



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO**  
**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES**  
**CARRERA DE DERECHO**

**TEMA:**

---

**“LOS FACTORES DE RIESGO Y LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO”**

---

Trabajo de Titulación, previo a la obtención del Título de Abogada de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador

**AUTORA:**

Rafaela Anabel Pazmiño Urquiza

**TUTOR:**

Abg. Mg. Ramiro Tite

Ambato – Ecuador

2019

**TEMA:**

---

**“LOS FACTORES DE RIESGO Y LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO”**

---

## CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

En calidad de Tutor del Trabajo de Investigación sobre el tema “**LOS FACTORES DE RIESGO Y LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO**” de la Srta. Rafaela Anabel Pazmiño Urquiza, Egresada de la Carrera de Derecho de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales de la Universidad Técnica de Ambato, considero que dicho Proyecto de Investigación reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometidos a Evaluación del Tribunal de Grado, que el H. Consejo Directivo de la Facultad designe, para su correspondiente estudio y calificación.

Ambato, 28 de Septiembre del 2018



Abg. Mg. Ramiro Tite

**TUTOR**

## **AUTORÍA DEL TRABAJO**

Los criterios emitidos en el trabajo de investigación “**LOS FACTORES DE RIESGO Y LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO**”, como también los contenidos, ideas, análisis, conclusiones y propuesta son de responsabilidad de la autora.

Ambato, 28 de Septiembre del 2018

## **LA AUTORA**



Rafaela Anabel Pazmiño Urquiza

C.C. 180433512-1

## **DERECHOS DE AUTOR**

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga de esta tesis o parte de ella un documento disponible para su lectura, consulta y procesos de investigación, según las normas de la Institución.

Cedo los derechos en línea patrimoniales de mi tesis, con fines de difusión pública, además apruebo la reproducción de esta tesis, dentro de las regulaciones de la Universidad, siempre y cuando esta reproducción no suponga una ganancia económica y se realice respetando mis derechos de autor.

Ambato, 28 de Septiembre del 2018

## **LA AUTORA**



Rafaela Anabel Pazmiño Urquiza

C.C. 180433512-1

## **APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO**

Los Miembros del Tribunal de Grado APRUEBAN el Trabajo de Investigación sobre el tema: **“LOS FACTORES DE RIESGO Y LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO”**, presentado por la Srta. Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo de conformidad con el Reglamento de Graduación para obtener el Título Terminal de Tercer Nivel de la U.T.A.

Ambato,.....

Para constancia firman:

.....  
**Presidente**

.....  
**Miembro**

.....  
**Miembro**

## **AGRADECIMIENTO**

A mis profesores a quienes les debo gran parte de mis conocimientos, gracias a su paciencia y enseñanza y finalmente un eterno agradecimiento a esta prestigiosa Universidad la cual abrió sus puertas a jóvenes como nosotros, preparándonos para un futuro competitivo y formándonos como personas de bien.

Mis sinceros agradecimientos a todas aquellas personas que, de alguna forma, son parte de la culminación de mi carrera.

## **DEDICATORÍA**

Dedico este proyecto de tesis a Dios porque ha estado conmigo a cada paso que doy, cuidándome y dándome fortaleza para continuar; a mis padres, pilares fundamentales en mi vida. Sin ellos, jamás hubiese podido conseguir lo que hasta ahora he logrado. Su tenacidad y lucha insaciable han hecho de ellos el gran ejemplo a seguir y destacar, no solo para mí sino para toda mi familia en general, es por ellos que soy lo que soy ahora. Los amo con mi vida.

**Rafaela Anabel Pazmiño Urquiza**



## ÍNDICE GENERAL

<b>CONTENIDO</b>	<b>Pág.</b>
PORTADA.....	i
TEMA: .....	ii
CERTIFICACIÓN DEL TUTOR .....	iii
AUTORÍA DEL TRABAJO .....	iv
DERECHOS DE AUTOR .....	v
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO .....	vi
AGRADECIMIENTO .....	vii
DEDICATORÍA .....	viii
ÍNDICE GENERAL .....	ix
ÍNDICE DE TABLAS .....	xiii
ÍNDICE DE GRÁFICOS .....	xiv
RESUMEN EJECUTIVO .....	xv
ABSTRACT.....	xvi
INTRODUCCIÓN .....	1

### CAPÍTULO I

#### EL PROBLEMA

Tema de Investigación: .....	3
Planteamiento del Problema.....	3
Contextualización.....	3
Árbol de Problemas.....	6
Análisis Crítico .....	7
Prognosis.....	8
Formulación del problema .....	9
Interrogantes de la Investigación .....	9
Delimitación del Objeto de Investigación.....	9
Delimitación Espacial .....	9
Delimitación Temporal .....	9
Unidades de Observación.....	9

Justificación .....	10
Objetivos .....	11
General .....	11
Objetivos Específicos.....	11

## CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO

ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS .....	12
FUNDAMENTACIÓN .....	14
Fundamentación Filosófica: .....	14
Fundamentación Legal .....	15
Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.....	15
CATEGORÍAS FUNDAMENTALES .....	18
CONSTELACIÓN DE IDEAS DE LA VARIABLE INDEPENDIENTE .....	19
CONSTELACIÓN DE IDEAS VARIABLE DEPENDIENTE .....	20
CATEGORÍAS FUNDAMENTALES .....	21
DESARROLLO DE LA VARIABLE INDEPENDIENTE.....	21
DESARROLLO DE LA VARIABLE DEPENDIENTE.....	37
HIPÓTESIS:.....	49
SEÑALAMIENTO DE VARIABLES.....	50
Variable Independiente: .....	50
Variable Dependiente:.....	50

## CAPÍTULO III METODOLOGÍA

Enfoque de la Investigación.....	51
Modalidad básica de la investigación .....	51
Investigación Bibliográfica: .....	51
Investigación De Campo:.....	51
Nivel o Tipo de Investigación.....	52
Explicativa .....	52
Descriptivo .....	52

Asociación de Variables.....	52
Población y Muestra.....	52
Población.....	52
Muestra.....	53
Plan de Recolección de la Información.....	57
Técnicas de Investigación .....	58
Instrumentos de Investigación .....	58
Plan de Procesamiento de la Información y Análisis.....	58

#### CAPÍTULO IV

##### ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Encuesta .....	59
TABULACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS .....	79
Resumen de datos de la Encuesta .....	79
Verificación de la Hipótesis .....	79

#### CAPÍTULO V

##### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones .....	82
Recomendaciones.....	82

#### CAPÍTULO VI

##### LA PROPUESTA

Datos informativos.....	85
Antecedentes de la Propuesta.....	85
Justificación .....	86
Objetivos .....	88
Objetivo General .....	88
Objetivos Específicos.....	88
Análisis de Factibilidad.....	88
Factibilidad legal.....	88
Factibilidad económica financiera .....	89

Fundamentación Científico Técnica .....	89
Metodología - Modelo Operativo de la Propuesta .....	89
Administración.....	95
Previsión de la Evaluación.....	95
Bibliografía .....	96
Anexos	
Paper	

## ÍNDICE DE TABLAS

	<b>Pág.</b>
Tabla No. 1 Población.....	53
Tabla No. 3 Operacionalización de las variables – Variable Dependiente.....	55
Tabla No. 2 Operacionalización de las variables – Variable Independiente .....	56
Tabla No. 4 Plan de Recolección de información .....	57
Tabla No. 5 Riesgo al conducir .....	59
Tabla No. 6 Factores de riesgo al conducir .....	61
Tabla No. 7 Factores de riesgo para mejorar la seguridad vial .....	63
Tabla No. 8 Factores de riesgo son suficientes para disminuir las infracciones de tránsito.....	65
Tabla No. 9 Factores de riesgo se disminuirá con el índice de infracciones de tránsito.....	67
Tabla No. 10 Factores de riesgo evidencian el cometimiento de infracciones de tránsito .....	69
Tabla No. 11 Informar adecuadamente a las Personas sobre los factores de riesgo al conducir .....	71
Tabla No. 12 Falta de una adecuada información sobre factores de riesgo al conducir .....	73
Tabla No. 13 La clasificación de las infracciones de tránsito .....	75
Tabla No. 14 Procedimiento específico información adecuada sobre infracciones de tránsito.....	77
Tabla No. 15 Resumen de datos de la Encuesta.....	79

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

	<b>Pág.</b>
Gráfico No. 1 Árbol de Problemas .....	6
Gráfico No. 2 Categorías Fundamentales.....	18
Gráfico No. 3 Constelación de Ideas de la Variable Independiente .....	19
Gráfico No. 4 Constelación de Ideas de la Variable Dependiente .....	20
Gráfico No. 6 Factores de riesgo al conducir .....	61
Gráfico No. 7 Factores de riesgo para mejorar la seguridad vial .....	63
Gráfico No. 8 Factores de riesgo son suficientes para disminuir las infracciones de tránsito .....	65
Gráfico No. 9 Factores de riesgo se disminuirá con el índice de infracciones de tránsito .....	67
Gráfico No. 10 Factores de riesgo evidencian el cometimiento de infracciones de tránsito .....	69
Gráfico No. 11 Informar adecuadamente a las Personas sobre los factores de riesgo al conducir .....	71
Gráfico No. 12 Falta de una adecuada información sobre factores de riesgo al conducir para los conductores .....	73
Gráfico No. 13 La clasificación de las infracciones de tránsito .....	75
Gráfico No. 14 Procedimiento específico información adecuada sobre infracciones de tránsito.....	77

## RESUMEN EJECUTIVO

El trabajo de investigación titulado: “**LOS FACTORES DE RIESGO Y LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO**”, realiza un profundo análisis de las pocas disposiciones contenidas en el Código Orgánico Integral Penal (COIP) respecto a los factores de riesgo al conducir en infracciones de tránsito que constan en cinco artículos, así como los principios, derechos y garantías contempladas en la Constitución del Ecuador 2008 y otras fuentes legales nacionales e internacionales. Luego de una extensa investigación teórica y de campo se llegó a determinar que las disposiciones contempladas en el Código Orgánico Integral Penal no son suficientes para garantizar una adecuada capacitación e información a los conductores sino al contrario muchas de las veces suelen ser ellas las causantes de que los órganos de justicia de tránsito incurran en gravísimas violaciones a los derechos de protección enmarcados en la Constitución debido a que en la actualidad lo que está originando inconformidad es la inadecuada aplicación de los derechos que tienen los conductores a una acertada capacitación e información sobre los factores de riesgo al conducir y con esto eliminar la reincidencia de los mismos. En tal sentido el artículo 1 de la Constitución establece: “El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada...”, en concordancia con lo que determinan las disposiciones del Código Orgánico Integral Penal y demás instrumentos internacionales. La capacitación para los conductores sobre factores de riesgo de infracciones de tránsito es una temática que está tomando un gran impulso debido a las alarmantes cifras de reincidencia de dichos conductores a nivel local, nacional e internacional, razón que motivó la realización de esta investigación la cual pretende ofrecer una alternativa de solución al problema, a través del Proyecto de Ley Reformatoria al Código Orgánico Integral Penal, Capítulo Octavo, Infracciones de Tránsito. Sección primera, reglas generales.

**Palabras claves:** Atención, infracciones, derechos, disposiciones del Código Orgánico Integral Penal, conductores, información, principios, proyecto y capacitación.

## ABSTRACT

The research work titled: “RISK FACTORS AND TRANSIT INFRACTIONS”, performs an in-depth analysis of the few provisions contained in the Comprehensive Organic Criminal Code (COIP) regarding the risk factors when driving in traffic infractions that consist of five articles, as well as the principles, rights and guarantees contemplated in the Constitution of Ecuador 2008 and other national and international legal sources. After extensive theoretical and field research it was determined that the provisions of the Comprehensive Criminal Code are not sufficient to guarantee adequate training and information for drivers, but on the contrary, many times they are usually the cause of the transit justice bodies incur serious violations to the rights of protection framed in the Constitution because at present what is causing disagreement is the inadequate application of the rights that drivers have to an appropriate training and information about the factors of risk when driving and with this to eliminate the recidivism of the same ones. In this regard Article 1 of the Constitution states: "The equator is a constitutional state of rights and justice, social, democratic, sovereign, independent, unitary, intercultural, plurinational and secular. It is organized in the form of a republic and governs in a decentralized manner ... “in accordance with the provisions of the Comprehensive Criminal Organic Code and other international instruments. The training for drivers on risk factors of traffic infractions is a subject that is taking a great boost due to the alarming figures of recidivism of these drivers at local, national and international level, which is why this investigation is carried out. Aims to offer an alternative solution to the problem, through the Draft Law Reform to the Comprehensive Criminal Organic Code, Eighth Chapter, traffic infractions First section, general rules.

**Keywords:** Attention, infractions, rights, provisions of the Comprehensive Criminal Organic Code, drivers, information, principles, project and training.



## INTRODUCCIÓN

La investigación sobre “Los factores de Riesgo y las Infracciones de Tránsito”, consta de seis capítulos:

**CAPÍTULO I: EL PROBLEMA**, comprende el planteamiento del problema; contextualización macro, meso y micro; el árbol de problemas con sus respectivas causas y consecuencias; la prognosis; la formulación del problema; las interrogantes de la investigación; la delimitación del lugar y tiempo en que se desarrolló; la justificación que sustenta su procedencia y finalmente su objetivo general y objetivos específicos.

**CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO**, contiene los antecedentes de la investigación que existen sobre la reparación integral de las víctimas de delitos penales; la fundamentación filosófica y legal; las categorías fundamentales y constelación de ideas con su respectivo desarrollo; la formulación de la hipótesis y señalamiento de variables, las cuales son: Las Infracciones de Tránsito como variable independiente y los Factores de Riesgo como variable dependiente.

**CAPÍTULO III: METODOLOGÍA**, plantea el enfoque de investigación a aplicarse; la modalidad básica de la investigación: bibliografía-documental y de campo; el tipo de Investigación: exploratorio, descriptivo y de asociación de variables; población y muestra para la aplicación de encuestas y entrevistas; operacionalización de la variable independiente y dependiente; técnicas e instrumentos de recolección de información; plan de procesamiento de información y plan de recolección de información.

**CAPÍTULO IV: ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS**, contiene el análisis e interpretación de los datos obtenidos en la aplicación de las encuestas a profesionales del derecho inscritos en el foro de abogados del Consejo de la Judicatura del cantón Ambato y Jueces/as de la Unidad de Tránsito con sede en el cantón Ambato, por medio de tabulaciones, gráficos y cuadros estadísticos, y en base a ello se efectuó la comprobación de la hipótesis a través del método del Chi

Cuadrado.

**CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**, determina las conclusiones y recomendaciones a las cuales se ha llegado al finalizar el proceso investigativo sobre los factores de riesgo y su vulneración por las infracciones de tránsito.

**CAPÍTULO VI: PROPUESTA**, plantea una alternativa de solución al problema de investigación formulado, la cual consiste en elaborar un proyecto de ley reformativa al Código Orgánico Integral Penal, implementar una adecuada información sobre factores de riesgo para todas las personas, además dicha propuesta consta de lo siguiente: datos informativos, antecedentes de la propuesta, justificación de su pertinencia, objetivo general y objetivos específicos, análisis de factibilidad, desarrollo de la propuesta, modelo operativo, procesamiento y análisis, plan y matriz de evaluación.

**Línea de Investigación: Derecho Penal y Tránsito**

## **CAPÍTULO I**

### **EL PROBLEMA**

#### **Tema de Investigación:**

Los factores de riesgo y las infracciones de tránsito

#### **Planteamiento del Problema**

El desconocimiento de los factores de riesgo dentro de las infracciones de tránsito.

#### **Contextualización**

##### **Macro**

Es bien sabido por todos, que una de las características más comunes en el Ecuador, es que generalmente los accidentes se asocian a las condiciones del camino, fallas mecánicas o el mal estado del tiempo, sin embargo, desde los inicios del automovilismo, ha existido un factor de riesgo latente en cada vehículo el cual es el ser humano, por lo que la mayoría de muertes en las carreteras son debido a la escasa seguridad que tenían los coches y a la nula educación vial para manejar.

Con el pasar de los años y tras una serie de demandas civiles, que exigían mayores estándares de seguridad para los pasajeros, la industria automotriz tuvo que realizar adecuaciones como utilizar un material distinto al vidrio ‘tradicional’ para los parabrisas; instalar cinturones de seguridad de tres puntos; bolsas de aire y mejoras en la carrocería del vehículo.

Sin embargo, todas las medidas que se puedan implementar, son insuficientes si los conductores no conducen con responsabilidad. Según investigaciones se determina que el conductor es responsable del 90 % de los accidentes vehiculares, 5 % a fallas mecánicas y 5 % al camino y el clima, (EL COMERCIO 2013).

Por lo que el desconocimiento de los factores de riesgo en el Ecuador los cuales están el conducir en estado de embriaguez, exceso de velocidad, consumo de drogas, conducir con la licencia sin puntos o caducada, la fatiga y las enfermedades, las condiciones mecánicas del automotor, nos han llevado a que exista un alto índice de cometimiento de infracciones de tránsito.

### **Meso**

A su vez busca analizar dentro de la Provincia de Tungurahua la vulneración de los derechos de las personas en cuanto se refiere a la inadecuada información sobre los factores de riesgo a las personas debido a que las personas merecen ser informadas de sus consecuencias para que la disminución de cometimiento de infracciones de tránsito tenga éxito, aunque esta nueva figura judicial aún no se encuentra operando de manera integral en el Ecuador, las implicaciones que acarrea son muy relevantes a la hora de plantear un análisis comparativo entre infracciones cometidas anteriormente y las causas de cometer dichas infracciones que hoy por hoy se mantienen elevadas, lo cual a las claras, determina un factor preocupante para la comunidad ecuatoriana.

Entre las principales actividades que las referidas autoridades están facultadas y obligadas a desempeñar, es imperativo mencionar aquella en virtud de la cual deben dar la información adecuada a la ciudadanía sobre temas de relevancia en este caso los riesgos que se dan al cometer una infracción de tránsito al conducir, con la finalidad de conocer las solicitudes, reclamos o quejas presentadas por todas las personas y procurar dar una solución factible y justa a los planteamientos realizados.

### **Micro**

A su vez busca analizar en Ambato, porque existe el desconocimiento de los factores de riesgo en cuanto se refiere a las infracciones de tránsito ya que todas las personas deben conocer y poner en práctica la responsabilidad y la seguridad que conlleva conducir un vehículo.

Uno de los elementos subjetivos que interviene con mayor frecuencia en los accidentes de tránsito es la distracción, que se presenta tanto en el conductor como en los peatones o pasajeros, quienes por negligencia o descuido se exponen a sufrir diversos accidentes con consecuencias lamentables para su vida o integridad física.

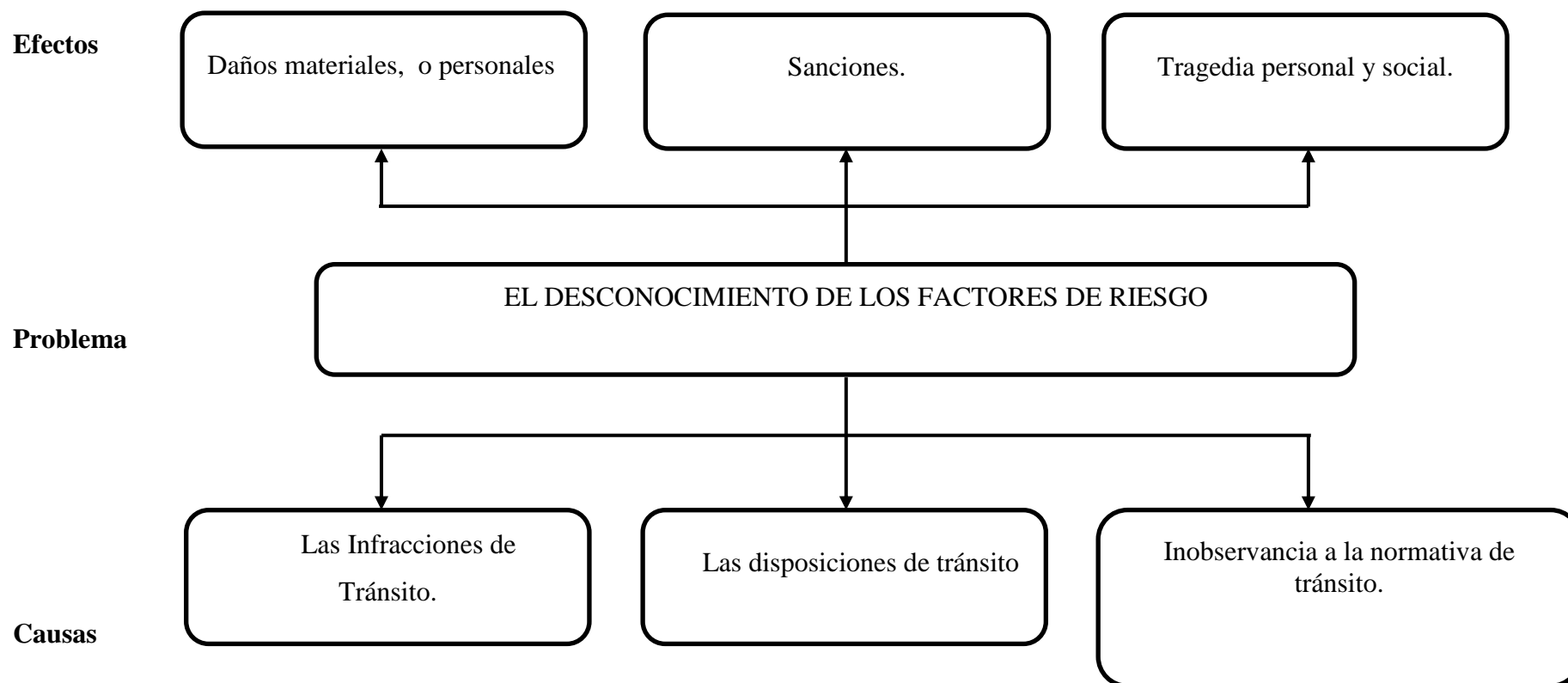
Otro de los factores de riesgo que da como resultado el cometimiento de infracciones es el conducir con la licencia con pérdida total de puntos generando en la irresponsabilidad del que conduce, que ha cometido infracciones que han conllevado a la pérdida de puntos que le han sido otorgados de acuerdo al sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir.

