2) para móvil (1), buena.
- Condiciones de funcionalidad
- Sentido de circulación: Doble sentido de circulación por la vía
- Sentido de orientación: Norte – Sur
- Número de carriles: Cuatro carriles no demarcados sobre la calzada.

Señalización horizontal: Doble línea continua de color amarillo demarcada sobre la calzada que separan los sentidos de circulación en mal estado de conservación; línea discontinua de color blanco demarcada sobre la calzada que separan los carriles de circulación en regular estado de conservación.

Señalización vertical: 02 aparatos ópticos luminosos tricolores reguladores del tránsito vehicular (semáforo vehicular), en normal estado de funcionamiento al momento de la diligencia: 04 aparatos ópticos luminosos bicolores reguladores del cruce de peatones (semáforos peatonales), en normal estado de funcionamiento al momento de la diligencia.

Geometría vial

Capa de rodamiento: asfalto, seco con uso por la vía al momento de la diligencia.

Ancho de la calzada: 15.50 metros

Ancho de las aceras: Oriente: 2.00 metros; Occidente: 4.30 metros

Ancho de las cunetas: 0.30 metros

Peralte: No existe

Gradiente longitudinal de la vía: No existe

Variables e índice de tráfico

Flujo vehicular: volumen moderado, movilidad reducida

Comportamiento: tendiente a congestionarse



Ilustración 5: lugar de los hechos

Siniestro de tránsito judicializado

El siniestro de tránsito acontecido el día 15 de marzo del 2024 aproximadamente a las 18H30, el cual se desarrolló en la intersección de la Avenida Central entre la calle 16 y calle F, diagonal al hospital Rafael Serrano López, cantón Salinas, provincia de Santa Elena, área urbana; llega a conocimiento de la autoridad competente mediante la elaboración del informe técnico ocular de accidente de tránsito No. 00004-JCH-OIAT- CTE-2024, suscrito por parte del señor agente 1 Canga Canga Chavez, con código 5148.

Producto de lo anteriormente citado, ante la recepción de la documentación en la Fiscalía de accidentes de tránsito 1 del Cantón Salinas, se apertura la correspondiente Investigación Previa No. 240301824030097, esto en relación que bajo este determinado número de expediente se procederán a ejecutar todas las diligencias periciales que considere pertinentes el Agente Fiscal, las mismas que permitirán trazar un norte adecuado para que el juzgador pueda emitir una sentencia acorde a la materialización del siniestro de tránsito.

Es así como por parte de fiscalía se ha procedido a remitir los correspondientes oficios que disponen se efectúe las diligencias tales como el Informe Pericial del Reconocimiento Técnico Mecánico y avalúos de daños materiales de los vehículos participantes, el Informe

Pericial del Reconocimiento del lugar de los hechos, y el Informe pericial Investigativo del siniestro de tránsito; todos estos informes fundamentados y direccionados en la búsqueda de insumos técnicos que permitan establecer la dinámica del siniestro de tránsito, antes, durante y después de lo suscitado.

Tipología del accidente de tránsito.

En relación a los daños materiales que presentan los vehículos participantes en el siniestro de tránsito, que se trataría de un accidente de tránsito de tipología similar al Choque lateral angular y volcamiento lateral de $\frac{1}{4}$ sobre el lateral derecho.

Cabe mencionar que el análisis y verificación de las lesiones que presenta el conductor de la motocicleta, también nos permite tener una perspectiva técnica basada en las heridas producidas por el intercambio de energía del impacto de los dos vehículos.

Evidencias encontradas en el lugar del hecho

Como evidencias encontradas en el lugar de los hechos se ha logrado observar la respectiva huella de frenado impresa por parte del vehículo tipo motocicleta,

previo al impacto con el otro vehículo; así como también se pudo encontrar fragmentos de vidrios y fibras de plástico las cuales se encontraban dispersas sobre la calzada, cerca de la zona de impacto de ambos vehículos.

De tal forma que se procederá a detallar que en la estructura del vehículo tipo automóvil, de marca Nissan, de placas GSC3731 de color plateado, se pudo observar que posee abolladuras y desprendimiento de pintura en el guardachoque y en el capot ambos ubicados en sus tercios medio e izquierdo, de la misma forma afectando el conjunto óptico frontal izquierdo el mismo que presenta quebraduras en su cubierta plástica



Ilustración 6: Vehículo implicado

De igual manera se procederá a detallar que en la estructura del vehículo tipo motocicleta, de marca Tundra de placas IJ782L de color negro, se pudo observar que posee abolladuras en su tanque de combustible en su costado izquierdo, su barra periscópica izquierda presenta deformaciones en su tercio medio, la rueda anterior se encuentra descentrada, la estructura metálica adherida al chasis se encuentra deformada en su costado izquierdo, el retrovisor izquierdo se encuentra desalojado de sus bases de sujeción, la moldura de caucho adherida al timón se encuentra con demostraciones de roce en su tercio derecho, manillar del freno presenta fractura estática en su tercio derecho.



Ilustración 7: motocicleta implicada

EVOLUCIÓN DEL SINIESTRO DE TRÁNSITO.



Ilustración 8: Evolución del siniestro de tránsito

Para el efecto de la descripción de los siguientes puntos, punto de percepción posible, punto de percepción real, punto de decisión, punto clave, punto de conflicto y la posición final de los vehículos participantes en el siniestro de tránsito, se procederá a emplear la imagen obtenida mediante la realización del plano empleando el software AUTOCAD.

ZONA DEL ACCIDENTE

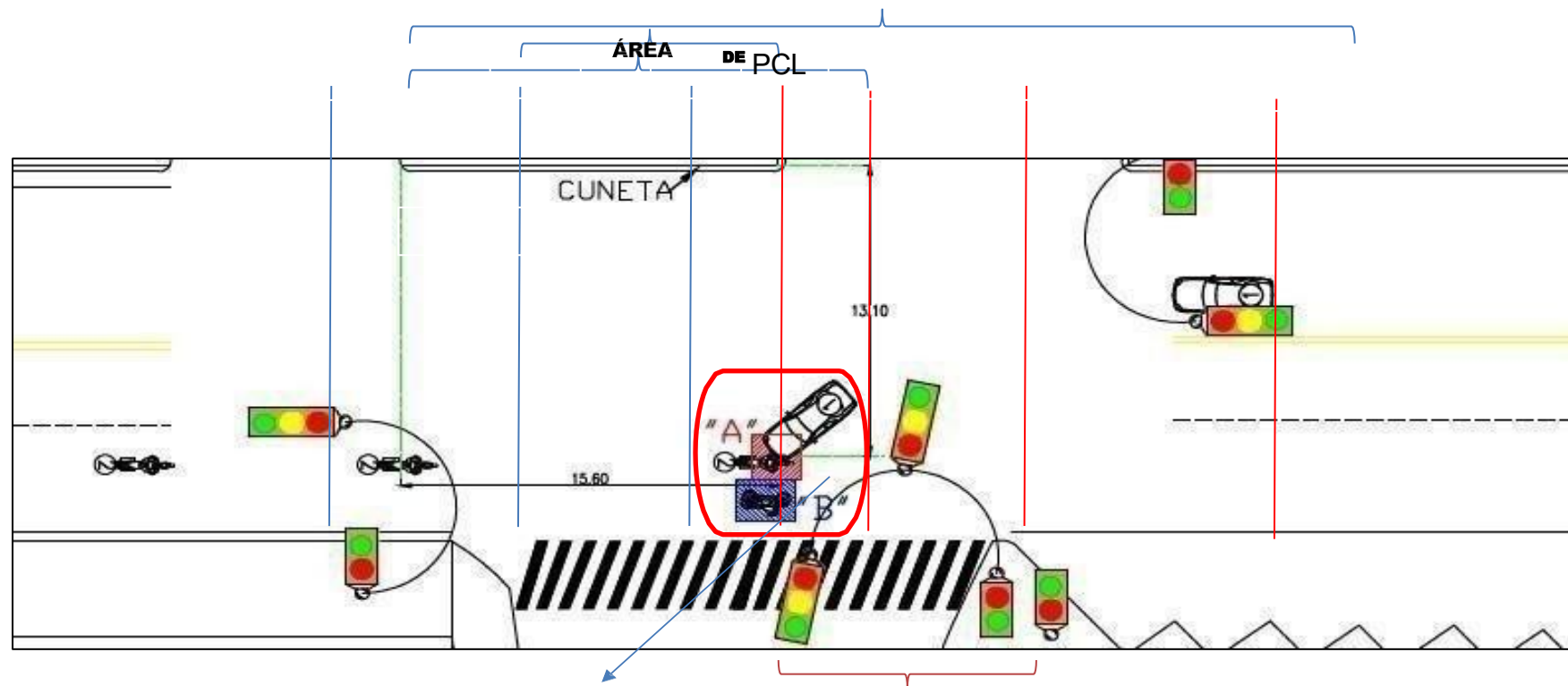


Ilustración 9: Zona del accidente

PPP: Punto de Percepción Posible

ÁREA DE

ÁREA DE MANIOBRA

PPR: Punto de Percepción Real PD:

CONFLICTO

Punto de decisión

PCL: Punto clave

PC: Punto de conflicto

ÁREA DE PERCEPCIÓN

Comentario:

El siniestro de tránsito se suscita en una configuración vial que corresponde a una recta en donde ambos conductores de los vehículos poseen una visual buena en relación el uno hacia el otro y viceversa, la desatención a la conducción, sumado a la impericia de los conductores pasa a jugar un rol primordial, integrando a esto la escasa cultura vial y el irrespeto para con quienes se comparte el entorno vial, es lo que provoca la materialización de accidente de tránsito.

Al realizar el gráfico descriptivo donde se puede analizar las diferentes fases que formaron parte de este siniestro de tránsito, nuevamente juega el papel principal el factor humano, que en las condiciones anteriormente descritas no agota todos los recursos que tiene a su alcance con la finalidad de evitar que se materialice el siniestro; pero este análisis se plasmará con mayor precisión en la dinámica del siniestro de tránsito que se describirá más adelante.

Factor humano, vía y vehículo

Participantes y vehículos involucrados en el siniestro de tránsito y sus grados de participación:

- Participante 1: Sr. BREUIL PLATEL DESIRE
- C.C. 1800759415
- Edad: 92 años
- Estado: normal
- Licencia: Tipo B, vigencia: 26-03-2028, puntos: 30
- Nacionalidad: francesa
- Vehículo 1: GSC373
- Marca: Nissan; Color: Plateado; Modelo: Almera 1.6 MT

- Participante 2: Sr. GONZALEZ SORIANO MICHAEL STEVEN
- C.C. 2450761362
- Edad: 22 años Estado:
- normal Licencia: No posee
- Nacionalidad: ecuatoriana
- Vehículo 2: IJ782L
- Marca: Tundra; Color: Negro; Modelo: TD250E-Q
- Vía: Avenida Central, doble sentido de circulación, dirección: Norte – Sur y viceversa

Dinámica del siniestro de tránsito, causa basal y causa concurrente

Dentro de la Fase de Percepción tenemos que:

El Participante (1), conducía el móvil por el primer carril de circulación Oriente de la Avenida central en dirección hacia el Norte como se ilustra en el plano adjunto, a una velocidad no determinada por falta de elementos técnicos de juicio suficiente que permitan su cálculo.

El Participante (2), conducía el móvil sobre el segundo carril de circulación Occidente de la Avenida central en dirección hacia el Sur como se ilustra en el plano adjunto, a una velocidad no determinada por falta de elementos técnicos de juicio suficiente que permitan su cálculo.

Dentro de la Fase de Decisión y posterior de la Fase Conflicto tenemos que:

En las condiciones antes descritas el participante (1) no toma las medidas tendientes a evitar un accidente de tránsito al realizar una maniobra de giro hacia la izquierda con el propósito de incorporarse a la calle F ante la presencia y proximidad de móvil (2), impactando con el tercio izquierdo y medio de la parte frontal de móvil (1) contra el tercio anterior del

costado izquierdo de móvil (2) dentro de la zona de impacto “A” la acotada e ilustrada en el plano adjunto.

Dentro de la Fase de Conflicto y Posición Final tenemos que:

Por su parte Móvil (1), producto del Impacto “A”, detiene su desplazamiento en el lugar, quedando con su parte frontal direccionada hacia el Nor Occidente. Mientras móvil (2) producto del impacto “A” inicia un proceso de volcamiento lateral sobre su costado derecho dentro de la zona de volcamiento “B”, quedando con su parte frontal direccionada hacia el Sur.

Causa Basal del Siniestro de Tránsito

El participante (1), no toma las medidas tendientes a evitar un accidente de tránsito al realizar una maniobra de giro hacia la izquierda con el propósito de incorporarse a la calle “F”, impactando móvil (1) a móvil (2), posterior móvil (2) volcándose.

Causa Concurrente:

No existe en el presente siniestro de tránsito.

Contravención de Tránsito:

El participante (2) no posee la licencia de conducir.

Normativa legal en relación al siniestro de tránsito

En relación a la normativa legal vigente en el Ecuador, y en el contexto de lo suscitado en el siniestro de tránsito expuesto debemos fundamentar nuestro criterio técnico en un artículo clave que aborda las maniobras de viraje y su relación con la preferencia de paso es el Artículo 210 del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

Artículo 210.- Los conductores que realizan virajes pierden automáticamente la preferencia de paso y podrán efectuar la maniobra después de que los vehículos que circulan reglamentariamente hubieren pasado.

Contexto de la Norma:

Viraje: La acción de salir de una vía principal para ingresar a una secundaria (girar a la derecha o a la izquierda) se considera un viraje.

Pérdida de Preferencia: Al realizar este viraje, el conductor pierde la preferencia de paso con respecto a los demás vehículos y peatones.

Condición para el Viraje: El conductor solo podrá completar la maniobra (el viraje) después de que los vehículos que circulan reglamentariamente hubieren pasado, es decir, debe esperar un espacio seguro.

TRIANGULACIÓN A LOS CUATRO VÉRTICES DE UN VEHÍCULO A DOS PUNTOS FIJOS

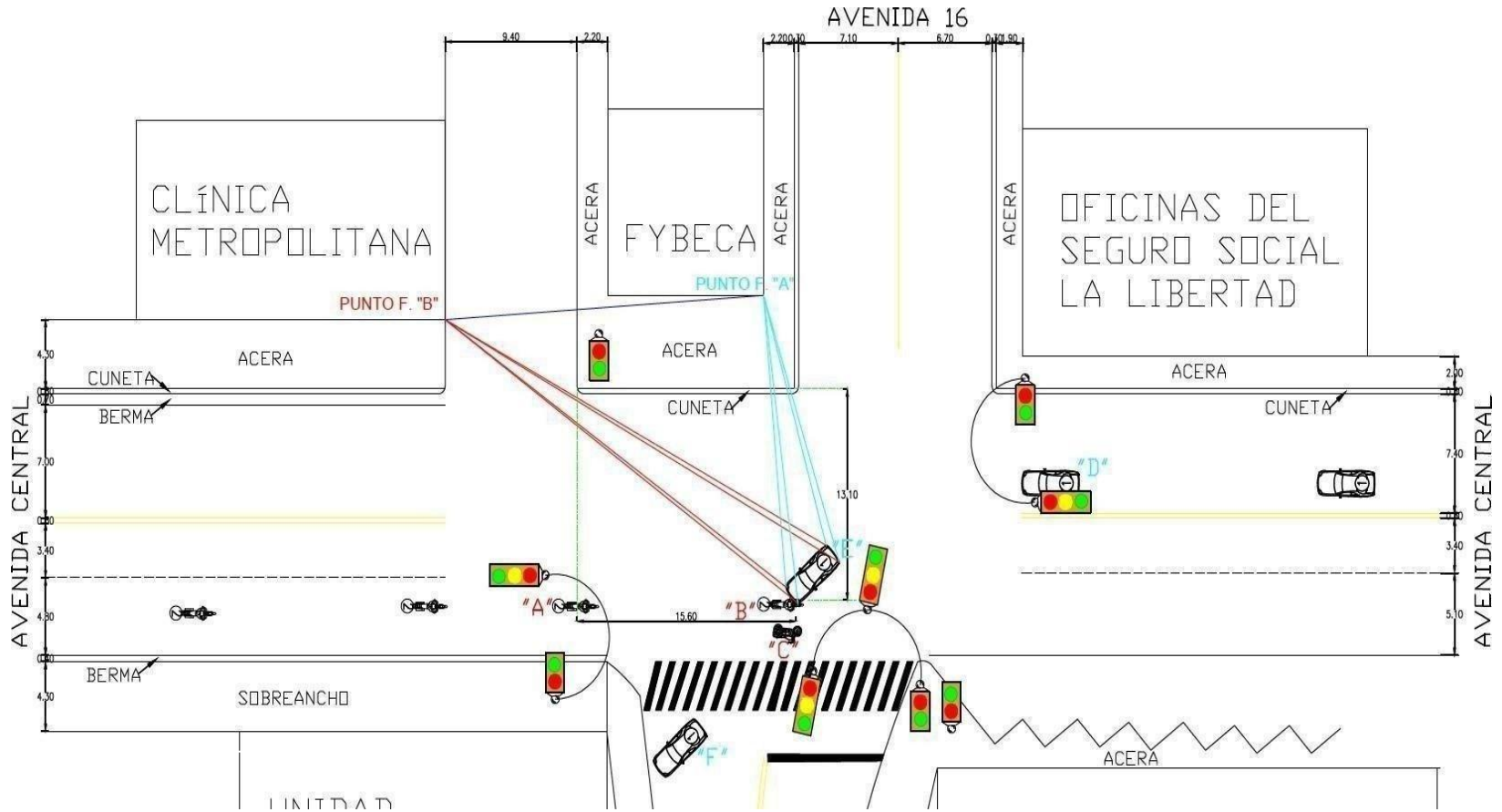


Ilustración 10: Triangulación a los cuatro vértices

LEYENDA

(A) Posición inicial del vehículo A y sentido de su trayectoria

(B) Posición en conflicto del vehículo A

(C) Posición final del vehículo a

(D) Posición inicial del vehículo B y sentido de su trayectoria

(E) Posición en conflicto del vehículo B

(F) Posición final del vehículo B

Reconstrucción del lugar de los hechos del siniestro de tránsito.

La información que se procedió adjuntar en los respectivos entregables 1 y 2, son de suma importancia en la ejecución de diligencias periciales dispuestas por la autoridad competente, deforma específica una diligencia pericial de reconstrucción del lugar de los hechos.

El acotar los vértices de uno de los vehículos participantes en el siniestro de tránsito, nos permitirá tener de forma exacta la posición final que ocupó el vehículo post impacto, esto en relación al intercambio de energía por la diferencia de masas y cambio de dirección al sufrir un desplazamiento no considerado como normal al momento de circular sobre la calzada.

Se debe recordar que al efectuar un adecuado levantamiento planimétrico o un croquis in situ, se tiene certeza información valiosa que puede guiar de forma adecuada en la dinámica del siniestro de tránsito; dejando de lado supuesto o interrogantes que puedan interferir en el proceso investigativo de como suscitó el accidente de tránsito. La información recopilada, de las posiciones finales de los vehículos, zonas de impacto, estrellamiento, indicios como huellas de arrastre, huellas de frenado, son insumos técnicos que el perito investigador de siniestros de tránsito integra de forma técnica y profesional a su informe pericial, empleando una metodología adecuada que le otorgue la mayor cantidad de fundamentos técnicos los cuales posterior deberán ser sustentados en las respectivas audiencias orales ante el juzgador, las defensas técnicas y el fiscal

Cobertura médica del s.p.p.a.t. en siniestro de tránsito

Al referirnos del ámbito de siniestros de tránsito en el Ecuador, debemos de mencionar que existe el respectivo seguro por este tipo de calamidades denominado como SPPAT (Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito), se trata de un servicio público implementado como mecanismo de protección previsto por parte del Estado ecuatoriano, el cual está destinado a garantizar la atención y las prestaciones económicas a todas las víctimas de accidentes de tránsito dentro del territorio nacional.

En comparación a un seguro vehicular particular, el SPPAT es un sistema de protección social que cubre a la persona (conductor, pasajero o peatón) sin considerar de por medio si el vehículo estaba o no matriculado o a su vez la constatación de los grados de participación.

Luego de haber suscitado un siniestro de tránsito, los participantes que presenten lesiones en sus humanidades serán trasladados a las diferentes casas asistenciales, tanto públicas o privadas tienen la obligación por ley a prestar su atención médica de manera inmediata.

