

UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLÍVAR

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO

TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TITULO DE: Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador

TEMA:

LAS NOTIFICACIONES EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO POR RADAR MÓVIL A CARGO DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN GUARANDA.

INVESTIGADORAS:

Páliz Aguilar Andrea Stephanía.
Páliz Aguilar Vanessa Alejandra

TUTOR DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN:

Dr. Marco Naranjo

Guaranda-Ecuador
2016



UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLÍVAR

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO

TRABAJO DE TITULACION PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TITULO DE: ABOGADA DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

TEMA:

LAS NOTIFICACIONES EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO POR RADAR MÓVIL A CARGO DEL GOBIERNO AUTÒNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN GUARANDA.

INVESTIGADORAS:

Páliz Aguilar Andrea Stephanía.
Páliz Aguilar Vanessa Alejandra

TUTOR DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN:

Dr. Marco Naranjo

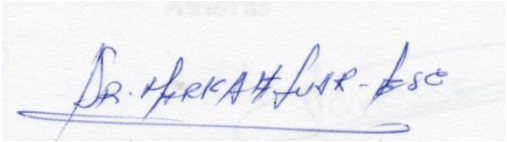
Guaranda-Ecuador
2016

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR DEL PROYECTO DE INVESTGACIÓN

Yo, Dr. Marco Naranjo, en mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación, designado por disposición de Consejo, bajo juramento CERTIFICO: que las señoritas: Páliz Aguilar Andrea Stephanía y Páliz Aguilar Vanessa Alejandra, egresadas de la Universidad Estatal de Bolívar, Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas, Escuela de Derecho, han cumplido con su trabajo de grado previo a la obtención del título de Abogados de los Tribunales y Juzgados de la República; con el tema: **"LAS NOTIFICACIONES EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO POR RADAR MÓVIL A CARGO DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN GUARANDA"** , mismo que ha cumplido con todos los requerimientos exigidos por la institución, siendo la misma de su propia autoría, por lo que se aprueba la misma.

Es todo cuanto puedo decir en honor a la verdad, facultando a las interesadas a hacer uso de la presente, así como también se autoriza la presentación para la calificación por parte del jurado respectivo.

Atentamente:



Dr. Marco Naranjo

Tutor del proyecto de investigación

CERTIFICACIÓN DE AUTORÍA NOTARIADA

Nosotras; Páliz Aguilar Andrea Stephanía y Páliz Aguilar Vanessa Alejandra, egresadas de la escuela de Derecho de la Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas de la Universidad Estatal de Bolívar, bajo juramento declaramos en forma libre y voluntaria que el presente Proyecto, con el tema: "LAS NOTIFICACIONES EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO POR RADAR MÓVIL A CARGO DEL GOBIERNO AUTÒNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN GUARANDA", es de nuestra propia autoría, así como las expresiones vertidas en la misma, que se ha realizado bajo la recopilación bibliográfica tanto de libros, revistas, publicaciones, así como de artículos de legislación Ecuatoriana para el presente trabajo investigativo.

Atentamente:

Investigadoras

Páliz Aguilar Andrea Stephanía

Páliz Aguilar Vanessa Alejandra

Factura: 001-002-000002958

20160201002D00204

DILIGENCIA DE RECONOCIMIENTO DE FIRMAS N° 20160201002D00204

Ante mí, NOTARIO(A) HERNAN RAMIRO CRIOLLO ARCOS de la NOTARÍA SEGUNDA , comparece(n) ANDREA STEPHANIA PALIZ AGUILAR portador(a) de CÉDULA 0201896867 de nacionalidad ECUATORIANA, mayor(es) de edad, estado civil SOLTERO(A), domiciliado(a) en GUARANDA, POR SUS PROPIOS DERECHOS en calidad de COMPARECIENTE; VANESSA ALEJANDRA PALIZ AGUILAR portador(a) de CÉDULA 0201896727 de nacionalidad ECUATORIANA, mayor(es) de edad, estado civil SOLTERO(A), domiciliado(a) en GUARANDA, POR SUS PROPIOS DERECHOS en calidad de COMPARECIENTE; quien(es) declara(n) que la(s) firma(s) constante(s) en el documento que antecede RECONOCIMIENTO DE FIRMAS, es(son) suya(s), la(s) misma(s) que usa(n) en todos sus actos públicos y privados, siendo en consecuencia auténtica(s), para constancia firma(n) conmigo en unidad de acto, de todo lo cual doy fe. La presente diligencia se realiza en ejercicio de la atribución que me confiere el numeral noveno del artículo dieciocho de la Ley Notarial -. El presente reconocimiento no se refiere al contenido del documento que antecede, sobre cuyo texto esta Notaria, no asume responsabilidad alguna. – Se archiva copia. GUARANDA, a 17 DE MARZO DEL 2016, (15:17).

ANDREA STEPHANIA PALIZ AGUILAR
CÉDULA: 0201896867

VANESSA ALEJANDRA PALIZ AGUILAR
CÉDULA: 0201896727

NOTARIO(A) HERNAN RAMIRO CRIOLLO ARCOS
NOTARÍA SEGUNDA DEL CANTÓN GUARANDA

INDICE

PORTADA……
CERTIFICACIÓN DEL TUTOR DEL PROYECTO DE INVESTGACIÓN I
CERTIFICACIÓN DE AUTORÍA NOTARIADA II
INDICE III
ÍNDICE DE TABLAS V
ÍNDICE DE GRÁFICOS VI
RESUMEN VIII
GLOSARIO DE TÉRMINOS IX
INTRODUCCIÓN XI
CAPÍTULO I - PROBLEMA 1
1.2. Formulación del problema 3
1.3. Objetivo: General y Específicos 4
1.4. Justificación 5
CAPÍTULO II.- MARCO TEÓRICO 7
2.1 Antecedentes 7
2.2 Fundamentación Teórica 8
2.2.1. Accidentes de Tránsito 8
2.2.2. Seguridad Vial 11
2.2.3. Infracciones de Tránsito 14
2.2.3.1. Delitos 15
2.2.4. Radares Móviles 28
Impugnación de Foto multas 30
2.2.5. Contravenciones de Tránsito y su competencia por los Gobiernos Autónomos Descentralizados 32
2.3 Hipótesis 35
2.4 Variables 35
CAPÍTULO III- DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO INVESTIGATIVO REALIZADO 36
3.1 Ámbito de estudio 36
3.2 Nivel o Tipo de investigación 36
3.3. Método de Investigación 37

3.4. Diseño de Investigación 37
3.5. Población y muestra 38
3.7 Técnicas e instrumentos de recolección de datos 38
3.8 Procedimiento de recolección de datos 39
3.9 Técnicas de procesamiento, análisis e interpretación de datos 40
CAPÍTULO IV - RESULTADOS 41
4.1 Presentación de Resultados 41
ENCUESTAS A PROFESIONALES DEL DERECHO DE GUARANDA 41
ENCUESTAS A PROFESIONALES DEL VOLANTE 49
RESULTADOS ENTREVSITAS 58
PREGUNTAS ESTRUCTURADAS 58
4.2 Beneficiarios 65
4.3 Impacto de la investigación 65
4.4 Transferencia de resultados 65
CONCLUSIONES 67
RECOMENDACIONES 68
BIBLIOGRAFÍA 69
ANEXOS 71

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: GAD en Materia de Tránsito 41
Tabla 2: Foto Radares-GAD Guaranda.....43
Tabla 3: Falta de Notificaciones 44
Tabla 4: Sanciones por Contravenciones 45
Tabla 5: Seguridad Jurídica 46
Tabla 6: Impugnación de contravenciones.....47
Tabla 7: Vulneración de Derechos.....48
Tabla 8: Reducción de Accidentes de Tránsito.....49
Tabla 9: Radares y la Reducción de accidentes 50
Tabla 10: Sanciones por Exceso de Velocidad 51
Tabla 11: Debido Proceso.....52
Tabla 12: Notificaciones en un tiempo Prudencial 53
Tabla 13: Sanciones y la Seguridad Jurídica 54
Tabla 14: Razones para no impugnar citaciones.....55
Tabla 15: Facilidad de Impugnación.....56
Tabla 16: Guía informativa sobre multas por radar móvil 57

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: GAD en Materia de Tránsito 41
Gráfico 2: Foto Radares-GAD Guaranda.....43
Gráfico 3: Falta de Notificaciones 44
Gráfico 4: Sanciones por Contravenciones.....45
Gráfico 5: Seguridad Jurídica 46
Gráfico 6: Impugnación de contravenciones 47
Gráfico 7: Vulneración de Derechos.....48
Gráfico 8: Reducción de Accidentes de Tránsito.....49
Gráfico 9: Radares y la Reducción de accidentes 50
Gráfico 10: Sanciones por Exceso de Velocidad.....51
Gráfico 11: Debido Proceso.....52
Gráfico 12: Notificaciones en un tiempo Prudencial 53
Gráfico 13: Sanciones y la Seguridad Jurídica 54
Gráfico 14: Razones para no impugnar citaciones.....55
Gráfico 15: Facilidad de Impugnación.....56
Gráfico 16: Guía informativa sobre multas por radar móvil.....57

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1: Rangos de Velocidad.....18
Cuadro 2: Población y Muestra.....38
Cuadro 3: Cronograma de Intervención.....66

RESUMEN

La presente investigación se realiza con el tema: "Las notificaciones en las contravenciones de tránsito por radar móvil a cargo del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Guaranda", en vista de las múltiples vicisitudes que se generan en torno a la ausencia o emisión tardía de dichas notificaciones agraviando de gran manera a la ciudadanía, por lo que la investigación tuvo como objetivo general analizar las consecuencias de las notificaciones en las contravenciones de tránsito por radar móvil a cargo del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Guaranda, a través del cumplimiento de dos objetivos específicos que fueron; Establecer la importancia de las notificaciones dentro del proceso judicial y los efectos cuando esta notificación falta.

Estudiar los mecanismos legales de impugnación que favorezcan a los ciudadanos infractores y como medida de intervención, capacitar a cerca de los efectos de la notificación tardía a estudiantes de la Escuela de Capacitación de Conductores Profesionales Guaranda, de manera que se logre una visión clara del problema investigativo, y de la Universidad Estatal de Bolívar.

Para la obtención de resultados se llevó a cabo una investigación con 43 participantes entre civiles y autoridades, de tipo descriptiva y correlacional, con un diseño bibliográfico-documental y de campo, donde se utilizó como instrumento de recolección de información; la entrevista y la encuesta mediante preguntas estructuradas, obteniéndose evidentes inconformidades sobre las notificaciones y entre los datos relevantes se muestran que el 70% de la ciudadanía asevera estar inconforme con las sanciones impuestas por contravenciones de radares móviles, además que el 90% de la población considera que la falta de dichas notificaciones violentan la seguridad jurídica y a más de ello que el 65% de profesionales en libre ejercicio consideran que los procesos de impugnación de foto multas son dificultosos y que generalmente no se llevan a cabo por desconocimiento de dichos procesos.

Concluyéndose que es evidente el descontento sobre el tema y que las leyes constitucionales ecuatorianas deben por sobretodo, proteger al ciudadano y las sanciones excesivas no son un medio para garantizarlo.

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Accidente de tránsito: Genéricamente, se considera como un suceso fortuito o eventual que altera el orden de las cosas y que involuntariamente origina daños en las personas u objetos.

Agente de Tránsito: elemento policial que cumple funciones en materia de tránsito

Calle: Vía urbana de tránsito público que incluye toda zona comprendida entre linderos frontales de la propiedad.

Cámara detectora de exceso de velocidad: Cámara instalada en determinado sitio, o bien utilizada por las patrullas policiales móviles, para fotografiar a los vehículos que exceden el límite permitido de velocidad.

Cámara fotográfica en semáforos: Cámara instalada en un semáforo para fotografiar a los vehículos que atraviesan las intersecciones con el semáforo en rojo y detectar así a los infractores.

Foto radar: es una herramienta de tráfico en la que se usa una cámara para sacar fotos de coches que han infringido las normas de circulación y con lo que lo consigue dejar registrado

Infracción: Comportamiento o actitud que asume el conductor reñido contra la normativa legal que rige la circulación y que amerita una sanción administrativa o penal, según sea el caso.

Notificación de Tránsito: La notificación es un acto jurídico por el cual se comunica legalmente a una persona una resolución judicial para que actúe procesalmente en el juicio mediante los actos que la ley pone a su disposición.

Seguridad vial: Es la rama de la seguridad que tiene por objetivo fundamental mejorar la participación del ser humano en el sistema vial, teniendo en cuenta, en todo momento, el conjunto de acciones coordinadas en la prevención de accidentes viales realizados por organismos públicos e instituciones privadas

Tránsito: Acción de transitar. Sitios por donde se pasa de un lugar a otro. Se dice de la cantidad de vehículos que se trasladan de un lugar a otro.

INTRODUCCIÓN

Según Ecuadorvial (2012), El exceso de velocidad es la segunda causa de muertes previsibles en accidentes de tránsito en el Ecuador. Sin embargo, la mayoría de conductores consideran que conducir a 120 Km/h es normal, ya que las mejoras aerodinámicas de los vehículos modernos brindan mayor estabilidad, pero, lo que muchos no quieren reconocer, es que a partir de 90 Km/h un vehículo es cada vez menos gobernable, aumentando así el peligro de muerte de los ocupantes. (pág. 98)

Por lo que las contravenciones de tránsito son factores de gran importancia pues actualmente se presentan como consecuencia del irrespeto de leyes de tránsito establecidas para resguardar la integridad de las personas evitando accidentes de tránsito por exceso de velocidad, pero sin embargo estas deberían ser analizadas de manera integral que contribuyan con el desarrollo del país y no se violente el principio a la seguridad jurídica.

Existen varias problemáticas en torno a lo que sucede a las multas sobre contravenciones de tránsito, por lo que a través de la realización de la investigación se pretende brindar información práctica sobre las mismas.

En el capítulo I: se procede a realizar un enfoque general sobre el tema, presentando el caso y el objeto de análisis.

En el capítulo II: en que se brindarán bases científicas o la fundamentación de la investigación a través de la contextualización del caso sobre las contravenciones de tránsito por radar móvil además de su incidencia en el principio a la seguridad jurídica de los ciudadanos.

En el capítulo III; donde se realiza una descripción del trabajo investigativo, describiendo el aporte de parte del investigador.

En el capítulo IV, en donde se muestran los resultados y el impacto de la investigación para poder determinar las conclusiones pertinentes.

La presente investigación tiene el objetivo de analizar las consecuencias por la no notificación en las contravenciones de tránsito por radar móvil a cargo del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Guaranda, buscando de ésta manera facilitar

mecanismos legales de impugnación que favorezcan a los ciudadanos infractores mediante un conocimiento jurídico brindado a la ciudadanía de Guaranda.

Por lo que a forma de concluir el proyecto investigativo se procederá a la emisión de conclusiones y recomendaciones sobre el tema investigativo.

CAPÍTULO I - PROBLEMA

1.1. Planteamiento del problema

Según la (OMS, s.f.), Cada día alrededor de 3.500 personas fallecen en las carreteras y decenas de millones de personas sufren heridas o discapacidades cada año, siendo más vulnerables: los niños, los peatones, los ciclistas y los ancianos en la vía pública.

El Diario, de la ciudad de Manabí, (2007)"Se considera que el Ecuador es el cuarto país en el mundo y el segundo en América Latina, en donde los accidentes de tránsito se convierten en la principal causa de muerte".

Siendo necesario recalcar que los accidentes de tránsito al ser las principales causas de muerte tanto en países desarrollados como en vías de desarrollo, han sido motivo de múltiples medidas para su control procurando el resguardo de la integridad de la población y su mortalidad.