La utilización del teléfono celular al conducir constituye también un factor de riesgo descuidando por tal motivo la conducción del vehículo con desenlaces fatales.

De los estudios realizados hasta el momento se concluye que aproximadamente la mitad de las señales de tránsito pasan inadvertidas y no se respeta la prioridad en uno de cada cuatro cruces. Según el mismo estudio, los momentos de mayor peligro con la telefonía se producen cuando se recibe una llamada, al haber un elemento de sorpresa e incluso cambian las pulsaciones y la actividad cerebral. Respecto al empleo del teléfono de manos libres, se comprobó cómo durante los dos primeros minutos de conversación todavía se mantenía la atención, pero a partir de ese momento se iba perdiendo paulatinamente la atención en el tránsito.

En virtud de lo planteado anteriormente, es preciso desarrollar un análisis institucional a fin de configurar los parámetros que cimentan los factores de riesgo en el cantón Ambato y determinar de este modo, las causas si es que los hay, que inciden en el aumento de los índices de cometimiento de infracciones de tránsito que se registran en la ciudad de Ambato y el resto del país.

## Árbol de Problemas



**Gráfico No. 1** Árbol de Problemas  
Investigadora: Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo

## **Análisis Crítico**

Entre las principales causas del desconocimiento de los factores de riesgos tenemos el cometimiento de infracciones de tránsito en la ciudad de Ambato, ya que si se tuviera un tipo de capacitación acerca de este fenómeno se podrían evitar muchos daños y consecuencias de tipo coercitivas y pecuniarias dentro de la ciudadanía.

En su gran mayoría los conductores y peatones no respetan la normativa pertinente al transitar por las vías, tanto en la calzada como en la acera, peor aún respetan de manera correcta las señales de tránsito que surge de la misma normativa y que en casi todos los casos son de carácter obligatorio, salvo en las señales informativas, pero el paso cebra, las señales de velocidad, los semáforos entre otros, son elementos de obligatoria observancia para evitar accidentes y el cometimiento de infracciones.

La inobservancia de la normativa vigente en materia de tránsito es el detonante más común, para que los factores de riesgo que son desconocidos por la población y los legisladores den como resultado el aumento de infracciones que penosamente va en aumento. Se debe actuar sobre el nivel de riesgo percibido por los conductores, más que sobre el nivel de riesgo técnico calculado mediante valoraciones ingenieriles. Dado que, al parecer, el comportamiento de los conductores está condicionado por los mecanismos de compensación del riesgo, las políticas de seguridad vial deberán aplicar medidas que tiendan a incrementar la percepción de los riesgos del tránsito por parte de los conductores. Así, éstos tenderán a utilizar menos el automóvil, y a utilizarlo de modo menos arriesgado.

Para conseguir este objetivo, es necesario intensificar la concienciación social acerca del verdadero alcance de los peligros del tránsito, y de lo éticamente inadmisibles que son los niveles de accidentalidad que se registran en todos los países, incluso en los más avanzados en la materia. De este modo, el punto de compromiso de aceptación de riesgos por los conductores se puede ir inclinando progresivamente del lado de la seguridad. Asimismo, es necesario que el entorno vial, y los propios automóviles, hagan al usuario consciente de la situación de riesgo en el que se encuentra, en vez de intentar ocultar proporcionándole una falsa sensación de seguridad e incluso de invulnerabilidad como hacen la mayor parte de las medidas de la seguridad vial.

## **Prognosis**

De manera introductoria es preciso manifestar que todas las personas debemos ser responsables a la hora de conducir porque no estamos solos en la carretera y una pérdida humana supone varias tragedias. Todos los avances no están pensados para que corramos más o seamos más imprudentes, sino para nuestra seguridad y para evitar en la medida de lo posible esas tragedias. La seguridad al volante es cosa de todos.

En este mismo ámbito, los factores de riesgo buscan prevenir la reincidencia y habitualidad de las infracciones de tránsito cometidas por las personas para constituir por medio del cumplimiento integral de tal circunstancia, una disminución en los niveles de cometimientos de dichas infracciones que se registran actualmente.

Ya que los principales grupos de riesgo son los niños, los jóvenes, los ciclistas y las personas mayores como conductores y como peatones, conocer sus características y sus problemas permite comprender qué hace que muchas de estas personas acaben por sufrir las terribles consecuencias del tráfico. Además, cuando se encuentra al volante, se podrá adaptar la conducción de acuerdo a las características y de esta manera evitar la gran mayoría de los accidentes que son causados por estos factores.

Con la finalidad de que todas las personas eviten sanciones se debe concientizar a que todos cumplan con las normativas legales en cuanto se refiere a las infracciones de tránsito para que los factores de riesgo sigan cada vez disminuyendo y así evitar menos desgracias personales, menos daños materiales y una educación vial acorde a las necesidades de todos.

De no solucionarse el problema planteado sucederá que muchas de las personas seguirán incumpliendo las normas legales en cuanto a las infracciones de tránsito y por ende existirán cada vez más infractores y muchas vidas perdidas por la irresponsabilidad de la persona que lo comete.



## **Formulación del problema**

¿De qué manera inciden los Factores de Riesgo en las infracciones de Tránsito?

## **Interrogantes de la Investigación**

1. ¿Qué son los Factores de Riesgo?
2. ¿Cuáles son las disposiciones de las Infracciones de Tránsito?
3. ¿Cuáles es la normativa para solucionar el problema?

## **Delimitación del Objeto de Investigación**

**Campo:** Penal

**Área:** Tránsito

**Aspecto:** Factores de Riesgo.

## **Delimitación Espacial**

La presente investigación se realizará en la Unidad Judicial de Tránsito con sede en el cantón Ambato.

## **Delimitación Temporal**

El presente proyecto se desarrollará en el período enero a junio del 2018.

## **Unidades de Observación**

- Jueces de la Unidad Judicial de Tránsito de Ambato
- Abogados en libre ejercicio de Tungurahua.

## **Justificación**

La importancia de realizar el presente trabajo de investigación, es tomar en cuenta todos los factores de riesgo que existen al transitar con vehículos o a pie por las vías para evitar que se sigan cometiendo más infracciones de tránsito y se sigan vulnerando más derechos fundamentales y civiles como el derecho a la vida o a la seguridad. A nivel nacional y a través de los medios de comunicación observamos que diariamente se suscitan gran cantidad de infracciones de tránsito (delitos y contravenciones) en las vías públicas del país que provocan pérdidas de vidas, personas que quedan con discapacidades permanentes y otras marcadas psicológicamente para toda la vida por el impacto sufrido; pérdidas materiales de objetos y bienes que con tanto esfuerzo se logró adquirir; estos hechos se han convertido en la segunda causa de muerte en nuestro país y es necesario aportar de alguna forma para conseguir que se disminuya las estadísticas alarmantes en cuanto a infracciones de tránsito, que ahora involucra tanto a conductores de vehículos cuanto a peatones que utilizan la vía pública; por esta razón la investigación se torna de gran importancia, y se ha escogido el tema sobre los factores de riesgo y su incidencia en las infracciones de tránsito en el cantón Ambato, para prevenir las infracciones de tránsito.

Es factible la realización del presente trabajo de investigación ya que se cuenta con el apoyo de la Universidad Técnica de Ambato, el recurso humano como es el docente tutor Ab. Ramiro Tite, además de contar con las facilidades de una biblioteca física y virtual medios de comunicación e instituciones públicas para llevar a cabo este proyecto y finalmente se cuenta con mi persona la investigadora como uno de los recursos más importantes dentro de la realización de este trabajo.

Es de suma importancia la investigación sobre los factores de riesgo que llevan a los conductores a cometer infracciones de tránsito, factores de orden humano, ambiental y mecánico, con el fin de encontrar soluciones al problema, para disminuir el alto índice de infracciones de tránsito, así como también para plantear posibles reformas legales y viables a la normativa de Tránsito y Seguridad Vial vigente.

En nuestro país cada año mueren más de cinco mil personas como consecuencia de un accidente de circulación, y muchas más resultan heridas de gravedad. Estas cifras convierten a los accidentes de circulación en una de las principales causas de muerte para la población. Sin embargo, la mayoría de la sociedad las desconoce, y lo que es más grave, la gente que las conoce las asume, pues considera que son el precio que debemos pagar por la evolución.

Sabemos que la principal medida a tomar consiste en la sensibilización social, sin embargo, los políticos no hablan prácticamente del tema, y cuando lo hacen se debe a que se han producido infracciones de tránsito, lo que lleva a muchos ciudadanos a pensar que salir sea a caminar o a manejar cualquier tipo de vehículo es una actividad peligrosa sujeta a riesgos.

Mientras, día tras día se va incrementando el número de fallecidos, lesionados, daños materiales considerables en nuestras carreteras, por lo que la presente investigación tiene una razón principal la cual es fomentar a que todas las personas conozcan cuales son los factores de riesgo en cuanto a las infracciones de tránsito y así disminuir su incidencia.

## **Objetivos**

### **General**

Investigar las incidencias de los factores de riesgo en las infracciones de tránsito.

### **Objetivos Específicos**

1. Diagnosticar qué son y en qué grado influyen los factores de riesgo.
2. Analizar jurídicamente las infracciones de tránsito en el cantón Ambato.
3. Proponer una solución en derecho al problema planteado.

## CAPÍTULO II

### MARCO TEÓRICO

#### ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

Efectuada una minuciosa investigación bibliográfica en las bibliotecas de las universidades de Ambato que promocionan la Carrera la de Derecho, se ha verificado la no existencia de trabajos de grado en los cuales se considere el tema propuesto para su exploración. En razón de lo cual, la investigación a desarrollarse se caracteriza por su originalidad y autenticidad.

Sin embargo se ha considerado trabajos en los cuales se realiza el estudio de las variables Factores de riesgo y las infracciones de tránsito:

#### **Tema de Tesis:**

**Universidad Técnica De Ambato: Facultad De Jurisprudencia Y Ciencias Sociales; Tesis N° 467 Del Año 2007 Elaborado Por Morales Moreno Carlos Roberto, Con El Tema “*Causas principales para los accidentes de Tránsito y la Tipología*”:** En la cual se dice:

*“...que los principales motivos para que se ocasionen los accidentes de tránsito son el conducir en estado de embriaguez, por incrementar la velocidad del vehículo inadecuadamente e innecesariamente, el irrespetar las señales de tránsito, por lo que indica que deberíamos tener todos nuestros sentidos orientados a la conducción y además con mucha responsabilidad...”*

#### **Y cuyas conclusiones fueron:**

- El Sistema Vial ecuatoriano es malo por Falta de coordinación de los municipios y consejos provinciales conjuntamente con la policía nacional y adicional a esto la falta de señalización en las vías y carreteras estas son las circunstancias fundamentales para los accidentes de tránsito.

(Esto a 2018 ha mejorado considerablemente pero aun así continúan los accidentes).

- Los conductores son solidarios a las circunstancias antes mencionadas ya que el exceso de velocidad provocado por ellos mismos, es lo que ocasiona el accidente y la muerte del peatón o el mismo conductor y en ocasiones hasta de las personas que lo acompañan, así se crea un marco de dolor y sufrimiento de las familias y seres que los rodean
- La policía es un ente de control y auxilio para las personas, lamentablemente en el Ecuador estos gendarmes de la justicia no toman ese rol sino más bien toman la lucha contra el pueblo y los inocentes.

### **Tema de Tesis:**

**Universidad Técnica De Ambato: Facultad De Jurisprudencia Y Ciencias Sociales; Tesis N° 430 Del Año 2007 Elaborado Por Miño Mayorga Diana Elizabeth, Con El Tema “*Accidentes de Tránsito*”:** En la cual se dice

*“...que existen diferentes tipos de accidentes de tránsito que por sus consecuencias a cada uno le anteceden en diferentes circunstancias y por ende nunca existiría un accidente igual a otro, y lo más apropiado para evitar los accidentes es conducir a la defensiva...”*

Y cuyas conclusiones fueron:

- Las consecuencias que conlleva el cometimiento de un accidente de tránsito son las infracciones, estas pueden ser contravenciones y delitos, teniendo cada una de ellas una sanción determinada para su autor.
- El cometimiento de los accidentes de tránsito trae consigo muerte, dolor destrucción de familias, angustia, desesperación, no solo para el que sufre el accidente sino también para los que lo rodean, es así que con este trabajo investigativo se busca concienciar a la sociedad y dar a conocer las secuelas catastróficas que deja un accidente de tránsito

**Tema de Tesis:**

**“Análisis de los factores que inciden en los accidentes de tránsito del servicio de transportación pública interprovincial en el Ecuador”**

**Autor:** Castillo Guerra Diana Mabel.

**Año:** 2013.

**Obra proporcionada por:** Universidad de Guayaquil.

**Conclusiones:**

La transportación pública se establece más como un factor de producción que le da importancia solo a la parte automotriz, dejando desprotegido al sector transportista desatendiendo su condición de trabajador y elemento importante en el desarrollo de las cooperativas.

Cuarenta y ocho de cada cien choferes trabajan más de 10 años para las distintas cooperativas, este grupo merece atención especial ya que deben ser incluidos en programas de prevención de enfermedades degenerativas y/o profesionales.

Se determinó que el 52% de los choferes no han culminado sus estudios secundarios este factor ayuda a determinar entre otras cosas, la ubicación del trabajador dentro de la empresa y el tipo de capacitación que requiere para mejorar su desempeño; además influye sobre el grado de autoestima, subvaloración y roles del individuo.

**FUNDAMENTACIÓN****Fundamentación Filosófica:**

El presente trabajo se fundamentó en el paradigma crítico - propositivo; el paradigma crítico introduce la ideología de forma explícita y la auto reflexión crítica en los procesos del conocimiento. Tiene como finalidad la transformación de la estructura de las relaciones sociales y dar respuesta a determinados problemas generados por

éstas.

Es crítico, porque cuestiona los esquemas molde de hacer investigación que están comprometidas con la lógica instrumental del poder; porque impugna las explicaciones reducidas a casualidad lineal. Es propositivo en cuanto la investigación no se detiene en la contemplación pasiva de los fenómenos, sino que además plantea alternativas de solución construidas en un clima de pro actividad.

Este enfoque privilegia la interpretación, comprensión y explicación de los fenómenos sociales en perspectiva de totalidad. Busca la esencia de los mismos al analizarlos inmersos en una red de interrelaciones e interacciones, en la dinámica de las contradicciones que generan cambios cualitativos profundos.

### **Fundamentación Legal**

#### **Constitución de la República:**

*“...Art. 394.- El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias...”*

#### **Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**

La presente ley en su Art. 98, manifiesta que cuando una persona pierde los primeros 30 puntos, la licencia será suspendida por 60 días y será obligatorio tomar un curso en las Escuelas de Conducción de Choferes No Profesionales, Escuelas de Conducción de Choferes Profesionales, los Institutos Técnicos de Educación Superior, las Escuelas Politécnicas y las Universidades legalmente autorizados por la Agencia Nacional para brindar dichos cursos, que de aprobarse se recuperarán sólo 20 puntos. Si se perdiesen nuevamente los 20 puntos, se sancionará con 120 días de

suspensión de la licencia y se tomará otro curso en las mencionadas instituciones, que de aprobarse sólo se recuperarán 15 puntos a la licencia de conducir. A partir de la tercera oportunidad que se pierdan los 15 puntos, de ahí en adelante se suspenderá cada vez la licencia por un año y se deberá tomar un nuevo curso para la recuperación de los 15 puntos. La aprobación del curso no significará el cese de la suspensión de la licencia de conducir determinada para cada caso, y el cumplimiento del plazo de la suspensión no releva de la aprobación del curso como requisito para la recuperación de los puntos. La realización del curso para recuperación de puntos incluirá una evaluación psicológica y deberá aprobarse en una escuela distinta a la que emitió el Título de Conductor. En los casos de renovación de licencia, la misma se emitirá con los puntos que correspondan según lo establece la ley.

En el mismo cuerpo legal nos dice que en ningún caso la renovación extinguirá los puntos perdidos previamente, el conductor al que le hubieren suspendido la licencia por más de cuatro ocasiones según lo dispone la ley, perderá el derecho a renovarla.

### **Código Orgánico Integral Penal**

En su Art. 387 nos da a conocer que es una contravención de tránsito de segunda clase la persona que conduzca con licencia caducada, anulada, revocada o suspendida, la misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito, y será sancionado 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.

### **Otras Fuentes:**

#### **Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial**

*“...Art. 190.- Las Unidades Administrativas y los GADS, en sus correspondientes jurisdicciones territoriales, determinarán los límites máximos de velocidad en las diferentes vías del país, pero de manera general se sujetarán a los límites establecidos en el presente capítulo...”*



*“...Art. 192.- Los límites máximos de velocidad vehicular permitido en las vías públicas, con excepción de trenes y autocarriles, son los siguientes:*

*1. Vehículos livianos:*

*a) Dentro del perímetro urbano: 50 k/h;*

*b) En vías perimetrales: 90 k/h; y,*

*c) En carretera: 100 k/h.*

*2. Vehículos de transporte público y comercial de pasajeros:*

*a) Dentro del perímetro urbano: 40 k/h;*

*b) En vías perimetrales: 70 k/h; y,*

*c) En carretera: 90 k/h.*

*3. Vehículos de transporte de carga, en carretera:*

*a) Camiones pesados y combinaciones de camión remolque, el límite de velocidad es de 70 k/h.*

*b) Vehículos que remolquen acoplados u otros automotores, el límite de velocidad es de 50 k/h.*

*4. Motocicletas y similares:*

*a) Dentro del perímetro urbano: 50 k/h;*

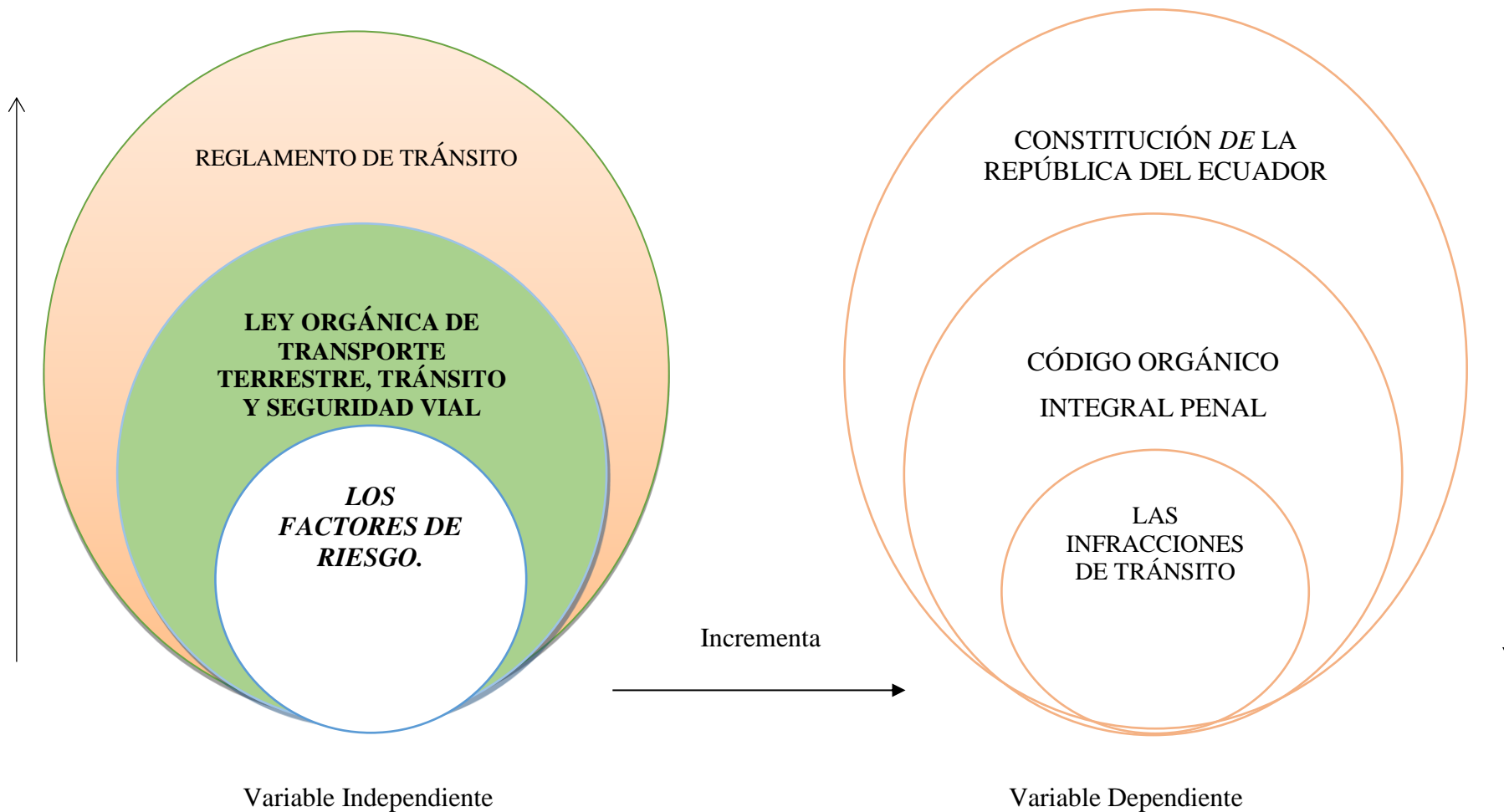
*b) En vías perimetrales: 90 k/h; y,*

*c) En carretera: 100 k/h.*

*Las señales de tránsito deberán indicar tanto el límite de velocidad máximo como los rangos moderados. En caso de discrepancia entre los límites y rangos aquí indicados y los que se establezcan en las señales de tránsito, prevalecerán estas últimas.*