De forma urgente con la finalidad de precautelar la integridad física de quienes salieron heridos, para posterior continuar con las diferentes diligencias investigativas pertinentes que disponga la autoridad, en este tipo de investigaciones se consideran también los informes médicos en donde se detalle las lesiones sumado a los días de incapacidad que se adjudica a los participantes libres de todo grado de responsabilidad. En ciertas ocasiones existen personas que ante un escaso malestar o complicación consideran innecesarias las atenciones médicas, pero esto se convierte en un grave error, debido a que posterior las heridas internas surgen y causan daño a la integridad física de los participantes.

Al referirnos del trabajo a detalle del SPPAT, en general se debe mencionar el pago de la cobertura médica directamente a las casas de salud que reciben a las personas lesionadas.

Por otra parte, en casos excepcionales donde el usuario haya pagado los gastos en los cuales ha incurrido, se puede solicitar el reembolso al SPPAT, esto estará sujeto a auditoría médica.

TIPO DE COBERTURA (PROTECCIÓN)	MONTO MÁXIMO POR VÍCTIMA	DETALLE
Gastos médicos	hasta \$ 3000	Cubre todos los gastos médicos generados por la atención, tratamiento medicamentos, hospitalización y rehabilitación a causa del accidente.
Movilización de víctimas	hasta \$ 200	Cubre los gastos de atención prehospitalaria y transporte secundario (ambulancia) por el traslado de la víctima desde el lugar del siniestro al centro de salud.

Tabla 6: Cobertura médica

Tabla 6 elaborado por: Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre, Maldonado Juan, Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.

Análisis de los productos ofertados por las aseguradoras poner énfasis a los amparos básicos del seguro.

En base al amparo básico del seguro de un vehículo de transporte público, se ha podido realizar el siguiente análisis basándonos en una póliza de seguro de un vehículo de transporte público y determinando que se podría mejorar o incorporar a la misma:

- Seguros Alianza
- Póliza No. 08D-0090071
- Emitida a la Compañía de Transportes en Taxis Alamoreña S. A. AMPARO O COBERTURA BASICA
- Daños o Pérdidas Del Vehículo Asegurado.

La Compañía cubre al Asegurado hasta los límites del valor asegurado fijados en las condiciones particulares de esta Póliza; y, dentro de los términos estipulados en las condiciones particulares de esta Póliza, los daños y/o pérdidas del vehículo asegurado, como consecuencia de su circulación y uso normal, inclusive mientras se encuentre estático y/o estacionado bajo techo o al aire libre, con respecto a: Pérdida Parcial o, Pérdida total del Vehículo Por Daños tales como:

Accidentes (Choque o Volcadura): La Compañía pagará al Asegurado las pérdidas o daños que sufra el vehículo asegurado, como consecuencia directa, inmediata y probada de choque o vuelco accidental, originado por una fuerza externa, repentina, violenta y ajena a la voluntad del Asegurado o del conductor del vehículo. En esta cobertura están incluidas las piezas, partes fijas, accesorios y herramientas con las que el vehículo asegurado se encuentra equipado en su modelo original de fábrica.

Accesorios Adicionales: La Compañía responde también por las pérdidas o daños de aquellas piezas o accesorios que el asegurado haya incluido a la estructura física del vehículo y que no sean consideradas piezas originales de fábrica, mismas que deberán ser declaradas a la compañía y estar detalladas en las condiciones particulares con sus respectivos valores, siempre que el Asegurado realice el pago de prima correspondiente para que la misma cuente con cobertura en caso de siniestro

Incendio: La Compañía pagará al Asegurado las pérdidas o daños que sufra el vehículo asegurado, como consecuencia directa, inmediata y probada de incendio que provenga de cualquiera de los sucesos previstos en el literal a) o b) de la Cobertura básica arriba mencionada, así como también de fuego, explosión, rayo, siempre que estos hechos sean ajenos a la voluntad del Asegurado o del conductor del vehículo.

La cobertura prevista en este literal rige tanto para el caso de que el vehículo asegurado se encuentre circulando, como también en el evento de que este se encuentre estacionado bajo techo o al aire libre.

Rotura De Vidrios: La Compañía responde por todo daño que produzca la rotura de vidrios del vehículo, por causas ajenas a choque o volcadura, incendio y robo, bien sea que el vehículo asegurado estaba en movimiento o estático.

Pérdida Total del Vehículo Por Daños: La Compañía indemnizará al Asegurado, dentro de los límites de cobertura fijados en la presente Póliza y conforme a los términos y condiciones particulares acordados en la misma, la pérdida o destrucción total del vehículo asegurado, producidas en forma directa, inmediata y probada, por choques, volcaduras, incendio, actos maliciosos, ya sea que el vehículo asegurado se encuentre circulando o se halle estacionado, los accesorios adicionales estarán cubiertos únicamente cuando estos se encuentren expresamente incluidos en las condiciones particulares de esta Póliza, como se puntualiza en el inciso Accesorios Adicionales. El amparo de pérdida total del vehículo por daños se configura siempre que el valor de los repuestos más el valor de la mano de obra necesarios para su reparación, incluidos los impuestos de ley, sumen un valor igual o superior al setenta y cinco por ciento (75%) del valor asegurable que tenga el vehículo asegurado al momento de la ocurrencia del siniestro.

Pérdida Parcial Del Vehículo, Por Robo: La Compañía indemnizará al Asegurado, dentro de los límites de cobertura fijados en la presente Póliza y conforme a los términos y condiciones particulares acordados en la misma, las pérdidas por la desaparición física y permanente o daño total o parcial de las partes que conforman el equipo normal del vehículo y de los accesorios que se encuentren expresamente incluidos en las condiciones particulares de esta Póliza, como se puntualiza

en el inciso "Accesorios Adicionales" y que sean producidos por causa de robo o tentativa de robo. La presente cobertura rige tanto para el caso de que el vehículo asegurado se encuentre circulando, como también en el evento de que éste se encuentre estático o estacionado.

Pérdida Total Del Vehículo Por Robo: La Compañía indemnizará al Asegurado, dentro de los límites de cobertura fijados en la presente Póliza y conforme a los términos y condiciones particulares acordados en la misma, las pérdidas por la desaparición física y permanente del vehículo asegurado, producidos por causa de robo. En este amparo, estarán cubiertos los accesorios adicionales. Esta cobertura rige tanto para el caso de que el vehículo asegurado se encuentre circulando, como también en el evento de que éste se encuentre estático o estacionado. Con respecto al Amparo básico del presente seguro se ha llegado a la conclusión de que sería indispensable añadir las siguientes especificaciones:

Lesiones Corporales: La Compañía garantiza el pago de la indemnización a que fuere condenado el Asegurado, por concepto de la responsabilidad civil, derivada de las lesiones corporales accidentales a terceras personas, causados por el vehículo asegurado, sin exceder de los límites de responsabilidad.

Daños a la Propiedad Ajena: La Compañía garantiza el pago de la indemnización a la que fuere condenado el asegurado, por concepto de la responsabilidad civil, derivada de los daños causados por el vehículo asegurado, a vehículos, bienes muebles o inmuebles o semovientes, sin exceder del límite de responsabilidad, ni del valor real de los daños materiales sufridos por tales bienes.

Gastos Médicos: La Compañía garantiza el pago de los gastos reales y razonables, incurridos dentro del año siguiente a la fecha en que los ocupantes hayan sufrido un accidente de tránsito.

Gastos de grúa, Transporte y Protección del Vehículo Accidentado: La Compañía indemnizará los gastos en que incurra el Asegurado, de manera indispensable y razonable, para proteger, transportar, o remolcar con grúa el vehículo en caso de pérdida total o parcial cubierta por

este seguro, hasta el taller de reparaciones, garaje o parqueadero más cercano al lugar del accidente, o de donde apareciere en caso de robo, previa autorización de la Compañía.

Según la ley orgánica transporte terrestre tránsito y seguridad vial en su reforma del año 2021 efectuar un análisis de los artículos 56, 103.

En su última modificación del 10 de agosto de 2021 nos especifica lo siguiente:

Art. 56.- Prestación del servicio de transporte público.- El servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado u otorgado mediante el respectivo título habilitante a operadoras legalmente constituidas, sobre la base de un informe técnico de las necesidades definidas en el Plan de Rutas y Frecuencias aprobado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o por los Gobiernos Autónomos Descentralizados, de acuerdo con sus competencias, con base en el respectivo Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial. Para operar un servicio público de transporte deberá cumplir con los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.

Comprende también al que se presta mediante tranvías, metros, teleféricos, funiculares y otros similares y será servido a través de rutas, cables o fajas transportadoras preestablecidas.

Art. 56A.- De los tipos de Transporte Público de Pasajeros. - El servicio de transporte terrestre público de pasajeros, puede ser de los siguientes tipos:

Transporte colectivo. - Destinado al traslado colectivo de personas, que pueden tener estructura exclusiva y operen sujetos a itinerario, horario, niveles de servicio y política tarifaria.

Transporte masivo. - Destinado al traslado masivo de personas sobre infraestructuras exclusivas a nivel, elevada o subterránea, creada específica y únicamente para el servicio; que operen sujetos a itinerario, horario, niveles de servicio y política tarifaria.

El transporte público de pasajeros se hará en rutas definidas por un origen, un destino y puntos intermedios, resultantes de un análisis técnico y un proyecto sustentado, sujetos a una tarifa.

Análisis: La planificación, regularización y controlar del tránsito de transporte terrestre y seguridad vial es competencia netamente de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, mediante la creación de un plan maestro de tránsito, obteniendo así el control operativo con los Agentes de Control de Tránsito, también deben emitir los títulos habilitantes, siendo estos el permiso de operación para transporte urbano, para taxis y demás que cumpla como transporte público.

La descentralización garantiza la optimización y eficiencia del servicio público, en el caso del tema de tránsito, es necesario que los Municipios cuenten con un Plan de Movilidad Urbano Sostenible para poder abarcar de manera integral la seguridad vial.

Art. 103.- Emisión de la matrícula vehicular. - La Agencia Nacional de Regulación y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los Gobiernos Autónomos descentralizados, dentro del ámbito de sus competencias, emitirán la matrícula previo pago de las tasas e impuestos correspondientes y el cumplimiento de los requisitos previstos en el Reglamento y en las ordenanzas que para el efecto se expidan, según corresponda.

El documento que acredite el contrato de seguro obligatorio para siniestros de tránsito, Sistema Público para el Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT), será documento habilitante antes de la matriculación y circulación de un vehículo.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados podrán disponer de sus propios sistemas de matriculación vehicular, los que deberán transmitir información en línea, a la base de datos del sistema nacional de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para lo cual, antes de su desarrollo o contratación deberán observar los requisitos mínimos que expida la precitada autoridad nacional.

Los sistemas deberán contar con seguridades informáticas que garanticen su correcto funcionamiento, con las pistas de auditoría correspondientes.

Análisis: En este articulado claramente nos señala que los Gobiernos Autónomos Descentralizados deben contar con sus sistemas de matriculación actualizados, con la finalidad de que se pueda regular a los vehículos que circulan en las vías y poder llevar un correcto control acorde a la normativa legal vigente, siendo necesario para esto los respectivos operativos de control de tránsito, verificando que la ciudadanía circule en sus vehículos con los documentos habilitantes correspondientes.

Condiciones generales y específicos de las pólizas madre

Estas aplican a todos los asegurados bajo el contrato colectivo:

Objeto del seguro: Protección frente a daños materiales al vehículo, responsabilidad civil frente a terceros, accidentes personales del conductor y ocupantes, y pérdida total por robo o siniestro.

Vigencia: Plazo determinado (usualmente anual), renovable automáticamente o por acuerdo.

Territorio: Cobertura válida dentro del territorio nacional ecuatoriano.

Suma asegurada: Valor máximo que la aseguradora pagará por siniestro o por vigencia, según el tipo de cobertura.

Prima: Monto que el asegurado debe pagar, puede ser mensual, trimestral o anual.

Obligaciones del asegurado: Mantener el vehículo en condiciones óptimas, reportar siniestros oportunamente, no alterar el estado del vehículo sin autorización.

Exclusiones generales: No se cubren daños por guerra, terrorismo, negligencia grave, participación en carreras o uso fuera de lo autorizado (por ejemplo, transporte de carga si no está permitido).

Procedimiento en caso de siniestro: Notificación inmediata, presentación de documentos, inspección del vehículo, y evaluación técnica.

En relación a las condiciones específicas para taxis, estas se adaptan al uso comercial del vehículo como taxi:

Cobertura de responsabilidad civil extendida: Incluye daños a pasajeros y peatones, con límites superiores a los vehículos particulares.

Cobertura de lucro cesante: Compensación por días en que el taxi no puede operar debido a siniestro cubierto.

Cobertura de accidentes personales: Para conductor y pasajeros, incluye gastos médicos, invalidez y fallecimiento.

Cobertura de robo parcial o total: Incluye piezas específicas como taxímetro, radio, GPS, y otros accesorios propios del servicio.

Inspección técnica obligatoria: Antes de emitir la póliza, se realiza una revisión del estado del vehículo.

Condiciones de uso: El vehículo debe estar registrado como taxi, con permiso municipal vigente y conductor con licencia profesional

Cláusula de adhesión colectiva: Cada taxi se incorpora a la póliza madre mediante una póliza individual o certificado de cobertura.

Normativa Aplicable:

- Ley General de Seguros
- Reglamento de la Ley General de Seguros
- Codificación de Resoluciones Monetarias, Financieras, de Valores y Seguros – Libro III
- Guía SCVS-INS-DNCTSR-2021-0270-M para elaboración de condiciones generales

Aspectos más importantes de la póliza de seguros.

Luego de realizar un análisis a la Póliza de Seguros emitida por la Empresa de Seguros “ALIANZA” en favor de la Compañía de Transportes en Taxis Alamoreña S.A, podemos determinar que se han establecido los siguientes aspectos más importantes:

En el Art. 1.- En relación del Amparo y Cobertura Básica específicamente se puede ver que consta una cobertura la cual ampara los daños y/o pérdidas del vehículo asegurado como consecuencia de su circulación o uso normal, incluyendo cuando está estacionado.

- Teniendo las siguientes coberturas:
- Pérdida parcial o total por daños: por choque, volcadura, incendio, explosión, rayo o actos maliciosos.
- Robo total o parcial: desaparición física o daño de partes o accesorios declarados.
- Rotura de vidrios: por causas ajenas a choque, incendio o robo.
- Accesorios adicionales: cubiertos solo si están declarados con su valor.

Como dato importante se considera como pérdida total cuando el costo de reparación, eso es repuestos + mano de obra + impuestos, supera el 75% del valor asegurable del vehículo al momento del siniestro.

En el Art. 2 que habla de las Coberturas adicionales sin costo, siendo este tema de suma importancia ya que al tratarse de vehículos de servicio público se deberá tener una cobertura a terceros es decir a los usuarios del servicio de transporte.

Por lo que además de la cobertura básica, la póliza incluye lo siguiente:

- Responsabilidad civil extracontractual: indemniza daños a terceros por los cuales el asegurado

sea legalmente responsable

- Muerte accidental: indemnización por fallecimiento de ocupantes del vehículo asegurado.
- Gastos médicos: cubre gastos razonables por atención médica, hospitalización y medicamentos a ocupantes.
- Invalidez: indemnización según una tabla porcentual (total o parcial) por pérdida funcional o anatómica.
- Defensa en juicio: la compañía puede asumir la defensa civil del asegurado y cubrir costas dentro del límite de la cobertura.

Es indispensable también hablar sobre los Límites e indemnizaciones, es decir de los montos máximos por cada cobertura.

En el Art. 7 del contrato establece la suma asegurada (en condiciones particulares) determina el límite máximo de responsabilidad de la compañía. No se paga más allá del valor asegurado, aunque existan varios daños o conceptos. En caso de pérdida total, el pago se realiza según valor comercial del vehículo en el mercado, aplicando depreciación por uso de acuerdo a lo establecido en el Art. 23; por su parte en pérdidas parciales, se indemniza la reparación o reemplazo de piezas afectadas, esto de acuerdo al año de fabricación. En el caso de que el asegurado tiene otras pólizas para el mismo bien, cada compañía paga en proporción a su cobertura de acuerdo como lo establece el Art. 16 del contrato. Por su parte el deducible que es el monto o porcentaje acordado que el asegurado asume y debe cubrir en cada siniestro y es determinado en las condiciones particulares de la Póliza, según la marca, modelo, características y año del vehículo asegurado. Hay que considerar que la póliza también establece exclusiones por lo que la aseguradora no cubre daños o pérdidas en casos como:

Conducción sin licencia, bajo efectos del alcohol o drogas.

- Uso del vehículo para actividades ilícitas, carreras o enseñanza.
- Daños por fenómenos naturales (inundación, terremoto, erupción, etc.).
- Uso distinto al declarado (por ejemplo, servicio público).
- Guerra, terrorismo, radiación, negligencia o dolo del asegurado.

- Daños a llantas o depreciación por uso.
- Daños o multas derivados de responsabilidad penal.

Se establece también como tema importante el pago de indemnización, el mismo que procede tras la aceptación del reclamo y presentación de documentos como el parte policial, matrícula, licencia, facturas de los gastos ocasionados por el suceso, etc. Dentro del trámite correspondiente la compañía debe aceptar o negar el reclamo en 30 días desde la presentación completa; luego tiene 10 días más para efectuar el pago si lo acepta. La indemnización la compañía aseguradora puede realizarse en dinero o mediante reparación o reposición del bien asegurado. Los pagos pueden efectuarse por transferencia electrónica previa autorización del asegurado.

Se establece la pérdida de derecho a indemnización cuando el asegurado ocasione lo siguiente:

El asegurado pierde el derecho al pago si causa intencionalmente el daño o actúa con negligencia grave, presenta reclamaciones falsas, conduce sin licencia o en estado de ebriedad, al no dar aviso del siniestro en el plazo de 5 días hábiles y al utilizar el vehículo para un fin distinto al declarado.

Finalmente, se establece la Vigencia y los requisitos para la renovación de la Póliza, la misma que inicia y finaliza según las fechas pactadas por lo general las pólizas terminan su vigencia, a las 12h00 del día de la fecha que concluye la Póliza. Debiendo indicar que la aseguradora no está obligada a notificar el vencimiento. Por su parte la Póliza puede renovarse con consentimiento expreso del asegurado y previo el pago de la respectiva prima.

Responsabilidad penal de la compañía aseguradora de transporte taxis” en Ecuador.

Una entidad que otorga de seguros y que ofrece pólizas para el servicio de transporte público tal como lo brinda la compañía de taxis considerada en el presente análisis, sí puede ser acreedora de una respectiva responsabilidad penal si incurre en actos ilícitos en el desarrollo o incumplimiento de sus operaciones, con las partes suscriptoras de dicha póliza de seguro para siniestro de tránsito.

En la normativa legal vigente en el Ecuador enfocaremos nuestro análisis en el Código Orgánico Integral Penal (COIP) fundamentándonos en su artículo número 49, donde se establece la responsabilidad penal de las personas jurídicas:

Art. 49.- Responsabilidad penal de las personas jurídicas.

“Las personas jurídicas nacionales o extranjeras de derecho privado serán penalmente responsables por los delitos cometidos para su beneficio o interés, por sus representantes legales o por las personas que actúen bajo su autoridad o control”.

Ante lo referido anteriormente obtenemos que una compañía de seguros puede ser penalmente responsable si alguno de sus directivos, agentes o empleados comete un delito en beneficio o interés de la empresa, para lo cual se procederá a establecer una tabla con las supuestas infracciones en las que puede incurrir.

DELITO	DESCRIPCION	ART. COIP	EJEMPLOS
Estafa o defraudación	Obtener dinero de la cooperativas conductores mediante engaño, falsedad o incumplimiento deliberado.	Art. 186	Emitir pólizas falsas o sin cobertura real.
Falsificación de documentos	Alterar o fabricar pólizas, certificados o reportes.	Art. 328	Modificar fechas firmas en pólizas para aparentar validez.
Lavado de activos	Usar las primas o fondos del Seguro para ocultar dinero de origen ilícito.	Art. 317	Mezclar fondos ilícitos con primas de seguros.

Enriquecimiento ilícito o abuso de confianza	Retener indebidamente fondos que pertenecen a los asegurados o a los beneficiarios.	Art. 187, 296	No entregar indemnizaciones sabiendo que el pago procede.
---	---	---------------	---

Delitos financieros	Operar sin autorización o violar normas de la Superintendencia de Compañías o de Seguros.	Art. 312	Vender pólizas sin registro o sin solvencia técnica.
----------------------------	---	----------	--

Tabla 7: Supuestas infracciones

Tabla 7 elaborado por: Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre, Maldonado Juan, Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.