Por lo que la (OMS), Organización Mundial de la Salud en un informe sobre accidentes de tránsito destaca:

> Si no se aplican medidas para evitarlo, se prevé que de aquí a 2020 los accidentes de tránsito causarán cada año 1,9 millones de muertes. Pues solo 28 países, en los que viven 416 millones de personas (el 7% de la población mundial), tienen leyes adecuadas relacionadas con los cinco factores de riesgo principales: el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso de casco por los motociclistas, la utilización de los cinturones de seguridad y el empleo de medios de sujeción para los niños. (INFORME SOBRE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, SEGÚN LA OMS)

Con el paso del tiempo y la evolución tecnológica han convertido a los vehículos en verdaderas armas mortales en las vías, no solo para quienes conducen los vehículos sino también para peatones, por lo que todos los países del mundo han tomado medidas que garanticen la vida, a través de varios controles de velocidad.

A criterio del Ministerio del Interior en Ecuador, se toman medidas y controles en todas las carreteras del país, con la finalidad de reducir el índice de accidentabilidad de tránsito. Asimismo que para efectividad de estos controles, la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) realiza un exhaustivo mantenimiento de radares de manera que se promueva una cultura de manejo con responsabilidad.

Es así que en el estado ecuatoriano existen dos modalidades con las que un ciudadano puede ser notificado por conducir a exceso de velocidad en las vías estatales y nacionales. La primera es cuando el vehículo es captado por un radar móvil colocado a un costado de la vía y a los pocos metros hay un control donde los vigilantes de tránsito solicitan al conductor detener la marcha del vehículo y le entregan la citación, de ser el caso. Mientras que, la otra manera es con el uso de radares que captan la infracción y luego la citación es enviada al infractor mediante un correo electrónico o mensaje de texto.

Siendo prioritario destacar que en muchas ocasiones el infractor no recibe a tiempo ésta notificación enviada a cualquier medio electrónico de información, o no es revisado a tiempo debido a muchos factores de disponibilidad o tiempo, evitándose de esta manera que proceda una impugnación y que los pagos sean acumulados de tal forma que se convierten en altas cantidades económicas que afectan directamente a la ciudadanía.

En la ciudad de Guaranda, son conocidas las altas cifras de incidentes de tránsito ocurridos y de la misma manera las infracciones captadas por radares para el control de velocidad y puesto que dicha situación afecta a la ciudadanía de cada lugar, esta competencia debería ser asumida completamente por los Gobiernos Autónomos Descentralizados de cada cantón de manera que tanto los montos económicos como las sanciones sean equitativas a las posibilidades de cada tipo de población, garantizándose de ésta manera la cancelación adecuada de adeudos y que dichos fondos sean encaminados para mejoras en las vías y la protección de la integridad de los ciudadanos.

1.2. Formulación del problema

¿Cómo las notificaciones no realizadas o tardías en las contravenciones de tránsito por radar móvil a cargo del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Guaranda afectan a la ciudadanía?

1.3. Objetivo: General y Específicos

Objetivo General:

Analizar las consecuencias de las notificaciones en las contravenciones de tránsito por radar móvil a cargo del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Guaranda.

Objetivos Específicos

- Establecer la importancia de las notificaciones dentro del proceso judicial y los efectos cuando esta notificación falta.
- Estudiar los mecanismos legales de impugnación que favorezcan a los ciudadanos infractores.
- Capacitar a cerca de los efectos de la notificación tardía a estudiantes de la Escuela de Capacitación de Conductores Profesionales Guaranda.

1.4. Justificación

Las contravenciones de transito suelen ocurrir a menudo y esto se ve reflejado por los múltiples accidentes de tránsito suscitados en la vía Guaranda – Ambato en el sector denominado el Key, por lo que las autoridades se ven en la obligación de establecer parámetros que contribuyan con reducción de éstos accidentes y se precautele la integridad de las personas, es así que se emiten notificaciones por quebrantamiento de leyes de tránsito a menudo en dicha zona.

Aunque no existen cifras oficiales y fidedignas sobre el número de notificaciones por contravenciones en cuanto a la velocidad en el cantón Guaranda, podemos mencionar que a nivel nacional se han dado 112.251 contravenciones por exceso de velocidad (Infografía), por lo que la ANT trabaja con 12 fotos radares para la supervisión de tránsito.

La presente investigación es de gran interés social pues las contravenciones de tránsito por radar móvil, son muy comunes en el Ecuador, ya que las cámaras de foto multas capturarán de manera automática infracciones por lo que se imparten sanciones que en la mayor parte de ocasiones son excesivas afectando la economía de la ciudadanía.

La realización de la presente investigación tiene importancia, pues está enfocada a analizar las consecuencias de las notificaciones tardías de infracciones por radar móvil y además los procesos ya que no siempre se cumplen adecuadamente, por lo que el ciudadano no tiene el derecho a la defensa por múltiples razones entre las que se destaca el desconocimiento.

De la misma manera es un tema investigativo factible no solo por el apoyo e interés de la ciudadanía en el tema sino también por la facilidad que han brindado las autoridades en cuanto a información de dichos procesos de manera que se pudo llegar a la ciudadanía guarandeña con un capacitación adecuada en el sindicato de choferes de la misma ciudad donde se despejaron dudas sobre esta problemática contribuyéndose de esta manera a que la población posea armas jurídicas de impugnación de contravenciones. De la misma forma el proyecto es beneficioso, no solo a la ciudadanía de Guaranda sino también se crea una concientización de cómo

se deben dar los procesos de notificación de contravenciones y las consecuencias de las mismas en la población.

CAPÍTULO II.- MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes

Se presenta el trabajo realizado por Cueva & Mullo (2010) con el tema: "El control en la aplicación de penas y reducción de puntos en contravenciones en la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial periodo enero-agosto del 2010", en la que se concluye que la mayoría de choferes profesionales y peatones del Cantón Latacunga, Provincia de Cotopaxi, consideran que si se debería establecer reformas a la legislación penal, en la que se determine sanciones con alternativas más blandas para contravenciones menores, puesto que existen falencias, vacíos, ilegalidades en cuanto a las sanciones.

Por lo que se puede decir que las medidas de control en torno a la seguridad de los ciudadanos buscan precautelar la integridad física, lo cuál es de gran beneficio para reducir el gran número de muertes en carreteras, sin embargo es importante considerar que en la mayor parte de las ocasiones las notificaciones no llegan en un periodo de tiempo prudencial ocasionando multas excesivas y violentando los derechos de los ciudadanos a una impugnación.

En la investigación realizada por el abogado Páliz (2014) con el tema: "La falta de notificación en las contravenciones de tránsito como vulneración del debido proceso de los contraventores", manifestando que es de interés colectivo de todos quienes poseen vehículos y de la sociedad en general ya que se está tratando de no dejar en la indefensión a los supuestos contraventores por la falta de notificación de las infracciones de tránsito, pues al momento de matricular el vehículo, tienen que cancelar la supuesta contravención o caso contrario no puede continuar con el trámite y se deja acumular los intereses que la Agencia Nacional de Tránsito o Comisión de Tránsito del Ecuador registran en sus sistemas. En relación a lo expuesto anteriormente, se plantea el problema central que es el análisis de las consecuencias de las notificaciones tardías o no realizadas en las contravenciones de tránsito por radar móvil pues afectan directamente a la ciudadanía, sin cumplir adecuadamente con su fin que es resguardar la vida y que se ha convertido en motivo de múltiples vicisitudes, negativas e intolerables para los ecuatorianos.

2.2 Fundamentación Teórica

2.2.1. Accidentes de Tránsito

Accidentes de Tránsito:

Los accidentes de tránsito se refieren a eventos generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento que causa daño a personas y bienes involucrados en el e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona o influencia del hecho. (Saldarriaga & Jimenez, 2013)

Contravenciones de Tránsito:

Contravención es la falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Trasgresión de la ley. (Saldarriaga & Jimenez, 2013)

Foto radar: es una herramienta de tráfico en la que se usa una cámara para sacar fotos de coches que han infringido las normas de circulación y con lo que lo consigue dejar registrado**.** (Saldarriaga & Jimenez, 2013)

Accidentes de tránsito:

Según Ecuador Vial (2010), los accidentes de tránsito son:

> Un suceso eventual, fortuito, involuntario, que necesariamente debe ocurrir en vías o lugares públicos o privados abiertos al tránsito vehicular y peatonal, y que ocasiona personas muertas, lesionados, heridos y daños materiales en vehículos, vías o infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía (vehículo, vía y/o entorno).(pág.1)

Los accidentes de tránsito son considerados como uno de los más grandes problemas sociales y de salud pública, pues las consecuencias de dichos incidentes van desde daños materiales, hasta el compromiso de la independencia corporal y en las peores circunstancias la pérdida de la vida.

A criterio de Ecuador Vial (2010), se refiere a que en los accidentes de tránsito interactúan tres factores básicos que se interrelacionan de forma sincronizada:

- **Factor Humano**

El factor humano interviene en función de la información que percibe del entorno de acuerdo a su capacidad para procesar la información recibida asociada a sus conocimientos, experiencias y a su capacidad de emitir respuestas acertadas y oportunas, siendo los accidentes de tránsito ocasionados generalmente por una acción irresponsable, imprudente, riesgosa o negligente de un conductor o peatón.

- **Factor Vehículo**

La intervención se da por parte del vehículo con todos sus mecanismos y componentes

- **Factor Vial-ambiental**

Con referencia a la vía y las condiciones ambientales: Los accidentes de tránsito cobran miles de vidas alrededor del mundo de manera que se han planteado medidas para procurar su reducción de manera que se precautele la integridad de la población a través del control del factor humano, del vehículo y de la vía.

Los accidentes de tránsito, tiene una causa basal, correspondiente al motivo fundamental por el cual se produce directamente el accidente de tránsito, existiendo adicionalmente causas secundarias o concurrentes que en muchas ocasiones tienden a crear consecuencias más graves, que la misma causa basal, pero sin la cual no se hubiesen materializado.

Según Ecuador Vial, (2010), existen las siguientes causas:

> **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. (pág.1)

Por lo que los accidentes de tránsito no solo ocurren a causa de irresponsabilidades humanas, las condiciones mecánicas de los vehículos y las vías sino también se hace referencia a que existen causas principales que ocasionan directamente un incidente y

que apoyadas de factores o circunstancias imprevistas logran materializan un accidente de tránsito.

Es importante considerar la publicación de diario El Comercio (2014), donde se refiere a las causas de Accidentes de Tránsito en el Ecuador, publicado por la Agencia Nacional de Tránsito ha identificado 23 causas para que se den los accidentes de tránsito, sin embargo se destacan cinco que llaman la atención por su origen y que son las más comunes:

La fatiga: es común que este tipo de percances sucedan cuando el conductor pasa por largas horas de trabajo continuas y tiene poco tiempo de descanso, generalmente se da en los médicos y enfermeras que cumplen turnos laborales de más de 24 horas, así también las personas que usan medicamentos ansiolíticos o antigripales que contienen sustancias que producen somnolencia, por lo que podría suscitarse un accidente de tránsito.

Embriaguez: Esta causa está destacada por consumo de alcohol en el conductor y también en peatones y existen registros de accidentes por este motivo en Pichincha, Tungurahua, Los Ríos, Loja y Santa Elena.

Estacionarse inadecuadamente: En este año, la mayor parte de vehículos mal parqueados que causaron accidentes se concentra en Pichincha, Tungurahua y Azuay.

Mala maniobra: entre ellas la más importante es rebasar y de igual forma está encabezada por Pichincha, con 398 casos. En este año, solamente una provincia se mantenía invicta de este tipo de percances, hasta septiembre pasado: Sucumbíos. Otras, como Orellana, Esmeraldas o Zamora Chinchipe registraron apenas un accidente por rebasar inapropiadamente.

Salida inesperada de animales a la vía: destacándose las provincias como Guayas, con 98 casos, y Manabí, con 14, encabezan la lista. Aunque en menor cantidad, este tipo de percances han ocurrido también en Santo Domingo, Imbabura o Chimborazo, en donde la actividad agropecuaria es alta, por tanto, existe una diversidad de ganado habitando en terrenos.

Las causas de incidentes de tránsito varían de acuerdo a la localidad, características de los vehículos y peatones por lo que se han ido estableciendo medidas que abarquen estas circunstancias para que puedan reducirse o erradicarse mediante planes de Seguridad Vial.

2.2.2. Seguridad Vial

La seguridad vial se trabaja desde muchos ámbitos tomándose como actores las administraciones públicas, fundaciones y centros de investigación, que manejan aspectos concernientes a la infraestructura vial, así como de la innovación tecnológica en los vehículos, sin dejar de lado la comprensión de los comportamientos y actitudes humanas, que es primordial en el proceso de adquirir una seguridad vial responsable y sostenible.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2011) en su artículo 2, estipula lo siguiente:

> El derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización.
>
> En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables. (pág. 2).

La seguridad vial está enfocada al manejo de todos los aspectos involucrados a las vías, encaminando proyectos educativos que promuevan una cultura de seguridad tanto para conductores, peatones y el resguardo de bienes públicos.

Es así que Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Transito Y Seguridad Vial, en su artículo 4, menciona:

> Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial. Para el efecto se establecen, entre otras medidas, la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos y privados del país en todos sus niveles, de temas relacionados con la prevención y seguridad vial, así como los principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre, de conformidad con los programas de estudios elaborados conjuntamente por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Ministerio de Educación.(pág. 2).

Siendo destacable resaltar que el estado promueve programas educativos a través de los cuales se establezcan los derechos y las obligaciones tanto de conductores como de peatones de manera que se promueva una adecuada seguridad vial y se eviten accidentes de tránsito en el país.

La misma ley de Tránsito, establece en su artículo 12, lo siguiente:

> La presente Ley establece los lineamientos generales, económicos y organizacionales de la movilidad a través del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y sus disposiciones son aplicables en todo el territorio nacional para: el transporte terrestre, acoplados, teleféricos, funiculares, vehículos de actividades recreativas o turísticas, tranvías, metros y otros similares; la conducción y desplazamiento de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal; la movilidad peatonal; la conducción o traslado de semovientes y la seguridad vial.(pág. 2)

Siendo pertinente recalcar que todas las normativas en cuando a movilidad son reguladas por la ley de tránsito, transporte y seguridad vial de manera que tanto conductores, pasajeros y peatones sean asegurados mediante estrategias que frenen su mortalidad a través de la aplicación de montos económicos, medidas de reclusión, reducción de puntos en licencias o incluso mediante la suspensión temporal o permanente se eviten muertes en las vías del Ecuador.

Es pertinente mencionar que existen normativas como las INEN, que regulan ámbitos importantes como el de la seguridad en los vehículos, ya que son parte primordial del eje vial.

> **Condiciones ergonómicas:** Asientos y sus anclajes los vehículos automotores deben tener apoya cabezas que deben cumplir con los requisitos establecidos en las Normas Técnicas Ecuatorianas NTE INEN vigentes.
>
> **Vidrios:** Los vidrios que se utilicen en los vehículos deben ser de seguridad para automotores y deben cumplir con los requisitos establecidos en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 1 669 vigente, o las normas o directivas equivalentes que le sean aplicables
>
> **Cinturones de seguridad**: Todo vehículo automotor, debe tener de cinturones de segundad de acuerdo de tres puntos en los asientos frontales laterales y posteriores laterales de todos los vehículos
>
> **Protección para impacto lateral**: en automotores livianos debe disponer de protección para impacto lateral. Bolsas de aire (AIR BAGS). Las bolsas de aire tanto para el conductor como para el acompañante serán obligatorias para vehículos desde año modelo 2014.

> **Sistemas de Posicionamiento Global (GPS):** Serán obligatorios en los vehículos que determine la autoridad competente y deben cumplir con los requisitos establecidos en las Normas Técnicas Ecuatorianas NTE INEN vigentes
>
> **Limitador de velocidad:** Será obligatorio en los vehículos que determine la autoridad competente y debe cumplir con los requisitos establecidos en las Normas Técnicas Ecuatorianas NTE INEN vigentes
>
> **El Tacógrafo**: artefacto limitador de velocidad y el Sistemas de Posicionamiento Global (GPS) pueden ser colocados en origen, o en destino siempre que la instalación se efectué en talleres autorizados o calificados para tal efecto por la autoridad competente. (García, 2014, pág. 15)

La seguridad Vial es un aspecto ineludible para garantizar la integridad de las personas que transitan por las vías de manera que a través de un control adecuado de vehículos, el accionar responsable humano y el mantenimiento apropiado de las vías se consiga menos pérdidas de vidas.