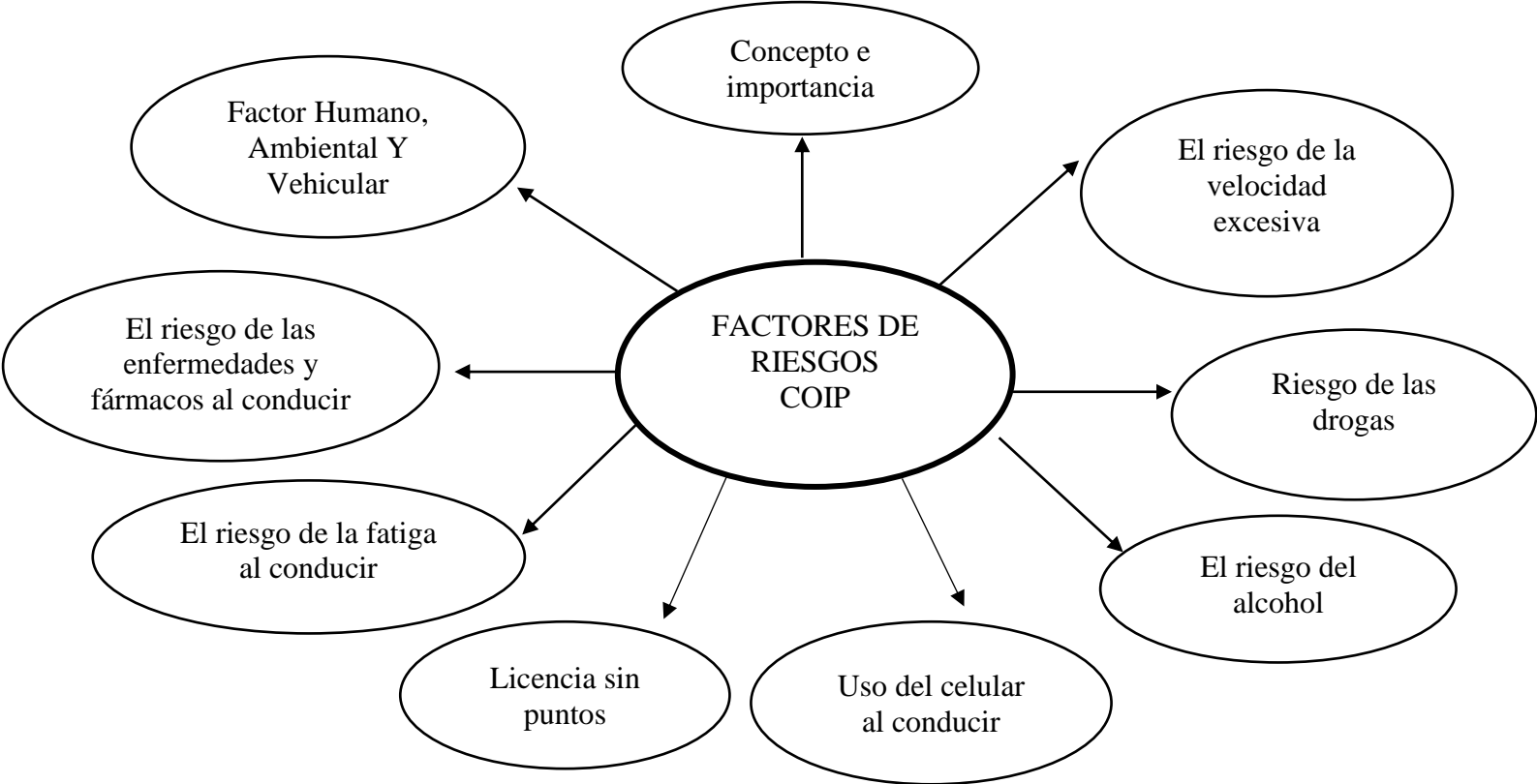
*La Agencia Nacional de Tránsito y los GADS de ser el caso y manteniendo la debida coordinación, podrán establecer límites menores de velocidad, por razones de prevención y seguridad, así por ejemplo para el transporte escolar, o, en áreas de seguridad o carga, o limitar el acceso a determinadas vías respecto de determinado tipo de vehículos...”*

## CATEGORÍAS FUNDAMENTALES



**Gráfico No. 2 Categorías Fundamentales**  
**Investigadora:** Rafaela Anabel Pazmiño Urquiza

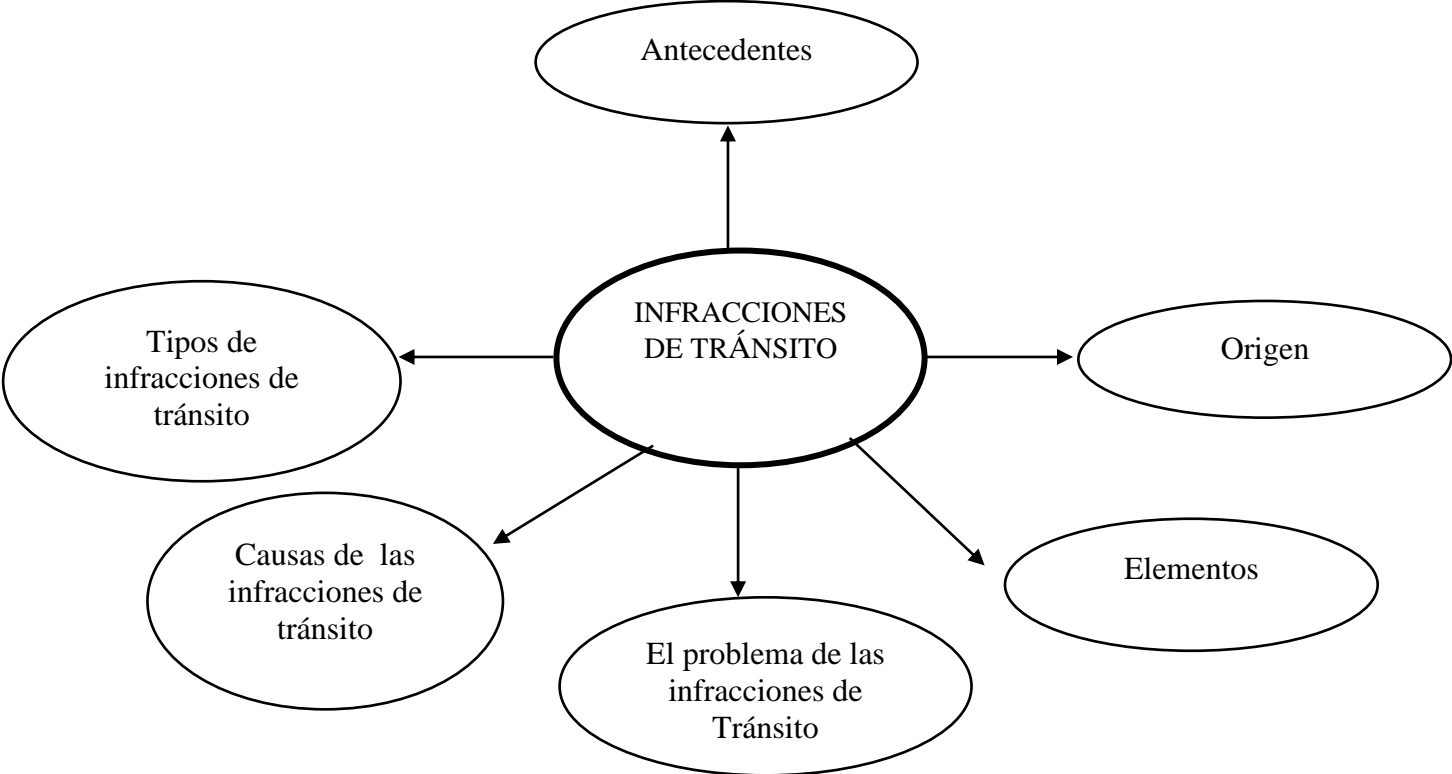
**CONSTELACIÓN DE IDEAS DE LA VARIABLE INDEPENDIENTE**



**Gráfico No. 3** Constelación de Ideas de la Variable Independiente

**Investigadora:** Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo

**CONSTELACIÓN DE IDEAS VARIABLE DEPENDIENTE**



**Gráfico No. 4** Constelación de Ideas de la Variable Dependiente  
Investigadora: Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo

## **CATEGORÍAS FUNDAMENTALES**

### **DESARROLLO DE LA VARIABLE INDEPENDIENTE**

#### **Reglamento de tránsito**

La Agencia Nacional de Tránsito, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal-troncales nacionales, en coordinación con los GAD's; y tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito.

La Agencia Nacional de Tránsito es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica, jurisdicción nacional, presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propios.

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

Su visión es ser la entidad líder que regule y controle el ejercicio de las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, basados en la transparencia y calidad de servicio que garanticen a la sociedad ecuatoriana una regulación eficaz mediante la planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. (Agencia Nacional de tránsito 2013)

El Gobierno Nacional, promueve campañas de comunicación de seguridad y prevención vial como la Campaña Nacional Permanente de Educación en Seguridad Vial, que está en vigencia desde el 2012, con el objeto de educar, capacitar, y persuadir a la ciudadanía a mejorar los hábitos en materia de seguridad vial.

El Gobierno persigue que los actores involucrados en la Seguridad Vial renueven su compromiso con la sociedad y nutran la agenda con compromisos de gestión cuantificables, estableciendo cada uno en su respectivo sector la fijación de metas y objetivos las cuales guiarán su accionar en el próximo año.

El proyecto Integral de Seguridad para el Transporte Público y Comercial "Transporte Seguro", es una iniciativa del Gobierno Nacional implementado por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT).

Sensibilizar a la ciudadanía y a las instituciones públicas y privadas sobre la importancia de ocuparse por esta problemática, y generar un plan de acción operativo para implementar el Plan Nacional de Seguridad Vial en el Ecuador.

Además se pretende que las instituciones participantes se sumen a los equipos de trabajo para la pronta y eficaz implementación del mencionado Plan de manera comprometida y permanente, finalmente, se espera que cada participante pueda asumir compromisos de participación en la agenda de acción del país.

Gestión de la seguridad vial, para detener el incremento de siniestros y cometimiento de infracciones de tránsito y sus consecuencias en una sociedad demandante de seguridad en su entorno, es indispensable contar con una organización encargada de implementar y controlar diferentes estrategias que brinden tranquilidad a la ciudadanía.

### **Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**

La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos, se fundamenta en los siguientes principios generales: 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.

El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas, 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.

El Estado promoverá la capacitación integral, formación y tecnificación del conductor profesional y no profesional e impulsará un programa nacional de aseguramiento para los conductores profesionales, el Estado es propietario de las vías públicas, administrará y regulará su uso, las vías de circulación terrestre del país son bienes nacionales de uso público, y quedan abiertas al tránsito nacional e internacional de peatones y vehículos motorizados y no motorizados, de conformidad con la Ley, sus reglamentos e instrumentos internacionales vigentes. En materia de transporte terrestre y tránsito, el Estado garantiza la libre movilidad de personas, vehículos y bienes, bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial.

En caso de que se declare estado de emergencia o se decrete el establecimiento de zonas de seguridad, los organismos y autoridades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, por disposición del Presidente de la República, podrán restringir o cerrar temporalmente la circulación en las vías públicas que sean necesarias, cabe señalar que los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.

El Estado fomentará la participación ciudadana en el establecimiento de políticas nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que garanticen la interacción, sustentabilidad y permanencia de los sectores público, privado y social.

### **Factores de riesgo**

Todos los conductores enfrentan riesgos, pero el factor que más contribuye a los accidentes y las muertes parecería ser la falta de experiencia. Los conductores con licencias nuevas, principalmente los adolescentes, tienen las tasas más altas de accidentes de tránsito, pero incluso los conductores tienen tasas más altas que los conductores de más edad, esto da como resultado la pérdida de los puntos en la licencia de conducir y las infracciones que por esos riesgos se cometen.

### **Concepto**

Los factores de riesgo particularmente altos de los accidentes automovilísticos en los conductores adolescentes incluyen: Falta de experiencia, Pasajeros adolescentes, Distracciones al conducir, incluido el uso de teléfonos celulares y mensajes de texto, Conducir a velocidades excesivas, seguir muy de cerca al vehículo de adelante y otras conductas de riesgo al conducir, beber alcohol y conducir. Si bien beber y conducir no es muy frecuente en los conductores novatos, causa una cantidad desproporcionada de accidentes mortales. En los últimos años de la adolescencia y los primeros años de la adultez, el hecho de beber y conducir aumenta dramáticamente, conducir por la noche, Los adolescentes varones, en especial aquellos con pasajeros varones, participan en más accidentes automovilísticos que las



adolescentes del sexo femenino. Sin embargo, la cantidad de mujeres involucradas en accidentes automovilísticos está aumentando, Normas sociales, La conducción arriesgada en los adolescentes es más alta en aquellos que informan que sus amigos conducen de manera arriesgada.

### **Importancia**

Con frecuencia están presentes varios de los siguientes estos factores de riesgo: En particular, los adolescentes que envían mensajes de texto mientras conducen son más propensos de tener otras conductas de riesgo al conducir, en comparación con quienes no envían mensajes de texto mientras conducen. Los factores de riesgo adicionales incluyen beber y conducir y no usar cinturón de seguridad. Además, los conductores jóvenes que poseen sus propios vehículos podrían exponerse a más riesgos. Es más probable que conduzcan a alta velocidad, en especial por la noche, y que tengan dos o más pasajeros adolescentes con ellos.

Un factor positivo para los conductores adolescentes es la presencia de un pasajero adulto. Un estudio mostró que las tasas de accidentes adolescentes eran un 75% más baja cuando había un adulto en el vehículo.

### **Riesgo de la velocidad**

El primero de los factores de riesgo que vamos a presentar es la velocidad excesiva o inadecuada. Una gran parte de los accidentes de tráfico que se producen en nuestras ciudades y carreteras se puede relacionar directamente con este peligroso factor de riesgo.

Además, con exceso de velocidad, cualquier accidente en el que se vea envuelto un conductor va a tener unas consecuencias mucho más graves que si su velocidad hubiera sido moderada.

Por ello, es muy importante ser consciente de la magnitud que representa este problema para todos nosotros. Además, en este capítulo se verá cómo la velocidad excesiva o inadecuada ejerce una influencia muy negativa sobre las capacidades para conducir y el conductor se expone con mucha facilidad a situaciones de alto riesgo. Si siempre se conduce a una velocidad excesiva o inadecuada, es una mera cuestión de tiempo que acabe por sufrir un siniestro.

Por el contrario, la velocidad moderada puede ser considerada como un factor protector frente a los accidentes de tráfico. Circular siempre a una velocidad moderada y adecuada a la situación en la que se encuentra puede evitar que se sufra un accidente y aunque este finalmente llegue a producirse, probablemente será de mucha menor gravedad que si hubieras estado circulando más velozmente.

La velocidad excesiva o inadecuada es, junto con las distracciones y el alcohol, una de las principales causas de accidentes de tráfico, debido a que potencia todos los fallos humanos en la conducción. Esto no es una mera opinión: el estudio científico de miles de accidentes lo demuestra.

Se calcula que este factor de riesgo se relaciona directamente con 1 de cada 5 accidentes con víctimas. Cuando existe exceso de velocidad, la proporción de accidentes mortales es un 60% superior a cuando no lo hay.

La velocidad excesiva o inadecuada causa directamente una gran cantidad de accidentes y siempre agrava las consecuencias de los que se producen por esta o cualquier otra causa.

La probabilidad de morir o sufrir lesiones graves permanentes es mucho mayor en un accidente con velocidad inadecuada que en otro con una velocidad más moderada. Esto sucede independientemente de si la causa última del accidente ha sido o no el exceso de velocidad, la explicación de este hecho la encontramos en las leyes de la física: un vehículo en movimiento acumula una energía denominada cinética. Esta energía aumenta en función del peso y de la velocidad del vehículo.

Unos pocos kilómetros por hora de más representan una gran cantidad de energía extra acumulada. Por ejemplo, cuando la velocidad se multiplica por dos, la energía cinética se multiplica por cuatro. Pero si la velocidad se multiplica por tres, la energía cinética será ya nueve veces mayor. Muchas veces no somos conscientes de este hecho.

### **El riesgo de consumir drogas**

Las drogas de abuso, la mayoría de las drogas de abuso, al igual que el alcohol y otras muchas sustancias, alteran gravemente las capacidades para conducir un vehículo con seguridad, por lo que aumentan el riesgo de sufrir un accidente.

Afortunadamente, el consumo de estas drogas no está tan extendido como, por ejemplo, el del alcohol. A pesar de ello, se ha calculado que en torno a un 10% de los accidentes de mayor gravedad están relacionados con el consumo de estas sustancias.

Según el Plan Nacional sobre Drogas, en los últimos años, el cannabis es la droga ilegal más consumida en España entre los menores de 30 años. A esta droga le siguen La cocaína, el éxtasis y las anfetaminas.

Es muy importante que se conozcan las consecuencias y los peligros reales que se van a derivar de la conducción bajo el efecto de estas drogas, para no usarlas o para evitar que otros las tomen si van a conducir un vehículo. La propia seguridad y la del resto de usuarios dependen de ello.

Las drogas ilegales más consumidas en España son: el cannabis, la cocaína, el éxtasis y las anfetaminas. Todas ellas alteran gravemente nuestras capacidades físicas y mentales para conducir con seguridad.

## **Los tipos de drogas**

Todas las sustancias que alteran las funciones psíquicas (ya sean legales o ilegales) se pueden clasificar de manera sencilla en tres grandes grupos:

- Depresoras.
- Estimulantes.
- Perturbadoras.

Aunque cada droga es en cierto modo distinta, cada uno de estos grupos de sustancias tiene unas características comunes y afectan a la conducción de una forma particular.

Drogas depresoras del Sistema Nervioso Central (SNC) Las drogas depresoras disminuyen o enlentecen las distintas funciones del Sistema

Nervioso Central. Las sustancias más importantes dentro de este grupo son:

- El alcohol.
- Los derivados del opio como la heroína, la morfina o la metadona, entre otros.
- Muchos fármacos indicados para calmar la ansiedad (ansiolíticos), para ayudar a dormir (hipnóticos) o que actúan como relajantes musculares.

En general, bajo el efecto de las drogas depresoras...

- La percepción estará alterada, por lo que no se dispondrá de la información correcta y adecuada para interpretar las situaciones de tráfico.
- Será mucho más fácil sufrir una distracción o quedarse dormido al volante.
- Se tardará más en tomar una decisión.
- Se tomarán decisiones más peligrosas de lo normal, ya que el conductor se sentirá desinhibido y con una falsa sensación de control.

En general, bajo el efecto de los estimulantes el conductor.

- Estará más activo e inquieto, lo que puede llevar a comportarse de manera impaciente e impulsiva.
- Disminuirá la sensación de fatiga, por lo que tenderás a conducir durante más tiempo del que sería recomendable.
- Es probable que se sobrevalore las propias capacidades, y que te sentirás más confiado para afrontar determinadas situaciones peligrosas.
- Tolerará un mayor nivel de riesgo, por lo que el comportamiento será más peligroso al volante (por ejemplo, conducirá a mayor velocidad y realizará maniobras temerarias).

### **El riesgo del alcohol**

El alcohol es uno de los factores de riesgo con mayor presencia en los accidentes de tráfico, haremos un análisis de este factor, y comprobaremos que es posible prevenir accidentes y víctimas con un consumo responsable de alcohol, y evitando conducir bajo los efectos del alcohol, respecto al total de conductores analizados cada año, el consumo de alcohol se ha reducido en 2013 respecto a 2012 ( 28,9% frente a 35,1%). Todos sabemos que la conducción bajo los efectos del alcohol es peligrosa. Sin embargo, pocos conductores conocen el riesgo al que se exponen cuando conducen bajo los efectos del alcohol; son muchos los mitos y las falsas creencias que circulan respecto al alcohol y la conducción.

Debemos ser críticos con esta información errónea y valorar el riesgo derivado de conducir bajo los efectos del alcohol, prueba de esta nefasta influencia de la conducción bajo los efectos del alcohol sobre la accidentalidad es la gran preocupación de las autoridades para evitar este comportamiento, son muchos los

esfuerzos que se hacen para acabar con este tipo de accidentes y son cada vez más duras las consecuencias legales, el alcohol es un factor de riesgo en la conducción, relacionado con un elevado número de accidentes de tráfico en carretera y en ciudad.

Para conseguir mayor seguridad en las vías públicas, resulta fundamental conocer todos los aspectos del consumo de bebidas alcohólicas y su relación con la conducción de vehículos, el alcohol es una sustancia frecuentemente consumida en nuestro país. Según las encuestas, un 42% de los conductores españoles beben y conducen alguna vez, la mayoría de las veces en las que un conductor determinado bebe y conduce no suele acabar sufriendo un accidente. Por ello, es muy fácil que dicho conductor llegue a pensar que no hay peligro y repita este comportamiento cada vez con más frecuencia, desgraciadamente, si beber y conducir se convierte en algo habitual, que el accidente se produzca es una mera cuestión de tiempo.

El alcohol está implicado en el 30 - 50% de los accidentes mortales, lo que lo convierte en uno de los principales factores de riesgo en la conducción, aunque tu experiencia particular pueda hacerte pensar lo contrario, si bebes y conduces con frecuencia es sólo una cuestión de tiempo que acabes por sufrir un accidente.

### **Uso del celular al conducir**

Usar el celular mientras vas por la calle puede ser peligroso. Ya sea que manejes automóvil, motocicleta, bicicleta o que seas peatón, utilizar un teléfono móvil mientras estás en la calle conduciendo o caminando, supone un riesgo para tu salud, ya que ocasiona distracciones y aumenta la posibilidad de un accidente vial.

Hablar o mandar mensajes de texto mientras se maneja ocasiona que el conductor desvíe la mirada de la carretera, quiten las manos del volante o manubrio y aparte la mente de la carretera y del acto de conducir, explica la Organización Mundial de la Salud (OMS). En el conductor, estas distracciones pueden: aumentar el tiempo de reacción para frenar o ante señales de tránsito, como semáforos; acortar la distancia de seguridad con otros autos; y en general reducir la atención sobre el camino.

La información recopilada por la OMS en el reporte Uso del celular al volante: un problema creciente de distracción del conductor muestra que a pesar de la dificultad

metodológica para conocer el impacto de las distracciones por el celular en los accidentes de tránsito, la evidencia de algunos países permite afirmar que las distracciones ocasionadas por el uso del celular se relacionan con mayor riesgo de sufrir accidentes viales, hasta cuatro veces más (OMS, 2011).

En el caso de los peatones, el uso del celular también supone un riesgo para la seguridad, como al cruzar las calles. Estudios realizados en ambientes de realidad virtual han mostrado que usar el teléfono móvil eleva la distracción de los peatones a un nivel que los pone en riesgo (Stavrinos, 2011), dificulta el cruzar las calles y hace que se camine más lentamente mientras se tiene una llamada, incluso más que cuando se escucha música (Neider, 2010; Schwebel, 2012).