Responsabilidad administrativa de la empresa aseguradora de transporte público taxi en ecuador.

La responsabilidad administrativa surge cuando la empresa que provee la póliza de seguro de cobertura para siniestros de tránsito, incumple con lo establecido en las normas de la Superintendencia de Compañías, valores y seguros, dejando en indefensión a los requirentes de la póliza de seguros.

ACCION	DESCRIPCION	BASE LEGAL
No cumplir con las condiciones de autorización para operar	No mantener el capital mínimo, reservas técnicas o solvencia exigida.	Art. 320 y 326 del COMF
Emitir pólizas sin autorización o fuera del ámbito aprobado	Ofrecer seguros a cooperativa sin aprobación o registro del producto.	Art. 317 del COMF
Incumplir con el pago de siniestros	No pagar o demorar pagos sin justificación.	Art. 39 de la Ley General de Seguros

No reportar información de balances financieros	Ocultar o falsear reportes financieros ante la SCVS.	Art. 326 del COMF
Publicidad engañosa o falta de transparencia	Ofrecer coberturas falsas o incompletas.	Art. 312 del COMF
Falta de atención al cliente o reclamos	No contar con procedimientos de atención a los asegurados.	Resoluciones de la SCVS
Incumplir convenios con cooperativas de transporte	Romper unilateralmente contratos o emitir pólizas sin respaldo.	Ley General de Seguros

Tabla 8: Responsabilidad administrativa

Tabla 8 elaborado por: Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre, Maldonado Juan, Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.

Observaciones reales sobre cómo mejorar las pólizas de seguro en Ecuador, aspectos innovadores que podemos incorporar como aporte de maestrantes.

Desde una perspectiva técnico-pericial y de gestión de la seguridad vial, se plantea la necesidad de evolucionar de un modelo reactivo a un enfoque preventivo, humano y sostenible, coherente con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS 3.6 y 11.2) y los principios de la norma internacional ISO 39001:2012 sobre sistemas de gestión de la seguridad vial. Las pólizas vehiculares en el Ecuador las emitidas por aseguradoras nacionales, continúan centradas principalmente en la reparación material del vehículo, la cobertura de responsabilidad civil extracontractual y los gastos médicos derivados de un siniestro. Si bien constituyen un instrumento esencial para la protección patrimonial, presentan deficiencias estructurales que limitan su alcance social y preventivo. Entre las principales observaciones reales, se identifican cinco aspectos críticos: Enfoque limitado al daño material: Las coberturas se orientan a la reparación física del bien, sin considerar el componente humano ni psicológico posterior al siniestro. No se incluyen terapias postraumáticas ni asesoría legal integral a las víctimas.

Desactualización frente a nuevas formas de movilidad: Las pólizas aún no contemplan riesgos asociados a la micromovilidad, vehículos eléctricos o transporte por plataformas digitales.

Procesos lentos y burocráticos: La tramitación de siniestros sigue siendo mayoritariamente presencial, generando demoras e insatisfacción del usuario.

Falta de incentivos a la conducción segura: No existen sistemas que premien el comportamiento vial responsable ni bonificaciones por historial sin siniestros.

Escasa educación aseguradora: El asegurado promedio desconoce sus derechos, exclusiones y límites de cobertura, lo cual debilita la transparencia y la confianza en el sistema.

Estas deficiencias reflejan un modelo de seguro reactivo, más enfocado en indemnizar que en prevenir. Frente a ello, la academia y los profesionales de la seguridad vial pueden aportar una visión transformadora.

Por lo que se hacen las siguientes propuestas basadas en lo siguiente:

Seguros basados en comportamiento (“Pay How You Drive”)

Implementar tecnologías telemáticas que registren patrones de conducción (velocidad, frenado, aceleración) permitiría ajustar las primas según el comportamiento real del conductor. Este modelo promueve la cultura preventiva y alinea el seguro con los principios de mejora continua de la ISO 39001:2012.

Coberturas humanizadas e integrales

Las pólizas deberían incluir apoyo psicológico, asesoría legal y compensaciones por afectaciones emocionales o sociales. De esta forma, el seguro dejaría de ser un instrumento meramente económico para convertirse en un mecanismo de acompañamiento humano pos- siniestro, coherente con el enfoque de seguridad vial sostenible.

Seguros verdes o sostenibles

Es necesario incorporar incentivos tarifarios para vehículos eléctricos, híbridos o con bajo nivel de emisiones. Asimismo, incluir coberturas específicas para baterías, puntos de carga y reciclaje de componentes automotrices contribuiría a los ODS 11.2 (transporte sostenible) y 7.3 (eficiencia energética).

Digitalización de procesos

La automatización del reporte y liquidación de siniestros mediante inteligencia artificial, apps móviles y firma electrónica reduciría tiempos de respuesta, costos administrativos y riesgos de fraude. Esto favorecería la transparencia y la trazabilidad de cada reclamo.

Seguro de movilidad personal multimodal

Se propone un modelo que proteja al usuario sin importar el medio de transporte (automóvil, transporte público, bicicleta o scooter). Este tipo de póliza flexible responde a la movilidad urbana contemporánea y fomenta la intermodalidad segura.

Educación vial aseguradora

Las compañías aseguradoras deberían integrar módulos de educación vial virtual obligatorios al momento de adquirir o renovar pólizas, otorgando descuentos o puntos de fidelización a quienes los completen. Así, el seguro se convertiría en una herramienta formativa y preventiva

Plataforma nacional de siniestralidad asegurada

La creación de un sistema interinstitucional (ANT, aseguradoras, Policía, INEC) permitiría disponer de datos en tiempo real sobre siniestros, coberturas y reclamaciones.

Esta información fortalecería la investigación científica, la planificación de la movilidad y la formulación de políticas públicas.

El seguro vehicular ecuatoriano requiere una reingeniería conceptual y tecnológica.

Debe pasar de ser un contrato de indemnización a un instrumento de gestión integral del riesgo vial, alineado con las metas internacionales de reducción de muertes por tránsito (ODS 3.6) y la política de “Visión Cero”, contribuyendo propuestas innovadoras que integren tecnología, sostenibilidad y enfoque humano. El verdadero avance no radica solo en reparar los daños tras el accidente, sino en evitar que estos ocurran, garantizando así un sistema de movilidad más seguro, justo y sostenible para el Ecuador.



Loja, 31 de Mayo de 2023

CERTIFICADO

De acuerdo a su solicitud, CERTIFICAMOS que los Sr COMPAÑÍA DE
TRANSPORTES EN TAXIS ALAMOREÑA S.A con RUC: 1191720977001, tiene la

póliza, N.08-374302, la misma que se encuentra activa y vigente.

Es todo cuanto puedo certificar en honor a la verdad, autorizando al peticionario hacer
uso del presente en lo que convenga sus intereses

Atentamente



o electrónicamente por:

MARCELO ERNESTO COELLO MUNOZ

MARCELO COELLO GERENTE REGIONAL SEGUROS ALIANZA

Me. ROVHL1Página:1

POLIZA Nro. 08D-0090071 DE VEHICULOS EN DOLARES		ANEXO: 0
ASEGURADO : COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS AL	VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
VEHÍCULO 1 CHEVROLET/AVEO ACTIVO 1.6L 4P/ 0 Ocupantes / 1		

AÑO : 2012 MOTOR : F16D38798451 CHASIS: 8LATD5866C011121

PLACA : LAA2001 USO : COMERCIALVALOR ASEGURADO:

OBSERVACIONES:

SACA SACA LUIS VICENTE CI:
1104950025

V KIA/RIO 1.4L LX 4P/ 0

AÑO : 2012 MOTOR : G4EEBH488206 CHASIS: KNADG411AC6856662

PLACA : PBU3155 USO : COMERCIALVALOR ASEGURADO:

OBSERVACIONES:

GRANDABUSTAMANTE FRANCORODRIGO CI: 1101831467

V
HYUNDAI/ACCENT/ 0

AÑO : 2011 MOTOR: G4EDA569357 CHASIS: KMHCM41CABU570467

PLACA : LAA2002 USO : COMERCIAL VALOR ASEGURADO:

OBSERVACIONES:

LAPO PARRA ANGEL DANIEL CI: 0705623411

V
KIA/RIO 1.4L LX 4P AC/ 0

AÑO : 2011 MOTOR: G4EEAH431847 CHASIS: KNADG11AB6811956

PLACA : LAC0247 USO : COMERCIAL VALOR ASEGURADO:

OBSERVACIONES:

ENCALADA CORDOVA JOSE LEODAN CI: 1104186851

V

CHEVROLET/SAIL	TM	1.4	4P	4X2/	0
----------------	----	-----	----	------	---

AÑO : 2013 MOTOR: LCU130930821 CHASIS: 8LAUY5277D0215550

PLACA : GSI5785 USO : COMERCIAL VALOR ASEGURADO:

OBSERVACIONES:

POLIZA Nro. 08D-0090071 DE VEHICULOS EN DOLARES		ANEXO: 0
ASEGURADO : COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS AL	VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
VEHÍCULO 6 CHEVROLET/SAIL STD 1 MILLION 1/ 0 Ocupantes / 6		

AÑO : 2015 MOTOR : LCU143150255 CHASIS: 8LAUY5273F0300596

PLACA : PCO4686 USO : COMERCIALVALOR ASEGURADO:

OBSERVACIONES:

GOMEZ CALDERON WILTON MAURICIO CI: 1103614549

V CHEVROLET/AVEO FAMILY STD 1.5/ 0

AÑO : 2019 MOTOR : F1SS3190430055 CHASIS: 8LATD52Y6K0411038

PLACA : LAA2876 USO : COMERCIALVALOR ASEGURADO:

OBSERVACIONES:

AGUILAR FLORES DAVID AULIDIO CI: 110812920

V HYUNDAI/ACCENT/ 0

AÑO : 2011 MOTOR : G4EDA868461 CHASIS: KMHCM41CBU570463

PLACA : LAC0219 USO : COMERCIALVALOR ASEGURADO:

OBSERVACIONES:

CORDOVACORDOVADARWINERNESTO CI: 0705230944

V
KIA/RIO R EX 1.4 4P 4X2/ 0

AÑO : 2015 MOTOR: G4FAES822144 CHASIS: KHADN412AF6489433

PLACA : LAA2351 USO : COMERCIALVALOR ASEGURADO:

OBSERVACIONES:

BUSTAMANTE ELIZALDE WILLIAMFABIAN CI: 2100457395

V
CHEVROLET/AVEO EMOTION ADVANCE/ 0

AÑO : 2013 MOTOR: F16D32141472 CHASIS: 8LATW526XD0173545

PLACA : PCD1050 USO : COMERCIALVALOR ASEGURADO:

OBSERVACIONES:

INFANTE VELASQUEZ LUIS ANTONIO CI: 1103755334

POLIZA Nro. 08D-0090071 DE VEHICULOS EN DOLARES		ANEXO: 0
ASEGURADO : COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS AL	VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
VEHÍCULO 11 CHEVROLET/AVEO ACTIVO 1.6L 4P/ 0 Ocupantes/ 11		

AÑO : 2012 MOTOR : F16D39576471 CHASIS: 8LATD586XC0123319

PLACA : LBB1374 USO : COMERCIALVALOR ASEGURADO:

OBSERVACIONES:

CORDOVA ENCALADA DANNY DANIEL CI: 1103947824

V CHEVROLET/AVEO FAMILY STD 1.5/ 0

AÑO : 2014 MOTOR : F15S34840411 CHASIS: 8LATD52Y4E0230430

PLACA : LBB6126 USO : COMERCIALVALOR ASEGURADO:

OBSERVACIONES:

AGUILAR FLORES NANCY NOEMI ci: 1102669387

V KIA/RIO LX 1.4 4P 4X2 TM/ 0
--

AÑO : 2018 MOTOR : G4LCHE724715 CHASIS: 3KPA241AAJE080452

PLACA : PCY8634 USO : COMERCIALVALOR ASEGURADO:

OBSERVACIONES:

YAGUACHE LLANES EDITA HONORINACI: 1715112452

V				
CHEVROLET/AVEO	FAMILY	1.5L	TM/	Ø

AÑO : 2012 MOTOR: F15S34300241 CHASIS: 8LATD51Y6C0146379

PLACA : LAA2018 USO : COMERCIALVALOR ASEGURADO:

OBSERVACIONES:

MALLA CORDOVA BOLIVAR DE JESUS CI: 1102761572

V				
KIA/RIO	1.4L	LX	4P/	Ø

AÑO : 2011 MOTOR: G4EEBH474125 CHASIS: KNADG411AB6845388

PLACA : LAC0244 USO : COMERCIALVALOR ASEGURADO:

OBSERVACIONES:

RAMIREZ LEIVA DARWIN ATILIO CI: 1714689989

POLIZA Nro. 08D-0090071 DE VEHICULOS EN DOLARES		ANEXO: 0
ASEGURADO : COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS AL	VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
VEHÍCULO 16 CHEVROLET/AVEO FAMILY 1.5L TM/ 0 Ocupantes / 17		

AÑO : 2011 MOTOR : F15S33961981 CHASIS: 8LATD51YXB0108667

PLACA : PBU3463 USO : COMERCIALVALOR ASEGURADO:

OBSERVACIONES:

JIMBO GONZALEZ RAUL SIMON CI: 0705120152

V KIA/RIO 1.4L LX 4P AC/ 0

AÑO : 2011 MOTOR : G4EEBH474735 CHASIS: KNADG411AB6845431

PLACA : LAC0249 USO : COMERCIALVALOR ASEGURADO:

OBSERVACIONES:

VERA SANCHEZ JOSE FABIAN CI: 1104946122

V CHEVROLET/SAIL LS AC 1.5 4P/ 0

AÑO : 2019 MOTOR : L28181634426 CHASIS: 8LAHD52H9K0400086

PLACA : LAA2874 USO : COMERCIALVALOR ASEGURADO:

OBSERVACIONES:

VEGA SAMANIEGO VANESSA DE JESUS CI: 1105483547

V									
HYUNDAI/ACCENT 1.6 4P 4X2 TM/ 0									

AÑO : 2019 MOTOR : G4FCJU591325 CHASIS: KMHCT41DAKU460681

PLACA : LAA2877 USO : COMERCIAL VALOR ASEGURADO:

OBSERVACIONES:

JIMBO TRELLES HUGO LEODAN CI: 1105782088

V									
KIA/RIO 1.4L LX 4P AC/ 0									

AÑO : 2011 MOTOR : G4EEAH432198 CHASIS: KNADG411AB6812336

PLACA : LAC0248 USO : COMERCIAL VALOR ASEGURADO:

OBSERVACIONES:

VEGA SAMANIEGO DARWIN ANTONIO CI: 1104850001

POLIZA Nro. 08D-0090071 DE VEHICULOS EN DOLARES		ANEXO:
		0
ASEGURADO : COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS	VIGENCIA:	HASTA:
AL	30/05/2023	30/05/2024
VEHÍCULO 21		
CHEVROLET/AVEO FAMILY AC 1.5TM/ 0 Ocupantes / 22		

AÑO : 2014 MOTOR : F15S34819361 CHASIS: 8LATD52Y2E0222830

PLACA : ABD6699 USO : COMERCIALVALOR ASEGURADO:

OBSERVACIONES:

OVIEDO OVIEDO VITERVO ALBERTO CI: 1102673124

V
CHEVROLET/AVEO ACTIVO 1.6L 4P/ 0

AÑO : 2012 MOTOR : F16D39296611 CHASIS: 8LATD5862C0117269

PLACA : ABC6454 USO : COMERCIALVALOR ASEGURADO:

OBSERVACIONES:

FLORES ALVAREZ ROBERTO DE JESUS CI: 1102489216

COBERTURAS

hasta Usd 5.000,00

Cubre la Responsabilidad Civil Extracontractual por las pérdidas y/o daños que el vehículo asegurado pueda causar a terceros en el desempeño de sus actividades.

Aviso de siniestro 5 días calendario

COBERTURAS ADICIONALES

Pago de primas 15 días Adhesión

CLAUSULAS ADICIONALES

Cláusula de documentos básicos para la reclamación de siniestro:

Queda expresamente entendido y convenido que, no obstante lo requerido en la "Cláusula de documentos básicos necesarios para la reclamación de un siniestro", adherida a la presente póliza, la Compañía se reserva el derecho de solicitar cualquier otro documento, que según el caso concreto, considere necesario para conformar el reclamo.

Deducible:

- 10% DEL VALOR DEL SINIESTRO MINIMO \$250,00 LIVIANOS
- 10% DEL VALOR DEL SINIESTRO MINIMO \$350,00 PESADOS
- DECLARACIÓN DE ORIGEN LÍCITO DE RECURSOS

POLI 08D-0090071 DE VEHICULOS EN DOLARES			ANEXO:
ZA Nro.			0
ASEG COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS AL		VI 30/05	HASTA:
URADO :		GENCIA /2023	30/05/2024

El (la) asegurado (a) y/o el (la) solicitante, declara expresamente en forma libre y voluntaria, que el seguro materia de esta póliza, solicitado a S e g u r o s A l i a n z a S . A . , ampara bienes, garantías, contratos y/o derechos de procedencia lícita y que no están vinculados ni provienen de actividades de narcotráfico, lavado de activos, financiamiento de delitos, financiamiento de terrorismo ni de ninguna otra actividad ilícita. Declara además que los recursos con los cuales se pagará la prima correspondiente a éste contrato de seguros, tienen origen lícito y no guardan relación con las actividades referidas anteriormente.

AUTORIZACIÓN PARA VERIFICACIÓN

A fin de permitir la efectiva aplicación de las normas vigentes en materia de Prevención, Detección y Erradicación del delito de Lavado de Activos y de Financiamiento de Delitos, autorizo expresamente y en forma libre, irrevocable y voluntaria a Seguros Alianza S.A. para que realice los análisis y verificaciones que estime necesarias para corroborar la licitud de bienes y fondos que son materia del presente contrato de seguro; y, autorizo irrevocable- mente y en forma expresa, libre y voluntaria todas ls personas natu- rales o jurídicas, de derecho público o privado a facilitar a Seguros A l i a n z a S . A . , toda la información que les sea requerida por ésta, inclusive autorizo la revisión de los Burós de Información Crediticia respecto a mi información sobre riesgos credi- ticios en los términos de ley.

Eximo a S e g u r o s A l i a n z a S . A . , de toda responsa- bilidad, inclusive respecto de terceros, si esta declaración fuese falsa.

Mora en el Pago.- Queda expresamente convenido y acordado por las partes que en caso de mora en el pago de uno o más documentos, la compañía podrá declarar de plazo vencido todas las obligaciones y/o documentos, ya sean letras, pagarés, notas de débito pólizas o endosos y exigir su inmediata cancelación, aplicando el tipo de interés legal vigente por los importes vencidos por cada mes o fracción de mes de atraso.

EL ASEGURADO

LA COMPAÑÍA

LOJA, 8 de Juniodel2023

MERREYES

RCL0800 Página:1

POLI 08D-0090071 DE VEHICULOS EN DOLARES			ANEXO:
ZA Nro.			0
ASEG COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS AL		VI 30/05	HASTA:
URADO :		GENCIA /2023	30/05/24

CLÁUSULA DE DOCUMENTOS BÁSICOS

NECESARIOS PARA LA RECLAMACIÓN DE UN SINIESTRO

Declaración del siniestro.

Matrícula del vehículo.

Licencia del Conductor, emitida por la autoridad de tránsito respectiva.

Presupuesto de reposición y/o reparación por los daños y/o afectaciones que haya sufrido el vehículo asegurado.

Copia de la denuncia y del informe final de investigación de la Policía Judicial en caso de robo o tentativa de robo.

En caso de pérdida total; traspaso de propiedad del vehículo a favor de la Compañía.

Sentencia judicial ejecutoriada en caso de reclamación por Responsabilidad Civil Extracontractual, que determine la responsabilidad del Asegurado y el monto de perjuicio sufrido por el tercero afectado. +

Prueba sobre la calidad de beneficiario

Firmado electrónicamente por:



MARCELO ERNESTO COELLO MUNOZ

EL ASEGURADO

LA COMPAÑÍA

NOTA.- El presente anexo ha sido aprobado por la Superintendencia de Bancos, mediante resolución Nro. SB-INS-200-174 del 26 de de Junio del 2000.