Es importante considerar lo expuesto en el libro Tercero, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en EL Título I del Ámbito de Tránsito y la Seguridad Vial, destaca en su artículo 88:

> a) La organización, planificación y regulación de la movilidad peatonal, circulación, seguridad vial, uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, y la conducción de semovientes;
>
> b) La prevención, reducción sistemática y sostenida de los accidentes de tránsito y sus consecuencias, mortalidad y morbilidad; así como aumentar los niveles de percepción del riesgo en los conductores y usuarios viales;
>
> c) El establecimiento de programas de capacitación y difusión para conductores, peatones, pasajeros y autoridades, en materia de seguridad vial, para la creación de una cultura y conciencia vial responsable y solidaria.
>
> d) La formación de conductores, previa la obtención de los títulos habilitantes de conductores profesionales y no profesionales;
>
> e) El establecimiento de ciclos de capacitación continua para la actualización de conocimientos, adaptación a los cambios en el tránsito vial, evaluación de las condiciones mentales, psicosensométricas y físicas de los conductores;
>
> f) El sostenimiento económico de las actividades relacionadas con el tránsito y seguridad vial;
>
> g) Disponer la implantación de requisitos mínimos de seguridad para el funcionamiento de los vehículos, de los elementos de seguridad activa y pasiva y su régimen de utilización, de sus condiciones técnicas y de las actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial;
>
> h) La reducción de la contaminación ambiental, producida por ruidos y emisiones de gases emanados de los vehículos a motor; así como la visual ocasionada por la ocupación indiscriminada y masiva de los espacios de la vía pública;

> i) La tipificación y juzgamiento de las infracciones al tránsito, los procedimientos y sanciones administrativas y judiciales; y,
>
> j) El establecimiento de programas de aseguramiento a los ciudadanos, atención a víctimas, rescate de accidentados y mejora en los servicios de auxilio. (pág. 22)

El establecer medidas de capacitación a través de programas para autoridades, peatones, pasajeros y más soy prioritarios manera que se promueva la seguridad vial a través de la intervención humana, de las condiciones de las vías y leyes que aseguren el cumplimiento efectivo para un completo orden vial.

2.2.3. Infracciones de Tránsito

Las Infracciones de Tránsito son "Las acciones u omisiones que pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o falta de observancia de la Ley y del Reglamento respectiva" (Quinchuela, 2014, pág. 2), y en tal sentido estas infracciones son de diversa causalidad.

El CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, COIP (2014), capitulo octavo, sección primera, se refiere a las infracciones de tránsito mencionando:

> Artículo 371.- Infracciones de tránsito.- Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.
>
> Artículo 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.
>
> Artículo 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. (pág. 56)

Del mismo modo existen agravantes en las infracciones de tránsito para el establecimiento de penas, como lo establecido en el Artículo 374

> 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.
>
> 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.(pág. 56-57)

La ley Ecuatoriana, en relación con el COIP, como la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establecen instancias tanto para determinar las infracciones como para sus respectivas sanciones por lo que de la misma forma se han plasmado atenuantes y agravantes para la toma de decisiones en cuanto a penas de manera que se suscite responsabilidad en el accionar de conductores y peatones.

De acuerdo al COIP (2014), las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones, por lo que, su revisión es ineludible en el presente proyecto investigativo.

2.2.3.1. Delitos

Se considera como delito a un "Acontecimiento imprevisible consecuencia de la negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes de tránsito a cargo de su control y vigilancia" (Quinchuela, 2014, pág. 4), por causa del conductor del vehículo o por los peatones.

El delito es el acto típico antijurídico y culpable cuya consecuencia es la sanación de una pena y en materia de tránsito a criterio de (Quinchuela, 2014), para que exista un delito debe cumplirse con determinados presupuestos:

- Debe ser Acto ya que el sustento material es la conducta humana (actos jurídicos son realizados por las personas ya que los hechos son realizados por la naturaleza)
- Debe ser Típico, esto es que la conducta deberá esta previa y expresamente descrita como Ley Penal (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial)
- Debe ser Antijurídico, esto es que la conducta sea contraria a derecho y lesione el bien jurídico legalmente protegido

- Debe ser culpable, esto es, que el acto puede ser imputado o reprochado para el autor. (pág. 4)

De igual forma Quinchuela (2014), se refiere a las causalidades de delitos de tránsito de la siguiente manera:

- **Negligencia**

Negligencia es la omisión de la diligencia, o cuidado que debe ponerse en las relaciones con las personas, en el manejo o custodia de las cosas y en el cumplimiento de los deberes y misiones.

Por lo que la negligencia, es la pérdida de cuidado en una situación determinada; es decir, que negligencia en materia de tránsito significa irresponsabilidad debida al descuido o la falta de atención al momento de la conducción y circulación de los conductores peatones y usuarios de la red vial del territorio ecuatoriano. Mismo que se hace evidente en acciones simples como no accionar el freno de mano, cruzar una avenida sin cuidado o sin respetar la señalética establecida.

- **Imprudencia**

Se refiere a aquella actitud síquica de quien no prevé el peligro o previniéndolo no hace todo lo posible para poder evitarlo. Asimismo la imprudencia asume el aspecto de la culpa y que en materia de tránsito es la expresión de una excesiva confianza en la propia habilidad del conductor o también del peatón para poder evitar una situación peligrosa.

Esta actitud se evidencia cuando el peatón que a sabiendas que existe un paso peatonal elevado, no lo utiliza y cruza por debajo, así también en el conductor de un vehículo que abusando de su confianza, realiza una maniobra de rebasamiento en una curva u otras actividades que ponen en peligro su vida y la de los demás.

- **Impericia**

La impericia es adolecer de aquella capacidad técnica que permite al conductor, peatón o al usuario de la red vial para afrontar con éxito las circunstancias de dificultad que pueden presentarse. Es decir que la impericia se refiere a la falta de

conocimiento técnico o práctico así como de la experiencia que cabe exigir tanto a un conductor al momento de la conducción, como a un peatón al momento de hacer uso de la vial. Y se hace notoria cuando se conduce un vehículo de carga sin su tipo de licencia respectiva.

- **Inobservancia de las Leyes y Reglamentos**

Tanto las normas leyes y preceptos jurídicos fueron creados para regular el comportamiento de las personas con la finalidad de vivir en sociedad y en materia de tránsito se han creado varias disposiciones que regulan el transporte terrestre tránsito y seguridad vial y el irrespeto a dichas normas es considerado infracción. Por lo que Inobservancia de Leyes y Reglamentos en materia de tránsito se refiere a la falta de obediencia a la ley de tránsito y a su respetivo reglamento, haciéndose notorio al desobedecer señales de tránsito.

- **Exceso de Velocidad**

Es considerado delito de Tránsito el conducir a alta velocidad en un automotor estando fuera del rango límites establecidos, por lo que los límites de rango moderado están estipulados en el Artículo 191 del Reglamento general para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial se establece:

Vehículos Livianos	Vehículos de Transporte público y Comercial de pasajeros	Vehículo de Transporte de carga, en carretera	Motociclistas y similares
Dentro del perímetro Urbano: 50 Km/h	Dentro del perímetro Urbano: 40 Km/h	Camiones pesados y combinaciones de camión remolque, el límite de velocidad es de 70 Km/h	Dentro del perímetro Urbano: 50 Km/h
En las vías perimetrales: 90 Km/h	En las vías perimetrales: 70 Km/h	Vehículos que remolquen acoplados u otros automotores, el límite de velocidad es de 50 Km/h	En las vías perimetrales: 90 Km/h
En carretera 100 Km/h	En carretera 90 Km/h		En carretera 100 Km/h

Cuadro 1: Rangos de Velocidad
Elaborado por: Asamblea Nacional- Reglamento

Los rangos de velocidad suscitan la prevención de accidentes de tránsito por esta causa de manera que al acatar dichos rangos se pueda tener una mejor reacción ante imprevistos en las vías evitando contratiempos y problemas de tránsito.

- **Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo**

Refiriéndose a aquellas personas que a sabiendas de las condiciones defectuosas del vehículo o de su falta de revisión transiten libremente por la vía, pudiendo ocasionar accidentes de tránsito.

Las causas del cometimiento de delitos de tránsito son múltiples debidas generalmente a la desobediencia de la ley, a su desconocimiento y a la falta de responsabilidad, misma que debe ser asumida en apego permanente de leyes de tránsito para conseguir un adecuado manejo vial y la reducción de accidentes en carreteras.

2.2.3.2. Contravenciones

Las contravenciones de tránsito se refieren a "La falta que se comete al no cumplir lo ordenado" (Quinchuela, 2014, pág. 2), enfocándose en la trasgresión de la ley o el quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos estipulados para el respeto vial.

Es destacable mencionar que la contravención de tránsito se produce al igual que los delitos por cuatro formas de culpa fundamental como son la negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de las Leyes y Reglamentos; pero es importante considerar que las contravenciones de tránsito por su naturaleza tienen sus propias carteristas por lo que su sanción es diferente.

Las contravenciones de tránsito a diferencia de los delitos son pequeñas irregularidades de la conducta que vulneran o ponen en inminente peligro tanto a las personas que se trasladan de un lugar a otro por la red vial o a su vez de bienes susceptibles a daños en dichos incidentes.

Las Contravenciones establecidas de acuerdo a lo estipulado por el COIP, en su sección tercera se estipulan:

- **Artículo 386 Contravención de Tránsito de primera Clase**

Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

> 1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.
>
> 2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.
>
> 3. La o el conductor que con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente.
>
> En el caso del número 1, no se aplicará la reducción de puntos. El vehículo solo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente y la persona propietaria del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa. (pág. 58)

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

> La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado. Si además el vehículo ha sido pintado ilegalmente con el mismo color y características de los vehículos autorizados, la o el juzgador dispondrá que el vehículo sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicho mandamiento. El cumplimiento de esta orden solo será probado con la certificación que para el efecto extenderá el responsable del sitio de retención vehicular al que será trasladado el vehículo no autorizado. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo de la persona contraventora.
>
> 2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce.
>
> 3. Las personas que participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública. (pág. 58)

Por lo que las contravenciones de primera clase abarcan faltas graves en las que se involucran el conducir sin licencia, o con la misma en desacuerdo con el vehículo, el faltar a la autoridad de tránsito y comúnmente por superar el límite establecido de velocidad.

Según el COIP (2014) en el Artículo 387, se refiere a

- **Contravenciones de tránsito de segunda clase**

Serán sancionados con multa del cincuenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de nueve puntos en el registro de su licencia de conducir quienes:

> 1. La o el conductor que ocasione un accidente de tránsito del que resulten solamente daños materiales, cuyos costos sean inferiores a dos salarios básicos unificados del trabajador en general.
>
> 2. La persona que conduzca con licencia caducada, anulada, revocada o suspendida, la misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito.
>
> 3. La persona adolescente, mayor a dieciséis años, que posea un permiso de conducción que requiera compañía de un adulto que posea licencia y no cumpla con lo normado.

> 4. La o el conductor extranjero que habiendo ingresado legalmente al país se encuentre brindando servicio de transporte comercial dentro de las zonas de frontera.
>
> 5. La o el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor.
>
> A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa. (pág. 59).

En las contravenciones de segunda clase se establece como multa económica el cincuenta por ciento del salario mínimo y abarca faltas como daños materiales, manejo de un vehículo con licencia caducada, el exceso de pasajeros en el transporte público por lo que la reducción de puntos se hace en referencia a la acción cometida.

De igual forma el COIP (2014), en el Artículo 388, se refiere a:

- **Contravenciones de tránsito de tercera clase**

Serán sancionados con multa equivalente al cuarenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de siete punto cinco puntos en su licencia de conducir:

> 1. La o el conductor que detengan o estacionen vehículos en sitios o zonas que entrañen peligro, tales como: zonas de seguridad, curvas, puentes, ingresos y salidas de los mismos, túneles, así como el ingreso y salida de estos, zonas estrechas, de poca visibilidad, cruces de caminos, cambios de rasante, pendientes, o pasos a desnivel, sin tomar las medidas de seguridad señaladas en los reglamentos.
>
> 2. La o el conductor que con un vehículo automotor o con los bienes que transporta, cause daños o deterioro a la superficie de la vía pública.
>
> 3. La o el conductor que derrame en la vía pública sustancias o materiales deslizantes, inflamables o contaminantes, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobados.
>
> 4. La o el conductor que transporte material inflamable, explosivo o peligroso en vehículos no acondicionados para el efecto o sin el permiso de la autoridad competente y las o los conductores no profesionales que realizaren esta actividad con un vehículo calificado para el efecto.
>
> 5. La persona que construya o mande a construir reductores de velocidad sobre la calzada de las vías, sin previa autorización o inobservando las disposiciones de los respectivos reglamentos.
>
> 6. Las personas que roturen o dañen las vías de circulación vehicular sin la respectiva autorización, dejen escombros o no retiren los desperdicios de la vía pública luego de terminadas las obras.

> 7. La o el conductor de un vehículo automotor que circule con personas en los estribos o pisaderas, baldes de camionetas, parachoques o colgados de las carrocerías de los vehículos.
>
> 8. La o el conductor de transporte público, comercial o independiente que realice el servicio de transporte de pasajeros y carga en cuyo vehículo no porte las franjas retroreflectivas previstas en los reglamentos de tránsito.
>
> 9. La o el conductor de transporte público o comercial que se niegue a brindar el servicio.
>
> A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa. (pág. 59)

Este tipo de contravenciones consideran agravios como el mal estacionamiento, el derrame de sustancias que puedan contribuir con el aparecimiento de accidentes así como del daño de las vías, acogiendo un menor porcentaje de multa y de puntos.

De la misma forma en el Artículo 389, de COIP (2014), se abarcan contravenciones de tránsito de cuarta clase.

- **Contravenciones de Tránsito de cuarta clase**

Donde se da la sanción con una multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general, y reducción de seis puntos en su licencia de conducir:

> 1. La o el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, cruce o preferencia de vías.
>
> 2. La persona que adelante a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos, tales como: curvas, puentes, túneles, al coronar una cuesta o contraviniendo expresas normas reglamentarias o de señalización.
>
> 3. La o el conductor que altere la circulación y la seguridad del tránsito vehicular, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.
>
> 4. Las o los conductores de vehículos de transporte escolar que no porten elementos distintivos y luces especiales de parqueo, que reglamentariamente deben ser utilizadas en las paradas para embarcar o desembarcar estudiantes.
>
> 5. La o el conductor que falte de palabra a la autoridad o agente de tránsito.
>
> 6. La o el conductor que con un vehículo automotor exceda dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con los reglamentos de tránsito correspondientes.

> 7. La o el conductor que conduzca un vehículo a motor que no cumpla las normas y condiciones técnico mecánicas adecuadas conforme lo establezcan los reglamentos de tránsito respectivos, debiendo además retenerse el vehículo hasta que supere la causa de la infracción.
>
> 8. La o el conductor profesional que sin autorización, preste servicio de transporte público, comercial, o por cuenta propia fuera del ámbito geográfico de prestación autorizada en el título habilitante correspondiente; se exceptúa el conductor de taxi fletado o de transporte mixto fletado que excepcionalmente transporte pasajeros fuera del ámbito de operación, quedando prohibido establecer rutas y frecuencias.
>
> 9. La o el propietario de un automotor de servicio público, comercial o privado que confíe su conducción a personas no autorizadas.
>
> 10. La o el conductor que transporte carga sin colocar en los extremos sobresalientes de la misma, banderines rojos en el día o luces en la noche, de acuerdo con lo establecido en los reglamentos de tránsito o sin observar los requisitos exigidos en los mismos.
>
> 11. La o el conductor y los acompañantes, en caso de haberlos, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que no utilicen adecuadamente casco de seguridad homologados de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito o, que en la noche no utilicen prendas visibles retroreflectivas
>
> 12. La persona que conduzca un vehículo automotor sin las placas de identificación correspondientes o con las placas alteradas u ocultas y de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.
>
> Si el automotor es nuevo el conductor o propietario tendrá un plazo máximo de treinta días para obtener la documentación correspondiente.
>
> A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa. (pág. 60)

Las contravenciones de Tránsito de cuarta clase se refieren a alteraciones del orden más leves pero no menos importantes en las que se involucra generalmente la desobediencia a agentes de tránsito, estacionarse en zonas prohibidas o peligrosas, el conducir con malas condiciones mecánicas del vehículo, no conducir con la respectiva placa.