Las distracciones causadas por usar el celular pueden ser:

- visuales (desvían la vista del camino; por ejemplo, al ver la pantalla del celular para leer un mensaje)
- cognitivas (apartan la atención de la calle y del acto de manejar o caminar; como al pensar las respuestas en una conversación al teléfono)
- físicas (cuando se deja de usar una o ambas manos para conducir al responder una llamada o un mensaje en el celular)
- auditivas (desvían la atención de los sonidos del tránsito como un claxon o ambulancia; por ejemplo, durante las llamadas y al escuchar música)
- Cómo prevenir accidentes

Para disminuir el riesgo de sufrir accidentes, el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA) recomienda:

- No utilices dispositivos de manos libres, ya que estos tienen efectos negativos al momento de la conducción (desvía la atención de lo que se está haciendo).
- Coloca tu teléfono celular fuera de tu alcance para no utilizarlo.
- Activa el modo de silencio de tu teléfono.
- Si manejas con un copiloto, entrega el aparato a esa persona y que sea esta persona quien se encargue de contestar los mensajes o las llamadas.

- Si es muy necesario realizar una llamada o mandar un mensaje de texto, oríllate y estacionate para poder realizar esta acción de una forma segura.

### **Conducir sin puntos en la licencia**

El Tribunal Supremo ha establecido en tres sentencias consecutivas que conducir con el permiso de conducir sin vigencia por haber perdido los puntos tras diversas sanciones de tráfico constituye un delito y no solamente una falta administrativa.

El Alto Tribunal explica que esta conducta pone en riesgo la seguridad vial y que basta para cometer el delito con la mera conducción incumpliendo la prohibición de hacerlo.

El Supremo, en tres recientes sentencias, fija este criterio -que era compartido por la práctica totalidad de las audiencias provinciales, excepto la de Toledo-. Las condenas impuestas en los tres casos van desde 5 meses de prisión a multas pecuniarias de entre 2.160 y 6.000 euros.

«La pérdida de puntos del permiso de conducción por las sanciones recibidas es indicativo de que se carece de las características adecuadas para conducir un vehículo en tanto que el conductor desprecia las normas de circulación legalmente dispuestas para ello», redacta el tribunal.

«Tal desprecio ha puesto reiteradamente en peligro el bien jurídico protegido, optando el legislador por definir este tipo legal que suprime la vigencia de su permiso de circulación, obtenido regularmente en su día», dice el Supremo.

De este modo, la mera conducción en estas condiciones es por sí sola un delito, sin que sea necesaria para ello una conducta concreta que ponga en riesgo la seguridad.

En uno de los tres casos resueltos un conductor fue sorprendido conduciendo a pesar de tener cancelado el permiso de conducir español por pérdida de puntos. El acusado

ostentaba un permiso de conducir portugués que había sido obtenido mediante canje. Los hechos ocurrieron en una carretera navarra, donde el acusado fue interceptado por agentes de la Policía foral.

«No pueden detentarse dos permisos, y usar el que convenga en cada momento, sobre todo cuando se circula por un Estado cuyas autoridades impiden tal conducción como consecuencia de las infracciones cometidas, que acarrearán la caducidad de su vigencia por pérdida total de puntos», indica la resolución.

En ese sentido, recuerda que lo que se imputaba al acusado no era conducir sin permiso, sino conducir en España después de que una resolución firme le hubiera impuesto la pérdida de vigencia del permiso de conducción por no respetar las normas. Incumplir esa prohibición es delito, concluye el Supremo.

### **El riesgo de la Fatiga**

Es normal que después de un día de trabajo o estudio estemos agotados: incluso el trabajo más sedentario puede generar fatiga y sueño. Pero cuando manejamos en condiciones extremas de cansancio podemos presentar algunos signos que deben ponernos alerta para evitar cualquier percance. Los signos más comunes del cansancio al conducir son: Dificultad para concentrarse en el ejercicio de la conducción, parpadeos constantes, visión borrosa y adormecimiento de los brazos y piernas. También, el conductor fatigado puede presentar movimientos inquietos y constantes (mover el asiento, cambiar el volumen del radio, el nivel del aire acondicionado, etc.), no respetar las señales de tránsito (pasarse semáforos en rojo, señales de pare, resaltos, etc.) y no controlar la marcha del vehículo (aceleración y frenados irregulares, viajar a una velocidad inadecuada, presentar problemas para tomar una curva, zigzagueos, etc.).

Un conductor fatigado también puede presentar momentos de violencia, irascibilidad y movimientos bruscos al volante. Puede atravesarse, gritar a otros conductores y mostrarse agresivo frente al tráfico lento o a otras condiciones de manejo.

Causas de la fatiga al volante:



- Cambios drásticos en los hábitos de sueño de la persona (no dormir o dormir menos de lo acostumbrado puede ocasionar somnolencia a la hora de conducir).
- Consumo habitual de drogas o alcohol.
- Consumo de somníferos u otros medicamentos que producen somnolencia (como ansiolíticos y antidepresivos).
- Conducir un vehículo por más de 4 horas seguidas sin descanso (sobre todo en viajes por carretera).
- Los medicamentos que curan ciertas enfermedades producen sueño y fatiga como efecto secundario en el ser humano. Por eso es peligroso manejar un vehículo mientras se toman dichos medicamentos. Algunos de estos pueden ser para el tratamiento de: enfermedades de la tiroides, diabetes, apneas de sueño, fatiga crónica, anemia, ansiedad, depresión, estrés y otras enfermedades físicas y mentales también pueden producir cansancio extremo en una persona.
- Se sabe que conducir un vehículo cuando la temperatura ambiente es elevada genera cansancio y fatiga en muchas personas. El alto volumen de tráfico también colabora con el cansancio extremo y el estado de ánimo muchas veces agresivo de los conductores.
- Conducir después de comer en abundancia o sin la hidratación adecuada genera también esa sensación de cansancio en los conductores.

### **Riesgo de Enfermedades y fármacos al conducir**

Todos hemos sufrido a lo largo de nuestra vida alguna enfermedad más o menos grave y hemos tomado algún fármaco para curar dicha dolencia o bien para mitigar sus síntomas. Todos podemos reconocer que durante estos estados de enfermedad, nuestras capacidades psicofísicas disminuyen en menor o mayor medida: nos encontramos más cansados, apáticos, con dolor y malestar, etc. Si estos síntomas los sufrimos en casa, pueden resultar molestos, pero cuando necesitamos utilizar nuestro vehículo, ya estamos pasando a un nivel superior, suponiendo entonces, un importante factor de riesgo para la seguridad vial, algo que debemos tener en cuenta y ser muy conscientes de ello.

El uso de medicamentos para combatir estas enfermedades tiene indudablemente un efecto positivo en nuestro organismo, pero también conllevan una serie de efectos secundarios que, en muchos casos, desaconsejan la conducción de vehículos.

En muchas ocasiones, la mayoría de los conductores, se ha visto alguna vez en la situación de tener que manejar un vehículo bajo el doble influjo negativo de una enfermedad y de los fármacos para mitigarla. De esta forma se calcula que el 10% de los conductores europeos han circulado alguna vez en esta situación. Los estudios realizados han arrojado además los siguientes datos:

- El riesgo de accidentes se multiplica por dos
- El 17% de los conductores son consumidores de fármacos de manera crónica
- El uso de fármacos podría explicar el 5% de los accidentes de tráfico y el 10% de los fallecidos en estos siniestros.

Otro de los aspectos negativos de la conducción bajo la influencia de medicamentos, a diferencia del alcohol y drogas, es que no se considera como factor de riesgo por parte de los conductores. No se reconoce que ciertas enfermedades y fármacos pueden alterar de manera significativa las capacidades necesarias para una conducción segura.

Abrir la puerta, meter la llave, colocar los espejos y arrancar. Esta es la rutina diaria para millones de conductores en todo el mundo que, más preocupados cuando salen de casa en no olvidarse la llave del vehículo, descuidan otros aspectos que pueden suponer un riesgo para su propia vida y la de otras personas, como los efectos del fármaco que acaban de tomar o las consecuencias que para un diabético puede tener circular por la mañana sin haber desayunado. En general, pocos conductores y acompañantes asumen que ponerse delante del volante es una acción que exige la perfecta integración de múltiples funciones de carácter sensorial, cognitivo y motriz. Por esta razón, los procesos agudos o crónicos que alteran la salud pueden influir en la capacidad para conducir, aumentando el riesgo de sufrir un accidente.

## **Factor Humano, Ambiental y Vehicular**

En toda actividad humana concurren ineludiblemente TRES factores inseparables: El medio ambiente, la máquina y el hombre. En materia de accidentes de tránsito estos tres factores se conjugan en lo que se conoce como "El triángulo accidentológico". En esta figura geométrica, la base es ocupada por el "Factor Humano", el cateto de la izquierda por el "Factor Ambiental" y el de la derecha por el "Factor automotriz".

El hombre conductor, inmerso en un mundo que hoy se caracteriza por la celeridad, la angustia y el stress, no es ajeno a la influencia que estos factores producen sobre la acción de conducir, principalmente a la incidencia que ellos poseen sobre el estado psicofísico del individuo, particularmente en lo relativo a los tiempos de reacción. El tiempo psicofísico de reacción es el lapso de tiempo comprendido entre la visualización de la situación de riesgo y la iniciación de la acción preventiva, representada generalmente por la realización de las maniobras de evasión y/o frenado.

Agentes exógenos (lo externo) contribuyen a aumentar considerablemente ese tiempo de reacción, por atenuación de los reflejos motivados por factores tales como la depresión de los centros de inhibición, como las causadas por el alcohol, o la distorsión de la relación espacio-tiempo, causada por alucinógenos o estupefacientes.

Debe sumarse a lo expuesto, el ritmo cada vez más acelerado a que nos vemos obligados a desarrollar las actividades cotidianas, convirtiéndose el tiempo, para muchos de nosotros, en un elemento de alto precio que es necesario administrar con avaricia.

Esta situación se traduce, en materia vial, en un notorio incremento de las velocidades de circulación y en una considerable disminución de los límites de prudencia aumentando, consecuentemente el número de siniestros.

Debemos tener en cuenta que la posibilidad de respuesta de un ser humano ante determinado estímulo depende de tres factores que actúan secuencial y

sincronizadamente, a saber: 1) La percepción, 2) La resolución y 3) La acción. El período de tiempo que transcurre desde la iniciación de la percepción hasta la finalización de la acción se denomina "TIEMPO PSICOFÍSICO DE REACCIÓN"

El factor ambiental se encuentra constituido por los elementos que, independientes entre sí, se ven íntimamente relacionados en materia vial: Las condiciones meteorológicas:

Condiciones meteorológicas son la lluvia, niebla, humo y luminosidad son algunos de los principales constituyentes de las condiciones meteorológicas reinantes que pueden influir en la producción del siniestro, afectando por un lado la visibilidad, la que puede verse atenuada, disminuida e incluso anulada impidiendo percibir con suficiente tiempo y espacio la situación de riesgo, imposibilitando consecuentemente la realización de maniobras de evasión o frenado, mientras que por otro va a modificar el coeficiente de adherencia o rozamiento entre el neumático y la calzada, aumentando notoriamente las distancias de frenado.

El camino es el tipo de calzada, banquetas, la existencia de peralte, puentes, alcantarillas, pendientes y abovedamiento de la vía de circulación, su estado de conservación y mantenimiento influirán también en la circulación de los vehículos y en los siniestros que se puedan producir.

Así, los coeficientes de adherencia entre el neumático y la calzada variarán con la naturaleza del material empleado para la construcción del camino e incluso con su estado de utilización.

Debe tenerse en cuenta que también influye en la adherencia del neumático, la existencia de tierra suelta, arena o agua sobre la calzada, comportándose los dos primeros elementos como pequeños rodamientos entre las superficies en contacto y el segundo como película lubricante, particularmente en aquellos casos en que el automotor cuenta con cubiertas de deficiente dibujo.

El radio de curvatura, la existencia de peralte y su sentido de inclinación pueden influir en la estabilidad direccional de los móviles, particularmente cuando circulan a

velocidad elevada, como influyen también la presencia de baches, "lomos de burro" y toda otra anomalía de la superficie del camino.

Por otro lado se encuentran en la vía factores tales como: animales, niños jugando, personas distraídas o temerarias, vehículos que obstruyen las vías, obras civiles en proceso, etc, que se convierten en factores de riesgo, sobre todo para aquellos conductores que no se concentran lo suficiente mientras están manejando.

Es pues necesario tener todos los sentidos alerta a la hora de conducir, para poder reaccionar con suficiente tiempo cuando aparezca un imprevisto en la vía.

## **DESARROLLO DE LA VARIABLE DEPENDIENTE**

### **CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR**

Según el Diccionario Jurídico Básico, 2º Edición, Madrid, Pág. 97, 2007, define a Constitución como: “...*Ley fundamental de un Estado que establece como principios fundamentales la división de poderes, el sistema democrático a través del sufragio universal y el reconocimiento a los ciudadanos de un elenco de derechos y libertades fundamentales. En la jerarquía normativa es la norma superior de nuestro ordenamiento jurídico...*” (Diccionario Jurídico Básico 2007, 97)

De acuerdo a Wikipedia, 2013, señala que Constitución es, “...*el fundamento y la fuente de la autoridad jurídica que sustenta la existencia del Ecuador y de su gobierno. La supremacía de esta constitución la convierte en el texto principal dentro de la política ecuatoriana, y para la relación entre el gobierno con la ciudadanía...*” (Wikipedia, Enciclopedia Libre. 2013)

**En cuanto a la garantía de libertad de transporte la Constitución de la República del Ecuador en lo pertinente en su Art. 394. Establece:**

*“...El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el*

*transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias...*” (Constitución de la República del Ecuador 2008).

## **CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL**

Infracciones de tránsito son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.

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, este cuerpo legal nos da a conocer que la 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.

Existen agravantes en infracciones de tránsito, para la imposición de la pena, en las infracciones de tránsito, se considerarán las siguientes circunstancias: La persona que conduzca un vehículo a motor con licencia de conducir caducada, suspendida temporal o definitivamente y cause una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida. La persona que sin estar legalmente autorizada para conducir vehículos a motor o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y tipo inferior a la necesaria, según las características del vehículo, incurra en una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida. La persona que ocasione un accidente de tránsito y huya del lugar de los hechos, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida y 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.

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

## **LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO**

El Art. 371 del Código Orgánico Integral Penal, expresamente dispone: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial”.

Al hablar de las infracciones de tránsito, el legislador ha pretendido englobar al delito y a la contravención, en una sola disposición, calificando en forma general la infracción culposa, en lo cual incluye delitos y contravenciones.

El delito de tránsito, de acuerdo a su dimensión y trascendencia social, es sancionado, a pesar de ser un acto culposo, con penas privativas de la libertad; y, la Contravención, a lo sumo, según el contenido del Código Orgánico Integral Penal, es sancionada con penas privativas de la libertad, multas o sanción pecuniaria y rebaja de puntos en la licencia de conducción, excepcionalmente se priva de la libertad a quien incurre en el cometimiento de una Contravención con penas privativas de la libertad, especialmente de aquellos conductores que lo hacen en estado de embriaguez.

- a.** La persona que conduzca sin haber obtenido la licencia de conducir.
- b.** Quien conduzca vehículo con llantas lisas o en mal estado
- c.** Quien conduzca un vehículo y exceda de los límites de velocidad fuera del rango moderado.
- d.** En conductor que faltare de obra a la autoridad o agente de tránsito

- e. Quien condujere un vehículo en estado de embriaguez, puede ser sancionado con cinco días de prisión hasta 30 días de prisión debiendo diferenciar si el contraventor conduce un vehículo particular o si este es de servicio público.

El vehículo podrá ser retenido por el plazo mínimo de 24 horas.

Generalizando, considero que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a la par del COIP, son tolerantes, no atenta contra la libertad de las personas, siendo ésta, la característica por la cual la hemos calificado de benigna, respetuosa y de aceptación social; lo que no sucedía con la Ley de Tránsito de 1996. Solo por citar unos ejemplos, la contravención de tránsito por conducir en estado de embriaguez; la que ocasionaba heridas cuya recuperación superaba los quince días, circular en contra vía; y, la contravención grave en general, era reprimida con prisión de hasta treinta días y si era reincidente hasta con 180 días de prisión, es decir atentaba contra la libertad de las personas y se vulneraban derechos de las personas privadas de libertad.

La reparación de daños y perjuicios, solidaria con el propietario del automotor y el autor de la infracción de tránsito

### **Antecedentes**

El Ecuador es un país que desde sus inicios ha ido creciendo y superando las realidades y avances de la sociedad, sin ser la excepción en materia de tránsito, ha tenido una evolución drástica en asuntos de tránsito, y acogiendo otros ordenamientos jurídicos del mundo a su legislación nacional. La nueva Ley de Tránsito del Ecuador promulgada y aprobada por la Asamblea Constituyente cambió drásticamente la estructura del tránsito en el Ecuador, en la que incluye como sujetos activos de este cuerpo legal no solo a conductores, sino además a pasajeros y peatones, con obligaciones y derechos, asimismo se establece el sistema de puntaje para la licencia, puntos que se van descontando según la infracción que se cometa. Los cambios que se produjeron fueron más importantes para asuntos de tránsito, sin embargo las personas infringían esta ley por falta de mecanismos apropiados para el cumplimiento, es por tal motivo que se dio una reforma a la Ley Orgánica de



Transporte Tránsito y Seguridad Vial, la misma que de manera drástica aumentó las penas, con el fin de que se disminuyan las infracciones y accidentes de tránsito y que esta ley tenga relación con la Constitución y sus principios protectores de los derechos humanos. El Ecuador en el ámbito de tránsito pese a los esfuerzos de las autoridades competentes, no ha logrado llegar a ser un país con una educación vial adecuada y responsable como otros países, sin embargo ha tenido cambios significativos desde su inicio hasta la actualidad, por lo que en el siguiente trabajo se dará a conocer cuáles han sido los cambios que se han dado en materia de tránsito, sus mejoras, su aplicación y la aceptación.

## **Elementos**

La Culpa como elemento constitutivo de las Infracciones de Tránsito

El Art. 371 del Código Orgánico Integral Penal, expresamente dispone: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial”.

Al hablar de las infracciones de tránsito, el legislador ha pretendido englobar a delito y contravención, en una sola disposición, calificando en forma general a la infracción culposa, en lo cual incluye delitos y contravenciones.

El delito de tránsito, de acuerdo a su dimensión y trascendencia social, es sancionado, a pesar de ser un acto culposo, con penas privativas de la libertad; y, la Contravención, a lo sumo, según el contenido del Código Orgánico Integral Penal, es sancionada con penas privativas de la libertad, multas o sanción pecuniaria y rebaja de puntos en la licencia de conducción, excepcionalmente se priva de la libertad a quien incurre en el cometimiento de una Contravención con penas privativas de la libertad, especialmente de aquellos conductores que lo hacen en estado de embriaguez, y en aquellos que estipula el COIP.

- a. La persona que conduzca sin haber obtenido la licencia de conducir.

- b. Quien conduzca vehículo con llantas lisas o en mal estado
- c. Quien conduzca un vehículo y exceda de los límites de velocidad fuera del rango moderado.
- d. En conductor que faltare de obra a la autoridad o agente de tránsito
- e. Quien condujere un vehículo en estado de embriaguez, puede ser sancionado con cinco días de prisión hasta 30 días de prisión debiendo diferenciar si el contraventor conduce un vehículo particular o si este es de servicio público.

El vehículo podrá ser retenido por el plazo mínimo de 24 horas.

Generalizando, considero que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a la par del COIP, son tolerantes, no atenta contra la libertad de las personas, siendo esta, la característica por la cual la hemos calificado de benigna, respetuosa y de aceptación social; lo que no sucedía con la Ley de Tránsito de 1996. Solo por citar unos ejemplos, la contravención de tránsito por conducir en estado de embriaguez; la que ocasionaba heridas cuya recuperación superaba los quince días, circular en contra vía; y, la contravención grave en general, era reprimida con prisión de hasta treinta días y si era reincidente hasta con 180 días de prisión, es decir atentaba contra la libertad de las personas.

La reparación de daños y perjuicios, por parte del responsable de la infracción de tránsito

El legislador divide a las infracciones de tránsito en dos grandes categorías:

1. Delitos de Tránsito
2. Contravenciones de Tránsito

Las contravenciones de tránsito se subdividen en contravenciones que imponen penas privativas de libertad, multas económicas y rebajas en los puntos de la licencia de conducir.

El legislador, caracteriza a las infracciones de tránsito, así: “Las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación solidaria de pagar costas, daños y perjuicios”. Este es un concepto muy tradicionalista en la materia que tratamos. Por el hecho de ser las infracciones de tránsito culposas, descarta definitivamente la posibilidad de que exista dolo o interés de causar daño.

Quien comete una contravención de tránsito de segunda clase, paga la multa, es decir, ha reparado el daño causado.

Consecuentemente, el hecho de haber reparado el daño con el pago de la multa, se lo libera de toda responsabilidad respecto al cometimiento de la contravención de tránsito. Pero en la práctica resulta lo contrario. Si el contraventor impugna la contravención cometida, se lo somete a la potestad del Juez de Tránsito o quien haga sus veces, a fin de ser juzgado y sancionado. La autoridad de considerarlo responsable de la contravención de tránsito, ordena que pague la multa y la rebaja en su licencia de conducir de hasta 9 puntos.

La reparación del daño ocasionado lo exime de responsabilidad, consecuentemente, no es sujeto de sanción adicional como es el restarle puntos en su licencia de conducir.

#### La Infracción de Tránsito Dolosa

El artículo 374.4 del Código Orgánico Integral Penal dispone que: “La persona que ocasione un accidente de tránsito con un vehículo sustraído, será sancionada con el máximo de la pena prevista para la infracción cometida, aumentadas en la mitad, sin perjuicio de la acción penal a que haya lugar por la sustracción del automotor”.

Si del proceso apareciere indicios de que se ha cometido un delito que no es la infracción culposa de tránsito, se remitirá copia de lo actuado a la unidad de la Fiscalía General del Estado a la que corresponda prevenir o impulsar la investigación. Su conocimiento y juzgamiento se somete al ordenamiento jurídico que la Ley Penal establece.

El delito de tránsito, no pretende causar daño a nadie, no existe la intencionalidad, no es premeditado, o mejor dicho, no es planificado.

Al momento que se cometa un delito de tránsito, cambie el sentido, se convierta en intencional, premeditado, planificado, este viene a ser delito doloso. Su conocimiento en estas condiciones, le corresponde al Juez de Garantías Penales.