POLIZA Nro. 08D-0090071 VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
EMITIDA A FAVOR DE: COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS ALAMOREÑA S.A	

Condiciones Generales De Vehículos

Seguros Alianza S.A., que en adelante se denominará para los efectos Del presente contrato, como la Compañía, en consideración a las declaraciones que el Asegurado ha realizado en la respectiva solici- tud de seguro, las cuales se incorporan a este contrato para todos los efectos como parte integrante del mismo, con sujeción a las con- diciones que le rigen y de acuerdo con los términos convenidos, ampara los riesgos definidos en las cláusulas que se detallan a continuación durante la vigencia y dentro de los límites del valor asegurado pactados.

Los anexos que se emitan para aclarar, ampliar o modificar las condiciones de esta Póliza tendrán validez cuando cuenten con la aceptación de la Compañía y el Asegurado.

Esta Póliza se sujeta a las disposiciones del Código de Comercio; la Ley General de Seguros y su reglamento, así como la Codificación de Resoluciones Monetarias, Financieras, de Valores y Seguros de la Junta de Regulación Monetaria Financiera y las Resoluciones de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros.

ART. 1: AMPARO O COBERTURA BASICA

Daños o Pérdidas Del Vehículo Asegurado.

La Compañía cubre al Asegurado hasta los límites del valor asegurado fijados en las condiciones particulares de esta Póliza; y, dentro de los términos estipulados en las condiciones particulares de esta Póliza, los daños y/o pérdidas del vehículo asegurado, como consecuencia de su circulación y uso normal, inclusive mientras se encuentre estático y/o estacionado bajo techo o al aire libre, con respecto a:

Pérdida Parcial o,

Pérdida total del Vehículo Por Daños tales como:

Accidentes (Choque o Volcadura): La Compañía pagará al Asegurado las pérdidas o daños que sufra el vehículo asegurado, como consecuencia directa, inmediata y probada de choque o vuelco accidental, originado por una fuerza externa, repentina, violenta y ajena a la voluntad del Asegurado o del conductor del vehículo. En esta cobertura están incluidas las piezas, partes fijas, accesorios y herramientas con las que el vehículo asegurado se encuentra equipado en su modelo original de fábrica.

Accesorios Adicionales: La Compañía responde también por las pérdidas o daños de aquellas piezas o accesorios que el asegurado haya incluido a la estructura física del vehículo y que no sean consideradas piezas originales de fábrica, mismas que deberán ser declaradas a la compañía y estar detalladas en las condiciones particulares con sus respectivos valores, siempre que el Asegurado realice el pago de prima correspondiente para que la misma cuente con cobertura en caso de siniestro.

Incendio: La Compañía pagará al Asegurado las pérdidas o daños que sufra el vehículo asegurado, como consecuencia directa, inmediata y probada de incendio que provenga de cualquiera de los sucesos previstos en el literal a) o b) de la Cobertura básica arriba mencionada

POLIZA Nro. 08D-0090071 VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
EMITIDA A FAVOR DE: COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS ALAMOREÑA S.A	

así como también de fuego, explosión, rayo, siempre que estos hechos sean ajenos a la voluntad del Asegurado o del conductor del vehículo. La cobertura prevista en este literal rige tanto para el caso de que el vehículo asegurado se encuentre circulando, como también en el evento de que este se encuentre estacionado bajo techo o al aire libre.

Rotura De Vidrios: La Compañía responde por todo daño que produzca la rotura de vidrios del vehículo, por causas ajenas a choque o volca- dura, incendio y robo, bien sea que el vehículo asegurado estaba en movimiento o estático.

Pérdida Total del Vehículo Por Daños: La Compañía indemnizará al Asegurado, dentro de los límites de cobertura fijados en la presente Póliza y conforme a los términos y condiciones particulares acordados en la misma, la pérdida o destrucción total del vehículo asegurado, producidas en forma directa, inmediata y probada, por choques, volca - duras, incendio, actos maliciosos, ya sea que el vehículo asegurado se encuentre circulando o se halle estacionado.

Los accesorios adicionales estarán cubiertos únicamente cuando estos se encuentren expresamente incluidos en las condiciones particulares de esta Póliza, como se puntualiza en el inciso Accesorios Adicionales

El amparo de pérdida total del vehículo por daños se configura siempre que el valor de los repuestos más el valor de la mano de obra necesarios para su reparación, incluidos los impuestos de ley, sumen un valor igual o superior al setenta y cinco por ciento (75%) del valor asegurable que tenga el vehículo asegurado al momento de la ocurrencia del siniestro.

Pérdida Parcial Del Vehículo, Por Robo: La Compañía indemnizará al Asegurado, dentro de los límites de cobertura fijados en la presente Póliza y conforme a los términos y condiciones particulares acordados en la misma, las pérdidas por

la desaparición física y permanente o daño total o parcial de las partes que conforman el equipo normal del vehículo y de los accesorios que se encuentren expresamente incluidos en las condiciones particulares de esta Póliza, como se puntualiza en el inciso "Accesorios Adicionales" y que sean producidos por causa de robo o tentativa de robo. La presente cobertura rige tanto para el caso de que el vehículo asegurado se encuentre circulando, como también en el evento de que éste se encuentre estático o estacionado.

Pérdida Total Del Vehículo Por Robo: La Compañía indemnizará al Asegurado, dentro de los límites de cobertura fijados en la presente Póliza y conforme a los términos y condiciones particulares acordados en la misma, las pérdidas por la desaparición física y permanente del vehículo asegurado, producidos por causa de robo. En este amparo, estarán cubiertos los accesorios adicionales.

Esta cobertura rige tanto para el caso de que el vehículo asegurado se encuentre circulando, como también en el evento de que éste se encuentre estático o estacionado.

ART. 2: COBERTURAS ADICIONALES

Las siguientes coberturas adicionales se otorgan sin recargo adicional a la tarifa.

POLIZA Nro. 08D-0090071 VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
EMITIDA A FAVOR DE: COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS ALAMOREÑA S.A	

Responsabilidad Civil Extracontractual:

La Compañía indemnizará las pérdidas que sufra el Asegurado, dentro De los límites establecido en las condiciones particulares y conforme A los términos y condiciones del presente contrato de seguros, con motivo de sanciones o indemnizaciones pecuniarias que por concepto de responsabilidad civil extracontractual, el Asegurado se encuentre

legalmente obligado a pagar, incluyendo gastos, honorarios y costas reguladas por autoridad competente, en virtud de sentencia judicial o laudo arbitral ejecutoriados, por daños emergentes ocasionados involuntariamente a terceros, como consecuencia de un evento que se produzca por efecto del vehículo asegurado, cuando este se encuentre conducido por el Asegurado o por cualquier persona autorizada por éste o bien sea que se encuentre estático o estacionado.

En ningún caso, la Compañía de seguros responderá por un valor mayor al estipulado en las condiciones particulares de la presente Póliza, por concepto de daños a terceros, o costas y gastos judiciales, o por la sumatoria de todas estas.

Para delimitar más aún el presente amparo se entienden por terceros a las personas o cosas que se encuentren fuera del vehículo.

Muerte Accidental:

La Compañía indemnizará, hasta el monto determinado en las condicio- nes particulares de esta Póliza, por la muerte accidental que sufran los ocupantes del vehículo asegurado hasta el número de ocupantes establecido en las condiciones particulares, como consecuencia de un siniestro amparado por la presente Póliza.

Gastos Médicos Para Ocupantes:

La Compañía indemnizará los gastos razonables realizados o demostrados y que se generen por servicios médicos, de ambulancia, quirúrgicos, hospitalización, enfermería y de medicinas, que el Asegurado deba efectuar o ha efectuado para la curación de lesiones corporales sufridas como consecuencia directa de choque, volcadura, incendio y/o cualquier accidente violento del vehículo asegurado cubierto por la presente Póliza, de los cuales fuera víctima el Asegurado y/o la persona que conduzca el vehículo al momento del accidente y/o el cónyuge, ascendiente o descendiente en línea directa de uno de ellos y/o el empleado, obrero o trabajador del Asegurado y/o cualquiera de los ocupantes del vehículo asegurado al momento de producirse el siniestro, siempre dentro de los límites establecidos para el efecto en las condiciones particulares de esta Póliza. El pago lo realizará la compañía, hasta la suma determinada en las condiciones particulares de esta Póliza para este tipo de cobertura, deduciendo o en alcance de las indemnizaciones de otras aseguradoras, si fuere el caso. La víctima o cualquier persona en su nombre, deberá presentar prueba escrita de la reclamación, autorizando a la Compañía para solicitar y obtener certificados médicos y copias del expediente o historia clínica.

La Compañía se reserva la facultad de designar médicos o disponer peritajes, para que el afectado sea examinado y sometido a los reconocimientos médicos que considere necesarios.

Invalidez:

Es la incapacidad permanente para el desempeño de las actividades

POLIZA Nro. 08D-0090071 VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
EMITIDA A FAVOR DE: COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS ALAMOREÑA S.A	

habituales que sufran el Asegurado, conductor y/u ocupantes, como consecuencia de un siniestro amparado por esta Póliza y que la cobertura esté dentro del límite máximo establecido por esta Póliza para el amparo de muerte accidental y de acuerdo a la siguiente tabla:

Invalidez Permanente Total

Estado absoluto e incurable de alienación mental que no permitiera

al asegurado ningún trabajo u ocupación por el resto de su vida	
100%	
* Fractura incurable de columna vertebral que determine la	
Invalidez total y permanente	100%
* Pérdida total de ambos ojos	100%
* Pérdida completa de los dos brazos o de m	100%
ambas	anos
Pérdida completa de las dos piernas o de ambos pies	100%
Pérdida completa de un brazo y de una pierna o de una mano y de	
una	
Pierna	
	00%
* Pérdida completa de una mano y un pie o un	p
brazo y un	ie 00%
Invalidez Permanente Parcial	
Cabeza	

* Sordera total e incurable de los dos oídos

0%

* Pérdida total de un ojo o reducción de la mitad de v

la

isión

Inocular normal 40%

Sordera total e incurable de un oído 15%

Ablación de la mandíbula inferior 50%

Miembros Superiores Derecho Izquierdo

Pérdida de un brazo (arriba del codo) 75% 60%

Pérdida de un antebrazo (hasta el codo) 70% 55%

Pérdida de una mano (a la altura de la muñeca) 60% 50%

Fractura no consolidada de una mano

(seudo Artrosis total) 45% 36%

Anquilosis del hombro en posición no funcional 30% 24%

Anquilosis del codo en posición no funcional 25% 20%

Anquilosis del codo en posición funcional 15% 12%

Anquilosis de la muñeca en posición no funcional 20% 16%

Anquilosis de la muñeca en posición funcional 15% 12%

Pérdida del dedo pulgar de la mano 20% 18%

Pérdida del dedo índice de la mano 16% 14%

Pérdida del dedo medio de la mano 12% 10%

Pérdida del dedo anular de la mano 10% 8%

Pérdida del dedo meñique de la mano	6%	4%
-------------------------------------	----	----

Miembros Inferiores

Pérdida de una pierna (por encima de la rodilla)	60%
--	-----

Pérdida de una pierna (por debajo de la rodilla)	50%
--	-----

Fractura no consolidada de un muslo (seudo Artrosis total)	35%
--	-----

Fractura no consolidada de una rótula (seudo Artrosis total)	30%
--	-----

Fractura no consolidada de un pie (seudo Artrosis total)	20%
--	-----

Anquilosis de cadera en posición no funcional	40%
---	-----

Anquilosis de cadera en posición funcional	20%
--	-----

Anquilosis de rodilla en posición no funcional	30%
--	-----

Anquilosis de rodilla en posición funcional	15%
---	-----

Anquilosis del empeine (garganta del pie) en posición no funcional	15%
--	-----

Anquilosis del empeine (garganta del pie) en posición funcional	8%
---	----

Acortamiento de un miembro inferior por lo menos 5cm	15%
--	-----

POLIZA Nro. 08D-0090071 VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
EMITIDA A FAVOR DE: COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS ALAMOREÑA S.A	

Acortamiento de un miembro inferior por lo menos 3cm 8%

Pérdida del dedo gordo del pie 10%

Pérdida total de cualquier otro dedo de cualquier pie 4%

En caso de que la persona afectada sea zurda, se invertirán los porcentajes de indemnización fijados por la pérdida de los miembros superiores.

Defensa en Juicio:

La Compañía puede a su opción, asumir la representación y encargarse

de la defensa del Asegurado en los juicios civiles que se promovieren contra éste, como consecuencia de un siniestro amparado por esta Póliza. Las costas del juicio quedarán comprendidas dentro del límite cubierto por esta Póliza para el amparo de responsabilidad civil extracontractual. En caso de que se conviniera que el Asegurado asuma su propia defensa, éste deberá mantener informada a la Compañía acerca de todas las incidencias y etapas del proceso, a fin de concordar con ella la defensa.

ART. 3: BIENES AMPARADOS

Adicionalmente a los bienes amparados o vehículos y que consten detallados en la solicitud de seguro presentados por el Asegurado, podrá otorgarse coberturas en los términos y condiciones de esta Póliza, respecto de otros bienes a tracción y/o motor que estén legalmente matriculados para circular en el territorio nacional, que se especifiquen expresamente en las condiciones particulares y en condiciones especiales, instrumentadas en anexos o cláusulas para ser adheridos a estas condiciones generales de la Póliza.

ART. 4: EXCLUSIONES GENERALES

La Compañía queda liberada de toda responsabilidad bajo la presente Póliza, y, por lo tanto, no está obligada a indemnizar, cuando se presenten una o más de las causales que se detallan a continuación:

Exclusiones Generales:

La Compañía no se responsabiliza por las pérdidas o daños causados al, o sufridos por, el vehículo asegurado, en los casos siguientes:

Cuando sufra u ocasione daños durante carreras, apuestas, pruebas de resistencia o velocidad, o cuando se lo utilice para fines de instrucción o enseñanza.

Por inobservancia o incumplimiento de las leyes, reglamentos o señales de tránsito vigentes; o, cuando quien conduzca, carezca de licencia o permiso de conducción legalmente otorgado y vigente, para conducir vehículos de la clase y condiciones del vehículo asegurado. La exclusión relativa a licencia o permiso de conducción, no se aplica a las pérdidas que se produzcan bajo los amparos de pérdida total o pérdida parcial por robo.

Cuando sea entregado en alquiler o arrendamiento.

Cuando se lo destine al servicio público.

Cuando sea secuestrado, embargado, o confiscado, por orden de autoridad competente.

Cuando el vehículo asegurado sufra daños causados por carpas, avisos, vallas, letreros o dibujos de publicidad que lleve el vehículo.

POLIZA Nro. 08D-0090071 VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
EMITIDA A FAVOR DE: COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS ALAMOREÑA S.A	

Cuando el vehículo asegurado sufra daños causados por granizo, inundación, terremoto, temblor, erupción volcánica, ciclón, tifón, huracán, tornado, marejada, o cualquier otra perturbación de la naturaleza o atmosférica.

Por guerra civil o conflagración bélica, invasión, insurrección, rebelión, usurpación del poder, bombardeos, vandalismo.

Tránsito por carreteras y caminos no entregados oficialmente al tráfico público; a campo traviesa, quebradas, ríos, riachuelos, esteros, playas;paso por puentes emergentes o provisionales o por gabarra.

Vibración, atascamiento en grava, cascajo, arena, tierra o por lanzamiento de estos materiales en virtud de la fuerza centrífuga de las ruedas.

Daños y pérdidas causados directa o indirectamente por reacción o radiación nuclear, contaminación radioactiva inclusive aquella producida por radioactividad de cualquier combustible nuclear o cualquier desperdicio proveniente de la combustión de dichos elementos, entendiendo por combustión cualquier proceso de fisión- nuclear que se sostenga por sí mismo; uso o manipuleo de armas nucleares, explosión de armas o artefactos nucleares, emisión de radiaciones ionizantes.

Daño moral, lucro cesante o perjuicios derivados por la demora en las reparaciones,gastos de traslado, permanencia en talleres o por la falta del vehículo asegurado.

Daños a llantas, neumáticos salvo que estos sean consecuencia directa de un siniestro cubierto.

Demérito o depreciación en razón del siniestro.

Objetos contenidos o transportados, que no formen parte normal del vehículo asegurado.

Cuando sea utilizado por el Asegurado o el cónyuge, o conviviente, o ascendiente o descendente en línea directa de uno de ellos o el empleado u obrero o trabajador del Asegurado, para cualquier clase de actividad ilícita o para el transporte de artículos o productos inflamables o explosivos, sin aprobación previa de la Compañía.

Cuando sea transportado por grúas, plataformas o cualquier vehículo que lo remolque, salvo cuando el remolque se lo tenga que realizar necesariamente como producto de un siniestro cubierto por esta Póliza y sea realizado por personal y equipo autorizado para prestar este servicio.

Defectos, daños o fallas mecánicas, de construcción o de fabricación, defectos de material, desgaste por uso, deterioro por razones climáticas, deficiencias de refrigeración, lubricación, reparación, servicio o mantenimiento, cortocircuitos u otros accidentes eléctricos.

Daños del vehículo asegurado por ponerlo en marcha después de sufrir un siniestro, sin haberse tomado las previsiones del caso o realizado las reparaciones provisionales que eviten el agravamiento del siniestro.

Daños o pérdidas ocasionadas intencionalmente por el Asegurado, así como los que sean consecuencia de negligencia en el mantenimiento, abandono u ocultamiento del vehículo asegurado.

Cuando el conductor del vehículo asegurado se encuentre influenciado por el efecto del consumo de bebidas alcohólicas y/o drogas.

Cuando el daño o pérdida sea ocasionado por actos de terrorismo.

Cuando el vehículo ha sido modificado en su equipamiento, para utilizar otro sistema de combustible distinto al de origen del vehículo.

Cuando el daño o pérdida sea ocasionado por tentativa de homicidio o suicidio.

POLIZA Nro. 08D-0090071 VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
EMITIDA A FAVOR DE: COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS ALAMOREÑA S.A	

Exclusiones al Amparo De Responsabilidad Civil Extracontractual

En adición a las exclusiones contempladas en el inciso Exclusiones Generales., la Presente Póliza no cubre la responsabilidad civil extracontractual del Asegurado, proveniente o producida como consecuencia de:

Muerte o lesiones causadas al cónyuge, conviviente, parientes del Asegurado hasta el segundo grado de consanguinidad y primero de afinidad, servidores en función de su trabajo y/o el conductor del vehículo, salvo pacto en contrario que conste en una cláusula especial.

Lesiones o muerte de personas que en el momento del accidente se encuentren reparando o atendiendo el mantenimiento o servicio del vehículo.

Responsabilidad civil contractual.

Daños a los bienes sobre los cuales el Asegurado o su cónyuge, conviviente, parientes del Asegurado hasta el segundo grado de consanguinidad y primero de afinidad, servidores en función de su trabajo y/o el conductor del vehículo, tengan la propiedad, posesión o tenencia.

Daños a puentes, calzadas, carreteros, caminos, viaductos, túneles, balanzas de pesar vehículos; o, por vibraciones causadas por exceso de peso, altura o anchura del vehículo.

Daños a las personas o bienes de terceros, cuando el vehículo asegurado se encuentre conducido por personas no autorizadas por el Asegurado para el efecto.

Multas que se impongan al Asegurado o a quien conduzca su vehículo como consecuencia del daño ocasionado a la persona o propiedad de terceros.

Daños a bienes transportados o remolcados por el vehículo, que estén bajo tenencia, control o cuidado del Asegurado, de sus ocupantes o del responsable de la movilización del vehículo; y, daños que dichos bienes ocasionen tanto al propio vehículo como a terceros.

La responsabilidad penal de quien conducía el vehículo en el momento del accidente, por lo cual la Compañía no está obligada a intervenir en los juicios, ni tampoco en las diligencias policiales y de investigación que se llevarán a efecto, ni a constituir fianza para obtener la libertad del conductor.

Exclusiones Aplicables A : Gastos Médicos, Muerte Accidental E Invalidez

En adición a las exclusiones generales y a las de amparo de responsabilidad civil extracontractual, están expresamente excluidos:

Los gastos médicos directos del tratamiento por desvanecimientos, síncope, derrames, infartos, ataques de apoplejía y epilepsia; no así los gastos médicos ocasionados y que sean consecuencia directa del accidente que produzca dichos padecimientos.

Lesiones y daños producidos como consecuencia de intervenciones quirúrgicas o tratamientos que no hayan sido motivados por accidentes de tránsito cubiertos por la presente Póliza.