De acuerdo al COIP (2014), Artículo 390 menciona:

- **Contravenciones de tránsito de quinta clase**

Una multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de cuatro a cinco puntos en su licencia de conducir:

> 1. La o el conductor que, al descender por una pendiente, apague el motor de su vehículo.

2. La o el conductor que realice cualquier acción ilícita para evadir el pago de los peajes en los sitios legalmente establecidos.

3. La o el conductor que conduzca un vehículo en sentido contrario a la vía normal de circulación, siempre que la respectiva señalización esté clara y visible.

4. La o el conductor de un vehículo a diésel cuyo tubo de escape no esté instalado de conformidad con los reglamentos de tránsito.

5. La o el propietario o conductor de un vehículo automotor que, en caso de emergencia o calamidad pública, luego de ser requeridos, se niegue a prestar la ayuda solicitada.

6. La o el conductor de vehículos a motor que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no deje la vía libre.

7. La o el conductor que detenga o estacione un vehículo automotor en lugares no permitidos, para dejar o recoger pasajeros o carga, o por cualquier otro motivo.

8. La o el conductor que estacione un vehículo automotor en cualquier tipo de vías, sin tomar las precauciones reglamentariamente previstas para evitar un accidente de tránsito o lo deje abandonado en la vía pública.

9. La o el conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro las veinticuatro horas, altere su funcionamiento o no lo ubique en un lugar visible al usuario.

10. La o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de seguridad y no exija el uso del mismo a sus usuarios o acompañantes.

11. La o el conductor que haga cambio brusco o indebido de carril.

12. La o el conductor de un vehículo de transporte público masivo de pasajeros que cargue combustible cuando se encuentren prestando el servicio de transporte.

13. La o el conductor que lleve en sus brazos o en sitios no adecuados a personas, animales u objetos.

14. La o el conductor que conduzca un vehículo sin luces, en mal estado de funcionamiento, no realice el cambio de las mismas en las horas y circunstancias que establecen los reglamentos de tránsito o no utilice las luces direccionales luminosas antes de efectuar un viraje o estacionamiento.

15. La o el conductor que adelante a un vehículo de transporte escolar mientras este se encuentre estacionado, en lugares autorizados para tal efecto, y sus pasajeros estén embarcando o desembarcando.

16. La o el conductor de vehículos de propiedad del sector público ecuatoriano que conduzca el vehículo oficial fuera de las horas de oficina, sin portar el respectivo salvoconducto.

17. La o el conductor de vehículo de transporte público masivo que se niegue a transportar a los ciclistas con sus bicicletas, siempre que el vehículo cuente con las facilidades para transportarlas.

> 18. La o el conductor que no respete el derecho preferente de los ciclistas en los desvíos, avenidos y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías.
>
> 19. La o el conductor que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de los ciclistas.
>
> 20. La o el conductor de motocicletas, motonetas bicimotos, tricar y cuadrones que transporte un número de personas superior a la capacidad permitida, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.
>
> 21. La persona que altere la circulación y la seguridad peatonal por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.
>
> 22. La o el conductor que deje en el interior del vehículo a niñas o niños solos, sin supervisión de una persona adulta. (pág. 60-62)

El las contravenciones de quinta clase están involucrados factores como el no prestar ayuda a otras personas cuando estas la requieran, los cambios bruscos de carril, alteración del orden vehicular y en sí factores que lleguen a alterar el orden.

El COIP (2016), establece en su Artículo 391:

- **Contravenciones de tránsito de sexta clase**

Será sancionado con multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir:

> 1. La o el conductor de un vehículo automotor que circule contraviniendo las normas previstas en los reglamentos de tránsito y demás disposiciones aplicables, relacionadas con la emanación de gases.
>
> 2. La persona que no conduzca su vehículo por la derecha en las vías de doble dirección.
>
> 3. La o el conductor que invada con su vehículo las vías exclusivas asignadas a los buses de transporte rápido.
>
> 4. La o el conductor de un vehículo automotor que no lleve en el mismo, un botiquín de primeros auxilios equipado y un extintor de incendios cargado y funcionando, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.
>
> 5. La o el conductor que estacione un vehículo en los sitios prohibidos por la ley o los reglamentos de tránsito; o que, sin derecho, estacione su vehículo en los espacios destinados a un uso exclusivo de personas con discapacidad o mujeres embarazadas; o estacione su vehículo obstaculizando rampas de acceso para discapacitados, puertas de garaje o zonas de circulación peatonal. En caso que el conductor no se encuentre en el vehículo este será trasladado a uno de los sitios de retención vehicular

6. La persona que obstaculice el tránsito vehicular al quedarse sin combustible.

7. La o el conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niños sin las correspondientes seguridades, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.

8. La o el conductor que no detenga el vehículo, antes de cruzar una línea férrea, de buses de transporte rápido en vías exclusivas o similares.

9. La persona que conduzca o instale, sin autorización del organismo competente, en los vehículos particulares o públicos, sirenas o balizas de cualquier tipo, en cuyo caso además de la sanción prevista en el presente artículo, se le retirarán las balizas, o sirenas del vehículo.

10. La o el conductor que en caso de desperfecto mecánico no use o no coloque adecuadamente los triángulos de seguridad, conforme lo establecido en los reglamentos de tránsito.

11. La persona que conduzca un vehículo con vidrios con películas antisolares oscuras, polarizados o cualquier tipo de adhesivo que impidan la visibilidad del conductor, excepto los autorizados en el reglamento correspondiente o cuyo polarizado de origen sea de fábrica.

12. La o el conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.

13. La o el conductor de transporte público de servicio masivo que incumpla las tarifas preferenciales fijadas por la ley en beneficio de los niños, estudiantes, personas adultas mayores de sesenta y cinco años de edad y personas con capacidades especiales.

14. La o el conductor que no encienda las luces del vehículo en horas de la noche o conduzca en sitios oscuros como túneles, con las luces apagadas.

15. La o el conductor, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra o de palabra a los usuarios.

16. La personas que, sin permiso de la autoridad de tránsito competente, realice actividades o competencias deportivas en las vías públicas, con vehículos de tracción humana o animal.

17. La o el propietario de mecánicas, estaciones de servicio, talleres de bicicletas, motocicletas y de locales de reparación o adecuación de vehículos en general, que preste sus servicios en la vía pública.

18. La o el propietario de vehículos de servicio público, comercial o privado que instale en sus vehículos equipos de vídeo o televisión en sitios que puedan provocar la distracción del conductor.

19. La o el conductor de un vehículo que presta servicio de transporte urbano que circule con las puertas abiertas.

20. La o el conductor de vehículos pesados que circule por zonas restringidas sin perjuicio de que se cumpla con lo estipulado en las ordenanzas municipales.

21. La persona que conduzca un vehículo automotor sin portar su licencia de conducir. (pág. 61-62)

Las contravenciones de tránsito de sexta clase engloban medidas que pueden ser prevenidas mediante a responsabilidad como: no utilizar el teléfono celular, no llevar el botiquín de primeros auxilios, no conducir en el carril derecho, o incluso llega r a obstaculizar la vía pública por falta de combustible, mismas medidas que involucran un pago del 10 por ciento del salario mínimo y tres puntos en la licencia de conducir.

Por último se muestran las contravenciones de Tránsito suscritas en el Artículo 392, del COIP (2014):

- **Contravenciones de tránsito de séptima clase**

Será sancionado con multa equivalente al cinco por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de uno punto cinco puntos en su licencia de conducir:

> 1. La o el conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas previstas en los reglamentos de tránsito y demás normas aplicables, referente a la emisión de ruidos.
>
> 2. La o el conductor de transporte público de servicio masivo de personas y comercial cuyo vehículo circule sin los distintivos e identificación reglamentarios, sobre el tipo de servicio que presta la unidad que conduce.
>
> 3. La persona con discapacidad que conduzca un vehículo adaptado a su discapacidad sin la identificación o distintivo correspondiente.
>
> 4. La o el conductor de un vehículo de servicio público que no presente la lista de pasajeros, cuando se trate de transporte público interprovincial o internacional.
>
> 5. La o el conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento, de conformidad con los reglamentos de tránsito.
>
> La o el conductor que no utilice el cinturón de seguridad.
>
> 7. La o el conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no ponga a disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de basura o desechos.
>
> 8. La o el peatón que en las vías públicas no transite por las aceras o sitios de seguridad destinados para el efecto.
>
> 9. La o el peatón que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no deje la vía libre.
>
> 10. La persona que desde el interior de un vehículo arroje a la vía pública desechos que contaminen el ambiente.
>
> 11. La persona que ejerza actividad comercial o de servicio sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas.

> 12. La o el ciclista o motociclista que circule por sitios en los que no le esté permitido.
>
> 13. La o el comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días, contado a partir de la fecha del respectivo contrato.
>
> 14. La o el ciclista y conductor de vehículos de tracción animal que no respete la señalización reglamentaria respectiva.
>
> 15. La o el propietario de un vehículo que instale, luces, faros o neblineros en sitios prohibidos del automotor, sin la respectiva autorización. (Pág. 62).

Las contravenciones de tránsito han sido clasificadas de manera que se puedan diferenciar claramente las penas a aplicarse, tomando en consideración que algunas condiciones pueden ser más o menos potenciales para que se presente un accidente en las vías. Así como de acuerdo a la contravención se establecen sanciones como la privación de libertad, la reducción de puntos en la licencia o el pago de montos económicos.

2.2.4. Radares Móviles

El Diario El Comercio (2014) se refiere a foto radares como:

Los radares móviles son dispositivos que poseen un sensor que detecta de forma automática el carril en el que el vehículo infractor circula, proporciona "imágenes de calidad" en las cuales se registran la fecha y hora, tipo de vehículo, límite de velocidad y ubicación del lugar en donde se cometió la infracción.

Los foto radares y contravenciones de tránsito por radar móvil, son demasiado frecuentes a nivel mundial, es así que mencionamos el caso de Francia, donde el Ministerio del Interior, en el último Consejo Nacional de la Seguridad Vial, reconoce que los foto radares son un buen instrumento para luchar contra el alto número de víctimas de tránsito. En Francia, desde 2002 a la fecha, las medidas para mejorar la seguridad vial han conseguido salvar 36.000 vidas, de las cuales el 75% se han salvado gracias a la implementación de un buen sistema de fotorradares. (Pais,2013)

Otro dato interesante obtenido de Francia que puede ser aplicable en el resto de países, es que la velocidad de los automovilistas se ha reducido notablemente con estas medidas, ya que estos instrumentos conllevan a que el conductor tome conciencia sobre su velocidad y la reduzca. Por lo que la experiencia española, debe

servir como referencia para evitar que se sigan produciendo cada vez más accidentes de tránsito que cobran demasiadas vidas por imprudencia en cuanto a velocidad.

El Ministerio del Interior y la Agencia Nacional de Tránsito (2014), se refieren al tema mencionando que preocupados por las vidas humanas, en un esfuerzo común han emprendido acciones y nuevas estrategias para disminuir los accidentes de tránsito en las carreteras del país. En esta perspectiva, iniciaron un proceso de inducción sobre el manejo de foto radares y seguridad vial dirigida a servidores policiales de tránsito y a directores provinciales de la ANT.

El Ministerio del Interior ha establecido un compromiso que es de educar y concientizar al conductor sobre manejar con responsabilidad y que los ciudadanos lleguen a su destino con tranquilidad, buscando transparencia y honestidad por el buen vivir de los ecuatorianos.

Según la publicación del Diario El Mercurio (2015) se afirma:

En el Ecuador existen dos son las modalidades con las que un ciudadano es notificado por conducir a exceso de velocidad en las vías estatales y troncales nacionales.

- La primera: se da cuando el vehículo es captado por un radar móvil colocado a un costado de la vía y a los pocos metros hay un control donde los vigilantes de tránsito solicitan al conductor detener la marcha del vehículo y le entregan la citación, de ser el caso.
- La segunda: es con el uso de radares que captan la infracción y luego la citación es enviada al infractor mediante un correo electrónico o mensaje de texto.

Cuyo proceso de control de velocidad son efectuadas por los uniformados de la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE).

Procedimiento de Notificaciones:

El diario El Mercurio (2015), se refiere al proceso de notificaciones de la siguiente forma:

La notificación se le hace directamente al infractor, en un rango máximo de dos kilómetros (de recorrido) desde que es captada la infracción. Y también la otra notificación se la hace por medio de un correo electrónico o mensaje de texto. Por lo que cada ciudadano al momento de tramitar la licencia de conducir o la matrícula del vehículo debe proporcionar un correo electrónico, el cual es ingresado a una base de datos y sirve como medio para entregar información o alertar de infracciones.

Los radares captan la fotografía de un vehículo que está siendo conducido sobre los límites de velocidad permitidos. En la imagen se detalla la placa, la fecha, el lugar, la hora y la velocidad. Para posteriormente dicha información es ingresada a una base de datos y procesada para que la infracción sea enviada a un Juzgado de Tránsito y un juez imponga la sanción.

Impugnación de Foto multas

De acuerdo con la publicación del diario El comercio (2015), los procesos de impugnación deben suscitarse de la siguiente forma:

Requisitos para impugnar una contravención de tránsito

1. Boleta de citación entregada por el agente de tránsito (de la CTE o Policía Nacional) y escrito patrocinado por abogado, en el cual se impugna la boleta de citación. Estos deben ser entregados en la sala de sorteos de la Corte Provincial correspondiente, en donde se determinará el juzgado de tránsito que conocerá la causa.
2. La impugnación de la boleta de citación entregada por el agente de tránsito (de la CTE o Policía Nacional), se la podrá realizar dentro del término de tres días hábiles, contados a partir de la emisión de la boleta de citación. (AgenciaNacionaldeTránsito, s.f.)

Las apelaciones de debe hacer en un término de tres días laborables a partir del hecho, el mismo que se lleva a cabo por los juzgados de Contravenciones de Tránsito y se procura resolver el problema en una sola audiencia.

Procedimiento:

Los supuestos infractores deben acercarse al juzgado correspondiente donde se emitió. Todo está sectorizado y no será atendido si la infracción se cometió en otra zona. En el caso de no presentarse dentro del plazo se entenderá que el supuesto contraventor acepta la pena.

El proceso judicial tiene tres pasos.

- Primero, asistir a un juzgado de contravenciones de tránsito. El presunto afectado debe estar acompañado de un abogado. Él puede ser privado o puede solicitar un defensor público. Para pedir un asesor del Estado, debe presentar la cédula y la boleta de citación.
- Segundo, el juez avoca conocimiento del caso. Verifica todos los requisitos necesarios para hacer el seguimiento.
- Si falta algún requisito, manda a completarlos. Conocido el caso y la competencia, llama a audiencia. (EL Comercio, 2015)

Los controles por radares móviles afectan en gran medida a la población que más allá de considerar una medida beneficiosa por la reducción de accidentes de tránsito a causa de la velocidad se ha convertido en una voz de protesta debido a que no se llevan a cabo los debidos procesos y que los montos son excesivos cuando son sumados a intereses por retrasos en los pagos.

En esta instancia es de relevancia mencionar lo dicho por Carmigniani (2015). “El conductor que con un vehículo automotor exceda dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos...”, en ningún caso debe establecerse responsabilidad al propietario del vehículo, pues la pena es persona para la persona que comete la infracción y es deber del juzgador individualizarla para cada persona, incluso si existen varios responsables de manera que no se vean afectaciones a propietarios de vehículos.