Al momento, que el Juez de Tránsito, que previene en el conocimiento de un delito de tránsito, y luego de su proceso investigativo, descubre indicios que hacen presumir la existencia de presunciones penales en su cometimiento, es obligación del Juez de Tránsito, inhibirse del conocimiento de la causa, y poner a órdenes de la Fiscalía todo lo actuado, para que este inicie la investigación que corresponda, inhibiéndose de su conocimiento.

## **Origen**

A través del tiempo el mundo ha estado en constante cambio, un ámbito de evolución ha sido la materia de tránsito que se encuentra inmersa en las Leyes de Tránsito, y se han venido aplicando de distintas maneras en cada época con el fin de controlar el fenómeno del tránsito alrededor del mundo.

El tránsito, la movilidad y la necesidad de transportarse de un lugar a otro se remontan al inicio de la humanidad, y nace así un ordenamiento jurídico que regule esta materia con respecto a la movilidad humana. Las leyes en materia de Tránsito nacieron con la necesidad de los comerciantes de dirigirse de un lugar a otro, es así que desde la antigüedad las personas buscaban establecer parámetros de circulación, de tal manera que se dedicaron a crear carreteras, caminos y vías. En distintas

civilizaciones como la Siria, la persa, la babilónica y sobretodo la china surgieron nociones sobre como normar el tránsito y como desarrollar el comercio con la utilización de carreteras.

Se tiene como datos que la primera civilización que creó una reglamentación en tema de tránsito fueron los chinos, que ya establecían los tamaños y las velocidades de tránsito, al igual que los romanos crearon varias rutas que unieron Europa, Asia, y África, por lo que cada mil pasos colocaban un símbolo que era una piedra llamada afiliar, la que indicaba la distancia que faltaba por recorrer, para alcanzar la ciudad más cercana. Los incas desarrollaron sistemas parecidos a las carreteras chinas. Los automóviles aparecieron como un símbolo de la sociedad industrial, por lo que dio vida a las formas de control de los vehículos, naciendo así las leyes de tránsito para controlar la acción del hombre sobre el transporte generando sanciones en caso de daños o accidentes.

Es por ello que la Ley de Tránsito nació en busca de la necesidad de crear un ordenamiento jurídico, que prevenga, ordene, sancione las faltas que se generen por el manejo o conducción de un automotor ya sea por la culpa de la persona o por algún desperfecto de la máquina. En el Ecuador el juzgamiento por infracciones de tránsito eran conocidas y juzgadas por las comisarías de Tránsito y estaban reguladas en un capítulo muy reducido del Código Penal. Con el desarrollo y construcción de varias carreteras y la unión de casi todo el país, se vio la necesidad de abandonar el sistema penal común, y adoptar un sistema de Tránsito que se acople a las diferentes circunstancias que pueden generarse en la comisión de un delito en materia de tránsito que son muy diversas al tema penal común y se reúnan una serie de condiciones especiales como la falla técnica de un motorizado, la impericia, negligencia de un chofer, situaciones climáticas y atmosféricas, estado de las vías, etc.

### **El Problema de las infracciones de Tránsito**

A nivel nacional a través de los medios de comunicación observamos diariamente se suscitan gran cantidad de accidentes de tránsito en las vías públicas, provocando pérdidas de la vida, personas que quedan con discapacidad permanente, y otras

marcadas psicológicamente para el resto de su vida por el impacto sufrido, pérdida de bienes públicos o privados, convirtiéndose estos hechos en la segunda causa de muerte en nuestro país, es necesario entonces aportar de alguna manera para disminuir el índice de las estadísticas de infracciones de tránsito que involucran a Conductores y Peatones usuarios de las vías, por el irrespeto a la ley de tránsito y su reglamento incrementa la comisión de infracciones de tránsito, especialmente las contravenciones de tránsito ocasionadas por parte de los conductores de vehículos motorizados y el irrespeto a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, causan inseguridad y ponen en riesgo el tránsito peatonal y vehicular, desprotección a la integridad de las personas y sus bienes, incremento de la comisión de infracciones de tránsito ocasionando alarma social, consideramos de vital importancia destacar que dado el nuevo orden constitucional establecido desde Octubre de 2008, y la Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial publicada en el registro oficial # 415 con fecha 29 de marzo del 2011, siendo de gran importancia esta investigación para determinar el mecanismo para disminuir la comisión de infracciones de tránsito especialmente las contravenciones de tránsito por parte de los conductores de vehículos y que habiendo escogido el tema sobre los factores de riesgo en las infracciones de Tránsito y los efectos que presenta el irrespeto a las Leyes y su reglamento por parte de los conductores de vehículos y las consecuencias que presentan.

Es muy importante la investigación sobre los factores de riesgo y las infracciones de tránsito, porque su prevención tiende a disminuir el cometimiento de infracciones de tránsito que causan malestar en el orden social, familiar, cultural, y personal y el objetivo es encontrar soluciones al problema a fin de disminuir el alto índice de infracciones por la presencia de los riesgos en la conducción de vehículos, y plantear posibles reformas legales al Código Orgánico Integral Penal vigente.

### **Causas al cometer infracciones de tránsito**

- La impericia del conductor: Muchas personas se aventuran a manejar un vehículo sin las indicaciones adecuadas para hacerlo, y por eso, pueden ocasionar accidentes que ocasionan desde daños en los vehículos hasta la

muerte. No saber manejar correctamente un vehículo es un alto riesgo de accidentabilidad vial en todo el mundo.

- El exceso de velocidad: Según el Fondo de Prevención Vial, el 40% de los accidentes que ocurren en Colombia se presentan por violar los límites de velocidad. El conductor no puede reaccionar correctamente ante un imprevisto que lo ponga en riesgo a él y a los demás usuarios de la vía (como frenadas bruscas por daños en la vía, cruce inesperado de peatones etc.)
- El consumo de alcohol o drogas: Aunque muchas personas no parezcan notarlo, conducir un vehículo bajo los efectos de estas sustancias altera los sentidos, lentifica la capacidad de reacción, disminuye la coordinación, afecta la capacidad de tomar decisiones, entre otras reacciones, lo que genera accidentes muy importantes.
- El exceso de confianza: Confiar excesivamente en sí mismo, en el auto o en la vía produce más accidentes de tránsito de los que se piensa, pues esto induce al conductor a manejar más rápido, a distraerse con el celular u otros dispositivos electrónicos, y a correr más riesgos de los necesarios a la hora de manejar.
- No mantener la distancia de frenado: A la hora de conducir un vehículo, es fundamental mantener una distancia prudente con los vehículos que transitan alrededor para asegurar que, al frenar, se eviten accidentes y colisiones. Y es que frenar un vehículo no es un proceso automático: 1.2 segundos aproximadamente se demora una persona en detener totalmente cualquier tipo de vehículo, por lo que es necesario alejarnos unos metros con los demás agentes de la vía y así evitar consecuencias negativas.
- Fallas mecánicas: Llantas en mal estado, frenos en su máximo desgaste, y en general, un vehículo que no presenta las condiciones mínimas de seguridad tiene un alto riesgo de accidentabilidad. Para evitarlo, realízale un mantenimiento preventivo al vehículo según las indicaciones del manual del propietario del mismo.

## **Tipos de infracciones de tránsito**

Las infracciones de tránsito se dividen en:

1. Delitos de Tránsito
2. Contravenciones de Tránsito

Las contravenciones de tránsito se subdividen en contravenciones que imponen penas privativas de libertad, multas económicas y rebajas en los puntos de la licencia de conducir.

Las infracciones de tránsito se caracterizan por ser culposas, así: “las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación solidaria de pagar costas, daños y perjuicios”. Este es un concepto muy tradicionalista en la materia que tratamos. Por el hecho de ser las infracciones de tránsito culposas, descarta definitivamente la posibilidad de que exista dolo o interés de causar daño.

Quien comete una contravención de tránsito de segunda clase, paga la multa, es decir, ha reparado el daño causado.

Consecuentemente, el hecho de haber reparado el daño con el pago de la multa, se lo libera de toda responsabilidad respecto al cometimiento de la contravención de tránsito. Pero en la práctica resulta lo contrario. Si el contraventor impugna la contravención cometida, se lo somete a la potestad del Juez de Tránsito o quien haga sus veces, a fin de ser juzgado y sancionado. La autoridad de considerarlo responsable de la contravención de tránsito, ordena que pague la multa y la rebaja en su licencia de conducir de hasta 9 puntos.

En los casos que la Ley provee la reparación del daño ocasionado lo exime de responsabilidad, consecuentemente, no es sujeto de sanción adicional como es el restarle puntos en su licencia de conducir.



## **La Infracción de Tránsito Dolosa**

El artículo 374.4 del Código Orgánico Integral Penal dispone que: “La persona que ocasione un accidente de tránsito con un vehículo sustraído, será sancionada con el máximo de la pena prevista para la infracción cometida, aumentadas en la mitad, sin perjuicio de la acción penal a que haya lugar por la sustracción del automotor”.

Si del proceso aparecieren indicios de que se ha cometido un delito que no es la infracción culposa de tránsito, se remitirá copia de lo actuado a la Unidad de la Fiscalía General del Estado a la que corresponde prevenir o impulsar la investigación. Su conocimiento y juzgamiento se somete al ordenamiento jurídico que la Ley Penal establece.

El delito de tránsito, no pretende causar daño a nadie, no existe la intencionalidad, no es premeditado, es decir no interviene el dolo.

Al momento que en el cometimiento de un delito de tránsito, cambie el sentido, se convierta en intencional, premeditado, planificado, este viene a ser delito doloso. Su conocimiento en estas condiciones, le corresponde al Juez de Garantías Penales.

Al momento, que el Juez de Tránsito, que previene en el conocimiento de un delito de tránsito, y luego de su proceso investigativo, descubre indicios que hacen presumir la existencia de presunciones penales en su cometimiento, es obligación del Juez de Tránsito, inhibirse del conocimiento de la causa, y poner a órdenes de la Fiscalía todo lo actuado, para que inicie la investigación que corresponda.

## **HIPÓTESIS:**

### **Hipótesis 1**

Los factores de riesgo inciden en las infracciones de tránsito

### **Hipótesis Nula**

Los factores de riesgo no inciden en las infracciones de tránsito

### **SEÑALAMIENTO DE VARIABLES**

#### **Variable Independiente:**

Factores de Riesgo

#### **Variable Dependiente:**

Las infracciones de tránsito

## **CAPÍTULO III**

### **METODOLOGÍA**

#### **Enfoque de la Investigación**

El tema de investigación será analizado desde el enfoque cuantitativo y cualitativo. Es cuantitativo, en virtud de que, la información que se genere respecto de las Infracciones de Tránsito, será representada estadísticamente. Es cualitativa, toda vez que, los resultados de naturaleza estadística serán objeto de análisis e interpretación, referente a los factores de riesgo, con el propósito de formular la mejor alternativa de solución.

#### **Modalidad básica de la investigación**

La investigación se entiende como una realidad que puede ser cambiante para Los Factores de Riesgo y la respectiva aplicación de las Infracciones de Tránsito, por lo que se desarrolló en base a las siguientes modalidades:

#### **Investigación Bibliográfica:**

La información que constará en su parte pertinente del proyecto de investigación, se sustentará en leyes, códigos, libros e internet, puesto que, es necesario tomar en consideración la opinión de autores y tratadistas especialistas en los temas que serán abordados en el desarrollo del proyecto para una fundamentación adecuada.

#### **Investigación De Campo:**

El problema propuesto será desarrollado a través de la investigación de campo, mediante la presencia de la investigadora al lugar en donde se encuentra el fundamento esencial de la investigación, es decir, palpando la realidad permitiendo la obtención de una perspectiva imparcial sobre el problema, para transformar la

realidad, efectuando un aporte jurídico.

## **Nivel o Tipo de Investigación**

### **Explicativa**

Investigación explicativa: es aquella que tiene relación causal; no sólo persigue describir o acercarse a un problema, sino que intenta encontrar las causas del mismo.

### **Descriptivo**

La investigación será de carácter descriptiva, ya que el objetivo de la investigación descriptiva consiste en llegar a conocer las situaciones, costumbres y actitudes predominantes a través de la descripción exacta de las actividades, objetos, procesos y personas.

### **Asociación de Variables**

Método a través del cual es posible la estructuración de predicciones, lo cual a su vez, permite medir el grado de correlación existente entre las variables: factores de riesgo y las infracciones de tránsito.

## **Población y Muestra**

### **Población**

Los datos proporcionados para la población de las unidades de observación se obtuvieron de las siguientes fuentes de investigación:

La población total de los profesionales del derecho de la ciudad de Ambato, provincia de Tungurahua se tomó del número de abogados en libre ejercicio con afinidad a los casos penales de Tránsito, y este número por superar los 100 ha sido

factible aplicar la fórmula, para realizar las encuestas en base a la muestra obtenida.

Con los antecedentes expuestos para la presente investigación se empleará como población a los abogados en libre ejercicio.

**Tabla No. 1** Población

<b>ITEMS</b>	<b>POBLACIÓN</b>	<b>TOTAL POBLACIÓN</b>
1	Abogados en libre ejercicio	950
<b>TOTAL</b>		950

**Elaborado por:** Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo

### **Muestra**

Se tomó una muestra del número de abogados en libre ejercicio. Basados en la siguiente fórmula se obtuvo el tamaño de la muestra:

El muestreo es un método estadístico, que consiste en seleccionar una parte de las unidades de un conjunto, de manera que sea lo más representativo del colectivo en las características sometidas a estudios.

### **Determinación del tamaño de la muestra**

La determinación de la muestra la vamos a realizar en base al tipo de muestra simple, por una cuota de muestreo aleatorio y por cuota de muestreo, La misma que consiste en extraer de una población finita el número de unidades del tamaño fijado. Si las unidades son distinguibles el número de muestra de tamaño n viene dado para este tipo de muestra por la siguiente determinación:

Basados en la siguiente fórmula se obtuvo el tamaño de la muestra:

$$n = \frac{N}{E^2(N - 1) + 1}$$

n = Tamaño de muestra

N = Tamaño de población

E = Error de muestreo 5% (0.05)

$$n = \frac{950}{0.0025 (949) + 1}$$

$$n = \frac{950}{3.3725}$$

$$\mathbf{n = 278.69}$$

## Operacionalización de las Variables

**Variable Independiente:** Factores de Riesgo

CONCEPTUALIZACIÓN	DIMENSIÓN	INDICADORES	ÍTEMS BÁSICOS	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS
Conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta, bien sea para Peatón, Pasajero o Conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito.	Factores	Humano Ambiental Mecánico	¿Conoce usted qué son los factores de riesgo al conducir? ¿Sabe cuáles son los tipos de factores de riesgo? ¿Cree usted que los factores de riesgo inciden en las infracciones de tránsito? ¿Conoce la importancia de los factores de riesgo para mejorar la seguridad vial? ¿Cree usted que teniendo en cuenta los factores de riesgo se disminuirá con el índice de infracciones de tránsito?	➤ Encuesta Cuestionario
	Principios	Prevención Responsabilidad Prudencia		

**Tabla No. 2** Operacionalización de las variables – Variable Dependiente

**Investigadora:** Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo

**Variable Dependiente:** Infracciones de Tránsito

CONCEPTUALIZACIÓN	DIMENSIÓN	INDICADORES	ÍTEMES BÁSICOS	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS
<p>Una <b>infracción de tránsito</b> es un incumplimiento de la normativa de circulación de vehículos que acarrea una sanción administrativa. En el caso de las <b>infracciones de tránsito</b> más graves, la sanción puede ser de orden penal, hasta el punto de acarrear penas privativas de libertad.</p>	Consecuencias	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accidentalidad</li> <li>• Daños Materiales</li> <li>• Costos Administrativos</li> </ul>	<p>¿Conoce usted qué es una infracción de tránsito?</p> <p>¿Ha estado usted implicado en alguna infracción de tránsito?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encuesta</li> <li>• Cuestionario</li> </ul>
	Normas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Costos Humanos</li> <li>• Irrespeto a las señales de tránsito</li> </ul>	<p>¿Cree usted que incidió algún factor para que se dé la infracción de tránsito?</p> <p>¿Estaría usted de acuerdo en proponer una reforma a la ley para minimizar riesgos e infracciones de tránsito al conducir?</p>	
	Circular	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Distracción</li> <li>• Exceso de velocidad</li> <li>• Fallas mecánicas</li> </ul>	<p>¿Estaría usted de acuerdo en proponer una reforma a la ley para minimizar riesgos e infracciones de tránsito al conducir?</p>	

**Tabla No. 3** Operacionalización de las variables – Variable Independiente  
 Investigadora: Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo



### Plan de Recolección de la Información

Para la ejecución de la presente investigación será necesario contar con la información adecuada y en base al siguiente plan de recolección de información:

**Tabla No. 4** Plan de Recolección de información

<b>PREGUNTAS BÁSICAS</b>	<b>EXPLICACIÓN</b>
1. - ¿Para qué?	Para alcanzar los objetos de investigación
2.- ¿De qué personas u objetos?	Jueces y funcionarios de la Unidad Judicial de Tránsito con sede en el cantón Ambato y abogados de la ciudad de Ambato.
3. - ¿Sobre qué aspectos?	Indicadores que se detallan en la matriz de operacionalización de variables.
4. - ¿Quién? ¿Quiénes?	Rafaela Pazmiño
5.- ¿Cuándo?	Año 2018 primer semestre
6.- ¿Dónde?	Unidad Judicial de Tránsito Ambato provincia de Tungurahua.
7.- ¿Cuántas veces?	Una Vez
8.- ¿Qué técnica de recolección?	Encuesta
9.- ¿Con qué instrumentos?	Cuestionario
10.- ¿En qué situación?	Dependencias del Consejo de la Judicatura y despachos jurídicos.

**Investigadora:** Rafaela Anabel Pazmiño Urquiza

## **Técnicas de Investigación**

Para la recolección de información se empleará como técnica de investigación la encuesta.

Encuestas.- Servirá para la recolección de información de fuentes primarias, por tanto se tendrá contacto directo con los intervinientes.

La encuesta será aplicada en la Provincia de Tungurahua, en la ciudad de Ambato a la muestra obtenida de los profesionales del derecho en libre ejercicio y a los jueces de la Unidad Judicial de Tránsito de la ciudad de Ambato.

## **Instrumentos de Investigación**

**Cuestionarios.-** Para la aplicación de la técnica de la encuesta se hace necesario establecer el instrumento que será el cuestionario, éste permitirá realizar las preguntas pertinentes sobre el tema a investigarse.

## **Plan de Procesamiento de la Información y Análisis.**

La información obtenida a través de las técnicas mencionadas, por medio de la organización, jerarquización y agrupación, participa del proceso mismo de su análisis para la emisión de resultados.

Todo esto con el fin de verificar que los Factores de riesgo vulneran las disposiciones del Código Orgánico Integral Penal.

## CAPÍTULO IV

### ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

#### Encuesta

#### Pregunta No. 1

¿Conoce usted qué son los factores de riesgo al conducir?

Tabla No. 5 Riesgo al conducir

ALTERNATIVA	CANTIDAD	PORCENTAJE
SI	78	28%
NO	200	72%
<b>TOTAL</b>	<b>278</b>	<b>100%</b>

Fuente: Abogados el libre ejercicio

Investigadora: Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo

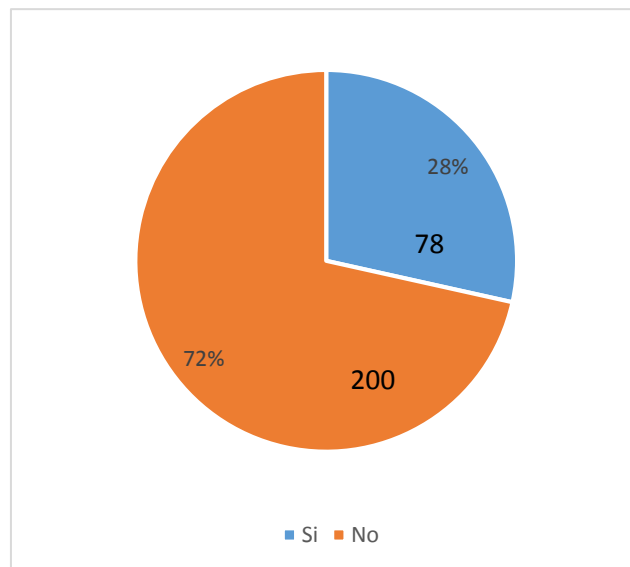


Gráfico No. Riesgo al conducir

Investigadora: Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo.

## **Análisis**

El 72 % de abogados encuestados, que corresponde a 200 personas, indican que no conocen cuales son los factores de riesgo al conducir; en tanto que el 28 % manifiesta que sí conocen dichos factores.

## **Interpretación**

Tan solo el 28% de abogados encuestados indican que conocen los factores de riesgo al conducir, mientras que el 72 % no lo saben, lo que evidencia la falta de socialización de la normativa jurídica debido a que si no existe una adecuada fundamentación de lo referente a los factores de riesgo al conducir, las personas simplemente desconocen en su totalidad a lo que se refiere cada tema y sus efectos.

## Pregunta No. 2

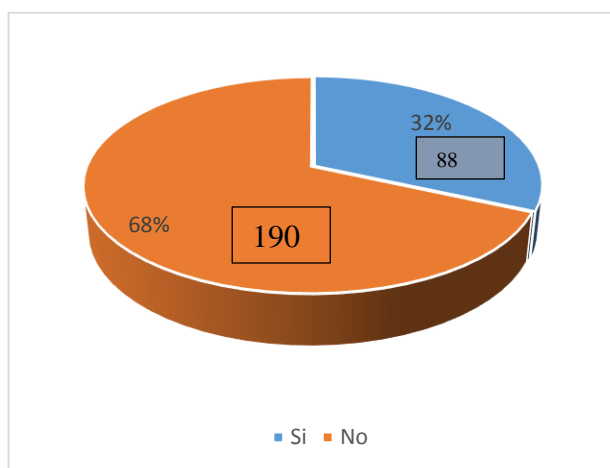
¿Sabe cuáles son los tipos de factores de riesgo al conducir?

**Tabla No. 6** Factores de riesgo al conducir

ALTERNATIVA	CANTIDAD	PORCENTAJE
SI	88	32%
NO	190	68%
<b>TOTAL</b>	<b>278</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Abogados el libre ejercicio

**Investigadora:** Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo



**Gráfico No. 5** Factores de riesgo al conducir

**Investigadora:** Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo

## Análisis

El 68 % de abogados encuestados, que corresponde a 190 personas, indican que no conocen cuales son los tipos de factores de riesgo; en tanto que el 32 % indican conocerlos.