Consecuencias de cualquier orden que se produzcan cuando el asegurado se encuentre conduciendo bajo la influencia de cualquier bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o alucinógenas, sonambulismo o desarreglo mental.

POLIZA Nro. 08D-0090071 VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
EMITIDA A FAVOR DE: COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS ALAMOREÑA S.A	

Accidentes causados por actos de terrorismo, guerra declarada o no, conmoción civil, revueltas populares y motín, accidentes que pro- vengan de sismos o fenómenos volcánicos, inundaciones y lesiones inmediatas o tardías provocadas por la acción de energía atómica.

Lesiones o daños que se produzcan cuando en el momento del siniestro el vehículo se encuentre con sobrecupo de pasajeros o con sobrecarga; según la capacidad permitida para el vehículo asegurado por el fabricante.

Suicidio o tentativa de suicidio.

Lesiones o daños que sean consecuencia de accidentes ocasionados en carreras, apuestas o pruebas de resistencia o velocidad.

Lesiones o daños que se produzcan en accidentes provocados por infracción de las leyes, reglamentos, decretos y normas relativos a la seguridad de las personas, así como por negligencia del asegurado por actos notoriamente peligrosos que no estén justi- ficados por alguna necesidad profesional.

ART. 5: DEFINICIONES

Para los fines de la presente Póliza, considerando todas sus condiciones generales, particulares y especiales, se definen expresa- mente los significados de los siguientes términos de uso común:

Contratante y/o tomador y/o solicitante: Es la persona natural o Jurídica que contrata el seguro, por cuenta propia o de un tercero determinado o determinable que traslada los riesgos a la Compañía y en virtud de ello se compromete al pago de la prima correspondiente.

Asegurado: Persona natural o jurídica que posee el interés asegurable e interesada en la traslación de los riesgos, con derecho al cobro de indemnizaciones que se produzcan como consecuencia de un siniestro a falta de beneficiario nombrado.

Beneficiario: Persona natural o jurídica designada en esta Póliza por el Asegurado, como titular de los derechos de indemnización. Es quien ha de percibir la indemnización que corresponda, en caso de ocurrencia de un siniestro cubierto.

Siniestro: Es la ocurrencia del evento o riesgo asegurado y reconocido en el contrato de seguros

Terceros: Personas afectadas física o materialmente, como consecuencias de daños ocasionados por el vehículo asegurado.

Valor asegurable: Valor real o comercial que tiene el vehículo asegurado, al momento del siniestro.

Muerte accidental: Fallecimiento en forma repentina como consecuencia de lesiones ocasionadas por accidente de tránsito cubierto en los términos de la presente Póliza, que se produzca dentro de ciento ochenta (180) días siguientes a la fecha de ocurrencia del mismo.

Choque: Impacto del vehículo asegurado con un objeto extraño a él, bien sea que se encuentre el vehículo en circulación o estático.

Pérdida parcial: Costo de reparación de los daños del vehículo asegurado, menor al 75% del valor asegurable de dicho vehículo.

POLIZA Nro. 08D-0090071 VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
EMITIDA A FAVOR DE: COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS ALAMOREÑA S.A	

Pérdida total: Costo de reparación de los daños del vehículo asegurado, superior al 75% del valor asegurable de dicho vehículo al momento de producirse la pérdida.

Valor real o comercial: Aquel que tenga en el mercado, un vehículo de la misma o similar marca, modelo, año y estado de conservación.

Vehículos de servicio particular: Automotores utilizados por el Asegurado o por personas autorizadas por éste, para uso personal o de Sus negocios o actividades lícitas, sin que exista retribución de terceros por servicio alguno, debiendo constar registrada ante la autoridad competente, en la matrícula de dicho vehículo, como servicio particular.

Robo: Es la sustracción fraudulenta de una cosa ajena, con ánimo de apropiarse de ella, mediante violencia o amenazas contra las personas o fuerza en las cosas, sea que la violencia tenga lugar antes del acto para facilitarlo, en el momento de cometerlo, o después de cometido para procurar su impunidad.

Volcadura: Accidente a consecuencia del cual la posición del vehículo se invierte o éste cae lateralmente.

Vehículos de servicio o uso público: Vehículos destinados comercialmente al transporte de pasajeros, de carga, mixto y especial.

ART. 6: VIGENCIA

La presente Póliza entra en vigor y finaliza en las fechas del seguro indicadas en las condiciones particulares, conforme haya sido aceptada por las partes y que el Asegurado pague la prima correspondiente según lo pactado; pudiendo renovarla de acuerdo a lo establecido en esta Póliza y en concordancia con las leyes vigentes correspondientes

En caso de no señalarse la hora, se reputará que inicia y/o termina a las 12h00 (doce del meridiano).

ART. 7: SUMA ASEGURADA

La suma asegurada estipulada en las condiciones particulares de esta Póliza, representa para la Compañía el límite máximo de su responsabilidad; por lo tanto, en ningún caso se le podrá hacer reclamación por una suma superior.

ART. 8: DEDUCIBLE

El Asegurado o beneficiario soportará, en todo siniestro, el valor fijo, monto mínimo o porcentaje que se pacte como deducible, el mismo que será descontado del monto de la indemnización, debiendo la compañía aplicar el mayor valor, sea éste porcentaje, valor fijo o monto mínimo convenido.

En todo caso, el deducible a aplicarse, será aquel convenido y determinado en las condiciones particulares de la presente Póliza, según la marca, modelo, características y año del vehículo asegurado.

POLIZA Nro. 08D-0090071 VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
EMITIDA A FAVOR DE: COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS ALAMOREÑA S.A	

ART. 9: DECLARACION FALSA O RETICENCIA

El Asegurado o el solicitante del seguro está obligado a declarar objetivamente el estado del riesgo, según los cuestionarios o formularios que la Compañía proporcione para el efecto de conformidad con la ley vigente. La reticencia o la falsedad respecto de aquellas circunstancias que, conocidas por la Compañía, la hubieren hecho desistir de la celebración del contrato o le hubieren inducido a estipular condiciones más gravosas, vician de nulidad relativa al contrato de seguro. Por lo tanto, respecto de dichos riesgos, la Compañía queda exenta de responsabilidad con relación al pago de indemnizaciones que sean reclamadas.

La nulidad referida anteriormente, se entiende saneada por el conocimiento por parte de la Compañía de dichas circunstancias antes de perfeccionarse el contrato, o después si las acepta expresamente. El Asegurado deberá llenar la solicitud de seguro y el formulario de declaraciones; y, declarar con veracidad todas las circunstancias necesarias que permitan a la Compañía apreciar la extensión de los riesgos, en los términos indicados en este contrato.

Si el contrato se rescinde, la Compañía tiene derecho a retener la Prima por el tiempo transcurrido de la Póliza, notificando al Asegurado dicho acto.

En el caso de que la Compañía haya indemnizado un siniestro fraudulento la Compañía tiene el derecho de hacerse reintegrar, por el Asegurado o por quien sea culpable de las declaraciones inexactas, las cantidades que la misma hubiese satisfecho por indemnización y gastos de toda clase, desde el día en que tuvo lugar la falsa declaración o reticencia.

ART. 10: DERECHO DE INSPECCION

La Compañía se reserva el derecho de inspeccionar el riesgo a asegurar, con el fin de determinar el estado del riesgo al momento de su aseguramiento y con base en dicha inspección se reserva el derecho a proceder o no a asegurarlo.

Este derecho también puede aplicarse durante la vigencia de la Póliza La Compañía tendrá el derecho de inspeccionar y examinar el riesgo asumido, en cualquier fecha razonable y por personas debidamente autorizadas por la misma; y el Asegurado suministrará a los representantes de la Compañía, todos los detalles e información necesarias para la apreciación del riesgo.

Si la inspección del riesgo revela una agravación del riesgo, en algunos o en todos los bienes asegurados, la Compañía requerirá por escrito al Asegurado para que dentro del plazo de cinco días reduzca el riesgo a su estado normal.

Si el Asegurado no cumple con los requerimientos de la Compañía, ésta quedará eximida de responsabilidad por las pérdidas consecuenciales por la agravación del riesgo y la Compañía podrá cancelar anticipadamente la Póliza de acuerdo con el artículo Terminación Anticipada de estas condiciones generales.

POLIZA Nro. 08D-0090071 VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
EMITIDA A FAVOR DE: COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS ALAMOREÑA S.A	

ART. 11: MODIFICACIONES DEL ESTADO DEL RIESGO

Es obligación del Asegurado mantener el estado del riesgo en los términos asumidos por la Compañía. En caso de que existan modificaciones a dicho riesgo o éste se agrave, el Asegurado deberá notificar a la Compañía estos hechos dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la fecha de la modificación o agravamiento del riesgo, si éste depende de su propio arbitrio; y, si el hecho le es extraño, dentro de los cinco (5) días siguientes a que tenga conocimiento de dicho hecho. En ambos casos, la Compañía tiene derecho a dar por terminado el contrato si la modificación es producto de mala fe, dolo o fraude; o caso contrario, podrá exigir un ajuste en la prima, generando para ello el endoso respectivo.

La falta de notificación da derecho a la Compañía a dar por terminado el contrato, pero la Compañía tendrá derecho a retener, por concepto de pena, la prima devengada. No es aplicable la terminación ni la sanción de que trata el inciso anterior si la Compañía conoce oportunamente la modificación del riesgo y, consiente en ella expresamente por escrito.

ART. 12: PAGO DE PRIMA

El Asegurado o el Contratante están obligados al pago de la prima, así como de todos los anexos que generen prima.

El solicitante del seguro está obligado al pago de la prima en el plazo de treinta (30) días desde perfeccionado el contrato, a menos que las partes acuerden un plazo mayor. En el seguro celebrado por cuenta de terceros, el solicitante debe pagar la prima, pero la Compañía podrá exigir su pago al asegurado, o al beneficiario, en caso de incumplimiento de aquel.

Las primas son pagaderas contra recibo oficial de la Compañía, cancelado a la persona autorizada para la cobranza. A falta de correspondientes bancarios, es obligatorio pagar la prima en cualquiera de las oficinas de la Compañía.

Si el Asegurado estuviere en mora, tendrá derecho a la cobertura por treinta (30) días, contados a partir de la fecha en que debió realizar el último pago; fenecido dicho plazo, se suspenderá la cobertura. La Compañía hará conocer al asegurado o beneficiario sobre este hecho por cualquier medio. En caso que el asegurado estuviere en mora por más de sesenta (60) días,

contados desde la fecha en que debió realizar el último pago, se le notificará la terminación automática del mismo, por cualquiera de los medios reconocidos por nuestra legislación. Lo dispuesto en este inciso no podrá ser modificado por las partes.

El pago que se haga mediante la entrega de un cheque, no se reputa Valido sino cuando este se haya hecho efectivo, pero su efecto se retrotrae al momento de la entrega.

La entrega de pagarés a la orden o letras de cambio para instrumentar la obligación de pago a plazo de la prima en caso de acordarse así, no conlleva duplicidad de dicha obligación, misma que se reputará pagada en su totalidad.

POLIZA Nro. 08D-0090071 VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
EMITIDA A FAVOR DE: COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS ALAMOREÑA S.A	

ART. 13: RENOVACION

La presente Póliza podrá renovarse por períodos consecutivos, para lo cual será necesaria la aceptación previa y expresa del asegurado para renovarla y deberá de manera obligatoria ratificarse o modificarse las condiciones de la misma; el Asegurado deberá cancelar el valor de la prima de renovación correspondiente, conforme a los valores que se acuerden en el proceso de renovación.

Las renovaciones deberán ser formalizadas por escrito o a través de Cualquier sistema de transmisión y registro digital o electrónico, reconocidos por nuestra legislación.

La Compañía no está obligada a dar aviso al Asegurado acerca del vencimiento de la póliza y podrá reservarse en todo caso el derecho a no efectuar la referida renovación.

ART. 14: SEGURO INSUFICIENTE

En caso de siniestro, si resulta que la suma asegurada es inferior al valor que debería corresponder según su definición, será considerado al Asegurado como su propio asegurador por el exceso y, por lo tanto, soportará su parte proporcional de perjuicios y daños causados menos el deducible establecido en las condiciones particulares de esta Póliza. Cuando esta Póliza comprenda varios rubros esta regla será de aplicación para cada máquina u objeto asegurado, por separado

El seguro insuficiente es aplicable solo en casos de pérdidas parciales y no es aplicable en casos de destrucción o pérdida total del Bien asegurado, en los cuales la indemnización no podrá superar el Monto asegurado.

ART. 15: SOBRESEGURO

Cuando se hubiere contratado la Póliza por un valor superior al que Realmente tengan los bienes asegurados al momento de ocurrir un siniestro, la Compañía estará obligada a pagar hasta el límite del valor a reposición que tales bienes tuvieren y devolver la parte de la prima pagada en exceso correspondiente a todo el periodo del seguro, entendiéndose que

la presente Póliza tiene por objeto la indemnización de pérdidas o daños que pudiese sufrir el Asegurado, más no cubrir ganancias, utilidades o producir lucro.

ART. 16: SEGURO EN OTRAS COMPAÑIA

Cuando existan varias Pólizas sobre el mismo riesgo con diversas Compañías, el Asegurado debe comunicar el siniestro a todas las Compañías, indicando a cada uno de ellos el nombre de los otros. El Asegurado puede pedir a cada Compañía la indemnización proporcional a la respectiva Póliza; las sumas cobradas en conjunto no pueden superar al monto del daño.

Así también, en el caso de coexistencia de seguros, la cuota correspondiente a un seguro ineficaz por liquidación forzosa del asegurador, será soportada por los demás aseguradores en proporción a la cuantía de sus respectivos contratos, siempre que el asegurado haya actuado de buena fe.

POLIZA Nro. 08D-0090071 VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
EMITIDA A FAVOR DE: COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS ALAMOREÑA S.A	

La buena fe se presumirá si el asegurado ha dado aviso escrito a cada asegurador de los seguros coexistentes.

ART. 17: TERMINACION ANTICIPADA

Durante la vigencia de la presente Póliza, el Asegurado o el Contra- tante podrá solicitar de manera unilateral la terminación anticipada de la Póliza, mediante notificación a la Compañía, devolviendo el original de esta Póliza, en cuyo caso la Compañía atenderá el pedido. La terminación unilateral por parte de la Compañía solo podrá ser realizada en los casos previstos en el Código de Comercio vigente, y en caso de liquidación.

En cualquiera de estos casos antes citados, las partes deberán notificar su decisión por escrito, pudiendo hacerlo incluso por medios electrónicos y se liquidará la prima en forma proporcional por el tiempo no devengado.

La presente Póliza también terminará de manera anticipada en los siguientes casos:

Por muerte persona natural)o liquidación forzosa (persona jurídica) del Asegurado.

Por decisión unilateral o por mutuo acuerdo de las partes.

ART. 18: AVISO DE SINIESTRO

El Asegurado o el Beneficiario están obligados a dar aviso de la ocurrencia del siniestro, a la Compañía o su intermediario, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha en que hayan tenido conocimiento del mismo. Este término puede ampliarse, más no reducirse, por acuerdo de las partes.

El intermediario está obligado a notificar a la Compañía, en el mismo día, sobre la ocurrencia del siniestro. El Asegurado podrá justificar la imposibilidad de dar aviso del Siniestro en el término señalado o pactado, en tanto hubiere estado imposibilitado físicamente, por caso fortuito o fuerza mayor, de cumplir con este deber.

ART. 19: OBLIGACIONES DEL ASEGURADO EN CASO DE SINIESTRO

El Asegurado o Beneficiario, al ocurrir un siniestro que pudiere dar Lugar a indemnización conforme a lo estipulado esta Póliza está obligado a:

Probar que el siniestro ha ocurrido, el cual se presume producido por caso fortuito, salvo prueba en contrario.

Comprobar la cuantía de la indemnización a cargo de la Compañía.

Avisar a la Compañía de todo siniestro que ocurra; y, además, darle aviso de cualquier demanda, procedimiento, diligencia, notificación o citación que reciba con motivo del accidente, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha en que hubiere tenido conocimiento del mismo.

POLIZA Nro. 08D-0090071 VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
EMITIDA A FAVOR DE: COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS ALAMOREÑA S.A	

Llenar el formulario que para el efecto le proporcione la Compañía detallando todas las circunstancias relativas al siniestro.

Denunciar el hecho inmediatamente a la policía del lugar, solicitar su verificación y entregar una copia del parte correspondiente.

Impedir, en la medida de lo posible, la agravación del siniestro, para lo cual debe tomar todas las precauciones necesarias para cuidar el vehículo y evitar que sobrevengan pérdidas o daños posteriores a la ocurrencia del siniestro. Al Asegurado, según el caso, no le está permitido abandonar el vehículo en caso de siniestro, siempre que dichas obligaciones no pongan en riesgo la integridad física, seguridad personal o salud del asegurado, o de las personas que se encuentren a su cargo.

Conservar las partes dañadas y ponerlas a disposición de la Compañía para su inspección;

Impedir y abstenerse de ordenar la realización de reparaciones o cambio de piezas del vehículo asegurado, antes de la comprobación de los daños por parte del inspector de la Compañía y/o de recibir la autorización expresa de la Compañía para iniciar las reparaciones.

Asistir y actuar, con el debido cuidado y diligencia, en los trámites judiciales, inclusive si hubiere lugar a juzgamientos de contravenciones, de la misma manera en que lo haría de no existir este seguro.

Salvo autorización previa y expresa de la Compañía, deberá abstenerse de celebrar arreglos, conciliaciones, pactos, convenios, transacciones judiciales o extrajudiciales con la víctima del daño o sus causahabientes.

El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones consignadas en este artículo, harán perder al Asegurado o Beneficiario, todo derecho a la reclamación, en los términos consagrados en la correspondiente ley sobre la Póliza.

ART. 20: DOCUMENTOS NECESARIOS PARA LA RECLAMACION DE SINIESTROS

El Asegurado, con posterioridad al aviso que debe dar a la Compañía, deberá presentar por escrito, el correspondiente reclamo acompañado de lo siguiente:

Informe escrito en el que conste de manera detallada las circunstancias sobre el modo, tiempo y lugar de la ocurrencia del siniestro.

Presupuesto del valor de reparación del daño o el valor del perjuicio materia de indemnización.

En caso de robo, copia certificada de la denuncia a las autoridades policiales detallando los objetos robados y el monto del perjuicio. Además de facturas que demuestren la preexistencia de los objetos robados.

Detalle, en caso de haberlos, de todos los seguros que existan Sobre los bienes afectados por el siniestro.

Los documentos que prueben la ocurrencia del siniestro y la Cuantía de la indemnización a cargo de la Compañía.

Para hacer efectivos sus derechos, dentro de los términos, condiciones y estipulaciones que rigen esta Póliza, el Asegurado debe formalizar la reclamación ante la Compañía, presentándola por escrito detallando todas las circunstancias del siniestro y necesariamente acompañada de los documentos básicos.

Documentación Necesaria En Caso De Pérdida Total Por Daños:

POLIZA Nro. 08D-0090071 VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
EMITIDA A FAVOR DE: COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS ALAMOREÑA S.A	

Original del parte policial; o, si no hubiera existido intervención policial en el sitio del siniestro, original de la denuncia presentada ante la autoridad u organismo competente.

Aviso de siniestro, en el formato proporcionado por la Compañía, llenado y firmado por el Asegurado.

Copia de la licencia de la persona que conducía el vehículo al momento del siniestro.

Matrícula original del vehículo asegurado, a nombre del asegurado.

Copia del nombramiento vigente e inscrito del representante legal del Asegurado, si éste es una persona jurídica.

Certificados conferidos por autoridad competente, respecto a la Ausencia de gravámenes sobre el vehículo asegurado.

Prueba sobre la calidad de beneficiario, si es el caso.

Si la póliza posee endoso de beneficiario acreedor, es preciso presentar el estado de cuenta de la deuda a la fecha del siniestro; y, entregar a la Compañía el endoso original para la liquidación del siniestro al Asegurado o al beneficiario, según fuera el caso.

Entrega del vehículo accidentado y sus accesorios, partes y piezas originales a la Compañía en el lugar que ésta determine.

Debe realizarse el traspaso de dominio del vehículo a favor de la Compañía, una vez que la Compañía haya pagado la indemnización respectiva.

Documentación Necesaria En Caso De Pérdida Total Por Robo:

Original de la denuncia presentada ante las autoridades u organismos competentes.