Por lo que se debe tomar en cuenta todos los aspectos sobre las contravenciones de tránsito por radal móvil, ya que pueden tener buenos beneficios, pero también se puede hacer mal uso de ellos vulnerando los derechos de los ciudadanos

Por tal motivo, la autoridad de tránsito está en la obligación de notificar personalmente al presunto infractor con el fin de que la sanción se imponga al autor material de la infracción y se deje a salvo su derecho de presentar la impugnación, garantizándose así su derecho constitucional a la defensa.

2.2.5. Contravenciones de Tránsito y su competencia por los Gobiernos Autónomos Descentralizados

La competencia de tránsito se ha aperturado de manera que los GAD Municipales puedan tomar carta en asuntos de tránsito de sus jurisdicciones, para lo cual se muestra lo establecido en el Capítulo IV, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre las Competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales y Metropolitanos:

> Art. 304.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar.
>
> Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales en el ámbito de sus competencias, planificar, regular y controlar las redes interprovinciales e intercantonales de tránsito y transporte.
>
> Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales en el ámbito de sus competencias, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción. (pág. 13-14).

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados deben planificar y regular el tránsito y transporte dentro de su localidad de manera que se logren mejoras eficaces en cuanto a vialidad para lo cual los Gobiernos Municipales y Metropolitanos asumirán las siguientes competencias:

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

a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;

b) Hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento, en coordinación con la Agencia Nacional y los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales;

c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito urbano e intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;

d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;

e) Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, de conformidad con las políticas del ministerio sectorial;

f) Construir terminales terrestres, centros de transferencia de mercadería, alimentos y trazado de vías rápidas, de transporte masivo o colectivo;

g) Declarar de utilidad pública, con fines de expropiación, los bienes indispensables destinados a la construcción de la infraestructura del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en el ámbito cantonal;

h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector;

i) Aprobar y homologar medios y sistemas tecnológicos de transporte público, taxímetros y otros equipos destinados a la regulación del servicio de transporte público y comercial, cumpliendo con la normativa generada por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

j) Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre;

k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales;

l) Promover, ejecutar y mantener campañas masivas, programas y proyectos de educación en temas relacionados con el tránsito y seguridad vial dentro del cantón;

m) Regular y suscribir los contratos de operación de servicios de transporte terrestre, que operen dentro de sus circunscripciones territoriales;

n) Suscribir acuerdos y convenios de cooperación técnica y ayuda económica con organismos nacionales o internacionales, que no supongan erogación no contemplada en la pro forma presupuestaria aprobada;

o) Regular los títulos habilitantes a regir luego de una fusión y/o escisión, según el caso, de las empresas operadoras de transporte terrestre y prestador de servicios de transporte en el ámbito intracantonal;

p) Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las compañías y/o cooperativas debidamente constituidas a nivel intracantonal;

q) Implementar auditorías de seguridad vial sobre obras y actuaciones viales fiscalizando el cumplimiento de los estudios, en el momento que considere oportuno dentro de su jurisdicción;

r) Autorizar, en el ámbito de sus atribuciones, pruebas y competencias deportivas que se realicen utilizando, en todo el recorrido o parte del mismo, las vías públicas de su jurisdicción en coordinación con el organismo deportivo correspondiente y la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

s) Las demás que determine las leyes, ordenanzas y sus reglamentos. (pág. 14-15)

La delegación emitida sobre los Gobiernos Autónomos Municipales y Metropolitanos en cuanto a tránsito debe ser asumido de tal forma que se acaten normativas de la ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, pero deben encaminar actividades de Seguridad Vial y de Control de la Vía Pública. Asimismo dichas instituciones están encargadas de fijar las tarifas de transporte de manera que se adecuen a las características sectoriales.

La competencia de tránsito debería extenderse a todos los Gobiernos Autónomos Descentralizados del país de modo que todas estas jurisdicciones tomen las decisiones más acertadas para la prevención de accidentes de tránsito a través de controles adecuados y sanciones pertinentes a las infracciones cometidas.

2.3 Hipótesis

Las notificaciones no realizadas o tardías en las contravenciones de tránsito por radar móvil a cargo del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Guaranda afectan a la ciudadanía.

2.4 Variables

Variable Independiente (causa)

Notificaciones no realizadas o tardías

Variable Dependiente (efecto)

Contravenciones de tránsito por radar móvil.

CAPÍTULO III- DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO INVESTIGATIVO REALIZADO

3.1 Ámbito de estudio

Área de conocimiento:

Ciencias Sociales, Educación Comercial y Derecho.

Sub línea de investigación:

Nuevo Constitucionalismo Ecuatoriano, Derechos y Democracia, Gobernabilidad y Políticas Públicas.

Lugar:

Ciudad de Guaranda

Tiempo:

Octubre 2015- Febrero 2016

3.2 Nivel o Tipo de investigación

- **Investigación descriptiva**

La investigación es descriptiva, pues se caracteriza a la comunidad mediante un análisis de las variables, al conocer las situaciones y actitudes predominantes frente a las contravenciones de tránsito por radar móvil y su efecto en los infractores a través de la descripción exacta de las actividades, objetos, procesos y personas por medio del recogimiento de datos y sintetizándola a fin de extraer la información más relevante.

- **Correlacional**

Ya que se realizó una relación entre las variables en sí, de manera que se consiguió establecer la relación que existe entre las notificaciones tardías o inexistentes con la influencia en la ciudadanía de manera que se obtuvo datos relevantes para el desarrollo de la investigación.

3.3. Método de Investigación

- **Inductivo**

Pues permitió el análisis de las disposiciones legales previstas en el COIP, con relación a las contravenciones de tránsito por radar móvil, para poder determinar falencias o incongruencias existentes que inciden en la práctica profesional.

- **Deductivo**

Ya que este método permitió ir desde un contexto general hacia una posible solución de la problemática planteada sobre las notificaciones inexistentes o tardías captadas través de radares móviles.

3.4. Diseño de Investigación

- **Investigación de campo**

En este tipo de estudio se recolectará la información fundamentándose en testificaciones basadas en la realidad de los infractores de la ciudad de Guaranda para poder determinar aspectos relevantes sobre el problema planteado y su respectiva solución.

- **Investigación bibliográfica-documental**

En la presente investigación se utilizará la investigación bibliográfica, documental ya que esta sirve para diseñar un trabajo coherente y suficientemente sustentado en bases fidedignas que avalen la investigación planteada, para que se permita un acercamiento al conocimiento de la realidad de estudio.

3.5. Población y muestra

Población	Número
Jueces de la Unidad Judicial Penal de Guaranda	2
Director de la ANT de Tránsito de Guaranda	1
Profesionales del derecho	20
Profesionales del volante	20
Total	43

Elaborado por: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)
Cuadro 2: Población y Muestra

Las notificaciones por contravenciones por radar móvil involucran a un gran número de personas inmersas en el mismo por lo que al no poder contar con un número establecido de personas que conduzcan automotores en el perímetro del cantón de Guaranda, se optó por un tipo de muestreo no probabilístico, ya que la elección de la muestra pues fue en base a criterio de las autoras

Los actores de la investigación del presente proyecto, son ciudadanos y autoridades del cantón de Guaranda.

3.7 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Como técnicas se utilizaron; técnicas de acopio teórico, como el fichaje bibliográfico y también técnicas empíricas como la entrevista y la encuesta aplicadas a jueces y civiles del cantón de Guaranda.

La encuesta: misma que a través de un cuestionario fue dirigida a 20 profesionales del derecho en libre ejercicio y a 20 profesionales del volante del cantón de Guaranda.

La entrevista: para la misma se utilizó un cuestionario que permitió obtener información sobre los puntos de vista de autoridades del cantón de Guaranda. Para la realización de la investigación se utilizó como instrumentos de recolección el

cuestionario estructurado con preguntas abiertas para la entrevista y cerradas para la encuesta.

3.8 Procedimiento de recolección de datos

Como procedimiento para la recolección se aplicó las técnicas de recolección de la siguiente forma:

Encuesta: Se recolectó la información a través de una encuesta con un cuestionario estructurado, que permitió la obtención de datos relevantes para la investigación. El cuestionario se aplicó a 20 profesionales del volante por cuanto la materia de derecho es amplia y compleja no todos los profesionales en libre ejercicio ejecutan tramites inherentes a la materia de tránsito, no quiero decir con esto que desconozcan de la materia, si no que no cuentan con experiencia o no es de su agrado tramitar dichos procesos.

Debiendo recalcar que todo profesional tiende a especializarse en la materia de su agrado, no siendo una camisa de fuerzas que el litigante ejerza en la práctica una materia que jamás fue de su agrado, al decir esto no solamente me refiero únicamente a tránsito, también podemos citar Derecho Tributario, Administrativo, mercantil, Aduanero, y asimismo a 20 profesionales del volante, ya que por el tema abordado busqué que en el ejercicio de su profesión cuenten con conocimientos básicos de esta gran problemática, debiendo indicar que ha existido una gran porcentaje de desconocimiento por esta clase de profesionales, o también la falta de colaboración por lo que conté con la predisposición y con conocimientos del tema expuestos en un numero de 20 personas bajo los motivos y circunstancias que ha cabo de detallar en líneas anteriores, mismo que contó con 7 interrogantes, para lo cual se requirió de aproximadamente 10 minutos y además con una autorización escrita.

Entrevista: Se recabó información a través de un cuestionario de 7 preguntas abiertas aplicado por parte de las investigadoras, que se dirigió a 3 autoridades competentes como fueron: juez y jueza de la Unidad Judicial Penal Guaranda y al Director de la ANT del cantón de Guaranda, utilizando un tiempo aproximado de 25 minutos.

Para la sustentación teórica de la investigación se procedió a un análisis de información actualizada, para su posterior síntesis y poder plasmarlo como sustentación del trabajo investigativo.

3.9 Técnicas de procesamiento, análisis e interpretación de datos

Tras la recolección de información de encuestas se procedió a tabular los resultados mediante el programa Microsoft Excel y para la estadística descriptiva se utilizaron tablas con sus respectivos ítems, número y porcentajes. De la misma manera se presentan los datos en gráficos de pasteles para subsiguientemente realizar un respectivo análisis e interpretación de tipo cualitativo.

CAPÍTULO IV - RESULTADOS

4.1 Presentación de Resultados

Para la presentación de los datos se muestra en primera instancia las encuestas realizadas y posteriormente las entrevistas.

ENCUESTAS A PROFESIONALES DEL DERECHO DE GUARANDA

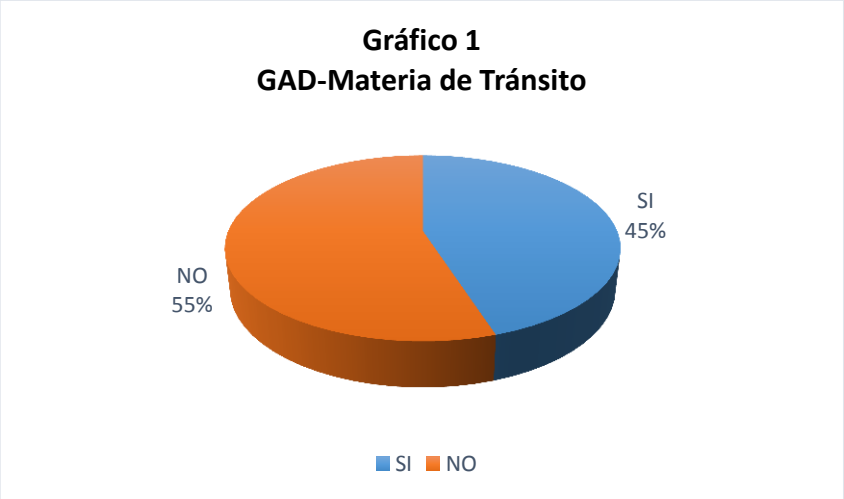
1. ¿Está usted de acuerdo que los Gobiernos Autónomos Descentralizados continúen con la competencia en materia de Tránsito?

Tabla 1: GAD en Materia de Tránsito

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	9	45%
NO	11	55%
TOTAL	20	100%

Fuente: Profesionales del derecho
Equipo Responsable: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)
Fecha: 15/01/2016

Gráfico 1: GAD en Materia de Tránsito



Análisis e Interpretación:

Tras la aplicación de la encuesta aplicada a los profesionales del derecho se obtiene que el cincuenta y cinco por ciento, no está de acuerdo con que los gobiernos autónomos descentralizados continúen asumiendo la competencia de tránsito, mientas que el cuarenta y cinco por ciento, si lo considera necesario.

Por lo que se puede concluir mencionando que la competencia de tránsito si debe ser asumida por los gobiernos autónomos descentralizados.

Recomendando de esta forma que se debe promover la competencia de tránsito a todos los gobiernos autónomos descentralizados de manera que se fijen sanciones de acuerdo a las posibilidades la población.

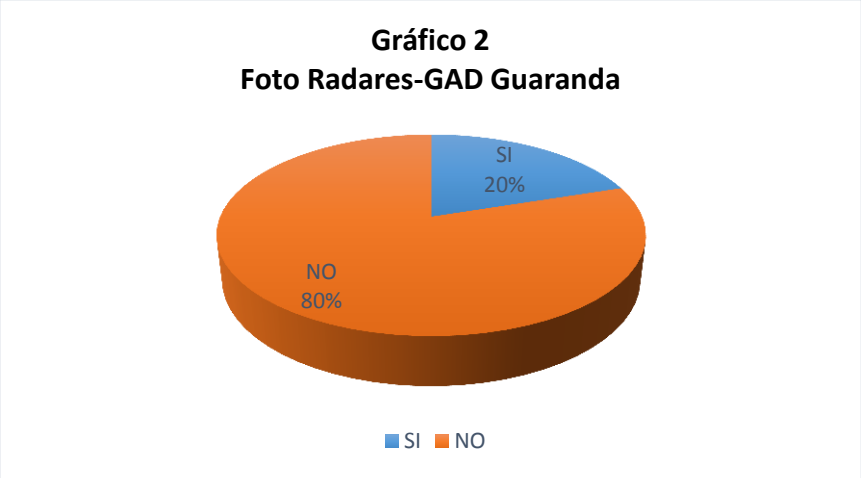
2. ¿Los fotoradares se encuentran a cargo del GAD de Guaranda?

Tabla 2: Foto Radares GAD Guaranda

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	4	20%
NO	16	80%
TOTAL	20	100%

Fuente: Profesionales del derecho
Equipo Responsable: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)
Fecha: 15/01/2016

Gráfico 2: Foto Radares-GAD Guaranda



Análisis e Interpretación:

Tras la aplicación de la encuesta aplicada a los profesionales del derecho se obtiene que el ochenta por ciento, afirma que los fotos radares no están a cargo del GAD Guaranda, mientras que un veinte por ciento, si lo considera. Respuesta que menciona la realidad porque en la ciudad de Guaranda la materia de tránsito no es asumida por el GAD. Recomendándose que todo gobierno autónomo descentralizado debe asumir dicha competencia de manera que vele por la integridad de los ciudadanos.

3. ¿Considera usted importante analizar las consecuencias por falta de notificaciones o notificaciones tardías en las contravenciones de tránsito por radar móvil?

Tabla 3: Falta de Notificaciones

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	20	100%
NO	0	0%
TOTAL	20	100%

Fuente: Profesionales del derecho
Equipo Responsable: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)
Fecha: 15/01/2016

Gráfico 3: Falta de Notificaciones



Análisis e Interpretación:

Tras la aplicación de la encuesta aplicada a los profesionales del derecho el cien por ciento de ellos considera importante analizar las consecuencias en torno a las notificaciones de tránsito por radar móvil, recomendándose de esta forma que un análisis de las consecuencias de notificaciones de tránsito es necesaria en bien de la comunidad.