## **Interpretación**

Tan solo el 32% de abogados encuestados indican que si conocen los tipos de factores de riesgo al conducir, mientras que el 68 % no los conoce debido a que el índice de cometimiento de infracciones de tránsito es alto por lo que los conductores merecen tener una información adecuada con el fin de que disminuya el cometimiento de infracciones de tránsito.

### Pregunta No. 3

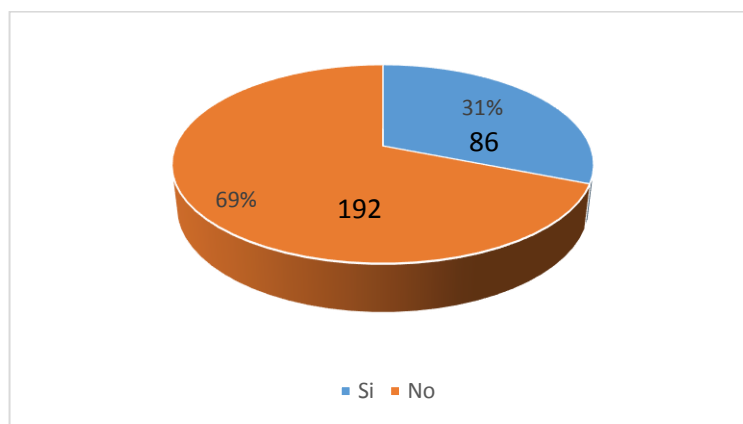
¿Conoce la importancia de los factores de riesgo para mejorar la seguridad vial?

**Tabla No. 7** Factores de riesgo para mejorar la seguridad vial

ALTERNATIVA	CANTIDAD	PORCENTAJE
SI	86	31%
NO	192	69%
<b>TOTAL</b>	<b>278</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Abogados el libre ejercicio

**Investigadora:** Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo



**Gráfico No. 6** Factores de riesgo para mejorar la seguridad vial  
**Investigadora:** Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo

### Análisis

De los encuestados que son los Abogados del cantón Ambato, el 69% que equivale a 192 Abogados afirman que no conocen la importancia de los factores de riesgo para mejorar la seguridad vial, en cambio el 31% que equivale a 86 de los encuestados expresan que si conocen la importancia de los factores de riesgo.

## **Interpretación**

La mayor parte de encuestados indican que desconocen la importancia de los factores de riesgo en cuanto al mejoramiento de la seguridad vial debido a que al no estar informados adecuadamente, ellos simplemente cometen infracciones sin darse cuenta los riesgos que conlleva cometerlos, en cuanto a una mínima cantidad de encuestados acotaron que si conocen la importancia de los factores de riesgo para mejorar la seguridad vial.



#### Pregunta No. 4

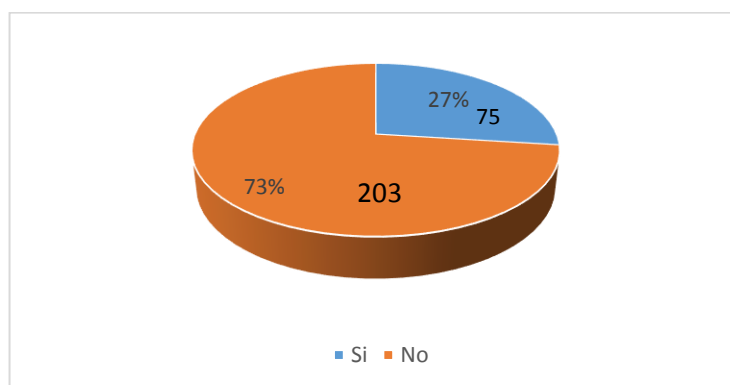
**¿Cree que controlar o prevenir los factores de riesgo son suficientes para disminuir las infracciones de tránsito?**

**Tabla No. 8** Factores de riesgo son suficientes para disminuir las infracciones de tránsito

ALTERNATIVA	CANTIDAD	PORCENTAJE
SI	75	27%
NO	203	73%
<b>TOTAL</b>	<b>278</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Abogados el libre ejercicio

**Investigadora:** Rafaela Anabel Pazmiño Urquiza



**Gráfico No. 7** Factores de riesgo son suficientes para disminuir las infracciones de tránsito

**Investigadora:** Rafaela Anabel Pazmiño Urquiza

#### **Análisis**

El 73 % de abogados encuestados, que corresponde a 203 personas, indican que controlar o prevenir los factores de riesgos no son suficientes para disminuir las infracciones de tránsito; en tanto que el 27 % manifiesta que sí es suficiente.

## **Interpretación**

Tan solo el 27% de abogados encuestados indican que controlar o prevenir los factores de riesgo son suficientes para disminuir las infracciones de tránsito, mientras que el 73 % no lo hace, lo que evidencia la aplicación incorrecta de la normativa jurídica y en consecuencia ninguna persona se informa correctamente y mucho menos disminuirá el cometimiento de infracciones de tránsito.

### Pregunta No. 5

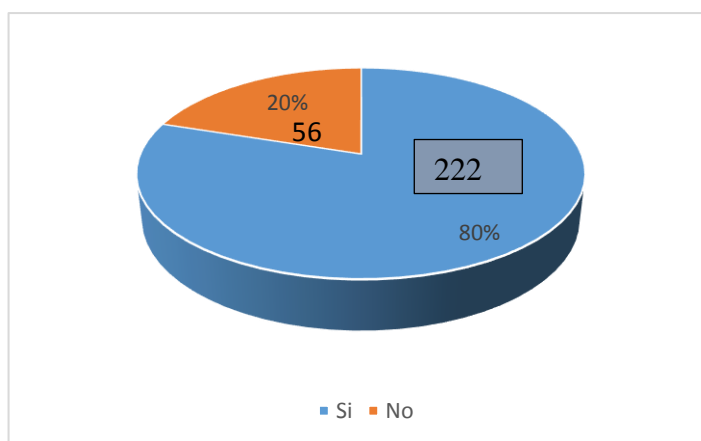
¿Cree usted que teniendo en cuenta los factores de riesgo se disminuirá con el índice de infracciones de tránsito?

Tabla No. 9 Factores de riesgo se disminuirá con el índice de infracciones de tránsito

ALTERNATIVA	CANTIDAD	PORCENTAJE
SI	222	80%
NO	56	20%
<b>TOTAL</b>	<b>278</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Abogados el libre ejercicio

**Investigadora:** Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo



**Gráfico No. 8** Factores de riesgo se disminuirá con el índice de infracciones de tránsito

**Investigadora:** Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo

### Análisis

El 80% de los encuestados que equivale a 222 Abogados de la ciudad de Ambato indican que teniendo en cuenta los factores de riesgo si se disminuirán las infracciones de tránsito, mientras que los 56 de los encuestados que son el 20% señalan que para ellos no disminuye las infracciones de tránsito.

## **Interpretación**

Basados en los resultados se puede determinar que la mayoría de los encuestados manifiestan que teniendo en cuenta los factores de riesgo si se disminuirán las infracciones de tránsito, pero cabe mencionar que estos no son observados correctamente, en cuanto a la minoría dice que no es la mejor alternativa de solución, considerando que con aquello no se puede resarcir la magnitud del daño.

### Pregunta No. 6

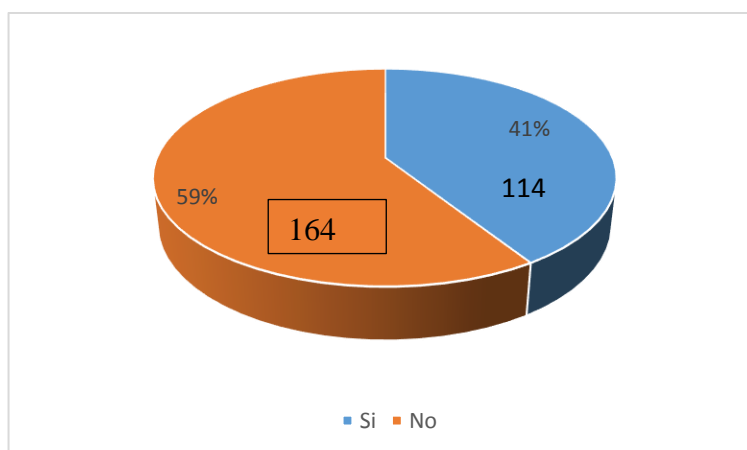
**¿Considera usted que los factores de riesgo evidencian el cometimiento de infracciones de tránsito?**

**Tabla No. 10** Factores de riesgo evidencian el cometimiento de infracciones de tránsito

ALTERNATIVA	CANTIDAD	PORCENTAJE
SI	114	41%
NO	164	59%
<b>TOTAL</b>	<b>278</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Abogados el libre ejercicio

**Investigadora:** Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo



**Gráfico No. 9** Factores de riesgo evidencian el cometimiento de infracciones de tránsito

**Investigadora:** Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo

### Análisis:

164 Abogados del cantón Ambato, lo que equivale al 59% consideran que los factores de riesgo no evidencian que se cometan infracciones de tránsito, y 114 de los encuestados que corresponde al 41% restante consideran que los factores de riesgo si evidencian el cometimiento de infracciones de tránsito.

## **Interpretación**

De los resultados obtenidos se desprende que la mayor parte de encuestados de los Abogados consideran que los factores de riesgo no evidencian que los conductores cometan infracciones de tránsito por lo que es alarmante y debe haber una propuesta de reforma a la Ley y en una minoría consideran que los factores de riesgo si evidencian el cometimiento de infracciones de tránsito.

### Pregunta No. 7

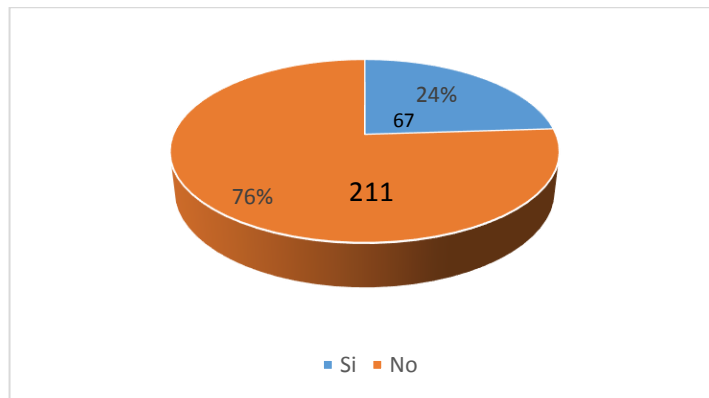
**¿Considera un fin social informar adecuadamente a las Personas sobre los factores de riesgo al conducir?**

**Tabla No. 11** Informar adecuadamente a las Personas sobre los factores de riesgo al conducir

ALTERNATIVA	CANTIDAD	PORCENTAJE
SI	67	24%
NO	211	76%
<b>TOTAL</b>	<b>278</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Abogados el libre ejercicio

**Investigadora:** Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo



**Gráfico No. 10** Informar adecuadamente a las Personas sobre los factores de riesgo al conducir  
**Investigadora:** Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo

### Análisis

El 24% de la población encuestada que corresponde a 67 Abogados del cantón Ambato, manifiestan que: informar adecuadamente a las personas si es un fin social, mientras que 211 encuestados que corresponden al 76% adujeron que no es un fin social informar adecuadamente a los conductores.

## **Interpretación**

Al conocer que a la mayoría de encuestados han acotado que no es un fin social informar adecuadamente a los conductores sobre los factores de riesgo al conducir, considerando que tales leyes no son acatadas adecuadamente, en cuanto a la minoría considera que informar a los conductores si es un fin social.



### Pregunta No. 8

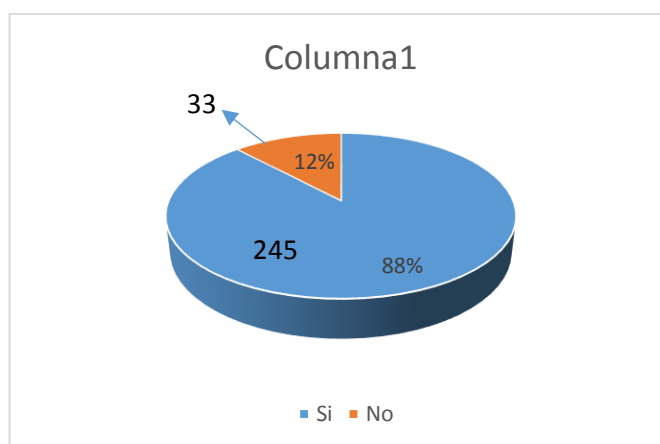
**¿Cree usted que se evidencia falta de una adecuada información sobre factores de riesgo al conducir para los conductores?**

**Tabla No. 12** Falta de una adecuada información sobre factores de riesgo al conducir

ALTERNATIVA	CANTIDAD	PORCENTAJE
SI	245	88%
NO	33	12%
<b>TOTAL</b>	<b>278</b>	<b>100</b>

**Fuente:** Abogados el libre ejercicio

**Investigadora:** Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo



**Gráfico No. 11** Falta de una adecuada información sobre factores de riesgo al conducir  
Investigadora: **Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo**

### Análisis

El 88 % que corresponde a 245 abogados en libre ejercicio con conocimientos en materia de Tránsito indica que si se evidencia la falta de una adecuada información para los conductores sobre los factores de riesgo; tan solo el 12 % de los encuestados que corresponde a 33 personas manifiestan que no se evidencia la falta de una adecuada información de los factores de riesgo para los usuarios viales.

## **Interpretación**

Es preocupante que los encuestados en un porcentaje elevado consideran que existe una falta de una adecuada información sobre factores de riesgo al conducir para los usuarios viales, es por este motivo que muchas personas se involucran constantemente en cometimiento de infracciones de tránsito, en cambio en su minoría acota que no se evidencia la falta de una adecuada información de los factores de riesgo para las personas.

### Pregunta No. 9

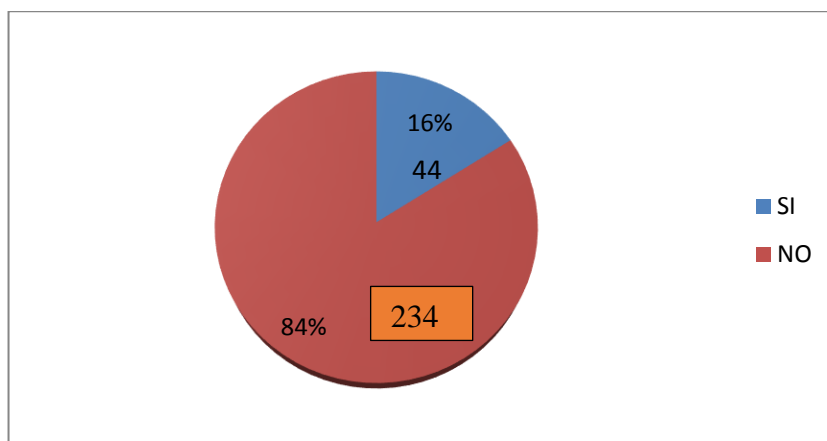
**¿Identifica la clasificación de las infracciones de tránsito contempladas en el nuevo ordenamiento jurídico, Código Orgánico Integral Penal?**

**Tabla No. 13** La clasificación de las infracciones de tránsito

ALTERNATIVA	CANTIDAD	PORCENTAJE
SI	44	16%
NO	234	84%
<b>TOTAL</b>	<b>278</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Abogados el libre ejercicio

**Investigadora:** Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo



**Gráfico No. 12** La clasificación de las infracciones de tránsito

**Investigadora:** Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo

### Análisis

Efectuado el análisis correspondiente se conoce que el 16% equivalente a 44 Abogados del cantón Ambato de la población encuestada, indican que si Identifica la clasificación de las infracciones de tránsito contempladas en el nuevo ordenamiento jurídico, Código Orgánico Integral Penal, mientras que el 84% correspondiente a 234 encuestados indican que no.

## **Interpretación**

De los resultados obtenidos se puede resumir que gran parte de los encuestados expresan que no Identifican la clasificación de las infracciones de tránsito contempladas en el nuevo ordenamiento jurídico, Código Orgánico Integral Penal, por lo que esto conlleva al alto índice de infracciones de tránsito cometidas, además la minoría de los encuestados, mencionan que si identifican.

### Pregunta No. 10

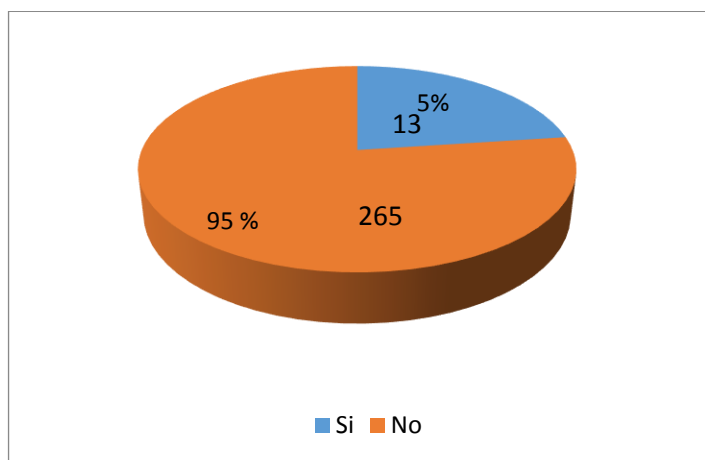
¿Piensa usted que dentro de la normativa vigente se debe incluir un procedimiento específico que garantice la información adecuada sobre infracciones de tránsito y factores de riesgo al conducir para las personas?

**Tabla No. 14** Procedimiento específico información adecuada sobre infracciones de tránsito

ALTERNATIVA	CANTIDAD	PORCENTAJE
SI	265	95%
NO	13	5%
<b>TOTAL</b>	<b>278</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Abogados el libre ejercicio

**Investigadora:** Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo



**Gráfico No. 13** Procedimiento específico información adecuada sobre infracciones de tránsito

**Investigadora:** Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo

### Análisis

En esta pregunta el 95% que equivale a 265 encuestados de los Abogados del cantón Ambato están de acuerdo con incluir un procedimiento específico que garantice la información adecuada para las personas, mientras que un 5% que representa a los 13 Abogados encuestados manifiestan lo contrario.

## **Interpretación**

La encuesta que se practicó en especial en esta pregunta revela la importancia de incluir dentro de la normativa un procedimiento específico que garantice la adecuada información para las personas en lo referente a las infracciones de tránsito y los factores de riesgo al conducir, y por otra parte la minoría de Abogados encuestados creen lo contrario.

## TABULACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

### Resumen de datos de la Encuesta

Tabla No. 15 Resumen de datos de la Encuesta

Pregunta	SI		NO		SUMA TOTAL	Porcentaje
	Total	Porcentaje	Total	Porcentaje		
1	78	28%	200	72%	278	100%
2	88	32%	190	68%	278	100%
3	86	31%	192	69%	278	100%
4	75	27%	203	73%	278	100%
5	222	80%	56	20%	278	100%
6	114	41%	164	59%	278	100%
7	67	24%	211	76%	278	100%
8	245	88%	33	12%	278	100%
9	44	16%	234	84%	278	100%
10	265	95%	13	5%	278	100%

Investigadora: Rafaela Anabel Pazmiño Urquiza

### Verificación de la Hipótesis

Para la correspondiente verificación de la Hipótesis, el método estadístico que se empleó es el Chi Cuadrado o Ji Cuadrado ( $\chi^2$ ), se trata de una prueba que permite medir aspectos cualitativos y cuantitativos, pudiendo de este modo calcular la relación existente entre las dos variables de las hipótesis.

**Tabla No. 16** Resultados de Encuestas

<b>Encuesta dirigida a Abogados en libre ejercicio con experiencia en Penal</b>				
<b>PREGUNTAS</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>10</b>
<b>SI</b>	<b>88</b>	<b>75</b>	<b>222</b>	<b>265</b>
<b>NO</b>	<b>190</b>	<b>203</b>	<b>56</b>	<b>13</b>

**Fuente:** Abogados el libre ejercicio

**Investigadora:** Rafaela Anabel Pazmiño Urquiza

### **Planteamiento de la Hipótesis**

**H.1.** Los Factores de Riesgo inciden en las infracciones de tránsito.

.

**H.0.** Los Factores de Riesgo no inciden en las infracciones de tránsito.

### **Nivel de Significación**

@ = 0.01

gl:  $(c - 1) (h - 1) (2 - 1) (4 - 1) = 3$

Al nivel de significación de 0.01 y a tres (3) grados de factores de riesgo (gfr) en valor de Chi Cuadrado tabular es: 11.34 ( $X_{2t} = 11.34$ )

Estimador Gráfico

$$X^2 = \sum \frac{(O - E)^2}{E}$$

$X^2$  = Valor a calcularse de chi cuadrado.

$\Sigma$  = Sumatoria.

O = Frecuencia observada.



E = Frecuencia teórica.

### Cálculo del Chi Cuadrado

**Tabla No. 17** Cálculo del Chi Cuadrado

Preguntas	2		4		5		10		TOTAL
	O	E	O	E	O	E	O	E	
SI	88	148.75	75	148.75	222	148.75	265	148.75	650
NO	190	129.25	203	129.25	56	129.25	13	129.25	462
TOTAL	278		278		278		278		1112

Investigadora: Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo

**Tabla No. 18** Cálculo del Chi Cuadrado

O	E	$\frac{(O - E)^2}{E}$
88	148.75	65.56
190	129.25	75.45
75	148.75	86.99
203	129.25	100.11
222	148.75	83.20
56	129.25	95.77
265	148.75	68.92
13	129.25	79.32
TOTAL		655.32

Investigadora: Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo

### Disposición Final

$X^2_t = 11.34 < X^2_c = 655.32$ , de acuerdo con lo establecido se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, es decir: “Los Factores de Riesgo inciden en las infracciones de tránsito.