Copia certificada del informe de las investigaciones realizadas, emitido por la Policía Nacional, la Policía Técnica Judicial, un Agente Fiscal o la Comisión de Tránsito del Guayas, según sea el caso.

Aviso de siniestro, en el formato proporcionado por la Compañía, llenado y firmado por el Asegurado.

Copia de la licencia de la persona que conducía el vehículo al momento del siniestro.

Matrícula original del vehículo asegurado, a nombre del asegurado

Copia del nombramiento vigente e inscrito del representante legal del Asegurado, si éste es una persona jurídica.

Certificados conferidos por autoridad competente, respecto a la Ausencia de gravámenes sobre el vehículo asegurado.

Prueba sobre la calidad de beneficiario, si es el caso.

Si la póliza posee endoso de beneficiario acreedor, es preciso presentar el estado de cuenta de la deuda a la fecha del siniestro; y, entregar a la Compañía el endoso original para la liquidación del siniestro al Asegurado o al beneficiario, según fuere el caso.

Entrega del vehículo accidentado y sus accesorios, partes y piezas originales a la Compañía en el lugar que ésta determine.

Debe realizarse el traspaso de dominio del vehículo a favor de la Compañía, una vez que la Compañía haya pagado la indemnización respectiva.

Documentación Necesaria En Caso De Pérdida Parcial Por Daños y Robo:

Tres cotizaciones que contengan los presupuestos de reposición y/o reparación de los daños que haya sufrido el vehículo asegurado, incluyendo mano de obra, salvo en caso que las reparaciones sean en talleres concertados por la aseguradora.

Originales de las facturas definitivas de repuestos y de la mano de obra, con los valores aprobados por la Compañía.

Aviso de siniestro, en el formato proporcionado por la Compañía, llenado y firmado por el Asegurado.

Copia de la licencia de la persona que conducía el vehículo al

POLIZA Nro. 08D-0090071 VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
EMITIDA A FAVOR DE: COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS ALAMOREÑA S.A	

momento del siniestro.

Matrícula original del vehículo asegurado, a nombre del asegurado.

Copia del nombramiento vigente e inscrito del representante legal del Asegurado, si éste es una persona jurídica.

Documentación Necesaria En Caso De Siniestro Por Responsabilidad Civil Extracontractual:

Documento mediante el cual, por escrito, el Asegurado presente formalmente su reclamo, expresando y fundamentando su versión de los hechos.

Copia de la denuncia, queja o demanda que contenga la reclamación efectuada por el tercer afectado.

Copia del nombramiento vigente e inscrito del representante legal del Asegurado, si éste es una persona jurídica.

Fallo judicial o arbitral, debidamente ejecutoriado, o auto judicial ejecutoriado, según el proceso de que se trate.

Carta de protesto del tercer afectado. Copias de las facturas y recibos de los gastos incurridos.

Documentación Necesaria En Caso De Siniestro Por Gastos Médicos E Invalidez.

En adición a la documentación requerida para la reclamación por Accidente del vehículo asegurado, conforme a lo anteriormente estipulado, deberán presentarse los siguientes documentos:

Copia certificada de la historia clínica en caso de hospitalización.

Certificados médicos determinando el diagnóstico. Ordenes de exámenes y facturas por este concepto. Recetas extendidas por médicos colegiados y facturas de compras de las medicinas. Documento de identidad del accidentado.

Los certificados referidos, deben ser emitidos por médicos con constancia de su número de registro o inscripción en el respectivo Colegio Médico.

Documentación Necesaria En Caso De Siniestro Por Muerte Accidental En adición a la documentación requerida para la reclamación por Accidente del vehículo asegurado, conforme a lo anteriormente estipulado, deberán presentarse los siguientes documentos:

Acta de levantamiento del cadáver, expedida por autoridad competente, si fuere el caso.

Copia del protocolo de la autopsia (necropsia).

Copia de la partida de defunción. Partida de matrimonio, si fuere el caso.

Partida de nacimiento de sus derechohabientes.

La posesión efectiva legalmente otorgada por un juez de lo civil o por un Notario Público, y debidamente inscrita.

Los certificados referidos, deben ser emitidos por médicos colegiados, con constancia de su número de registro o inscripción en el respectivo Colegio Médico.

ART.21: DERECHO DE LA COMPAÑÍA EN CASO DE SINIESTRO

Tan pronto como ocurra un siniestro amparado por la presente Póliza, sin que por ello pueda exigirse a la Compañía daños y perjuicios o se lo interprete como aceptación del reclamo, la Compañía tendrá derecho a:

Que el asegurado le facilite y permita, de ser el caso, el libre acceso a sus libros, archivos, documentos, cuentas e informes para

POLIZA Nro. 08D-0090071 VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
EMITIDA A FAVOR DE: COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS ALAMOREÑA S.A	

verificar la veracidad de la documentación recibida, sin que sea necesario para ello pedimento u orden judicial alguna; siempre que no exista ley o reglamento que lo prohíba; y,

Que el asegurado preste auxilio y de las facilidades que conforme a las leyes fuesen indispensables para las investigaciones, que por concepto de reclamaciones y acciones judiciales inicie la Compañía en contra del responsable; y, exhibir los documentos que obren en su poder para el esclarecimiento de los hechos que produjeron el siniestro.

ART. 22: PERDIDA DE DERECHO A LA INDEMNIZACION

El Asegurado o el Beneficiario perderán todo derecho a indemnización bajo esta Póliza en los siguientes casos:

Si las pérdidas o daños han sido causados o agravados por el Asegurado, por sus representantes legales o con su complicidad.

Cuando la persona que conduzca el vehículo no posea la licencia que le habilite para conducir el vehículo asegurado, otorgado por la autoridad competente.

Cuando la persona que conduzca el vehículo asegurado se encuentre en estado de ebriedad o bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas o estupefacientes.

Cuando el vehículo asegurado se utilice para fines distintos a los declarados en la solicitud de seguro.

Si se presenta una reclamación fraudulenta o engañosa o apoyada en pruebas falsas.

Cuando se produzcan daños o pérdidas en el vehículo asegurado por abusos cometidos por empleados, familiares, amigos y él o la cónyuge o conviviente del Asegurado.

Cuando los daños al vehículo se produzcan por haberlo puesto en marcha innecesariamente luego de un accidente, sin haberse ejecutado antes las reparaciones provisionales forzosas.

Cuando el vehículo asegurado sea utilizado para remolcar otro vehículo o para transportar materiales explosivos o inflamables.

Cuando el Asegurado recargue a sabiendas el monto de los daños o cuando oculte piezas salvadas de un siniestro, o de cualquier otra manera trata de obtener ventajas ilícitas del contrato de seguros.

Cuando el Asegurado acuerde con terceros, por asuntos relacionados con un siniestro ocurrido, sin conocimiento previo de la Compañía.

Cuando el Asegurado o el conductor del vehículo asegurado, intencionalmente o bien por su omisión o acción debido a negligencia, provocare o dejare agravar los daños causados en el siniestro.

Cuando el Asegurado o el conductor del vehículo asegurado se dieran a la fuga en caso de un siniestro.

Cuando al momento del siniestro, el vehículo asegurado se encuentre con sobrecarga.

Cuando exista dolo, mala fe, falsedad o reticencia en las declaraciones del Asegurado; o cuando el siniestro sea causado voluntaria- mente por el Asegurado o cuando el accidente ocurre por culpa grave del Asegurado o del conductor del vehículo.

Si el Asegurado incurre en actos, antes o después del siniestro, que perjudiquen el derecho de subrogación de la Compañía en contra de terceros responsables del siniestro. Esta norma incluye el caso de acciones o t ransacciones que realicen el Asegurado o cualquier persona natural o jurídica en representación o a nombre de éste, con terceras personas; y, ello afecte o anule el ejercicio de los derechos de subrogación de la Compañía.

Por la ausencia sobrevenida de un interés asegurable.

POLIZA Nro. 08D-0090071 VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
EMITIDA A FAVOR DE: COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS ALAMOREÑA S.A	

Por la omisión, no justificada, de la obligación de notificar a la Compañía o intermediarios sobre la ocurrencia del siniestro.

Por fallar injustificadamente en la obligación de impedir razonablemente la propagación del riesgo.

Cuando prescriban los derechos al pago de la indemnización.

ART. 23: LIQUIDACION DEL SINIESTRO

Con fundamento en el principio legal indemnizatorio del contrato de seguro, según el cual este contrato es de mera indemnización y por lo tanto no podrá constituir motivo de lucro para el Asegurado, se determinan las siguientes bases de indemnización:

Los montos que deba pagar la Compañía por concepto de indemnización, en virtud de la ocurrencia de cualquiera de los riesgos cubiertos por la presente Póliza, no podrán exceder, en ningún caso, de las sumas fijadas como límites para cada uno de los riesgos amparados, sin que se pueda compensar la diferencia de valor asegurado de algunos de los riesgos amparados con el exceso de otros.

La indemnización por pérdida total del vehículo asegurado, se hará con base en el valor comercial del vehículo en el mercado al momento de ocurrir el siniestro, aplicando la debida depreciación por uso y sin exceder en ningún caso el límite de valor asegurado contratado. Dicha depreciación será detallada en condiciones particulares para total claridad de las partes.

En caso de pérdida total, para que el asegurado tenga derecho a la indemnización, deberá haber pagado la totalidad de prima correspondiente a todo el periodo contratado. En caso de que el asegurado mantenga valores adeudados o cuotas financiadas por concepto de prima posteriores a la fecha de ocurrencia del siniestro, la compañía podrá descontar dichos valores de la correspondiente liquidación.

En caso de pérdida parcial se indemnizará la reparación y/o el cambio de partes mecánicas y piezas afectadas del vehículo, aplicando la respectiva depreciación por uso que corresponda y sin exceder en ningún caso el límite de valor asegurado contratado.

En caso de que el Asegurado llevara al vehículo asegurado a que lo reparen en un taller distinto al designado por la Compañía; esta se reserva el derecho de autorizar el taller en el cual deban efectuarse las reparaciones o a indemnizar los daños en base a los costos o presupuestos determinados por el taller que ella designó.

Si algún repuesto no se encontrare en el mercado local o en el país, la Compañía cumplirá válidamente su obligación de indemnizar, con el pago en dinero, al Asegurado del valor que tenía, según la última cotización del representante autorizado, o del almacén que más recientemente lo hubiese tenido, o el valor que comercial y razonablemente hubiese tenido en la plaza, el bien, en el momento de la pérdida; más el costo de su instalación, con sujeción al presupuesto que formule el taller designado por la Compañía sin que sea responsable de los perjuicios de cualquier índole que ocasione al Asegurado, el tiempo que demande la consecución de estas piezas.

La Compañía no estará obligada a pagar, en ningún caso intereses, daños ni perjuicios por los valores que adeude el Asegurado, como resultado de un siniestro, y cuyo pago fuere diferido con motivo de cualquier acción judicial entre el Asegurado y la Compañía o con motivo de retención, embargo o cualquier otra medida precautelatoria solicitada por terceros y ordenada por autoridad competente.

Todas las operaciones referentes a esta Póliza, se expresarán en dólares de los Estados Unidos de América; en caso de que, por pérdida

POLIZA Nro. 08D-0090071 VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
EMITIDA A FAVOR DE: COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS ALAMOREÑA S.A	

o conveniencia del Asegurado, se requiera realizar la operación en moneda extranjera, tanto el pago de la prima como el pago de la indemnización, se lo realizará en la moneda pactada. La cotización de la moneda se la realizará el día del pago tanto de la prima como de la indemnización.

La indemnización es pagadera en dinero, o mediante la reposición, reparación o reconstrucción de la cosa asegurada, a opción de la Compañía.

El Asegurado o beneficiario, cuenta con la alternativa de que a efectos de realizarle reembolsos y pagos de siniestros la compañía pueda utilizar transferencias o medios de pago electrónicos, toda vez se le proporcione la información necesaria y requerida para el uso de estos mecanismos.

ART. 24: PAGO DE LA INDEMNIZACION

Recibida la notificación de la ocurrencia de un siniestro, la Compañía tramitará el requerimiento de pago una vez que el Asegurado o Beneficiario formalice su solicitud presentando los documentos previstos en la Póliza y pertinentes al siniestro que demuestren su ocurrencia y la cuantía de este.

De ser necesario, la Compañía podrá contar con un ajuste a cargo de un perito ajustador debidamente autorizado y con credencial emitida por la autoridad competente.

Una vez concluido el análisis, la Compañía aceptará o negará, motivando su decisión, de conformidad con la ley, en el plazo de treinta (30) días, contados a partir de la presentación de la formalización de la solicitud de pago del siniestro. A falta de respuesta en este lapso, se entenderá aceptada.

La Compañía deberá proceder al pago dentro del plazo de los diez (10) días posteriores a la aceptación. Con la negativa u objeción, total o parcial, el Asegurado podrá iniciar las acciones señaladas en el artículo 42 del Libro III del Código Orgánico Monetario y Financiero.

ART.25: DERECHOS SOBRE EL SALVAMENTO

Queda expresamente convenido que, en caso de liquidación de una Pérdida total, el salvamento o cualquier recuperación posterior, pasaran a ser propiedad de la Compañía una vez pagada indemnización. De la misma manera, la Compañía podrá retener en su poder cualquier pieza o accesorio que haya sustituido o reemplazado en caso de pérdida parcial.

El Asegurado está obligado a realizar todos los actos tendientes a Consolidar el dominio de la Compañía y a entregarle todos los documentos que sean necesarios para este fin, sin pena de perder sus derechos a la indemnización.

ART.26: RESTITUCION AUTOMATICA DE LA SUMA ASEGURADA

Queda convenido y declarado que, en caso de indemnización por cualquier pérdida parcial cubierta por esta Póliza, se reducirá la suma asegurada en proporción igual al valor que se indemnice a consecuencia del siniestro. La compañía y el asegurado convienen en efectuar la inmediata restitución de la suma asegurada mediante el pago de la prima adicional por parte del Asegurado, calculada a prorrata desde la fecha del siniestro hasta la fecha de vencimiento de esta Póliza.

ART. 27: SUBROGACION

Desde el momento en que la Compañía paga una indemnización, se subroga por el ministerio de la ley, hasta el monto de dicha indemnización, en los derechos y acciones del Asegurado contra terceros responsables del siniestro.

El Asegurado deberá hacer todo lo que esté a su alcance para garantizar la Compañía, la viabilidad de la acción subrogatoria.

El Asegurado responderá ante la Compañía por cualquier acto que, antes o después de un siniestro, perjudique, dificulte o impida el ejercicio de los derechos o acciones objeto de la subrogación, salvo las excepciones determinadas en las leyes y reglamento vigentes.

POLIZA Nro. 08D-0090071 VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
EMITIDA A FAVOR DE: COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS ALAMOREÑA S.A	

El Asegurado no podrá renunciar en ningún momento a sus derechos contra terceros responsable del siniestro en perjuicio de la Compañía Tal renuncia le acarrea la pérdida del derecho a la indemnización.

La Compañía no puede ejercer la acción subrogatoria contra ninguna de las personas cuyos actos u omisiones den origen a responsabilidad del asegurado de acuerdo con las leyes, ni contra el causante del siniestro que, respecto del Asegurado, sean parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, ni contra el cónyuge o conviviente en unión de hecho reconocida por la ley.

Pero lo indicado en el inciso anterior no tiene efecto si tal responsabilidad proviene de dolo o si está amparada por un contrato de seguro. n este último caso la acción subrogatoria estará limitada, en su alcance, de acuerdo con los términos de dicho contrato.

ART. 28: CESION DE POLIZA

La presente Póliza no podrá cederse ni endosarse, antes o después de un siniestro, sin previo conocimiento y autorización escrita de la Compañía. La cesión o endoso que se efectuare contraviniendo lo dis- puesto en esta cláusula, privara al Asegurado o a quien éste hubiere transferido la Póliza, de todo derecho a indemnización en caso de siniestro.

ART. 29: ARBITRAJE

Si se originare cualquier disputa o diferencia entre la Compañía y el Asegurado o beneficiario con relación a este seguro, tal diferencia o disputa, antes de acudir a los jueces competentes, podrá someterse de común acuerdo, a arbitraje o mediación, en cualquiera de los centros de arbitraje o mediación que legalmente operen en el domicilio de la Compañía o en el lugar donde su hubiera emitido la Póliza. Los árbitros deberán, no obstante, juzgar más bien desde el punto de vista de la práctica del seguro que de derecho estricto. El laudo arbitral tendrá fuerza obligatoria para las partes.

POLIZA Nro. 08D-0090071 VIGENCIA: 30/05/2023	HASTA: 30/05/2024
EMITIDA A FAVOR DE: COMPAÑIA DE TRANSPORTES EN TAXIS ALAMOREÑA S.A	

ART. 30: NOTIFICACIONES

Cualquier declaración que deban notificarse las partes para efectos dela presente Póliza deberá hacerse por escrito, dirigida al último domicilio conocido por la otra parte.

De igual forma será válida cualquier otra notificación que hagan las partes por cualquier medio idóneo reconocido por la Ley.

ART. 31: JURISDICCION

Todo litigio que se suscitare entre la Compañía y el solicitante, Asegurado o beneficiario, con motivo de este contrato de seguros, se somete a la Jurisdicción Ecuatoriana.

Las acciones contra la Compañía deben ser deducidas en el domicilio de esta o en el lugar donde se hubiera emitido la Póliza, a elección del asegurado o beneficiario. Las acciones contra el Asegurado o el beneficiario, en el domicilio del demandado.

ART. 32: PRESCRIPCION

Los derechos, acciones y beneficios que se deriven de esta Póliza prescriben en tres (3) años a partir del acontecimiento que les dio origen, a menos que el Asegurado o Beneficiario demuestre no haber tenido conocimiento del hecho o que han estado impedidos de ejercer sus derechos, caso en los que el plazo se contará desde que se tuvo conocimiento, o se suspenderá mientras persistió el impedimento, respectivamente, pero en ningún caso excederá de cinco (5) años desde ocurrido el siniestro.

ART. 33: BASE DE VALORACION

La suma asegurada debe corresponder al valor real comercial del vehículo. Corresponde al Asegurado, si así lo requiere la Compañía, presentar pruebas de dicho valor real previo a la suscripción del contrato, renovación o actualización de las sumas aseguradas.

ART. 34: SOLUCION DE CONFLICTOS

El Asegurado en caso de conflicto puede acudir a las diferentes instancias citadas a continuación según sea el caso:

Mediación y/o Arbitraje;

Reclamo Administrativo; o,

Justicia ordinaria es derecho de cada persona acudir a los jueces competentes de conformidad con la Ley

Dichas instancias deben guardar relación y fundamento con lo tipificado en la Ley General de Seguros, Código de Comercio y Norma para la determinación de cláusulas obligatorias y prohibidas del contrato de seguro, en lo que fuere aplicable.

Nota: La Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros para efectos de control asignó a las presentes condiciones generales el número de registro SCVS-6-7-CG-103-688004420-11082020, el 11 de agosto de 2020.

EL ASEGURADO LA COMPAÑÍA



MARCELO ERNESTO
COELLO MUNOZ

La Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros para efectos de control asignó a las presentes Condiciones Generales el número de registro SCVS-6-7-CG-103-688004420-11082020, el 11-08-2020

CAPITULO IV

4.1. TÍTULO DEL PROYECTO:

Regulación del uso de vehículos tipo motocicletas y scooters eléctricos como medio de transporte sustentable en la ciudad de salinas.

- **Objetivo Estratégico**

.....

- **Análisis SMART del Objetivo Estratégico**

.....

- **Análisis DAFO**

.....

- **Objetivos Tácticos**

.....

- **4.1 Tormenta de Ideas para la Definición de Objetivos Tácticos**

.....

- **4.2 Análisis SMART y Selección de Objetivos Tácticos Relevantes**

.....

- **4.3 Evaluación de Objetivos Tácticos mediante Matriz Esfuerzo–Beneficio**

.....

5. Iniciativas Asociadas a los Objetivos Tácticos

.....

- **5.1 Iniciativa 1:** Puesta en Producción del Registro Municipal de Scooters y Motos Eléctricas
.....
- **5.2 Iniciativa 2:** Creación del Protocolo Interinstitucional con CTE, Policía Nacional y ANT para Operativos y Recopilación de Datos
.....
- **5.3 Iniciativa 3:** Demarcación y Señalización de Zonas de Estacionamiento en Malecones y Zonas Turísticas
.....
- **5.4 Iniciativa 4:** Operativos Semanales de Fiscalización
.....
- **5.5 Iniciativa 5:** Licenciamiento de Empresas de Alquiler con Requisitos de Datos y Zonas Permitidas
.....
- **5.6 Iniciativa 6:** Implementación de un Sistema de Socialización y Recordatorio de Normas de Seguridad
.....
- **5.7 Iniciativa 7:** Planificación, indicadores, presupuesto.
.....