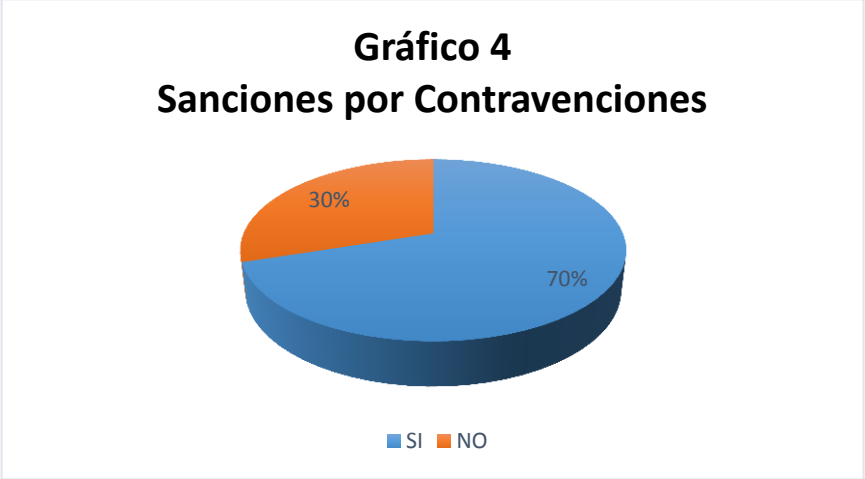
4. ¿Considera que las sanciones establecidas por contravenciones de tránsito por radar móvil afectan directamente a la ciudadanía guarandeña?

Tabla 4: Sanciones por Contravenciones

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	14	70%
NO	6	30%
TOTAL	20	100%

Fuente: Profesionales del derecho
Equipo Responsable: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)
Fecha: 15/01/2016

Gráfico 4: Sanciones por Contravenciones



Análisis e Interpretación:

Tras la aplicación de la encuesta aplicada a los profesionales del derecho se obtiene que el setenta por ciento, afirma que las sanciones establecidas por contravenciones por radar móvil afectan a la ciudadanía guarandeña mientras que un treinta por ciento no lo considera así. Porque las sanciones son medidas que afectan directamente a la ciudadanía, planteándose como recomendación analizar dichas consecuencias de manera que se garantice el bienestar de todos.

5. ¿La falta de notificaciones a los presuntos contraventores por radar móvil violentan la seguridad jurídica?

Tabla 5: Seguridad Jurídica

ALTERNTIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	18	90%
NO	2	10%
TOTAL	20	100%

Fuente: Profesionales del derecho
Equipo Responsable: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)
Fecha: 15/01/2016

Gráfico Seguridad Jurídica



Análisis e Interpretación:

Tras la aplicación de la encuesta aplicada a los profesionales del derecho se obtiene que el noventa por ciento, afirma que las notificaciones a presuntos infractores si violentan la seguridad jurídica del presunto infractor, mientras que un diez por ciento, no lo considera así. Porque las notificaciones de tránsito por radar móvil si violentan el principio de seguridad jurídica. Recomendándose un análisis de las sanciones establecidas.

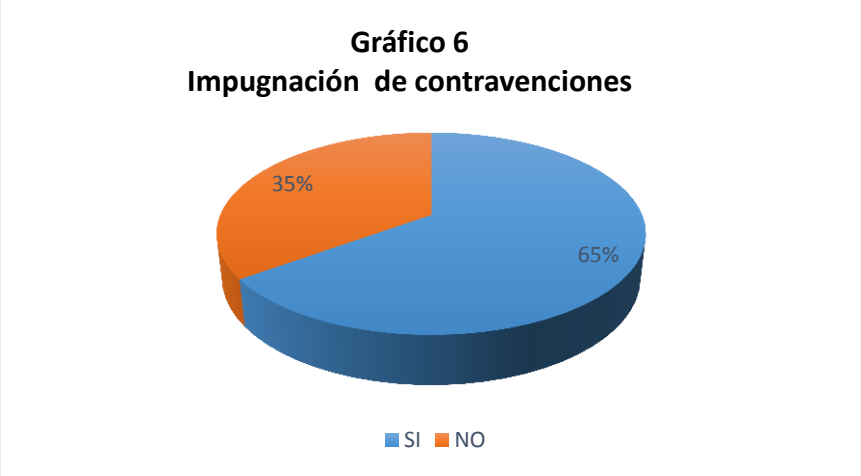
6. ¿Se puede impugnar las contravenciones de tránsito por radar móvil dentro y fuera de rango moderado?

Tabla 6: Impugnación de contravenciones

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	13	65%
NO	7	35%
TOTAL	20	100%

Fuente: Profesionales del derecho
Equipo Responsable: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)
Fecha: 15/01/2016

Gráfico 5: Impugnación de contravenciones



Análisis e Interpretación:

Tras la aplicación de la encuesta aplicada a los profesionales del derecho se obtiene que el sesenta y cinco por ciento afirman que si se pueden impugnar procesos de contravenciones de tránsito y un treinta y cinco, afirma que no se lo puede hacer. Pues las contravenciones si pueden ser impugnadas aunque no se las ejecute a menudo, de manera que se debe promover información de fácil alcance.

7. ¿Cree que la falta de notificaciones en las contravenciones de tránsito por radar vulneran los derechos del supuesto infractor?

Tabla 7: Vulneración de Derechos

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	18	10%
NO	2	90%
TOTAL	20	100%

Fuente: Profesionales del derecho
Equipo Responsable: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)
Fecha: 15/01/2016

Gráfico 6: Vulneración de Derechos



Análisis e Interpretación:

Tras la aplicación de la encuesta aplicada a los profesionales del derecho se obtiene que el noventa por ciento, afirma que las notificaciones en las contravenciones si vulneran los derechos del supuesto infractor, así también que un diez por ciento de encuestados no lo considera de esa forma. Pues la falta de notificaciones en las contravenciones vulneran los derechos de los ciudadanos, de modo que se deben encaminar mejoras en la emisión de notificaciones.

ENCUESTAS A PROFESIONALES DEL VOLANTE

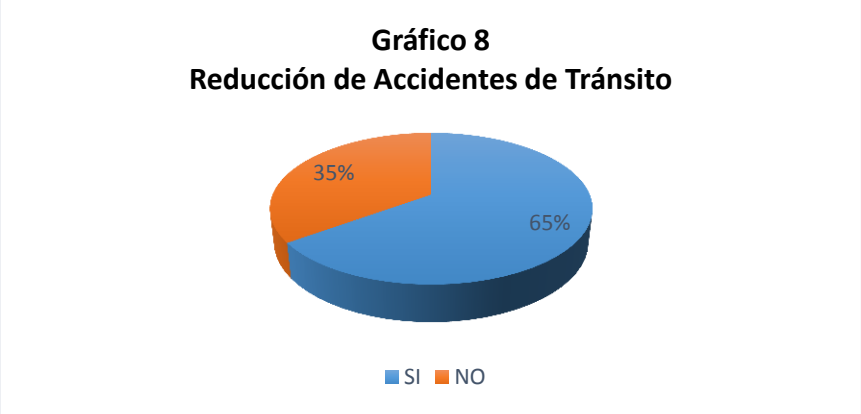
1. ¿Considera usted que con la aplicación del Código Orgánico Integral Penal y la Ley Orgánica de Transporte y Seguridad Vial, ha reducido el índice de accidentes de tránsito?

Tabla 8: Reducción de Accidentes de Tránsito

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	13	65%
NO	7	35%
TOTAL	20	100%

Fuente: Profesionales del derecho
Equipo Responsable: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)
Fecha: 18/01/2016

Gráfico 7: Reducción de Accidentes de Tránsito



Análisis e Interpretación:

Tras la aplicación de la encuesta aplicada a los profesionales del volante se obtiene que el sesenta y cinco por ciento, afirma que con la aplicación del COIP y la Ley orgánica de Transporte y seguridad vial si se han reducido los accidentes de tránsito, mientras que un treinta y cinco por ciento, no considera que se haya reducido. Porque a través del COIP Y la Ley orgánica de Transportes si han reducido los accidentes de tránsito en el Ecuador, sin embargo se deben buscar nuevas alternativas.

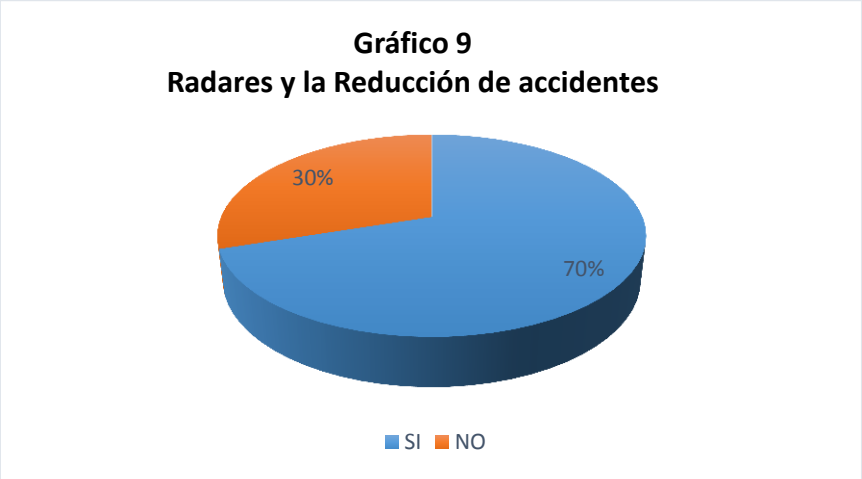
2. ¿Considera usted que los radares móviles, contribuyen con la reducción de accidentes de tránsito?

Tabla 9: Radares y la Reducción de accidentes

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	14	70%
NO	6	30%
TOTAL	20	100%

Fuente: Profesionales del derecho
Equipo Responsable: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)
Fecha: 18/01/2016

Gráfico 8: Radares y la Reducción de accidentes



Análisis e Interpretación:

Tras la aplicación de la encuesta aplicada a los profesionales del volante se obtiene que el setenta por ciento, considera que a través de los radares móviles si han contribuido con la reducción de accidentes de tránsito, y un treinta por ciento no lo considera. Por lo que la utilización de radares móviles provoca que el conductor maneje con menor velocidad reduciéndose de esta manera los accidentes de tránsito y dejando como recomendación su aplicación en vías de mayor tránsito.

3. ¿Está de acuerdo con las sanciones establecidas por exceder el límite de velocidad?

Tabla 10: Sanciones por Exceso de Velocidad

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	12	60%
NO	8	40%
TOTAL	20	100%

Fuente: Profesionales del derecho
Equipo Responsable: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)
Fecha: 18/01/2016

Gráfico 9: Sanciones por Exceso de Velocidad



Análisis e Interpretación:

Tras la aplicación de la encuesta aplicada a los profesionales del volante se obtiene que el sesenta por ciento, afirma estar de acuerdo con las sanciones establecidas por exceder el límite permitido de velocidad, pero se obtiene un porcentaje cercano con un cuarenta por ciento, que afirma no estar de acuerdo con las mismas. Dicha opinión se obtuvo porque es de conocimiento general que las sanciones planteadas reducen los accidentes de tránsito, pero es recomendable un análisis correcto de sus valores.

4. ¿Considera que la falta de notificaciones o notificaciones tardías en las contravenciones de tránsito por radar móvil se respeta el debido proceso?

Tabla 11: Debido Proceso

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	11	55%
NO	9	45%
TOTAL	20	100%

Fuente: Profesionales del derecho
Equipo Responsable: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)
Fecha: 18/01/2016

Gráfico 10: Debido Proceso



Análisis e Interpretación:

Tras la aplicación de la encuesta aplicada a los profesionales del volante se obtiene que el cincuenta y cinco por ciento considera que si se respeta el debido proceso en torno a las notificaciones, mientras que un cuarenta por ciento, considera que dichos procesos no siempre respetan dicho proceso. En vista de que las opiniones están casi divididas se recomienda el debido proceso debe ser llevado a cabo adecuadamente por cualquier autoridad de tránsito para que no existan inconvenientes.

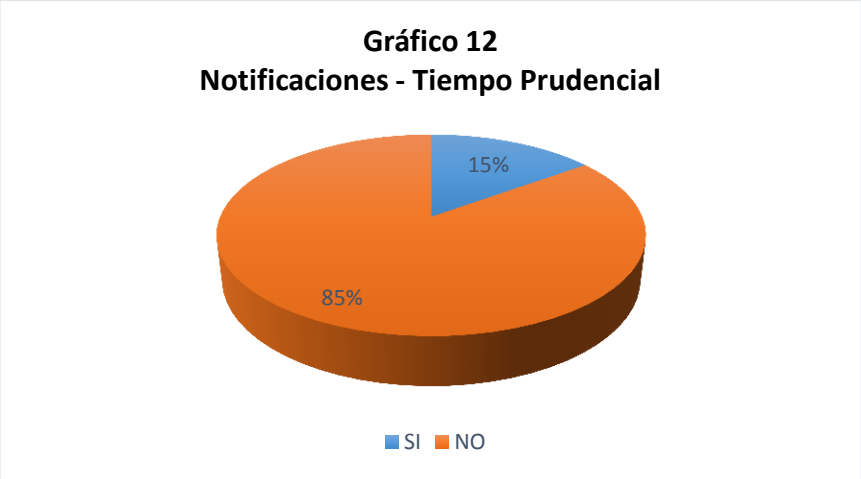
5. ¿Considera que las notificaciones en las contravenciones de tránsito por radar móvil son expedidas en un tiempo prudencial?

Tabla 12: Notificaciones en un tiempo Prudencial

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	3	15%
NO	17	85%
TOTAL	20	100%

Fuente: Profesionales del derecho
Equipo Responsable: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)
Fecha: 18/01/2016

Gráfico 11: Notificaciones en un tiempo Prudencial



Análisis e Interpretación:

Tras la aplicación de la encuesta aplicada a los profesionales del volante se obtiene que el ochenta y cinco por ciento, considera que las notificaciones no llegan en un tiempo prudencial, mientras que un quince por ciento, si lo considera oportuno. Porque la mayor parte de la población considera que dichas notificaciones no se entregan oportunamente en la mayoría de los casos. Dejando claro la recomendación de que se establezca y cumplan los tiempos establecidos.

6. ¿Considera usted que las sanciones de tránsito por radar móvil garantizan el derecho a la seguridad jurídica?

Tabla 13: Sanciones y la Seguridad Jurídica

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	8	40%
NO	12	60%
TOTAL	20	100%

Fuente: Profesionales del derecho
Equipo Responsable: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)
Fecha: 18/01/2016

Gráfico 12: Sanciones y la Seguridad Jurídica



Análisis e Interpretación:

Tras la aplicación de la encuesta aplicada a los profesionales del volante se obtiene que el sesenta por ciento, considera que las sanciones de tránsito por radar móvil no garantizan los derechos de seguridad jurídica, así mismo se obtiene que un cuarenta por ciento si considera que estos derechos son respetados. Situación que evidencia que la población considera que las sanciones interpuestas no garantizan el derecho a la seguridad jurídica. Recomendándose que los derechos de los ciudadanos deben ser respetados al estar amparados en la constitución de la República del Ecuador.

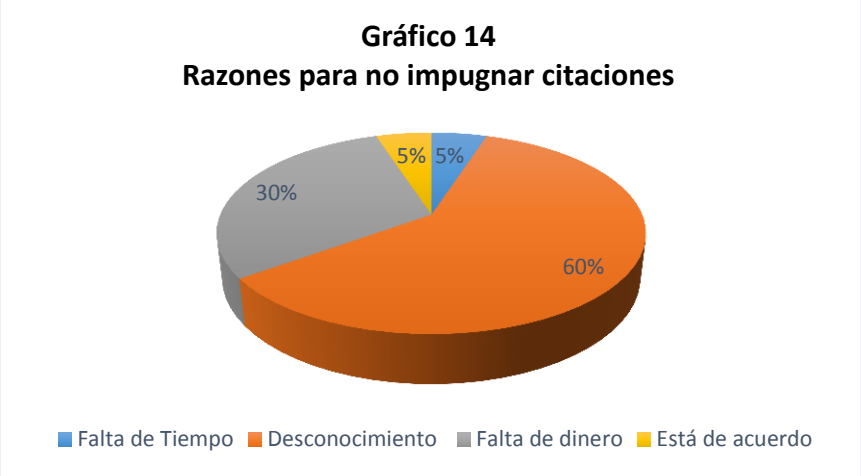
7. ¿Por qué razones considera que los ciudadanos no impugnan las sanciones establecidas por los agentes de tránsito?