## **CAPÍTULO V**

### **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

#### **Conclusiones**

- Luego de los resultados arrojados por las encuestas realizadas se concluye que la normativa que contiene la legislación ecuatoriana, no es suficiente en cuanto a la información sobre los factores de riesgo al conducir dada a las personas en los procesos sobre infracciones de tránsito establecidos en el mismo que pese a su modificación han generado mucha controversia en cuanto a las infracciones de tránsito, regidas por el Código Orgánico Integral Penal, que es el derecho a la adecuada información a las personas en los casos de tránsito, que se ha evidenciado que si transgrede lo estipulado en la Constitución del Ecuador del año 2008, corroborando la existencia del problema planteado en el presente trabajo investigativo.
- Se puede evidenciar que no existe un mecanismo específico para dicha información adecuada esto es para que se respeten los derechos de las personas, en cuanto a los factores de riesgo lo que sí forma parte de una solución eficaz, en donde se pueda evidenciar y ayudar mediante un nuevo mecanismo que ayude a su conocimiento adecuado y con nuevos procedimientos que ayuden a que las personas eviten cometer infracciones de tránsito pero con el pleno conocimiento de los factores de riesgo que conlleva cometerlos, es así que la Constitución establece los derechos de las personas, los mismos que busca garantizar la adecuada información en este caso de los conductores, es preciso mejorar la aplicación de todas las leyes relativas a las infracciones de tránsito y los factores de riesgos, los esfuerzos para hacer cumplir la legislación deben difundirse debidamente, sostenerse y aplicarse por medio del uso de medidas y sanciones apropiadas en caso del cometimiento de infracciones.

- Como una alternativa de solución adecuada a ayudar a las personas, la que se encuentra estipulada en las normas constitucionales, prevé el acogerse a los derechos que esta autonomía la que proporciona un mecanismo de solución y la creación de un Proyecto de Ley Reformatoria al Código Orgánico Integral Penal que ayude al mejoramiento del trato a los involucrados dentro de los procesos de tránsito, en donde ciertos lineamientos ayuden a las personas a que disminuyan el cometimiento de infracciones de tránsito al conducir sus vehículos, y de brindarle una adecuada información sobre los factores de riesgo a los mismos; que se debe procurar la integridad física y moral de las personas y precautelando las demás piezas procesales de los que se aplican en los delitos de tránsito para su eficaz funcionamiento, los cuales deben ser cuidadosamente manejados, por el bienestar de las personas involucradas en dichos juicios.

### **Recomendaciones**

- El cuerpo Legislativo deberá difundir la nueva normativa penal en la cual se incluyen aspectos sobre la adecuada información de factores de riesgo al conducir y las infracciones de tránsito, de manera de que la colectividad y en especial los conductores conozcan profundamente la ley, considerando incluso las observaciones realizadas a través de este trabajo investigativo; por lo tanto se exige el cumplimiento de la misma de manera formal.
- El Estado debe garantizar el fiel cumplimiento de los derechos y principios establecidos por la Constitución; por tanto la Asamblea Nacional en el ejercicio de sus funciones expedirá leyes que guarden estricta relación con la normativa constitucional; en tal virtud que la aplicación y exigencia de su cumplimiento sea eficaz y oportuna.
- La Universidad Técnica de Ambato a través de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales, podrá considerar el presente trabajo de Investigación como un aporte a la colectividad y una ayuda para las personas que ese es el punto específico de la presente investigación, esto es con la creación de un

Proyecto de una Ley Reformativa al Código Orgánico Integral Penal,  
Capítulo Octavo, Infracciones de Tránsito, Sección Primera, Reglas  
Generales.

## CAPÍTULO VI

### LA PROPUESTA

#### **Datos informativos**

**Tema:** Proyecto de Ley Reformatoria al Código Orgánico Integral Penal, Capítulo Octavo, Infracciones de Tránsito, Sección Primera, Reglas Generales.

**Equipo Técnico Responsable:** Investigadora – Rafaela Anabel Pazmiño Urquiza

**Dirigido a:** Conductores involucrados en delitos de Tránsito en la ciudad de Ambato y Unidad de Tránsito con sede en el cantón Ambato.

**Tiempo de Ejecución:** Cinco Meses

**Inicio:** Enero 2018 – Mayo 2018

**Beneficiarios:** Conductores en la ciudad de Ambato.

**Ubicación:** Cantón Ambato

**Presupuesto:** \$ 1.500.00

#### **Antecedentes de la Propuesta**

El Código Orgánico Integral Penal, en vigencia desde el 10 de agosto del 2014, publicado en el suplemento N° 180 del Registro Oficial, adjunto a sus respectivos reglamentos de aplicación legal, destina el capítulo octavo para las Infracciones de Tránsito, en el cual se determina las reglas generales de dichas infracciones.

En la sección primera se establece las reglas generales de las infracciones de tránsito, mismas que vulneran los derechos constitucionales, en especial el derecho a la

información de los factores de riesgo al conducir, debido a que la información existente no es la adecuada; debido a que la mayor parte de los conductores no tienen un conocimiento específico sobre los factores de riesgo, además se suma el desconocimiento sobre las infracciones de tránsito; en tal virtud se debe considerar en primer orden la socialización de la ley, así como la implementación de acertados programas de información a los conductores sobre los factores de riesgo para evitar infracciones de tránsito; no se trata de imponer temor en los conductores, sino más bien de concienciar el respeto hacia sus vidas y la del resto de personas, a la ley que constituye únicamente un manual de convivencia social en cuanto se refiere a las penas establecidas para el cometimiento de infracciones de tránsito y así los conductores no lo vuelvan a cometer.

Por los antecedentes expuestos, la propuesta de Reformativa de Ley a la sección primera del capítulo octavo, referente a las reglas generales de las infracciones de tránsito, constituye una alternativa de solución al conflicto, pues es necesario desarrollar una adecuada información para los conductores, de tal manera que dicha ley se vincule constitucionalmente con los derechos y principios establecidos.

### **Justificación**

La propuesta planteada, reforma al Código Orgánico Integral Penal, sección 1 – Capítulo octavo – Infracciones de Tránsito, es de mucha importancia, toda vez, que al tomarse en consideración los derechos constitucionales sobre todo los derechos a una correcta atención educativa, laboral, productiva cultural, alimenticia, recreativa y de vinculación familiar y el de ponderación de garantías y derechos, se establecería el vínculo directo entre la información a los conductores y las Infracciones de Tránsito, sin que las penas dadas afecten para que conductores se acojan a los programas de información sobre los factores de riesgo al conducir, que a decir de las personas encuestadas vulneran derechos y principios constitucionales.

El propósito de la propuesta es lograr una acertada información a los conductores, que esta información sea acorde a todas las necesidades de las personas y

conductores, puesto que actualmente, así lo establece la ley de la materia; que los conductores deben conocer los factores de riesgo al conducir y por ende las infracciones de tránsito; y, el conocimiento de estas reformas sobre los factores de riesgo al conducir permitiría disminuir el índice de cometimiento de infracciones de tránsito.

En un alto porcentaje se evidencia que las resoluciones expedidas por las Unidades de Tránsito, dan paso a los conductores paguen su multa y cumplan un determinado tiempo privados de su libertad en algunos casos, situación que permite identificar con claridad la desproporcionalidad y la falta de información sobre los factores de riesgo referente a las Infracciones de Tránsito, siendo necesario considerar que por más que salgan los conductores cumpliendo su sanción y si aquella información sobre factores de riesgo no es acorde a sus necesidades y no es concienciada por la sociedad en especial por los conductores, no se podrá hablar de disminución de los índices de cometimiento de infracciones de tránsito con sus consecuencias correlativas.

La propuesta se dirige a dar solución al problema. El desconocimiento de los factores de riesgo dentro de las infracciones de tránsito, encaminando los factores de riesgo a lograr la aplicación correcta de los mismos y conocimiento respecto de la gravedad que encierra el contravenir una disposición legal, sobre todo en materia de Tránsito.

El tema de la adecuada información y la reinserción integral de los conductores no es de suma importancia solo para el Estado y sus familias sino también para la sociedad y así dar cumplimiento a una de las finalidades planteadas por “Código Orgánico Integral Penal” sobre las infracciones de tránsito y los factores de riesgo al conducir:

“Art. 371.- Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial”.

“Art. 376.- Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o efectos de sustancias estupefacientes psicotrópicas o preparados que las contengan”.

“Art. 377 núm. 1,3 y 5.- exceso de velocidad, llantas lisas y desgastadas y inobservancia de leyes”.

## **Objetivos**

### **Objetivo General**

Proponer la Reforma a la Código Orgánico Integral Penal, capítulo Octavo, sección Primera, en lo referente a las Infracciones de Tránsito.

### **Objetivos Específicos**

Garantizar el cumplimiento de los derechos de las personas y conductores establecidos en la Constitución.

Coadyuvar en el desarrollo del procedimiento en materia de tránsito, para corregir los aspectos contradictorios a la norma Suprema.

## **Análisis de Factibilidad**

### **Factibilidad legal**

Revisada la legislación constitucional vigente en el país ésta posibilita:

Art. 61.- “Las ecuatorianas y ecuatorianos gozan de los siguientes derechos: (...) 3. Presentar proyectos de iniciativa popular normativa”.

Art. 102.- “Las ecuatorianas y ecuatorianos, incluidos aquellos domiciliados en el exterior, en forma individual o colectiva, podrán presentar sus propuestas y proyectos a todos los niveles de gobierno, a través de los mecanismos previstos en la Constitución y la ley”.

Art. 134.- “La iniciativa para presentar proyectos de ley corresponde: (...) 5. A las ciudadanas y los ciudadanos que estén en goce de los derechos políticos y a



las organizaciones sociales que cuenten con el respaldo de por lo menos el cero punto veinticinco por ciento de las ciudadanas y ciudadanos inscritos en el padrón electoral nacional”.

### **Factibilidad económica financiera**

El presupuesto que permitirá desarrollar la propuesta planteada provendrá de los sectores que tienen injerencia con el quehacer del ámbito del tránsito sean estos: todas aquellas personas que hayan incurrido en un delito o contravención de tránsito; lo que permitirá el alcanzar los objetivos planteados, referentes a garantizar adecuada información social para los conductores en lo referente a los factores de riesgo al conducir, en procura del bienestar social.

### **Fundamentación Científico Técnica**

La propuesta planteada se ha elaborado considerando el enfoque Constructivista Social, en virtud de que, un conocimiento nuevo requiere de un conocimiento previo, en donde se establece que el mismo no solo se origina en las relaciones existentes entre ambiente - ser humano, sino que constituye también la suma del entorno social; el conocimiento nace de la historia y cultura de la sociedad, por lo que no podemos desarrollarnos como seres aislados, sino que es necesario el saber de nuestro semejante, que constituye la experiencia de los demás.

### **Metodología - Modelo Operativo de la Propuesta**

**Tabla No. 19** Modelo Operativo de la Propuesta

ACTIVIDADES	CONTENIDOS	RECURSOS	EVALUACIÓN	TIEMPO
Iniciativa	Contenido del proyecto de Reforma y Presentación	Constitución de la República, Código Orgánico	Impacto Social del Proyecto de Reforma	

		Integral Penal, y Portal Oficial de la Asamblea		30 días
Calificación del Proyecto	Trate solo sobre una materia; y contenga exposición de motivos y articulado	Miembros del Consejo de Administración Legislativa; y Portal Oficial de la Asamblea	Prioridad para el tratamiento del Proyecto de Ley, y; Comisión Especializada que tratará.	30 días
Tratamiento del Proyecto	Conocimiento de los integrantes de la Comisión Especializada, ciudadanía y organizaciones registradas.	Portal Oficial de la Asamblea	Impacto Público	20 días
Informe de la Comisión Especializada	Presentación a la Presidenta (e) de la Asamblea, presentación del informe y sus observaciones.	Comisión de estudio correspondiente para el análisis respectivo	Informe de la Comisión para el primer debate	45 días
	Inclusión del informe de la Comisión Especializada e	Presidenta (e) de la Asamblea, Asambleístas y observaciones	Distribución del informe a los Asambleístas y observaciones que	30 días

Primer Debate	Intervención de asambleístas.		sean necesarias introducir.	
Informe de la Comisión Especializada	Presentación a la Presidenta (e) de la Asamblea el informe con observaciones.	Comisión de estudio correspondiente al análisis respectivo.	Informe de la Comisión para el segundo debate	45 días
Segundo Debate	Inclusión del Informe de la comisión especializada acogiendo las observaciones del primer debate e intervención de los asambleístas	Presidenta (e) de la Asamblea, asambleístas y observaciones	Distribución del informe con observaciones sugeridas en el pleno, aprobación del proyecto de ley.	30 días
Remisión del Proyecto de Ley a la Presidenta (e) de la República	El Proyecto de Reforma de la Ley aprobado por la Asamblea, es enviado a la Presidenta (e) de la República para su sanción u objeción.	Presidenta (e) de la República para que sancione u objete el proyecto de ley.	Promulgación y Publicación en el Registro Oficial	32 días

Fuente.- Ley Orgánica de la Función Judicial

Investigadora: Rafaela Anabel Pazmiño Urquiza

## Desarrollo de la Propuesta



## EL PLENO

### Exposición de Motivos

De acuerdo con las estadísticas a nivel nacional de cometimiento de Infracciones de Tránsito considerados los de mayor gravedad han motivado a los legisladores a expedir ordenamientos jurídicos endureciendo las penas a pretexto de reducir los índices de las infracciones de tránsito cometidas; la severidad y el temor no logran descenderlos, sino se concientiza primeramente tanto a los conductores, a sus familiares y en general a la sociedad, respecto de la gravedad del incumplimiento de la normativa penal y las consecuencias que derivan de aquella.

Ante esta realidad que vive permanentemente la colectividad ecuatoriana, la Asamblea Nacional ha establecido una información sobre los factores de riesgo al conducir para los conductores, información que en todo caso van en contra del texto constitucional debido a que la información existente no es la adecuada por cuanto la falta de iniciativa para diseñar nuevas políticas públicas en cuanto a la reintegración del conductor es uno de los problemas trascendentales para la seguridad vial. Muchos conductores no se reintegran a la sociedad como ciudadanos respetuosos y más aún respetuosos de la ley, es por eso que es necesario iniciar con un diagnóstico a profundidad para crear primeramente un proyecto de reintegración o inserción social, aplicando los principios y medios adecuados para prevenir la reincidencia.

En los últimos tres años, 17 países que abarcan una población de 409 millones de personas se han esforzado para modificar las leyes relativas a uno o más de esos

factores de riesgo, a fin de que estén en consonancia con las mejores prácticas. Los países que han reformado sus leyes, por factor de riesgo y número de habitantes a quienes afectan esos cambios. Los cambios más positivos en el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito se producen cuando la legislación sobre seguridad vial se acompaña de una aplicación firme y constante de la ley y de campañas de sensibilización pública.

De lo manifestado no resulta adecuada la información que en la actualidad poseen los conductores, lo que en forma alguna no reduce el cometimiento de las infracciones de tránsito.

En razón de lo expuesto se considera:

Que, de conformidad al artículo 1 de la Constitución de la República determina que el Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico;

Que, al tenor del segundo inciso del artículo 1 de la Constitución de la República, la soberanía radica en el pueblo, cuya voluntad es el fundamento de la autoridad, y se ejerce a través de los órganos del poder público y de las formas de participación directa;

Que, de conformidad al artículo 11 de la Constitución de la República; el ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios: 6. Todos los principios y los derechos son inalienables, irrenunciables, indivisibles, interdependientes y de igual jerarquía; 9. El más alto deber del Estado consiste en respetar y hacer respetar los derechos garantizados en la Constitución;

Que, el artículo 61 de la Constitución de la República establece los derechos de participación de los que gozan las ecuatorianas y los ecuatorianos; Núm. 3 Presentar proyectos de iniciativa popular normativa;

Que, el artículo 1 de la Constitución de la República establece: el Ecuador es un

Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada

RESUELVE:

Art. 1 Auméntese Art. 375.1, el cual será “Factores de riesgo en las Infracciones de Tránsito.- Los factores de riesgo se relacionan fundamentalmente con el exceso de velocidad, consumo de alcohol y sustancias estupefacientes y psicotrópicas, fatiga, conducir con licencia caducada, sin puntos, daños mecánicos, etc.”.

Art. 2 Auméntese inciso 2, en el Art. 375.1, el cual será “Se impartirá programas en el ámbito social es decir se desarrollará talleres de información adecuada sobre los factores de riesgo al conducir los cuales se harán trimestralmente con el fin de atender íntegramente los requerimientos de la sociedad”.

**DISPOSICIÓN FINAL.-** La presente Reformatoria de Ley entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Registro Oficial.

Dado y suscrito en la sede de la Asamblea Nacional, ubicada en el Distrito Metropolitano de Quito, provincia de Pichincha, a los 10 días del mes de septiembre de dos mil dieciocho.

Elizabeth Cabezas.

PRESIDENTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL.

## **Administración**

El proyecto de reforma al Código Orgánico Integral Penal, Capítulo Octavo, Sección Primera “Reglas Generales de las Infracciones de Tránsito”, se articulará a través de entidades involucradas en el ámbito del Derecho; Universidad Técnica de Ambato “Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales”, Asamblea Nacional y la colaboración de la investigadora cuando así lo amerite las circunstancias.

## **Previsión de la Evaluación**

Es necesaria la aplicación de un análisis de carácter cualitativo de la propuesta, a fin de establecer la viabilidad y factibilidad de la misma; lo que permitirá la observancia de los resultados obtenidos de la ejecución y la evaluación del proyecto, los mismos que deben ser objeto de consideración, por tanto, el seguimiento continuo será fundamental, mediante informes frecuentes de los avances, permitiendo la observancia de posibles dificultades en su desarrollo y la incorporación de soluciones adecuadas, la evaluación de la ejecución guardará relación con el control de la propuesta y el cumplimiento de los objetivos.

## MATERIALES DE REFERENCIA

### Bibliografía

1. *Agencia Nacional de tránsito*. 20 de Noviembre de 2013. <http://www.ant.gob.ec/>.
2. «Agencia Nacional de Tránsito.» Quito - Ecuador, 2012.
3. Altamirano, Carlos, entrevista de Adriana Gonsález. *Jueces y Juezas que integran la Unidad de Garantías Penales con sede en Ambato* (29 de Febrero de 2016).
4. Alvira, Blanco. *Introducción al análisis de datos*. Madrid: Alianza Universidad, 2000.
5. Amancha, Doctora Linda, entrevista de Adriana Gonsález. *Foro de Abogados Tungurahua - Ambato* (28 de Marzo de 2016).
6. Arco, Jorge Nuñez de. *Victimología y Violencia Criminal*. Boliiva : Coleccion Bibliografica de ciencias juridicas penales , 2010.
7. AUTO-ESCUELA SKALA. *Manual de Normas, Señales y Seguridad Vial 3*. Madrid - España: Pons S.L., 2006.
8. Cabanilla , Jose , y Jose Escalante . *Manual del Policia*. España: La Ley, 2004.
9. CAIZA, Ángel Arturo. *Curso Básico para los tipos de licencia de conductores profesionales*. Segunda. Riobamba - Ecuador: Editext, 2012.
10. Campoverde, Diego. 2015.
11. Chavarria, Alfonsina. *derecho sobre la familia y el niño*. Costa Rica: Universidad Estatal a distancia, 2004.
12. CIFUENTES, Carlos Fernando. *Seguridad al Conducir*. Buenos Aires - Argentina, 2011.
13. Código Civil Ecuatoriano. «dolo.» Quito : Asamblea Constituyente, 24 de Junio de 2005.
14. Codigo Organico Integral Penal . «Principio de oportunidad .» Quito: Asamblea Nacional , 16 de marzo de 2014.
15. *Código Orgánico Integral Penal, COIP*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones, 2014.
16. *Constitución de la República del Ecuador* . Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones, 2008.
17. *Constitución de la República del Ecuador*. 2008.



18. CONSTITUCION DEL ECUADOR . «REPARACION INTEGRAL DE LAS VICTIMAS .» QUITO, PICHINCHA: ASAMBLEA CONSTITUYENTE , 22 de OCTUBRE de 2008.
19. Constitucion del Ecuador. «proteccion integral .» Quito : Asamblea Constituyente , 22 de octubre de 2008.
20. Corte Internacional de Derechos Humanos. Inlaterra: Derechos Humanos, 23 de Agosto de 2011.
21. COVIAL. «Estadísticas de Accidentes de tránsito.» Quito - Ecuador, 2013.
22. Departamento de Estadística Jefatura de Tránsito de Tungurahua. «Accidentes y Mortalidad.» Ambato - Ecuador, 2013.
23. Diaz Colorado, Fernando, y Carolina Gutierrez de Piñeres. «Aproximaciones a la Justicia Restaurativa.» Bogota, 2004.
24. *Diccionario Jurídico Básico*. Segunda. Madrid: Colex, 2007.
25. Ecuador, Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policia Nacional y la Comisión de Tránsito del Ecuador. «Accidentes de Tránsito.» Quito Ecuador, 2012.
26. EL COMERCIO. «El Alcohol, tercera causa de accidentes.» 05 de Marzo de 2013: 18.
27. EL UNIVERSO. «Cada 2 horas alguien muere en vías del país.» 08 de Enero de 2014: 8.
28. *EL VALOR DE LA INTEGRIDAD*. 2013.  
<https://le0el.wordpress.com/2009/12/15/el-valor-de-la-integridad/>.
29. ENCALADA, Marco. *El Conductor Seguro*. Santiago - Chile: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, 2009.
30. Espinoza, Galo. «Enciclopedia Juridica .» Enciclopedia Juridica , 1990.
31. Ezquerria, Luis. «La integridad psicologica .» OUCE, 2009.
32. Ferreiro, Xulio. *La Victima en el Proceso Penal* . España : Grefol S.I., 2005.
33. Fiscalía General del Estado. Quito: Asamblea Nacional, 2 de abril de 2014.
34. GAMBOA, Federico. *Factor de Reacción en los Accidentes de Tránsito*. Cuenca - Azuay, 2010.
35. Gomez, Felipe. *El derecho a la memoria*. Bilbao: Derechos Humanos , 2006.
36. Grant, Jose Zamora. *Derecho Victimal*. Mexico : Instituto Nacional de Ciencias Penales , 2009.