OBJETIVO ESTRATÉGICO

El objetivo estratégico del proyecto es implementar una ordenanza cantonal y un sistema operativo integral de tránsito para la micro movilidad (motocicletas y scooters eléctricos) en el Cantón Salinas de forma específica en tres de sus parroquias urbanas más pobladas José Luís Tamayo Muey, Santa Rosa y Vicente Rocafuerte con el propósito de que, en un período de tiempo máximo de doce meses, se reduzca en un veinte por ciento los siniestros viales asociados a esta modalidad de transporte en relación de la línea base del año 2024.

ANÁLISIS (SMART)

S (específico): Implementar una ordenanza cantonal adecuada, que regule y controle la circulación de vehículos de micro movilidad, esto a su vez permita reducir los siniestros de tránsito en los cuales se encuentren participantes los conductores y sus vehículos de micro movilidad (motocicletas y scooters eléctricos).

M (medible): Mediante la ejecución de operativos de control ejecutados por los organismos de control (Policía Nacional del Ecuador, y la Comisión de Tránsito del Ecuador) cada semana donde se logre verificar el uso de casco, documentos habilitantes de circulación, uso adecuado de áreas de estacionamientos y el transporte de número de pasajeros permitidos.

A (alcanzable): El Gobierno Autónomo Descentralizado de Salinas posee las respectivas competencias necesarias para la elaboración de ordenanzas, gestionar adecuadamente el ordenamiento vial y ejecutar controles locales; además, la normativa legal vigente en el territorio nacional (Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, Ley Orgánica de Tránsito

Transporte Terrestre y Seguridad Vial, Política de Movilidad Urbana Sostenible) los cuales permiten habilitar medidas de seguridad vial, control de emisiones y promoción de movilidad sostenible. La combinación de normativa legal, control focalizado e intervenciones ligeras (señalización/estacionamientos) hace viable el objetivo en el período de doce meses.

R (relevante): Surge en relación al requerimiento urgente que responde al crecimiento acelerado del parque de micro movilidad, con importaciones en alza y vacíos legales, a la falta de registros específicos y a una siniestralidad creciente de motocicletas y scooters eléctricos a nivel nacional y en especial atención dentro del cantón Salinas en sus tres parroquias urbanas más pobladas José Luís Tamayo Muey, Santa Rosa y Vicente Rocafuerte, reforzando la adecuada y respetuosa interacción de los usuario del entorno vial.

T (acotado en tiempo): El plan piloto se desarrollará por un período de 12 meses de la puesta en práctica; pero en el aspecto de medición frecuente se llevará un control mensual del cumplimiento de los operativos ejecutados por los organismos de fiscalización, esto nos garantizará la concientización de los usuarios viales y propietarios de los vehículos de micro movilidad

ANÁLISIS DAFO

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
Competencias municipales para regular ordenamiento y seguridad vial estructura de gobierno local estable.	Demanda creciente de micro movilidad posibilidad de integrarla alternativa accesible segura como un medio más de transporte para la ciudadanía.
Marco jurídico nacional que impulsa movilidad sostenible y prácticas limpias.	Instrumentos nacionales (política 2023–2030) y potencial de incentivos para operadores formales.
Territorio acotado y turístico, lo que facilita la implementación del plan piloto y la comunicación con la ciudadanía.	Mejora de la imagen turística y de la calidad de aire mediante electrificación y orden.
DEBILIDADES	AMENAZAS
Vacíos legales y tratamiento aduanero previo que dificulta control; datos desagregados limitados para scooters.	Resistencia social a cambios de hábitos y actividades de fiscalización de los organismos de control.
Presupuesto del GAD Salinas limitado para la ejecución de	Resistencia de algunos conductores al cambio de hábitos

Nuevas obras civiles que incorporen este tipo de vehículos de micro movilidad.	
Carencia en infraestructura,	Resistencia de los usuarios a
Señalización vertical y horizontal	Considerar este tipo de vehículos ya no
Insuficiente; que permita la	Solo como un “juguete”, sino que ahora
Circulación de vehículos de micro	Deberán asumir las responsabilidades
Movilidad, a esto se suma una	Legales y su registro correspondiente
Cultura vial incipiente en la ciudadanía.	En procesos de matriculación vehicular.

Tabla 9: Análisis DAFO

Tabla 9 elaborado por: Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre, Maldonado Juan, Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.

OBJETIVOS TÁCTICOS

OBJETIVOS TÁCTICOS TORMENTA DE IDEAS:

Efectuar un control adecuado de la importación de scooters y motos eléctricas el cual debe constar en el Registro Municipal del cantón Salinas.

Levantamiento de línea base (inventario de vehículos, zonas de conflictos viales para su normal circulación, siniestros de tránsito).

Creación del correspondiente protocolo interinstitucional con Comisión de Tránsito del Ecuador, Policía Nacional del Ecuador, Agencia Nacional de tránsito para el desarrollo de operativos y recopilación de datos de scooters y motos eléctricas.

Demarcar y señalizar zonas de estacionamiento en malecones y focos turísticos.

Micro intervenciones de tránsito calmado (bolardos, pintura, cruces seguros).

Operativos semanales de fiscalización (casco, luces, circulación, documentación en regla y en zonas de estacionamiento)

Sanción pedagógica para primera infracción (curso obligatorio)

Licenciamiento de empresas de alquiler de scooters y motos eléctricas con requisitos de datos y zonas.

Ejecución de dos campañas masivas de socialización (temporada alta y baja) sobre uso seguro de scooters y motos eléctricas, en las parroquias más pobladas del Cantón Salinas.

Programas “Calles escolares” y “Malecones seguros”, en los cuales se haga énfasis al uso de scooters y motos eléctricas.

Implantar sistema de socialización que recuerde las normas de seguridad al momento de usar scooters y motos eléctricas.

Convenios con comercios y operadores para “estaciones ordenadas”.

Incentivos para fomentar el uso cascos homologados, incorporando la creación de ferias y descuentos en la adquisición de los mismos.

Mesa ciudadana de micro movilidad (reuniones bimensuales).

Tasa de registro y canon a operadores para sostener señalización y control.

Plan anual de mantenimiento (reposición de señalética/bolardos).

Señalización preventiva inteligente.

1.2. OBJETIVOS TÁCTICOS ANÁLISIS SMART Y SELECCIÓN DE LOS RELEVANTES

Poner en ejecución el control adecuado de la importación de scooters y motos eléctricas en cual debe de constar en el Registro Municipal del cantón Salinas.

Realizar un levantamiento de la información por medio de censos en las vías.

Desarrollo de actividades de control a empresas privadas que efectúan la importación de esta categoría de vehículos.

Creación del correspondiente protocolo interinstitucional con Comisión de Tránsito del Ecuador, Policía Nacional del Ecuador, Agencia Nacional de tránsito para el desarrollo de operativos y recopilación de datos de scooters y motos eléctricas.

Realizar reuniones mensuales con funcionarios de CTE/POLICÍA NACIONAL/ANT, para coordinar operativos de control y realizar el análisis de los resultados obtenidos mediante el levantamiento de una base de los operativos semanales

Demarcar y señalizar zonas de estacionamiento en las parroquias urbanas más pobladas José Luís Tamayo Muey, Santa Rosa y Vicente Rocafuerte del cantón de Salinas.

Señalizar 24 lugares para estacionamiento en las parroquias urbanas más pobladas José Luís Tamayo Muey, Santa Rosa y Vicente Rocafuerte del cantón Salinas.

Operativos semanales de fiscalización encaminados al control del uso adecuado de (casco, luces, circulación, documentación y zonas de estacionamiento)

Coordinar para realizar operativos sobre el uso de casco, velocidad, documentación en regla, y el uso adecuado de parqueaderos, etc. en las parroquias urbanas más pobladas del Cantón Salinas.

Licenciamiento de empresas de alquiler con requisitos de datos y zonas.

Realizar un censo de las empresas de alquiler para regular y tener georreferenciado.

Implantar sistema de socialización que recuerde las normas de seguridad.

Utilizar sistema de altavoces en zonas concurridas, entrega de trípticos, que recuerden la importancia del respeto a la normativa legal en materia de tránsito y la necesidad de su aporte a la seguridad vial, esta actividad se ejecutará por dos horas diarias en los malecones.

Mesa ciudadana de micro movilidad (reuniones bimensuales).

Realizar reuniones bimensuales con autoridades y ciudadanía para socializar la normativa, los avances del proyecto, el cumplimiento de las metas proyectadas y los resultados obtenidos en la reducción de siniestros de tránsito.

z|'' **OBJETIVOS TÁCTICOS, análisis Esfuerzo Beneficio**

Medimos el esfuerzo y el beneficio de actuar en cada uno de los objetivos tácticos. Las mediciones del esfuerzo se hacen en función del coste económico, la complejidad de su implantación, el esfuerzo necesario para convencer o conseguir los objetivos.

Iniciativa 1: Poner en ejecución el control adecuado de la importación de scooters y motos eléctricas en cual debe de constar en el Registro Municipal del cantón Salinas.

Descripción: Realizar un levantamiento de la información por medio de censos en las vías.

Esfuerzo estimado

- **Coste económico:** En cuanto al proyecto que se está desarrollando, se ha tomado en consideración realizar el censo mediante el uso de plataformas de libre acceso como QuestionPro o SurveyMonkey, por lo cual se incurre en gastos económicos de movilización y logística empleada.
- **Costo económico:** estimación mínima > 500 dólares
- **Complejidad técnica:** media (requiere conexión a internet y obra menor).
- **Gestión administrativa:** baja (coordinación en territorio).

Beneficio esperado

- **Lagging indicator afectado:** Llevar un registro de scooters y motos eléctricas que circulan en Salinas.

- **Estimación de impacto:** Se espera obtener una base de datos con al menos 80% de los scooters y motos eléctricas que circulan en el Cantón Salinas.
- **Otros beneficios:** Regular del uso de scooters y motos eléctricas y sus vías de circulación.

Iniciativa 2: Creación del correspondiente protocolo interinstitucional con Comisión de Tránsito del Ecuador, Policía Nacional del Ecuador, Agencia Nacional de tránsito para el desarrollo de operativos y recopilación de datos de scooters y motos eléctricas.

Descripción: Realizar reuniones mensuales con funcionarios de CTE/POLICÍA NACIONAL/ANT, para coordinar operativos de control y realizar el levantamiento de una base de datos obtenidos semanalmente.

Esfuerzo estimado

- **Coste económico:** Este punto no tiene coste económico alguno, ya que se pone en conocimiento de las Instituciones Públicas a intervenir en el protocolo con la documentación correspondiente para que participen de las reuniones.
- **Complejidad técnica:** media (Garantizar la asistencia y participación de las Instituciones para el protocolo).
- **Gestión administrativa:** alta (Participación de los representantes de las Instituciones involucradas, autorización para que asistan delegados a las reuniones).

Beneficio esperado

- **Lagging indicator afectado:** Reducción de inconductas en las vías de los conductores de scooters y motos eléctricas.
- **Estimación de impacto:** Reducción del 20% de scooters y motos eléctricas sin registrar en el Municipio del Cantón Salinas.
- **Otros beneficios:** Aumentar operativos de control.

Iniciativa 3: Demarcar y señalizar zonas de estacionamiento en las parroquias más pobladas José Luís Tamayo Muey, Santa Rosa y Vicente Rocafuerte del cantón de Salinas

Descripción: Señalizar 24 lugares para estacionamiento en las parroquias más pobladas José Luís Tamayo Muey, Santa Rosa y Vicente Rocafuerte del cantón Salinas.

Esfuerzo estimado

- **Coste económico:** 24 señaléticas verticales $\times$ \$95 c/u = **\$2.280**
Colocación de la señalética (24 x \$20 c/u) = **\$480**
- **Complejidad técnica:** baja (instalación rápida).
- **Gestión administrativa:** media (autorización del GAD o MTOP).

Beneficio esperado

- **Lagging indicator afectado:** Aumentar señaléticas en 24 lugares de las parroquias más pobladas José Luís Tamayo Muey, Santa Rosa y Vicente Rocafuerte del cantón Salinas.
- **Estimación de impacto:** Reducción del 15 % de riesgos de accidentes con vehículos eléctricos.

- **Otros beneficios:** Reducción accidentes con scooters y motos eléctricas.

Iniciativa 4: Operativos semanales de fiscalización

Descripción: Coordinar para realizar operativos sobre el uso de casco, velocidad, documentación en regla y el uso adecuado de las zonas de parqueos, etc. en las parroquias urbanas más pobladas José Luís Tamayo Muey, Santa Rosa, Vicente Rocafuerte del Cantón Salinas.

Esfuerzo estimado

- **Coste económico:** Tres dispositivos electrónicos de citaciones (**3 X\$500) = \$1500**
- **Complejidad técnica:** alta (logística + coordinación con Policía Nacional y Agencia de Tránsito).
- **Gestión administrativa:** media (Coordinación con Instituciones).

Beneficio esperado

- **Lagging indicator afectado:** Aumentar control de scooters, motos eléctricas y usuarios de la vía.
- **Estimación de impacto:** Reducción del 60% en incidentes en zonas patrulladas.
- **Otros beneficios:** Disuasión de conductas de riesgo, mejora de la percepción de seguridad.

Iniciativa 5: Licenciamiento de empresas de alquiler con requisitos de datos y zonas

Descripción: Realizar un censo de las empresas de alquiler para regular y tener georreferenciado.

Esfuerzo estimado

- **Coste económico:** Realizar el censo mediante el uso de plataformas de libre acceso como QuestionPro o SurveyMonkey, por lo cual se incurre en gastos económicos de movilización y logística empleada.
Estimación mínima > \$500
- **Complejidad técnica:** baja (requiere conexión a internet)
- **Gestión administrativa:** media (coordinación con empresas).

Beneficio esperado

- **Lagging indicator afectado:** Realizar censo para georreferenciar por zonas.
- **Estimación de impacto:** Aumento del 40 % en participación en encuestas.
- **Otros beneficios:** Participación activa con empresas de alquiler.

Iniciativa 6: Implantar sistema de socialización que recuerde las normas de seguridad.

Descripción: Utilizar sistema de altavoces en 12 sectores de las parroquias más pobladas del cantón Salinas, entrega de trípticos, que recuerden la importancia del respeto a las normas, por dos horas diarias en los malecones.

Esfuerzo estimado

- **Coste económico:** 12 sectores $\times$ \$30 (altavoces) = \$360
- **Complejidad técnica:** baja (instalación sencilla, sin obra civil).

- **Gestión administrativa:** media (coordinación con mantenimiento).

Beneficio esperado

- **Lagging indicator afectado:** Mejora en percepción de seguridad, capacitación continua a la ciudadanía
- **Estimación de impacto:** Aumento del 60 % el nivel de concientización de los usuarios de scooters y motos eléctricas.
- **Otros beneficios:** Refuerzo constante de mensajes preventivos, bajo coste de mantenimiento.

Iniciativa 7: Mesa ciudadana de micro movilidad.

Descripción: Realizar reuniones bimensuales con autoridades y ciudadanía para socializar la normativa y los avances del proyecto, los avances del proyecto, el cumplimiento de las metas proyectadas y los resultados obtenidos en la reducción de siniestros de tránsito.

Esfuerzo estimado

- **Coste económico:** No representa coste económico.
- **Complejidad técnica:** media (coordinación de reuniones con autoridades y ciudadanía).
- **Gestión administrativa:** baja (participación de autoridades y ciudadanía).

Beneficio esperado

- **Lagging indicator afectado:** Verificación de resultados del proyecto.
- **Estimación de impacto:** Aumento del 50% en mejoras del proyecto.

- **Otros beneficios:** Permite la evaluación continua del proyecto.

A continuación, se presenta una tabla en la que se sintetizan de manera ordenada los distintos esfuerzos y beneficios asociados a cada una de las medidas evaluadas. Con el fin de facilitar la comparación y permitir una lectura más objetiva, ambos factores han sido cuantificados mediante una escala numérica previamente definida. Aunque este método conlleva un grado inevitable de subjetividad, las valoraciones asignadas fueron consensuadas por el equipo tras un análisis exhaustivo, considerando la complejidad técnica, los recursos requeridos, la viabilidad operativa y el impacto potencial de cada iniciativa. Este proceso de evaluación se desarrolló a partir de la experiencia institucional, la evidencia disponible y la revisión de datos relevantes, lo que garantiza que los puntajes reflejen de manera razonable la realidad de su implementación. En conjunto, esta sistematización permite identificar con mayor claridad las acciones prioritarias y orientar la toma de decisiones hacia aquellas que ofrecen un mayor beneficio en relación con el esfuerzo necesario.

	Esfuerzo	Beneficio
1. Registro Municipal	2	5
2. Protocolo Interinstitucional	5	3
3. Señalizar Zonas de Estacionamiento.	3	4
4. Operativos Semanales	4	5
5. Licenciamiento de Empresas	2	4
6. Sistema de Socialización	3	5
7. Mesas Ciudadanas	1	3

Tabla 10: Esfuerzos y beneficios

Tabla 10 elaborado por: Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre, Maldonado Juan, Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.

Este análisis se completa con la representación de las diferentes medidas estudiadas en un gráfico de dispersión, en el que se situarán en abscisas, eje X, el beneficio de cada propuesta y en eje de ordenadas, eje Y, el esfuerzo que supone. De esta forma, las opciones que se sitúen en la parte alta y a la derecha del gráfico, con mayores beneficios y menores esfuerzos, serán las más interesantes y las situadas en la parte baja y a la izquierda, serán las menos favorables, a priori:



Tabla 11: opciones que se desean implementar

Tabla 11 elaborado por: Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre, Maldonado Juan, Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl

En todo caso, esta herramienta constituye únicamente un apoyo para facilitar la toma de decisiones respecto a cuáles de las opciones propuestas resulta más conveniente implantar. Es fundamental recordar que cada alternativa debe ser valorada de manera individual, considerando su viabilidad, el impacto esperado y la disponibilidad de recursos, así como justificando de forma clara y objetiva las razones que sustentan la elección final. Este proceso garantiza transparencia y coherencia técnica en la priorización de acciones.

En nuestro caso, tras el análisis realizado, las opciones estudiadas se organizan y clasifican de la siguiente manera:

	BENEFICIO		
ESFUERZO	3	4	5
	7.Mesas Ciudadanas 2.Protocolo Interinstitucional	5.Licenciamiento de Empresas 3.Señalización de Zonas	1.Registro Municipal 6.Sistemas de Socialización 4.Operativos Semanales

Tabla 12: Análisis realizado

Tabla 12 elaborado por: Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre, Maldonado Juan, Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.

OBJETIVOS TÁCTICOS, CRIBADO DE LAS OPCIONES A ADOPTAR

Tras el análisis realizado en los puntos anteriores, se procede a justificar la selección de los objetivos tácticos a implantar en nuestro proyecto: se seleccionan las alternativas 1, 3, 4, 5, 6 y 7 mientras que se descarta únicamente

la opción 2.

La elección de las alternativas 1, 3, 4, 5, 6 y 7 se basa en su posición favorable en el gráfico de dispersión, ya que ofrecen un equilibrio adecuado entre los beneficios obtenidos y el esfuerzo necesario, manteniéndose dentro de los recursos y capacidades del proyecto. Estas opciones resultan especialmente atractivas y eficaces para alcanzar los objetivos planteados:

- Alternativa 1: Destaca por su potencial para regular del uso de scooters y motos eléctricas y sus vías de circulación.
- Alternativa 3: Es viable por la capacidad de reducir riesgos de accidentes de tránsito.
- Alternativa 4: Mejora la percepción de seguridad mediante la ejecución de operativos de control.
- Alternativa 5: Permite el involucramiento de las empresas del sector al proyecto, dando un mayor impacto.
- Alternativa 6: Concientiza a los usuarios de las vías, en especial a los propietarios de scooters y motos eléctricas para que respeten las normas de tránsito.
- Alternativa 7: Mantener reuniones bimensuales para dar seguimiento de los resultados del proyecto.

Por el contrario, la alternativa 2 ha sido descartada principalmente porque su ejecución requiere mayor esfuerzo que demandan coordinaciones externas, de la misma manera se analiza un menor beneficio.