Tabla 14: Razones para no impugnar citaciones

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Falta de tiempo	1	5%
Desconocimiento	12	60%
Falta de Dinero	6	30%
Esta de acuerdo con la contravención	1	5%
TOTAL	20	100%

Fuente: Profesionales del derecho
Equipo Responsable: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)
Fecha: 18/01/2016

Gráfico 13: Razones para no impugnar citaciones



Análisis e Interpretación:

Tras la aplicación de la encuesta aplicada a los profesionales del volante se obtiene que el sesenta por ciento, considera que las boletas citatorias no se impugnan principalmente por desconocimiento, así mismo un treinta por ciento, por falta de dinero y un cinco por ciento, a causa de la falta de tiempo y estar de acuerdo con la contravención. Porque la causa principal para no impugnar una boleta citatoria es el desconocimiento, siendo importante recomendar que la información constitucional se promueva a toda la población.

8. ¿Considera que son fáciles los procesos de impugnación de foto multas en el país?

Tabla 15: Facilidad de Impugnación

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	7	35%
NO	13	65%
TOTAL	20	100%

Fuente: Encuestas
Equipo Responsable: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)
Fecha: 18/01/2016

Gráfico 14: Facilidad de Impugnación



Análisis e Interpretación:

Tras la aplicación de la encuesta aplicada a los profesionales del volante se obtiene que el sesenta y cinco por ciento, considera que los procesos de impugnación no son fáciles, mientras que un treinta y cinco por ciento, afirma que si lo son. Porque cabe decir que en Ecuador los procesos de impugnación de foto multas no se manejan con facilidad. Recomendándose que se agilicen dichos trámites para asegurar el debido proceso.

9. ¿Considera que es necesario bridar una guía informativa sobre las multas por radares móviles, las notificaciones y las medidas de impugnación?

Tabla 16: Guía informativa sobre multas por radar móvil

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	17	85%
NO	3	61%
TOTAL	20	100%

Fuente: Profesionales del derecho
Equipo Responsable: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)
Fecha: 18/01/2016

Gráfico 15: Guía informativa sobre multas por radar móvil



Análisis e Interpretación:

Tras la aplicación de la encuesta aplicada a los profesionales del volante se obtiene que un ochenta por ciento, consideran necesario brindar guías informativas sobre multas por radar móvil, notificaciones y medidas de impugnación, mientras que un quince por ciento no lo considera necesario. Respuesta emitida porque las guías informativas sobre radares móviles, las notificaciones y procesos de impugnación son necesarias para educar a la comunidad. Recomendándose su aplicación de manera constante.

RESULTADOS ENTREVSITAS

PREGUNTAS ESTRUCTURADAS

Entrevista al Dr. Jorge Yánez, Juez De La Unidad Judicial Penal Guaranda

1. **¿Está usted de acuerdo que los Gobiernos Autónomos Descentralizados continúen con la competencia en materia de Tránsito?**

Si estoy de acuerdo, debido a condiciones que se han suscitado porque siendo propia una jurisdicción determinada haciendo control de tránsito es más efectiva la aplicación de la normativa legal

2. **¿Qué contravenciones de tránsito se encuentran a cargo del GAD de Guaranda?**

Hasta el momento no se han dado dichas circunstancias en las que el GAD Guaranda hayan emitido este tipo de boletas de citación y hasta la actualidad se sigue trabajando con boletas por parte de funcionarios judiciales referentes a materia de tránsito pero por el momento no se está ejerciendo jurisdicción en materia de tránsito y no hay funcionarios a cargo de estos aspecto.

3. **Considera usted importante analizar las consecuencias por falta de notificaciones o notificaciones tardías en las contravenciones de tránsito por radar móvil?**

Es importantísimo porque se está hablando del derecho a la defensa de la persona que ha sido citada, por lo que actualmente se emiten fotografías por foto radar pero la notificación se hace por medios electrónicos y en ocasiones los correos electrónicos no corresponden a la persona contraventora o a la vez existen fallas técnicas en las que las notificaciones llegan a manos de personas que no son dueñas de los vehículos causando daños a la ciudadanía, evitando que se impugnen por dos situaciones; la primera porque no les llegó la situación y la segunda porque de ellos no es dicho vehículo ocasionando un grave perjuicio económico, anímico y de tiempo afectando a sus derechos

4. **¿Considera que las sanciones establecidas por las contravenciones de tránsito por radar móvil afectan directamente a la ciudadanía guarandeña, y de qué manera?**

Actualmente no se emiten dichas notificaciones en la ciudad de Guaranda, pero las multas si afectan a la ciudadanía, pero actualmente de acuerdo al código legal penal las contravenciones de tránsito, se establece que estas multas fijan un rango de ponderación en base al afectado. Sin embargo se debe tomar en cuenta que si el Gobierno de Guaranda asume estas competencias se las realizaría de manera proporcional a la realidad, procurando rebajas en valores pero de acuerdo a las normativas vigentes.

5. **¿Cuáles son los requisitos para la emisión de notificaciones a los presuntos contraventores por radar móvil y como se deben realizar estos procesos?**

En cuanto al sector público, se debe hacer de acuerdo a la ley de tránsito, porque el COIP como norma vigente no se refiere sobre las notificaciones sobre radar móvil, por lo que toda contravención emitida, grabada, firmada por algún dispositivo que presten servicios para tránsito por lo que servirán como pruebas válida, pero el problema se da cuando se comete la contravención y la notificación es emitida después sin poder realizar su respectiva impugnación y se presentan los problemas legales.

6. **¿Se puede impugnar la contravención de tránsito por radar móvil dentro y fuera de rango moderado y cuáles son las medidas legales necesarias?**

El derecho de impugnación si está reconocido, el COIP estable claramente que se puede proceder después de tres días después de entregada la citación se puede impugnar no solo en contravenciones por radar móvil ya sea dentro o fuera del rango moderado, por lo que el COIP establece normativas suficientes para que la persona pueda impugnar, pero el problema no es ese sino que la notificación no se da en el momento del cometimiento de la contravención.

7. **¿Cree usted que las notificaciones en las contravenciones de tránsito por radar vulneran los derechos del supuesto contraventor?**

Estoy completamente de acuerdo porque toda persona tiene derecho a la defensa pues se debe tomar en cuenta que el desconocimiento del cometimiento de estas infracciones se está violentando el derecho a la seguridad jurídica es por eso que se debería tomar medidas al momento de emitir boletas para que la misma llegue inmediatamente y no tras el paso de 3 a 5 meses como se da actualmente

Entrevista a la Abogada. Ruth Arregui, Jueza de la Unidad Judicial Penal del Cantón Guaranda

1. **¿Está usted de acuerdo que los Gobiernos Autónomos Descentralizados continúen con la competencia en materia de Tránsito?**

Sí, no veo objeción alguna

2. **¿Qué contravenciones de tránsito se encuentran a cargo del GAD de Guaranda?**

Aquellas que no son sancionadas con pena privativa de libertad

3. **¿Considera usted importante analizar las consecuencias por falta de notificaciones o notificaciones tardías en las contravenciones de tránsito por radar móvil?**

Creo las notificaciones deben ser entregadas a tiempo y no exclusivamente en este cantón pues entiendo en otros cantones como Ambato las notificaciones son tardías por lo que el dueño no se da cuenta que el vehículo está notificado al no revisar su correo electrónico Por lo que no se d cuenta de estos inconvenientes

4. **¿Considera que las sanciones establecidas por las contravenciones de tránsito por radar móvil afectan directamente a la ciudadanía guarandeña, y de qué manera?**

Bueno específicamente en el cantón Guaranda yo pienso que no al igual que en ningún otro lugar pues no se afectaría a nadie si todos fuésemos conscientes de lo que debemos hacer por lo que la Ley de Orgánica de Tránsito y Seguridad Vial procura resguardar la vida al igual que otros bienes adyacentes también pues todos estamos en la obligación de acatar leyes y quien es inobservante a aquello merece una sanción.

5. **¿Cuáles son los requisitos para la emisión de notificaciones a los presuntos contraventores por radar móvil y como se deben realizar estos procesos?**

El procedo de cómo se realice es competencia sumamente de la policía y lo que nos compete como jueces es recibir la notificación que entiendo se la hace de acuerdo a protocolos a saber de la policía pero los problemas se dan cuando los mismos no se

hacen a cargo de la policía como en el caso de Ambato pero se debe tener como prueba la fotografía

6. **¿Se puede impugnar la contravención de tránsito por radar móvil dentro y fuera de rango moderado y cuáles son las medidas legales necesarias?**

Todas las contravenciones son sujetas a impugnación no importa si son por radar móvil o no pero debe atenerse a la normativa, a lo que menciona el reglamento donde se menciona claramente observar las disposiciones de los agentes de tránsito y observar las señales que se hayan puesto a beneficio de la ciudadanía. Se debe tomar en cuenta que la ley de tránsito no solo protege vidas sino también bienes públicos por lo que el conductor no solo es responsable de las vidas que lleva en su vehículo sino todo lo que compete a la red vial, pues la mayoría de contravenciones ocurre por el uso de celular o la inobservancia de señales preventivas

7. **¿Cree usted que las notificaciones en las contravenciones de tránsito por radar vulneran los derechos del supuesto contraventor?**

Lógicamente si no son notificados en un tiempo prudencial se están vulnerando sus derechos por lo que los agentes de tránsito están en la obligación de emitir de inmediato la citación así como también cumplir con todo el procedimiento adecuadamente.

Entrevista al Ingeniero David Lara Director de La ANT del Cantón Guaranda

1. **¿Está usted de acuerdo que los Gobiernos Autónomos Descentralizados continúen con la competencia en materia de Tránsito?**

Esta pregunta no procede pues los Gobiernos autónomos descentralizados no son una competencia que como autoridad asumo.

2. **¿Qué contravenciones de tránsito se encuentran a cargo del GAD de Guaranda?**

En el tema de contravenciones de tránsito el GAD, Guaranda no está a cargo de ninguna pues se lleva a cabo por parte de la Agencia Nacional de Tránsito emitidas a cargo de la policía nacional pues nosotros somos quienes notificamos, elaboramos las leyes de tránsito, resoluciones y somos parte del código Integral Penal.

3. **¿Considera usted importante analizar las consecuencias por falta de notificaciones o notificaciones tardías en las contravenciones de tránsito por radar móvil?**

En este tema el radar móvil no existen notificaciones tardías porque un radar móvil se coloca a una distancia prudencial por lo que kilómetros antes se colocan los mismos y espacio después están agentes de la policía nacional para que se detenga al vehículo para la entrega de la notificación al 100% de los vehículos

4. **¿Considera que las sanciones establecidas por las contravenciones de tránsito por radar móvil afectan directamente a la ciudadanía guarandeña, y de qué manera?**

Esto no solo afecta a la ciudadanía guarandeña pues afecta la economía de los ciudadanos pero de la misma manera son sanciones que se pueden evitar ya que se tiene límites de velocidad tanto para vehículos livianos, de carga, transporte público, por lo que al estar establecidos estos límites deben ser respetados en razón de que no solo se atenta contra nuestra propia vida sino también en torno a los demás.

5. **¿Cuáles son los requisitos para la emisión de notificaciones a los presuntos contraventores por radar móvil y como se deben realizar estos procesos?**

Las notificaciones son emitidas en el mismo instante de la contravención al conductor de manera que se siga el debido proceso tras la emisión de la notificación.

6. **¿Se puede impugnar la contravención de tránsito por radar móvil dentro y fuera de rango moderado y cuáles son las medidas legales necesarias?**

Cualquier contravención puede ser impugnada, si se respeta adecuadamente la ley y en un periodo de tiempo prudente

7. **¿Cree usted que las notificaciones en las contravenciones de tránsito por radar vulneran los derechos del supuesto contraventor?**

Considero que no se vulneran, pues en el caso de contravenciones por radar móvil las notificaciones son emitidas en el mismo instante del cometimiento de la infracción por lo que la persona tiene la responsabilidad de cumplir con la sanción.

4.2 Beneficiarios

Tras la aplicación de la investigación se considera como beneficiarios a los ciudadanos de Guaranda pues analizar las notificaciones de tránsito por radares móviles y sus debidos procesos, es primordial ya que las fotos radares se han convertido en una problemática actual y generalizada, es por ello que se establece como beneficiarios a los siguientes:

Beneficiarios Directos

Ciudadanos infractores de tránsito por exceso de velocidad

Beneficiarios Indirectos

Como beneficiarios indirectos se tendrá a:

- Autoridades del Cantón Guaranda
- Autoridades de Tránsito del Cantón Guaranda
- Ciudadanía en general

4.3 Impacto de la investigación

Los resultados de la investigación se plasman en la información brindada a la ciudadanía de Guaranda a través del siguiente proyecto investigativo, pues las multas por exceso de velocidad, las notificaciones tardías o inexistentes, y los pagos excesivos de las multas se han convertido en un tema de interés común, por lo que la investigación y su aplicación es de gran impacto para la ciudadanía en bien de asegurar y garantizar los derechos de la ciudadanía.

4.4 Transferencia de resultados

Los resultados de la investigación hacen evidente la necesidad de brindar información a la comunidad guarandeña sobre las notificaciones en las contravenciones de Tránsito, por lo que como medida de solución se plantea la ejecución de una Capacitación a cerca de los efectos de la notificación tardía a personas que usen automotores dentro del perímetro urbano del Cantón Guaranda.

La propuesta de intervención constó de cuatro actividades:

- Síntesis de Información
- Elaboración de material didáctico
- La Ejecución de la socialización en la Escuela de Capacitación de Conductores Profesionales Guaranda.

La socialización involucró la entrega de material didáctico a través de un tríptico informativo y la presentación de diapositivas sobre el tema, trabajándose con un grupo de 40 estudiantes.

CRONOGRAMA		
Socialización: Contravenciones de Tránsito por radar móvil	Duración 2 horas	Actividades: • Entrega de Trípticos • Presentación y explicación de diapositivas • Atención a preguntas frecuentes
Socialización: Medidas de impugnación en notificaciones tardías o inexistentes	Duración 2 horas	Actividades: • Taller grupal • Atención a preguntas frecuentes

Cuadro 3: Cronograma de Intervención
Elaborado por: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)

Tras la realización de la capacitación sobre notificaciones en las contravenciones de Tránsito, se muestran cambios significativos en la ciudadanía asistente pues al informarse sobre los procesos a llevarse a cabo y de las medidas de impugnación se garantiza una adecuada seguridad jurídica.

Asimismo a través de un análisis de las competencias asumidas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados, se establecen diversos criterios sobre las mismas considerando que de ser asumidas correctamente se evitarían los procesos tardíos en las notificaciones de tránsito ya que se buscarían medidas y sanciones acorde a la población.

- A través de información jurídica los cambios en los estudiantes de la Escuela de Capacitación de Conductores Profesionales, Guaranda es evidente al tomar una actitud de responsabilidad vial acorde a lo establecido por la ley de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial para no solo acatar sanciones cuando se cometan contravenciones sino también para poder responder con medidas legales adecuadas para llevar a cabo un proceso de defensa.

CONCLUSIONES

- Los radares móviles, son instrumentos para determinar la velocidad de los conductores cuyo beneficio se evidencia en la reducción de accidentes de tránsito, pues actualmente las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad son consideradas como la principal causa de muerte en la población joven.

- La materia de tránsito posee basta información sobre las medidas de sanciones y competencias establecidas tanto en el COIP, como en la Ley de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, sin embargo estas deben aplicarse adecuadamente ya que la falta de información sobre medidas de impugnación en cuanto a multas por exceso de velocidad por radares móviles, es la principal causa por la que la ciudadanía no apela en estos casos jurídicos y opta por pagar multas excesivas por el poco acceso a dichas fuentes.

- La investigación fue descriptiva con una modalidad de campo y bibliográfica que permitió trabajar con una población de 43 personas considerando a autoridades en materia de Tránsito y a ciudadanos, a quienes fueron dirigidas las técnicas de recolección como la entrevista y la encuesta para la recolección de la información más importante en torno a los actores directos del presente proyecto.