37. Guato Pilataxi, Deysy Viviana. «La Reparación Integral a las Víctimas de Delitos Penales al Aplicar la Suspensión Condicional del Procedimiento y la Inseguridad Jurídica.» *La Reparación Integral a las Víctimas de Delitos Penales al Aplicar la Suspensión Condicional del Procedimiento y la Inseguridad Jurídica*. Ambato, Tungurahua, 06 de Febrero de 2015.
38. Guevara, Doctor Rubén, entrevista de Adriana Gonsález. *Listado de Agentes Fiscales de Ambato - Tungurahua* (18 de Febrero de 2016).
39. Gutiérrez, Mónica Madariaga. *Seguridad Juridica y Administracion Piublica*. Chile : Editorial Juridica de Chile , 2011.
40. Herrera, Luis, Arnaldo Medina, y Galo Naranjo. *Tutoría de la Investigación Científica*. Ambato: Empredane Gráficas Cía Ltda. Quito, 2004.
41. *Homicidio – Parricidio*. 003 (Tribunal de Garantías Penales del Azuay, Marzo de 06 de 2011).
42. «Jefatura Provincial de Transporte y Seguridad Vial.» Ambato - Ecuador, 2013.
43. JUAREZ, Jhon. *Límites de Velocidad* . San Juan - Costa Rica, 2009.
44. Leadith Díaz, Ivonne. *El Rostro de los Invisibles Víctimas y su Derecho a la Verdad, Justicia, Reparación y no Repetición*. Santiago de Cali: D.E.I.S., 2009.
45. Ley Organica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional . «Garantías Constitucionales .» Quito : Asamblea Nacional , 22 de octubre de 2009.
46. López, Diego. «que es la seguridad juridica .» 2006. <http://www.corteidh.or.cr/tablas/r33008.pdf>.
47. LÓPEZ, Marco Aurelio. *Accidentalidad por Velocidad Inadecuada*. Quito - Ecuador: Editext Diseño de Impresión, 2012.
48. Madrazo, Alberto Fernández. *Derecho Penal ( teoría del delito)*. Mexico : Universidad Nacional Autónoma de Mexico , 2011.
49. Mamani Flores, Orlando. *ACTITUDES HACIA LA MATEMATICA Y EL RENDIMIENTO ACADÉMICO EN ESTUDIANTES DEL 5º GRADO DE SECUNDARIA: RED N°7 CALLAO*. Lima-Perú: Universidad San Ignacio de Loyola, 2012.
50. Martínez, Andrea Belén Maila. 2013.
51. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. 20 de Noviembre de 2013. <http://www.obraspublicas.gob.ec/el-ministerio>.

52. Ministerio del Interior . «femicidio .» Quito : Asamblea Nacional , 22 de Noviembre de 2014.
53. Organizacion de las Naciones Unidas. «Reparacion Integral .» Naciones Unidas: Asamblea General, 24 de octubre de 1945.
54. Organización Mundial de la Salud (OMS). *Programas de control de accidentes de tránsito* . Estados Unidos: Publicaciones O.M.S., 2006.
55. Queralt, Joaquin. *victimologia* . España: Universidad de las Americas , 2012.
56. Quin, Robyn, y Barrie McMahon. *Historias y estereotipos* . Madrid : Ediciones de la Torre , 1997.
57. *Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Quito - Ecuador: Corporación de Estudios y Publicaciones , 2012.
58. Rico, Jose Maria. *Justicia Penal y Transicion democratica en America Latina* . Mexico: s.a.de.c.v., 2009.
59. *Robo Calificado*. 002 (Tribunal Segundo de Garantías Penales del Azuay, Septiembre de 30 de 2013).
60. Secretaria de Gobernación. 15 de septiembre de 2012. [http://www.reformapolitica.gob.mx/en/Violencia\\_Familiar/Violencia\\_emocional\\_fsica\\_sexual\\_y\\_econmica](http://www.reformapolitica.gob.mx/en/Violencia_Familiar/Violencia_emocional_fsica_sexual_y_econmica).
61. Soria, Andres. *La Re victimizacion en los procesos penales*. España: Universidad UCE, 2006.
62. *Universidad del Valle*. 20 de Noviembre de 2013. <http://saludocupacional.univalle.edu.co/factoresderiesgoocupacionales.htm>.
63. Valdivieso, Santiago. *restauracion de las victima*. España: EDICIONES UCE, 2012.
64. Valverde, Mariana. *Delito y Sociedad* . Buenos Aires : Universidad Nacional del Litoral , 2006.
65. *Violación de una mujer menor de edad, estudiante de secundaria* . 001 (Tribunal Segundo de Garantías Penales de Pichincha, 06 de Julio de 2012).
66. *Wikipedia la Enciclopedia Libre*. 20 de Diciembre de 2013. [http://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:L%C3%ADmites\\_de\\_velocidad\\_por\\_pa%C3%ADs](http://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:L%C3%ADmites_de_velocidad_por_pa%C3%ADs).

67. Wikipedia, *Enciclopedia Libre*. 22 de Mayo de 2013.  
[http://es.wikipedia.org/wiki/Constituci%C3%B3n\\_de\\_Ecuador\\_de\\_2008](http://es.wikipedia.org/wiki/Constituci%C3%B3n_de_Ecuador_de_2008).
68. Zapatero, Luis Arroyo, y Adán Martín. *El principio de ne bis in idem en el Derecho penal europeo en internacional* . Cuenca : Ediciones de la Univerdidad , 2007.
69. Zavala, Jorge. *Comentarios a ley organica y garantias jurisdiccionales y control jurisdiccional* . Guayaquil: EDILEZ, 2012.

## ANEXOS

### Anexo 1 Encuestas



### UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES CARRERA DE DERECHO

### ENCUESTA DIRIGIDA A LOS ABOGADOS EN LIBRE EJERCICIO CON CONOCIMIENTOS EN TRANSITO

Fecha: .....

**Objetivo:** Determinar el desconocimiento de los factores de riesgo dentro de las infracciones de tránsito.

Marque con una X la respuesta correcta

PREGUNTA N.- 1

**¿Conoce usted qué son los factores de riesgo al conducir?**

SI ( )

NO ( )

PREGUNTA N.-2

**¿Sabe cuáles son los tipos de factores de riesgo al conducir?**

SI ( )

NO ( )

PREGUNTA N.-3

¿Conoce la importancia de los factores de riesgo para mejorar la seguridad vial?

SI ( )

NO ( )

PREGUNTA N.-4

**¿Cree que los factores de riesgo son suficientes para disminuir las infracciones de tránsito?**

SI ( )

NO ( )

PREGUNTA N.-5

**¿Cree usted que teniendo en cuenta los factores de riesgo se disminuirá con el índice de infracciones de tránsito?**

SI ( )

NO ( )

PREGUNTA N.-6

**¿Considera usted que los factores de riesgo garantizan el no cometimiento de infracciones de tránsito?**

SI ( )

NO ( )

PREGUNTA N.- 7

**¿Considera un fin social informar adecuadamente a las Personas sobre los factores de riesgo al conducir?**

SI ( )

NO ( )

PREGUNTA N.- 8

**¿Cree usted que se evidencia falta de una adecuada información sobre factores de riesgo al conducir para los conductores?**

SI ( )

NO ( )

PREGUNTA N.- 9

**¿Identifica la clasificación de las infracciones de tránsito contempladas en el nuevo ordenamiento jurídico, Código Orgánico Integral Penal?**

SI ( )

NO ( )

PREGUNTA N.- 10

**¿Piensa usted que dentro de la normativa vigente se debe incluir un procedimiento específico que garantice la información adecuada sobre infracciones de tránsito y factores de riesgo al conducir para las personas?**

SI ( )

NO ( )

## **Glosario**

**Delito.-** es el acto u omisión que sancionan las leyes penales. El delito es una acción típicamente antijurídica y culpable, castigada por la Ley con una pena. Hecho antijurídico y doloso, sancionado con una pena más o menos grave. Jiménez de Aza lo define como “acto típico, antijurídico, imputable, culpable, sancionado con una pena y conforme a las condiciones objetivas de punibilidad”.

**Infracción.-** Acción con la que se infringe una ley, norma o pacto.

**Culpa.-** Infracción de ley cometida libremente y sin malicia, por alguna causa que pudo y se debió evitar. Omisión de aquella diligencia que exija la naturaleza de la obligación o corresponda a las circunstancias de personas, tiempo y lugar. Su presencia genera responsabilidad civil tanto contractual como extracontractual, en su grado mínimo o de menor entidad, y responsabilidad penal en su grado medio y máximo, tomando la denominación legal de imprudencia simple e imprudencia temeraria.

**Derecho.-** Castán, lo define como “el sistema de normas fundadas en principios éticos susceptibles de sanción coercitiva que regulan la organización de la sociedad y las reacciones de los individuos y agrupaciones que viven dentro de ella, para asegurar en la misma la consecución armónica de los fines individuales y colectivos”.

**Culposo.-** Relativo a la culpa. Se aplica a aquellos delitos en los que está ausente el dolo, esto es, cometidos por imprudencia y con ausencia de malicia.

**Principio.-** Máxima norma o guía, fundamentos de la ciencia.

**Proporcionalidad.-** Una proporción es una igualdad entre dos razones. Igualdad.

**Pena.-** Castigo impuesto por autoridad legítima, especialmente de índole judicial, a quien ha cometido un delito o falta. Mezger dice que en sentido estricto es “la



imposición de un mal proporcionado al hecho”; es decir, una “retribución” por el mal que ha sido cometido. Y en sentido auténtico, la pena es la que “corresponde, aun en lo que respecta al contenido, al hecho punible cometido”, debiendo existir entre la pena y el hecho “una equiparación valorativa (equiparación desvalorativa) “.

**Alegar.-** Exponer el abogado de la parte, o la parte, los hechos, las razones las leyes, la jurisprudencia y autoridades en defensa de su causa.

**Amparar.-** Significa favorecer, proteger. Ejemplos: la Constitución ampara los derechos de los ciudadanos. Valerse del favor o protección de alguien o algo: ampararse de una ley, contra el enemigo.

**Beneficio.-** Ganancia realizada en operación comercial u otras que acrecienta la fortuna de las personas que la obtienen. En lo penal, se denomina beneficio cualquier ventaja, lucro, provecho, etc., que recibe un convicto.

**Caducidad.-** Término por el transcurso del cual un derecho, título o beneficio pierda su fuerza o valor. Se diferencia de la prescripción en que el término de caducidad no se interrumpe por ningún motivo, mientras que la prescripción sí.

**Agravantes.-** Circunstancias que aumentan la responsabilidad penal al denotar una mayor peligrosidad o perversidad en el autor de un delito, además de las específicas previstas para delitos concretos.

**Confesión.-** Declaración de un acusado que admite haber cometido el delito que se le imputa.

**Constitución.-** Ley suprema de un país. Conjunto de reglas fundamentales que rigen la organización y las relaciones de los poderes políticos y fijan los elevados principios del derecho público de una nación.

**Daños.-** En derecho penal, delito que implica la comisión por personas que destruyan, inutilicen, alteren, desaparezcan o causen deterioro a un bien mueble o un bien inmueble ajeno, total o parcialmente.

**Ley.-** Regla y norma constante e invariable de las cosas. Precepto dictado por la suprema autoridad, en que se manda o se prohíbe una cosa. Norma establecida para llevar a efecto una actividad o evento particular.

**Norma jurídica.-** Regla que expresa lo que debe ser o lo que debe acaecer.

**Debido procedimiento de ley.-** Es la aplicación correcta y adecuada de la ley en el curso regular de la administración de la justicia en los tribunales. La garantía del debido procedimiento requiere que cada persona tenga un juicio justo, tramitado de conformidad con las normas y solemnidades prescritas para determinar culpabilidad o adjudicar derechos.

**Domicilio.-** Morada fija y permanente. Lugar donde está establecida la morada de una persona para efectos legales. Se diferencia de "residencia", que es el lugar donde se reside temporalmente sin ánimo de permanencia. Sólo se puede tener un domicilio, mientras que una persona puede tener varias residencias.

# **PAPER DE INVESTIGACIÓN**

**TÍTULO:**

**“LOS FACTORES DE RIESGO Y LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO”.**

**AUTOR:**

Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo

# **LOS FACTORES DE RIESGO Y LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO**

Autor: Rafaela Anabel Pazmiño Urquizo

Universidad Técnica de Ambato, Facultad de Jurisprudencia, Carrera de Derecho,  
Ambato-Ecuador

## **Introducción**

Desde hace mucho tiempo atrás en Latinoamérica la información sobre los factores de riesgo al conducir resulta de mucha importancia debido a que al conocer todo lo estipulado en la Constitución sobre los derechos de las personas, los cuales deben ser acatados íntegramente, por ende todas estas personas que conducen tienen derecho a una adecuada información y fundamentalmente la disminución de reincidencia de cometimiento de infracciones de tránsito, como principio ético y orientador del proceso legal, pues se trata de que exista una justicia más próxima a las necesidades de la sociedad.

Es importante la investigación dada, debido a que la importancia que se les da a los conductores debe ser aconsejable para la no reincidencia, se han venido realizando programas de ayuda para los conductores a nivel mundial y han llevado a cabo desde hace mucho tiempo atrás con ciertos lineamientos en casos específicos, es por eso que dentro del proceso de tránsito se debe tomar muy en cuenta que la información que se ofrece a los conductores cumpla con todos los requisitos y derechos para estas personas.

Es un trabajo investigativo importante ya que basados en la bibliografía encontrada, comentarios de los profesionales del Derecho y casos judiciales, la investigadora pudo plantear una alternativa de solución enfocada en la práctica acertada de los mandatos constitucionales relacionados con la información de los factores de riesgo al conducir para los usuarios de las vías, mediante mecanismos de concientización, protección y asistencia que cumplan con lo ya establecido en la Constitución vigente en el país.

Todo esto con el fin de promover como propuesta de solución la creación de un Proyecto que dirija el accionar de todos quienes forman parte de los talleres de información sobre los factores de riesgo al conducir que se les debe dar a los conductores.

## **Abstract**

The research work titled: “RISK FACTORS AND TRANSIT INFRACTIONS”, performs an in-depth analysis of the few provisions contained in the Comprehensive Organic Criminal Code (COIP) regarding the risk factors when driving in traffic infractions that consist of five articles, as well as the principles, rights and guarantees contemplated in the Constitution of Ecuador 2008 and other national and international legal sources

After extensive theoretical and field research it was determined that the provisions of the Comprehensive Criminal Code are not sufficient to guarantee adequate training and information for drivers, but on the contrary, many times they are usually the cause of the transit justice bodies incur serious violations to the rights of protection framed in the Constitution because at present what is causing disagreement is the inadequate application of the rights that drivers have to an appropriate training and information about the factors of risk when driving and with this to eliminate the recidivism of the same ones.

## **Marco Metodológico**

A nivel nacional y a través de los medios de comunicación observamos que diariamente se suscitan gran cantidad de infracciones de tránsito (delitos y contravenciones) en las vías públicas del país que provocan pérdidas de vidas, personas que quedan con discapacidades permanentes y otras marcadas psicológicamente para toda la vida por el impacto sufrido; pérdidas materiales de objetos y bienes que con tanto esfuerzo se logró adquirir; estos hechos se han convertido en la segunda causa de muerte en nuestro país y es necesario aportar de alguna forma para conseguir que se disminuya las estadísticas alarmantes en cuanto a

infracciones de tránsito, que ahora involucra tanto a conductores de vehículos cuanto a peatones que utilizan la vía pública; por esta razón la investigación se torna de gran importancia, y se ha escogido el tema sobre los factores de riesgo y su incidencia en las infracciones de tránsito en el cantón Ambato, por cuanto este tema es de gran importancia para la sociedad y el progreso del país prevenir las infracciones de tránsito.

Es de suma importancia la investigación sobre los factores de riesgo que llevan a los conductores a cometer infracciones de tránsito, factores de orden humano, ambiental y mecánico, con el fin de encontrar soluciones al problema, para disminuir el alto índice de infracciones de tránsito en la actualidad, así como también para plantear posibles reformas legales y viables a la normativa de Tránsito y Seguridad Vial vigente.

En nuestro país cada año mueren más de cinco mil personas como consecuencia de un accidente de circulación, y muchas más resultan heridas de gravedad. Estas cifras convierten a los accidentes de circulación en una de las principales causas de muerte para la población. Sin embargo, la mayoría de la sociedad las desconoce, y lo que es más grave, la gente que las conoce las asume, pues considera que son el precio que debemos de pagar por la evolución.

Sabemos que la principal medida a tomar consiste en la sensibilización social, sin embargo, los políticos no hablan prácticamente del tema, y cuando lo hacen se debe a que se han producido cometimiento de infracciones de tránsito, lo que lleva a muchos ciudadanos a pensar que salir sea a caminar o a manejar cualquier tipo de vehículo es una actividad peligrosa.

Mientras, día tras día se va incrementando el número de fallecidos, lesionados, daños materiales considerables en nuestras carreteras, por lo que la presente investigación tiene una razón principal la cual es fomentar a que todas las personas conozcan cuales son los factores de riesgo en cuanto a las infracciones de tránsito y así disminuir el cometimiento de los mismos.

No existe una metodología o un sistema que garantice lograr que los conductores disminuyan el cometimiento de infracciones de tránsito, pero es necesario dotar de las condiciones para que puedan hacerlo. La inserción social, enmarcada en las normas y leyes establecidas, es una decisión personal de quien recupera su libertad luego de cumplir una condena por cometer una infracción de tránsito, en este sentido, la información que se les dé sobre los factores de riesgo al conducir se convierten en un elemento de motivación para que los conductores participen en actividades o talleres sobre dicha información.

En el desarrollo de estas acciones se aspira a que el conductor vaya definiendo un plan de vida acorde a las reglas sociales y logre adquirir conocimientos y capacidades para el ejercicio de actividades productivas legales para que las infracciones de tránsito disminuyan cada vez más.

## Resultados

### Cálculo del Chi Cuadrado

**Tabla No. 1** Cálculo del Chi Cuadrado

Preguntas	2		4		5		10		TOTAL
	O	E	O	E	O	E	O	E	
SI	88	148.75	75	148.75	222	148.75	265	148.75	650
NO	190	129.25	203	129.25	56	129.25	13	129.25	462
TOTAL	278		278		278		278		1112

Investigadora: Rafaela Anabel Pazmiño Urquiza

**Tabla No. 1** Cálculo del Chi Cuadrado

O	E	$\frac{(O - E)^2}{E}$
88	148.75	65.56
190	129.25	75.45
75	148.75	86.99
203	129.25	100.11

222	148.75	83.20
56	129.25	95.77
265	148.75	68.92
13	129.25	79.32
TOTAL		655.32

Investigadora: Mayra Tatiana Ortiz Paredes

### **Disposición Final**

$X_{2t} = 11.34 < X_{2c} = 655.32$ , de acuerdo con lo establecido se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, es decir: “Las infracciones de tránsito inciden en los Factores de Riesgo”.

### **Discusión**

De los resultados y conclusiones obtenidas en la investigación realizada para determinar si las infracciones de tránsito inciden en los Factores de Riesgo, se pudo corroborar ampliamente que muchos de los ciudadanos, abogados que llevan casos de cometimiento de infracciones de tránsito donde de cierta forma los conductores conocen algo de los factores de riesgo. Sin duda alguna la información sobre factores de riesgo al conducir a la que tienen derecho los usuarios de las vías como lo establece la Constitución de la República del Ecuador así como el Código Orgánico Integral Penal la misma que de cierta manera rehabilita a las personas a su estado anterior, y como ya se lo pudo palpar y estudiar ésta no es la adecuada, debido a que la información que tienen derecho los conductores no es cumplida a cabalidad, debido a que muchas veces la reincidencia es evidente, es por ello que se debería implementar un proyecto para una información especializada de los conductores.

Es por todos estos aspectos y como se evidenció a lo largo de la investigación, que sin lugar a dudas la información dada a los conductores sobre los factores de riesgo al conducir es de manera un tanto inadecuada con ciertas irregularidades y es así que el éxito no es el esperado.



Por lo que resulta totalmente factible la implementación de un proyecto de Ley Reformatorio que ayude al correcto cumplimiento de los derechos de los conductores.

## **Conclusiones y recomendaciones.**

### **Conclusiones**

Luego de los resultados arrojados de las encuestas realizadas a los señores abogados en libre ejercicio los que son de cierto modo los protagonistas de esta investigación se concluyó que el derecho a la adecuada información sobre los factores de riesgo al conducir para los usuarios de las vías, es importante ya que sin ésta no se podría disminuir el cometimiento de las infracciones de tránsito, es por eso que lo estipulado en la Constitución del Ecuador y las disposiciones en el Código Orgánico Integral Penal son eje fundamental para que los conductores no reincidan.

Se debería cumplir los derechos de las personas, como parte de solución a la correcta información, esto busca garantizar los derechos en este caso de los conductores como uno de los Derechos Humanos, como lo es la acertada información sobre factores de riesgo al conducir que pretende o busca que el conductor no inobserve la ley y los reglamentos de tránsito.

### **Recomendaciones**

Es indispensable que las autoridades competentes puedan tomar nuevos mecanismos que ayuden a difundir la información para los conductores con nuevos mecanismos de control, nuevos programas de ayuda emocional hacia los conductores y la sociedad, con capacitaciones no solo a los conductores sino también a las personas en general.

Es indispensable aplicar un modelo de Proyecto que ayude de cierta forma a las personas especializadas a tratar a los conductores para que se rijan bajo las normas y reglamentos establecidos para cumplir a cabalidad con la Constitución de la

República que garantiza los derechos y dignidad de las personas, los cuales pueden ser posibles con el cumplimiento de una norma que garantice y determine un conocimiento correcto de parte de los conductores y usuarios de las vías en lo referente a los factores de riesgo al conducir y pueda ser llevada a cabo por las diferentes autoridades de las provincias del país.

### **Referencias.**

1. CAIZA, Á. A. (2012). *Curso Básico para los tipos de licencia de conductores profesionales* (Segunda ed.). Riobamba - Ecuador: Editext.
2. CIFUENTES, C. F. (2011). *Seguridad al Conducir*. Buenos Aires - Argentina.
3. COVIAL. (2013). *Estadísticas de Accidentes de tránsito*. Quito - Ecuador.
4. Departamento de Estadística Jefatura de Tránsito de Tungurahua. (2013). *Accidentes y Mortalidad*. Ambato - Ecuador.
5. *Diccionario Jurídico Básico* (Segunda ed.). (2007). Madrid: Colex.
6. Ecuador, Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional y la Comisión de Tránsito del Ecuador. (2012). *Accidentes de Tránsito*. Quito Ecuador.
7. EL COMERCIO. (05 de Marzo de 2013). El Alcohol, tercera causa de accidentes. pág. 18.
8. EL UNIVERSO. (08 de Enero de 2014). Cada 2 horas alguien muere en vías del país. pág. 8.
9. ENCALADA, M. (2009). *El Conductor Seguro*. Santiago - Chile: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.