Alternativa	Descripción	Beneficios	Esfuerzo requerido	Resultado	Justificación detallada
1	Regulación del uso de scooters y motos eléctricas y su vía de circulación.	Alto	Medio	Seleccionada	Contribuye directamente al ordenamiento del tránsito y previene conflictos viales. Es viable dentro de las competencias del proyecto y genera un beneficio claro a corto y mediano plazo.
2	Requiere coordinaciones externas y genera beneficios limitados.	Bajo	Alto	Descartada +	Para su implementación exige una carga administrativa elevada y múltiples gestiones externas que exceden los recursos del

					proyecto. El retornoo beneficio es menor en comparación con el esfuerzo requerido, por lo que no resulta eficiente ni prioritario.
3	Acciones para reducir riesgos de accidentes de tránsito.	Alto	Medio	Seleccionada	Las medidas orientadas a la prevención de accidentes tienen impacto inmediato en la seguridad. El esfuerzo necesarioes razonable y se alinea con las capacidades operativas del proyecto.
4	Ejecución de operativos de controlque generan mayor	Alto	Medio	Seleccionada	Mejora la seguridad percibida por la ciudadanía y permite acciones

	percepción de seguridad.				directas de control. Su implementación es factible y complementa las demás iniciativas.
5	Involucrar empresas del sector para ampliar el impacto del proyecto.	Alto	Medio	Seleccionada	La colaboración con empresas aporta recursos, legitimidad y alcance. Incrementa la efectividad del proyecto sin un aumento desproporcionado del esfuerzo.
6	Campañas de concientización dirigidas a usuarios de scooters y motos eléctricas.	Alto	Bajo–Medio	Seleccionada	Es una medida económica con alta relación costo–beneficio. Contribuye al cambio de comportamiento y al cumplimiento de normas de tránsito.
7	Reuniones bimensuales de	Medio	Bajo	Seleccionada	Permite monitorear avances, corregir

	s de control													
	Campañas masivas de socialización													
	Sanciones pedagógicas por infracciones									 				 
	Plan anual de mantenimiento													
VERIFICAR	Reunión mensual y análisis de resultados obtenidos en operativos									  				
	Reunión bimensual con autoridades del GAD								 					
	Salinas Validación mediante indicadores Leading													
ACTUAR	y Lagging Rendición de cuentas al cumplirse un año del													
	Plan Piloto Evaluación integral (línea base 2024, resultados, indicadores SMART y siniestros)													

	Verificación de la campaña educativa													
	Análisis de reducción de siniestros viales en el último año													
	Propuesta de replicación en parroquias urbanas del GAD Salinas													
	Criterios: eficacia (reducción de siniestros), eficiencia (bajo costo), aceptación ciudadana, sostenibilidad institucional													

Tabla 14: Planificaciones de las actuaciones

Tabla 14 elaborado por: Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre, Maldonado

Juan, Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.

TABLA DE CRONOGRAMA, COSTOS Y RESPONSABLES

FASE PDCA	ACTIVIDAD	MESES	PERIODICIDAD - COSTOS	RESPONSABLE
-----------	-----------	-------	--------------------------	-------------

PLANIFICAR	Levantamiento de información mediante censos en la vía	Febrero Marzo	Única (Cero costos)	Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre, Maldonado Juan, Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.
	Diseño del plan con objetivos Smart	Febrero Marzo	Única (finalizado)	Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre, Maldonado Juan, Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.
	Análisis DAFO	Marzo	Puntual (finalizado)	Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre, Maldonado Juan, Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.
HACER	Demarcación y señalización de vía	Abril Mayo	Puntal (5.000 dólares)	Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban
	Coordinación de operativos con autoridades de control	Abril a Diciembre	Recurrente (operativos coordinados)	Acurio Jofre, Maldonado Juan
	Campañas masivas de socialización	Junio a Octubre	Recurrente	Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.
VERIFICAR	Reunión mensual y análisis de reuniones.	Abril a Noviembre	Mensual	Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban
	Reunión bimensual con autoridades del Gad Salinas	Mayo a Noviembre	Bimensual (2 campañas)	Acurio Jofre, Maldonado Juan
	Validación mediante indicadores Leading	Mayo a Noviembre	Mensual	Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.
ACTUAR	Reunión mensual y análisis de resultados de los operativos	Marzo a Diciembre	Mensual	Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre, Maldonado Juan, Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.
	Evaluación integral (línea base 2024)	Febrero a Diciembre	Mensual	Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre, Maldonado Juan, Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.

PROPUESTA DE REPLICACIÓN	Análisis de reducción de siniestros	Diciembre	Única	Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre, Maldonado Juan, Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.
	Análisis de reducción en parroquias urbanas del Gad Salinas	Diciembre	Única	Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre, Maldonado Juan, Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.

Tabla 15: Cronograma, costos y responsables

Tabla 15 elaborado por: Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre, Maldonado Juan, Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.

INDICADORES DE SEGUIMIENTO

INDICADORES LEADING (DE ACTUACIÓN)		
Indicador	Descripción	Valor esperado tras la actuación
# de scooters y motos eléctricas.	Scooters y motos eléctricas que circulan en Salinas.	> 50 unidades
# de señaléticas instaladas.	Señaléticas en lugares de las parroquias más pobladas.	24 señales instaladas.
# de Operativo semanales	Aumentar control de scooters y motos eléctricas	3 operativos semanales.

Tabla 156: Indicadores de seguimiento

Tabla 16 elaborado por: Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre, Maldonado Juan, Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.

INDICADORES LAGGING (DE RESULTADO)			
Indicador	Descripción	Valor actual	Rango esperado tras la actuación
# de infracciones de tránsito.	Inconductas e las vías de los conductores de scooters y motos eléctricas.	40% de infracciones al mes.	Reducción de 25%
Participación de empresas.	Participación activa con empresas de alquiler.	01 empresa participante.	04 empresas participantes.
Percepción de seguridad.	Mejora en percepción de seguridad, capacitación continua a la ciudadanía.	30% en cuanto a la base de datos.	Aumento de 60 % en los usuarios.
Reuniones de evaluación de resultados del proyecto.	Verificación de resultados del proyecto.	Reuniones bimensuales.	Aumento de 50% en mejoras del proyecto.

Tabla 167: Indicadores de lagging

Tabla 17 elaborado por: Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre, Maldonado Juan, Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.

Iniciativa	Descripción	Cantidad	Costo unitario (\$)	Costo total (\$)
1. Establecer zonas de estacionamiento	Colocación de señaléticas vertical para las zonas de estacionamiento para motocicletas y scooters eléctricos.	24 estacionami	115	2760
2. Levantamiento de información mediante el respectivo censo.	Censo de los vehículos de micro movilidad tipo motocicleta y scooter eléctrico	Diseño de formulario para colecta de información	500	500
3. Infracciones en los operativos	Uso de dispositivos electrónicos que faciliten la emisión de las sanciones.	12 dispositivos	500	6.000
4. Patrullas empleadas en operativos	Coordinación para patrullaje (servidores policiales o de tránsito)	2 patrulleros 6 servidores públicos	---	---
5. Campaña de socialización	Empleo de altavoces para socializar las iniciativas de la ordenanza que regirá a los vehículos de micro	12 altavoces 12 servidores públicos	30	360

	movilidad. Coordinación de			
	12 servidores policiales.			
7. Emisión de licencias	Entrega de documentos	300 licencias	5	1500
	habilitantes para la			
	conducción y matriculación			
	del vehículo. Oficinas para			
	la impresión y entrega de			
	permisos			
Presupuesto total estimado				\$ 11220
del proyecto:				

Tabla 178: Presupuesto general estimativo del proyecto

Tabla 18 elaborado por: Cabrera Jhalil, Cabrera Esteban, Acurio Jofre, Maldonado Juan,

Nolivos Jhonny, Tacuri Paúl.

PLANO ESQUEMÁTICO DE LA ACTUACIÓN



Ilustración 11: Plano esquemático de la actuación

Ilustración 12: Plano esquemático de la actuación

SECCIÓN DE CONTRIBUCIONES

El presente proyecto aporta una serie de contribuciones relevantes para la gestión de la movilidad sostenible en la ciudad de Salinas, especialmente en relación con el uso creciente de scooters y motos eléctricas:

Por cuánto cada uno de los integrantes del grupo ha realizado un análisis integral sobre la situación actual del uso de vehículos eléctricos como los antes descritos en Salinas, identificando problemas como falta de normativa y alguna ordenanza municipal específica, ausencia de registros oficiales, riesgos viales y vacíos en la señalización y control operativo.

También se elaboró un marco regulatorio que incluye algunos requisitos de registro, categorías de licenciamiento, normas de circulación, condiciones de seguridad que es tan indispensable, y los límites de velocidad, sobre todo las obligaciones para usuarios y operadores de esta micro movilidad.

Se ha establecido medidas concretas para reducir accidentes, como uso obligatorio de casco ya que es primordial para salvaguardar la vida del conductor y debe localizarse en zonas de circulación definidas, criterios para ciclovías compartidas y zonas para estacionamiento autorizado.

Se genera un plan operativo para que agentes de tránsito y entidades municipales sean los principales autores en este proyecto y puedan supervisar y sancionar infracciones de manera efectiva, sin afectar la movilidad sostenible, el trabajo busca primordialmente estrategias para incorporar scooters y motos eléctricas dentro del plan de movilidad de Salinas, promoviendo alternativas limpias y ordenadas que complementen al turismo y reduzcan la congestión vehicular, de esta manera también obtendremos beneficios socioambientales cuantificados.

Se da a conocer cómo la regulación puede disminuir emisiones, mejorar la convivencia en el espacio público y aportar al desarrollo turístico responsable de la ciudad.

CONCLUSIÓN

Que, como trabajo de grado hemos concluido que la aplicación de la ordenanza que regule el uso de vehículos tipo motocicletas y scooters eléctricos como medio de transporte sustentable en la ciudad de Salinas y con mayor énfasis en las parroquias urbanas más pobladas, José Luís Tamayo Muey, Santa Rosa y Vicente Rocafuerte, permitirá integrar otra modalidad de transporte con el empleo de este tipo de vehículos denominados dentro del marco de la micro movilidad y esto a su vez permitirá proveer del respectivo conocimiento adecuado de conducción y normativas legales que deben de cumplir los conductores; de la misma forma esto incrementará una correcta seguridad vial para quienes comparten el entorno vial con los demás usuarios viales, reduciendo atropellos de quienes transitan en la vía, de la misma forma se establecen límites de velocidad acordes a la dinámica vehicular dentro del perímetro urbano, este tipo de normativa que será empleada le otorgará una correcta planificación al tránsito vehicular en el cantón Salinas.

El enfoque PDCA garantiza un proceso de mejora continua, mientras que los objetivos SMART y el análisis DAFO permiten una planificación estratégica sólida y adaptable. Esta ordenanza que se busca implementar será un referente de seguridad vial y de normativa legal para los demás GADS que también buscan regularizar el uso adecuado de este tipo de vehículos; cabe mencionar que no solo los textos o imágenes empleados en el fundamento de este proyecto son referencias de lo exitoso que llegaría a ser si es puesto en práctica en la realidad, sino también los evidentes resultados que se verán reflejado en los plazos establecidos para su ejecución en su plan piloto.

CAPITULO V

5. CONCLUSIONES Y APLICACIONES

5.1. Conclusiones generales

Se ha visto la necesidad de generar un proyecto que permita regular de manera adecuada y eficaz el uso correcto de motocicletas y scooters eléctricos, que se encuentran actualmente circulando en la ciudad de Salinas, puesto que los conductores de estos medios de transponerte eléctrico comenten varias infracciones de tránsito debido a que estos vehículos no están considerados en la normativa legal vigente. De igual manera se debe tomar en cuenta que la demanda de motocicletas y scooters eléctricos ha aumentado en los últimos dos años, por lo cual es pertinente la coordinación con las autoridades locales y de esa manera fortalecer el plan de movilidad sostenible que se ejecuta en Salinas y se lo pueda abarcar de una manera integral, garantizando principalmente una movilidad segura, ordenada y el bienestar de todos los usuarios de la red en Salinas.

Esto debe ir acompañado al desarrollo de la infraestructura de vías para vehículos de micromovilidad mediante los requisitos y especificaciones técnicas que delimiten zonas de circulación, estacionamientos y una normativa de tránsito solida en la cual sean tomados en cuenta estos medios de transporte eléctrico y de igual manera llevar un registro de cuantas unidades se encuentran en el cantón Salina, sin olvidarnos que los programas de sensibilización, educación y capacitación a la ciudadanía en seguridad vial juega un papel importante para fomentar un comportamiento responsable de los conductores.

5.2. Conclusiones específicas

5.2.1. Análisis del cumplimiento de los objetivos de la investigación

En cuanto al objetivo que hace referencia a señalar zonas de estacionamiento en malecones, se refleja el cumplimiento en áreas turísticas del cantón Salinas en las cuales se

hace correcto uso del suelo al delimitar zonas específicas para el aparcamiento de motocicletas y scooters eléctricos, esto con la finalidad de evitar que los vehículos eléctricos se estacionen sobre las aceras o lugares de recreación para las personas y mantener una movilidad más ordenada mediante la instalación de señalética visible y que sea fácil de entender por la comunidad, manteniendo armonía con las normas municipales principalmente. En cuanto a los operativos semanales de control, se dará cumplimiento de acuerdo a lo establecido a la planificación y coordinación con autoridades municipales para que se pueda contener los siniestros de tránsito que se puedan dar en las vías.

Las mesas de micro movilidad al ser un método de participación entre las autoridades y la ciudadanía se pueda dar cumplimiento, este punto es muy importante ya que nos permitirá realizar una evaluación de la ejecución del proyecto y de esa manera tener un proceso de mejora continua.

5.2.2. Contribución a la gestión empresarial

El presente proyecto tiene como principal contribución a nivel empresarial, el apoyo estratégico y operativo tanto para las empresas participantes del mismo y en mayor medida para el GAD del cantón Salinas, en cuanto a la base de datos que van a manejar y con ello analizar mediante la estadística cuantas motocicletas y scooters eléctricos existen en la ciudad, cuantos de estos se han visto involucrados en siniestros de tránsito, cuantos daños materiales y heridos resultaron de los mismos y así poder generar los diferentes cursos de acción que permitan generar los siguientes cursos de acción:

1.- Generar Ordenanzas Municipales que regulen la circulación de motocicletas y scooters eléctricos.

2.- Operativos de control de tránsito ejecutados por Policía Nacional y Agentes de Tránsito.

3.- Adecuación de vías para la circulación eficaz de vehículos de micromovilidad, tomando en cuenta que Salinas es un cantón turístico.

4.- Reducción de accidentes de tránsito en la ciudad de Salinas.

5.2.3. Contribución a nivel académico

A nivel académico con este proyecto se da primero a conocer una problemática latente que se vive día a día en el Cantón Salinas con respecto a las motocicletas y scooters eléctricos, ya que, en base a la experiencia y trabajo en territorio, estos vehículos eléctricos en un inicio existían en menor cantidad y no representaban un riesgo en la red vial estatal, pero al aumentar su demanda se ha notado un aumento de los accidentes de tránsito, esta problemática nos ha permitido generar alternativas que permitan contrastar esta realidad en la ciudad de Salinas y de esta manera aportar con la seguridad de los usuarios de las vías.

También se ha podido observar que en la mayoría de los casos son personas jóvenes las que conducen motocicletas y scooters eléctricos, es por ello que se deben ejecutar planes y programas de educación vial, en las cuales se pueda capacitar a la ciudadanía en temas de prevención y sobre los riesgos que existen al momento de no respetar las reglas de tránsito al momento de conducir estos vehículos eléctricos, la finalidad es que se pueda concientizar a la población y de esta forma exista una mayor responsabilidad con el acatamiento de leyes, normas y señales de tránsito.

esto a su vez nos permitió a los integrantes de este proyecto a profundizar más los conceptos con respecto a la micromovilidad que se maneja en el cantón Salinas y de igual forma nos permitió mediante las diferentes metodologías de los docentes de la maestría, identificar la problemática, analizarla e identificar las diferentes alternativas y soluciones a la misma mejorando nuestras alternativas, a la par que mediante las diferentes investigaciones

realizadas con respecto al caso, aprendimos más el marco normativo reforzando nuestras capacidades para plantear soluciones ante la problemática expuesta.

5.2.4. Contribución a nivel personal

A nivel personal definitivamente desarrollo nuestras habilidades para establecer diferentes alternativas que ayude a una movilidad urbana sostenible y que vaya de la mano de las necesidades de la población en este caso del cantón Salinas. Con estas propuestas nos podemos dar cuenta del sentido de responsabilidad social que se ha adquirido con este proyecto, porque estamos convencidos del impacto que tiene las políticas públicas generadas por el bien de la ciudadanía y la seguridad vial, toda vez que también nos permitió crecer intelectualmente y enriquecer nuestros conocimientos sobre lo que tiene que ver con movilidad urbana sostenible y lograr una convivencia ciudadana más pacífica y armónica.

5.3. Limitaciones a la Investigación

En algunos aspectos de estos proyectos se puede tener como principal limitación el aspecto económico al momento de adquirir los equipos que se requieren para ejecutar los diferentes operativos de control en el cantón Salinas, esto desde luego no significa que sin estos dispositivos no se puedan ejecutar los operativos de control, pero no se tendrá el impacto y resultado deseado.

Otro limitante para este proyecto podría ser que no exista la predisposición de las empresas participantes para que puedan contribuir con el proyecto y el mismo se desarrolle de una manera óptima.

Bibliografía

- Alvarado, J., & Garcés, E. (2025). Circulación en motos eléctricas y su incidencia en el tránsito y en la seguridad vial en Ecuador.
<https://polodelconocimiento.com/ojs/index.php/es/article/download/10276/27025>
- Asamblea Nacional Constituyente. (2005). Código Civil Libro II.
https://www.aguaquito.gob.ec/sites/default/files/documentos/libro_ii_0.pdf
- Asamblea Nacional Constituyente. (2008). Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial. https://www.mit.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf
- Asamblea Nacional de Ecuador. (2010). Código orgánico de organización territorial, autonomía y descentralización. <https://www.cpcgs.gob.ec/wp-content/uploads/2020/01/cootad.pdf>
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). Constitución de la República del Ecuador.
https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf
- Asitimbay, J. (2020). La regulación de la circulación de los scooters en el Ecuador.
<https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/12994/1/PIUSDAB031-2021.pdf>
- Blanco, A., & Jaramillo, M. (2008). Propuesta para el aprovechamiento turístico de Salinas a través de la creación de un centro de interpretación ambiental.
- Casapud, D. (2018). Salinas. <https://ejemplotic5dl.blogspot.com/2018/04/salinas.html>

Castro, A. (2016). Hacia la construcción de una Ordenanza de Movilidad Sostenible.

https://www.emov.gob.ec/sites/default/files/Adri%C3%A1n%20Castro%20-%20Hacia%20la%20construcci%C3%B3n%20de%20Ordenanza%20de%20MS%20SIM_0.pdf

Cifuentes, P. (2011). Salinas. <https://pablocifuentes25.wordpress.com/2011/07/13/salinas/>

Giambiagi, D., & García, B. (2022). Guía para ciudades más saludables.

<https://www.caf.com/media/4663135/guia-para-ciudades-mas-saludables.pdf>

Jurado, P. (2018). El enfoque de igualdad para la movilidad humana en el desarrollo territorial.

<http://derechosmovilidadhumana.gob.ec/wp-content/Archivo/Igualdad%20para%20Movilidad%20Humana-1.pdf>

Otero, E. (2024). Plan de desarrollo y ordenamiento territorial.

<https://gadsalinasimbabura.gob.ec/storage/app/media/Transparencia/PDOT/2024.pdf>

Pérez, J. P. (2025). ¿Cuáles fueron las principales causas de siniestros viales en Ecuador en

2024? <https://www.expreso.ec/guayaquil/principales-causas-siniestros-viales-ecuador-2024-249142.html>

Prefectura de Santa Elena. (2009). Provincialización.

<https://www.santaelena.gob.ec/index.php/historia/23-santa-elena/santa>

Presidente de la República. (2012). Reglamento a ley de transporte terrestre tránsito y seguridad

vial. <https://www.mit.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012-REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIA.pdf>

Salas, R. d., Cárdenas, D. H., & Torres, A. E. (2005). Análisis de la Transición hacia la

Movilidad Sostenible: Estrategias de Negocio para la Adopción Masiva de Vehículos

Eléctricos en el Mercado Automotriz en la Ciudad de Guayaquil - Ecuador.

<https://revistadigital.uce.edu.ec/index.php/INGENIO/article/download/6933/9427/429>