- Asimismo a través de una investigación y el análisis de los datos obtenidos a través tras la aplicación de encuestas y entrevistas se concluye que la mayor parte de la ciudadanía está en desacuerdo con las excesivas sanciones, multas impuestas y sobretodo los procesos de notificación por lo que la competencia de tránsito según el criterio de autoridades y civiles debe estar a cargo de los gobiernos autónomos de manera que las multas y penas establecidas sean adecuadas a las características de cada localidad y cuyos recursos sean encaminados adecuadamente.

RECOMENDACIONES

- Tras la ejecución de la investigación se recomienda mejorar los procesos de notificación a través de medios tecnológicos considerando que no todas las personas que conducen un vehículo tienen pronto acceso a los mismos.

- Asimismo se recomienda apoyar campañas informativas en base a la información de la legislación actual, abarcando temas de control de velocidad de manera que no solo se enfoquen solo en los pagos sino también en procesos de impugnación de manera que se cancelen los haberes correspondientes sin afectar a la población

- Las investigaciones deben enfocarse en una modalidad bibliográfica y de campo de manera que se realice una intervención en la población acorde a lo establecido en bases documentales de manera que las investigaciones aporten a la comunidad.

- Es recomendable el análisis y apoyo de proyectos como el presente pues a base de resultados de la población tanto beneficiada como perjudicada se puedan establecer normativas adecuadas a la realidad del país.

BIBLIOGRAFÍA

AgenciaNacionaldeTránsito. (s.f.). *Impugnación*. Obtenido de Ecuador Ama la Vida: http://www.ant.gob.ec/index.php/como-impugnar#.VlTjSFV_Oko

Carmigniani, M. (29 de Marzo de 2015). *El mal uso de los fotorradares*. Obtenido de El Universo: http://www.eluniverso.com/opinion/2015/03/29/nota/4711031/mal-uso-fotorradares

COIP. (2014). *Código Orgánico Integral Penal.* Quito: Asamble Nacional de Ecuador.

constituyente, P. d. (s.f.). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.* Obtenido de http://www.sbs.gob.ec/medios/PORTALDOCS/downloads/normativa/SOAT/Nueva_Ley_transporte_terrestre.pdf

(2010). *ECUADOR CON NUEVA TIPOLOGÍA DE ACCIDENTES.* Ecuador Víal.

Ecuador, cuarto en el mundo en sufrir por accidentes de tránsito. (12 de Mayo de 2007). *El Diario*.

Ecuadorvial. (Agosto de 2012). *DE LOS LÍMITES Y RANGOS MODERADOS*. Obtenido de http://www.ecuador-vial.com/wp-content/uploads/2012/08/L%C3%ADmites-y-rangos-moderados.pdf

ELComercio. (10 de Enero de 2015). *Lo que debe saber para impugnar una infracción de tránsito*. Obtenido de http://www.elcomercio.com/actualidad/infracciontransito-impugnacion-apelacion-juzgados.html

Falconí, J. (26 de Noviembre de 2012). Las Contravenciones. *La Hora*.

García, C. (2014). *ANÁLISIS DE CONTENIDO DE LOS PRODUCTOS COMUNICACIONALES DE LA CAMPAÑA NO MÁS CORAZONES AZULES PERDIDOS EN LAS VÍAS.* Quito: Universidad Central del Ecuador.

INFORME SOBRE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, SEGÚN LA OMS. (s.f.). Obtenido de Noticias Toyota: http://www.toyocosta.com/blog/informe-sobre-accidentes-de-transito/

Investigación, U. d. (10 de Noviembre de 2014). Cinco causas que provocan accidentes de tránsito. *El Comercio*.

MinisteriodelInterior. (s.f.). *Fotorradares salvan vidas en las carreteras del país*. Obtenido de http://www.ministeriointerior.gob.ec/fotorradares-salvan-vidas-en-las-carreteras-del-pais/

Notificación de infracción de tránsito llega por email. (3 de Febrero de 2015). *El Mercurio*.

OMS. (s.f.). Obtenido de Prevención de la violencia y los traumatismos: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/es/

Pais. (3 de Diciembre de 2013). *Presencia de fotorradares reduce hasta un 60% las muertes por accidentes de tránsito*. Obtenido de El Mostrador.

Páliz Solís, M. A. (2014). La falta de notificación en las contravenciones de tránsito como vulneración del debido proceso de los contraventores. *Universidad Central del Ecuador*.

Quinchuela, C. (2014). *Infracciones de Tránsito.* Quito: Derecho Ecuador.

Saldarriaga, N., & Jimenez, A. (2013). *Accidentes de Tránsito*. Blogspots.

Solo 32 de los 70 radares de velocidad están operativos en Ecuador. (18 de Junio de 2014). *El Comercio*.

telégrafo, E. (2014). Guayaquil.

ANEXOS

UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLIVAL

FACULTAD DE JURSPRUDENCIA, CIANCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS

ESCUELA DE DERECHO

ENCUESTA

Dirigida a Profesionales del Derecho

1. ¿Está usted de acuerdo que los Gobiernos Autónomos Descentralizados continúen con la competencia de Tránsito?

   SI ( ) NO ( )

2. ¿Los fotos Radares se encuentran a cargo del GAD Guaranda?

   SI ( ) NO ( )

3. ¿Considera usted importante analizar las consecuencias por falta de notificaciones o notificaciones tardías en las contravenciones de tránsito por radar móvil?

   SI ( ) NO ( )

4. ¿Considera que las sanciones establecidas por contravenciones de tránsito por radar móvil afectan directamente a la población guarandeña?

   SI ( ) NO ( )

5. ¿La falta de Notificaciones a los presuntos contraventores por radar móvil violentan la seguridad jurídica?

   SI ( ) NO ( )

6. ¿Se puede impugnar las contravenciones de tránsito por radar móvil dentro y fuera de rango moderado?

   SI ( ) NO ( )

7. ¿Cree usted que la falta de notificaciones en las contravenciones de tránsito por radar vulneran los derechos del supuesto contraventor?

   SI ( ) NO ( )

UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLIVAL

FACULTAD DE JURSPRUDENCIA, CIANCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS

ESCUELA DE DERECHO

ENCUESTA

Dirigida a Profesionales del Derecho

¿Considera usted que con la aplicación del Código Orgánico Integral Penal y la ley Orgánica de Transporte y Seguridad Vial, ha reducido el índice de accidentes de tránsito?

SI ( ) NO ( )

¿Considera usted que los radares móviles, contribuyen con la reducción de accidentes de tránsito?

SI ( ) NO ( )

¿Está de acuerdo con las sanciones establecidas por exceder el límite de velocidad?

SI ( ) NO ( )

¿Considera que la falta de notificaciones o notificaciones tardías en las contravenciones de tránsito por radar móvil se respeta el debido proceso?

SI ( ) NO ( )

¿Considera que las notificaciones en las contravenciones de tránsito por radar móvil son expedidas en un tiempo prudencial?

SI ( ) NO ( )

¿Considera usted que las sanciones de tránsito por radar móvil garantizan el derecho a la seguridad jurídica?

SI ( ) NO ( )

¿Por qué razones considera que los ciudadanos no impugnan las sanciones establecidas por los agentes de tránsito?

SI ( ) NO ( )

¿Considera que son fáciles los procesos de impugnación de foto multas en el país?

SI ( ) NO ( )

¿Considera que es necesario bridar una guía informativa sobre las multas por radares móviles, las notificaciones y las medidas de impugnación?

SI ( ) NO ( )

UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLIVAL

FACULTAD DE JURSPRUDENCIA, CIANCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS

ESCUELA DE DERECHO

ENTREVISTA

Dirigida a Director de la Agencia Nacional de Tránsito y jueces de la Unidad Judicial Penal de Guaranda

1. ¿Está usted de acuerdo que los Gobiernos Autónomos Descentralizados continúen con la competencia en materia de Tránsito?
2. ¿Qué contravenciones de tránsito se encuentran a cargo del GAD de Guaranda?
3. ¿Considera usted importante analizar las consecuencias por falta de notificaciones o notificaciones tardías en las contravenciones de tránsito por radar móvil?
4. ¿Considera que las sanciones establecidas por las contravenciones de tránsito por radar móvil afectan directamente a la ciudadanía guarandeña, y de qué manera?
5. ¿Cuáles son los requisitos para la emisión de notificaciones a los presuntos contraventores por radar Móvil y como se deben realizar estos procesos?
6. ¿Se puede impugnar la contravención de tránsito por radar móvil dentro y fuera de rango moderado y cuáles son las medidas legales necesarias?
7. ¿Cree usted que las notificaciones en las contravenciones de tránsito por radar vulneran los derechos del supuesto contraventor?

Triptico Informativo:



LIMITE DE LA VELOCIDAD ART. 191 DEL REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACION DE LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL

Vehículos livianos:

a) Dentro del perímetro urbano: 50 km/h
b) En vías perimetrales: 90 km/h
c) En carretera 100 km/h

Vehículos de Transporte Público y comercial de pasajeros:

a) Dentro del perímetro urbano: 40 km/h
b) En vías perimetrales 70 km/h
c) En carretera 90 km/h

GRACIAS A LA CLASE DEL VOLANTE GUARANDEÑA

Vehículos de transporte de carga, en carretera:

a) Camiones pesados y combinaciones de camión remolque, el limite de velocidad es de 70 km/h
b) Vehículos que remolquen acoplados u otros automotores, el límite de velocidad es de 50 km/h

Motociclistas y similares:

a) Dentro del perímetro urbano : 50 km/h
b) En vías perimetrales 90 km/h
c) En carretera 100 km/h

La circulación de este tipo de vehículos dentro del perímetro urbano y vías perimetrales, se regirá a los límites, rutas y horarios establecidos por el organismo competente



UNIVERSIDAD ESTATAL DE BOLÍVAR
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA
ESCUELA DE DERECHO

TITULO
LAS NOTIFICACIONES EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO POR RADAR MOVIL A CARGO DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN GUARANDA

AUTORAS
VANESSA PÁLIZ
ANDREA PÁLIZ

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

AÑO
2015

INFRACCIONES DE TRANSITO

Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito.



CAUSAS

1. Manejar distraído:

2. Conducir demasiado rápido:

3. Conducir en estado de embriaguez:

4. Conducir de forma impaciente:

5. Lluvia:

6. No parar en el semáforo en rojo:

7. Conducir en la oscuridad o en neblina:

8. Conducir de forma agresiva:

9. Rebasar en curvas:

10. Sueño:

DELITOS

Es un acontecimiento imprevisible consecuencia de la negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes de tránsito a cargo de su control y vigilancia, por parte del conductor o chofer del mismo.

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



Autorizaciones para Encuestas y Entrevistas:

Guaranda 24 de enero de 2016

Abogada
Ruth Arregui
JUEZA DE LA UNIDAD JUDICIAL PENAL GUARANDA
En su despacho.-

De mi consideración.

Reciba un atento y cordial saludo, deseándole éxitos de la manera proba que viene desempeñando en sus funciones desde hace mucho tiempo en la Función Judicial, por medio del presente muy comedidamente me permito la colaboración de su persona, como profesional de gran trayectoria de nuestra ciudad a fin que se nos conceda una corta entrevista sobre el tema "LAS NOTIFICACIONES EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO POR RADAR MOVIL A CARGO DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN GUARANDA" del Proyecto de Investigación que nos encontramos cursando.

Con nuestra estima de consideración.

Atentamente.

Srta. Vanessa Páliz.
CC.0201896727

Srta. Andrea Páliz.
CC.0201896867

Guaranda 24 de enero de 2016

Doctor
Jorge Yánez V.
JUEZ DE LA UNIDAD JUDICIAL PENAL GUARANDA
En su despacho.-

De mi consideración.

Reciba un atento y cordial saludo, deseándole éxitos de la manera proba que viene desempeñando en sus funciones desde hace mucho tiempo en la Función Judicial, por medio del presente muy comedidamente me permito la colaboración de su persona, como profesional de gran trayectoria de nuestra ciudad a fin que se nos conceda una corta entrevista sobre el tema "LAS NOTIFICACIONES EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO POR RADAR MOVIL A CARGO DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN GUARANDA" del Proyecto de Investigación que nos encontramos cursando.

Con nuestra estima de consideración.

Atentamente.

Srta. Vanessa Páliz.
CC.0201896727

Srta. Andrea Páliz.
CC.0201896867

Guaranda 24 de enero de 2016

Doctor
Jorge Yánez V.
JUEZ DE LA UNIDAD JUDICIAL PENAL GUARANDA
En su despacho.-

De mi consideración.

Reciba un atento y cordial saludo, deseándole éxitos de la manera proba que viene desempeñando en sus funciones desde hace mucho tiempo en la Función Judicial, por medio del presente muy comedidamente me permito la colaboración de su persona, como profesional de gran trayectoria de nuestra ciudad a fin que se nos conceda una corta entrevista sobre el tema "LAS NOTIFICACIONES EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO POR RADAR MOVIL A CARGO DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN GUARANDA" del Proyecto de Investigación que nos encontramos cursando.

Con nuestra estima de consideración.

Atentamente.

Srta. Vanessa Páliz.
CC.0201896727

Srta. Andrea Páliz.
CC.0201896867

Escuela de Capacitación de Conductores Profesionales "Guaranda"

Formando Choferes del tercer milenio.

Guaranda, 27 de enero de 2016
Of. 008-2016-ECCPG

Señoritas
Vanessa Páliz
Andrea Páliz
ALUMNAS DE LA U.E.B
Presente.-

De mi consideración:

Visto el requerimiento formulado por ustedes, autorizo la ejecución para la capacitación sobre el proyecto de investigación titulado "LAS NOTIFICACIONES EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO POR RADAR MOVIL A CARGO DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN GUARANDA" a 40 estudiantes de nuestra institución, del particular comuníquese al Personal Administrativo de nuestra Escuela para que se brinde las facilidades necesarias.

Por la atención al presente, le reitero mi sentimiento de consideración y estima.

Cordialmente,

ESCUELA DE FORMACIÓN DE CONDUCTORES PROFESIONALES GUARANDA

Cap. Alfonso Camacho Bazantes,
DIRECTOR ADMINISTRATIVO

Rocafuerte 404 y Antigua Colombia
Telf. 032985322. Email: escueladeconducciónguaranda@gmail.com
Guaranda - Ecuador

Escuela de Capacitación de Conductores Profesionales "Guaranda"

Formando Choferes del tercer milenio.

ABG. ALEXANDER GARCÍA NÚÑEZ, EN CALIDAD DE ASESOR TÉCNICO VIAL DE LA ESCUELA DE CAPACITACION DE CONDUCTORES PROFESIONALES "GUARANDA".

CERTIFICO

Que las señoritas, **PALIZ AGUILAR ANDREA STEPHANIA**, con cédula de identidad N° 0201896867 y **PALIZ AGUILAR VANESSA ALEJANDRA** con cédula de identidad N° 0201896727, ejecutaron el Proyecto denominado " LAS NOTIFICACIONES EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO POR RADAR MÓVIL A CARGO DEL GOBIERNO AUTÒNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN GUARANDA", con capacitación a un grupo de 40 estudiantes de nuestra Institución.

Es todo cuanto puedo certificar para los fines pertinentes.

Guaranda 18 de febrero de 2016

Abg. Alexander García Núñez
ASESOR TÉCNICO VIAL

ESCUELA DE FORMACION DE CONDUCTORES PROFESIONALES GUARANDA

Rocafuerte 404 y Antigua Colombia
Telf. 032985322. Email: escueladeconduccionguaranda@gmail.com
Guaranda - Ecuador



Fuente: Capacitación Escuela de Conductores Profesionales Guaranda
Elaborado por: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)



Fuente: Capacitación Escuela de Conductores Profesionales Guaranda
Elaborado por: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)



Fuente: Explicación de trípticos
Elaborado por: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)



Fuente: Capacitación Escuela de Conductores Profesionales Guaranda
Elaborado por: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)



Fuente: Finalización de capacitación
Elaborado por: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)



Fuente: Aplicación de Entrevista
Elaborado por: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)



Fuente: Aplicación de Encuestas
Elaborado por: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)



Fuente: Aplicación de Encuestas
Elaborado por: Páliz, V. & Páliz, A. (2016)