



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

TEMA:

**“LA FORMACIÓN AL AGENTE DE TRÁNSITO DEL GADMA Y LAS
SANCIONES DE TRÁNSITO EN EL CANTÓN AMBATO”**

Trabajo de Graduación previa a la obtención del Título de Abogado de los
Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador.

AUTOR

César Ramiro Moyolema Chaglla

TUTOR

Dr. Esp. Kléver Pazmiño

Ambato – Ecuador

2014

TEMA:

**“LA FORMACIÓN AL AGENTE DE TRÁNSITO DEL GADMA Y LAS
SANCIONES DE TRÁNSITO EN EL CANTÓN AMBATO”**

APROBACIÓN TUTOR

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Investigación: **“LA FORMACIÓN AL AGENTE DE TRÁNSITO DEL GADMA Y LAS SANCIONES DE TRÁNSITO EN EL CANTÓN AMBATO”** del Señor César Ramiro Moyolema Chaglla, Egresado de la Carrera de Derecho de la Facultad de Jurisprudencia Ciencias Sociales de la Universidad Técnica de Ambato, considero que dicho Trabajo de Graduación, reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la Evaluación del Tribunal de Grado, que el H. Consejo Directivo de la Facultad designe, para su correspondiente estudio y calificación.

Ambato, Octubre 31 de 2014

.....
Dr. Esp. Kléver Pazmiño

TUTOR

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

Los miembros del Tribunal de Grado APRUEBAN el Trabajo de Investigación sobre el Tema: **“LA FORMACIÓN AL AGENTE DE TRÁNSITO DEL GADMAYLAS SANCIONES DE TRÁNSITO EN EL CANTÓN AMBATO”**, presentado por el Sr. César Ramiro Moyolema Chaglla, de conformidad con el Reglamento de Graduación para obtener el Título Terminal de Tercer Nivel de la U.T.A de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador, por lo tanto autorizamos al graduado la presentación a efectos de su defensa de grado.

Ambato,

Para Constancia Firman:

.....

Presidente

.....

Miembro

.....

Miembro

AUTORÍA

Los criterios emitidos en el Trabajo de Investigación: **“LA FORMACIÓN AL AGENTE DE TRÁNSITO DEL GADMA Y LAS SANCIONES DE TRÁNSITO EN EL CANTÓN AMBATO”**, como también los contenidos, ideas, análisis, conclusiones y propuestas son de responsabilidad del autor.

Ambato, Octubre 31 de 2014

EL AUTOR

.....
César Ramiro Moyolema Chaglla
C.C. 180429261-1

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, Octubre 31 de 2014

EL AUTOR

.....
César Ramiro Moyolema Chaglla

C.C. 180429261-1

DEDICATORIA

La presente investigación está dedicada a los Agentes de Tránsito del GADMA de la ciudad de Ambato para que en ella encuentren una guía a aplicar en su organización.

El Autor

AGRADECIMIENTO

Doy gracias a Dios quien me ha permitido llegar a esta etapa tan importante en mi vida, a mis padres por su apoyo incondicional para lograr el desarrollo de la presente investigación. Al Dr. Esp. Kléver Pazmiño, mi eterna gratitud por ser mi Tutor y Guía en esta investigación que con su paciencia y su sabio Talento Humano profesional ha podido hacer realidad mi visión profesional.

Gracias

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO	Pág.
Portada.....	i
Tema:.....	ii
Aprobación Tutor	iii
Aprobación del Tribunal de Grado	iv
Autoría.....	v
Derechos de Autor.....	vi
Dedicatoria	vii
Agradecimiento	viii
Índice General	ix
Índice de Cuadros.....	xiv
Índice de Gráficos	xv
Índice de Tablas	xvi
Resumen Ejecutivo.....	xvii
Introducción	1

CAPÍTULO I EL PROBLEMA

Planteamiento del Problema.....	3
Contextualización.....	3
Macro	3
Meso.....	4
Micro.....	4
Árbol de Problemas.....	6
Análisis Crítico.....	7
Prognosis	7
Formulación del Problema	8
Interrogantes.....	8
Delimitación del Objeto de Investigación.....	8

Delimitación Espacial	8
Delimitación Temporal	8
Unidades de Observación.....	8
Justificación.....	9
Objetivos	10
Objetivo General	10
Objetivos Específicos.....	10

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes Investigativos.....	11
Fundamentaciones.....	14
Fundamentación Filosófica	14
Fundamentación Epistemológica	14
Fundamentación Axiológica	15
Fundamentación Legal	15
Categorías Fundamentales	21
Constelación de Ideas.....	22
Superordenación Conceptual Inicial Variable Independiente	22
Constelación de Ideas.....	23
Subordinación Conceptual Variable Dependiente	23
Fundamentación Teórica.....	24
Variable Independiente:	24
La Formación al Agente Civil de Tránsito del Gadma	24
Normativas	25
Educación Formal	25
Calidad de Servicios y/o Procesos	26
Variable Dependiente:.....	26
Constitución	26
Ley de Tránsito	28
Reglamento de Tránsito	28
Las Sanciones de Tránsito.....	30

Visión dialéctica de la Constelación de Ideas que Sustentan las Variables del Problema (Conceptualizaciones).....	31
Seguridad Vial.....	31
Ámbito Jurídico.....	31
Metodología de la Ley de Tránsito	32
Principios Generales.....	33
Elemento vial y Vehicular.....	33
Estrategias Jurídicas	34
Educación Formal	35
Relaciones Humanas y Culturales.....	36
Jurídica	36
Técnica Operativa	37
Psicomotora.....	37
Sanciones de Tránsito	38
Tipos de Contravenciones	38
Conductores del Parque Automotor.....	39
Ley y Reglamento de Tránsito	39
Derechos Constitucionales	40
Derechos Humanos	40
Detección de la Infracción con las Cámaras	41
Verificación del Registro de la Placa en la Base de Datos	41
Certificar La Infracción.....	42
Emitir la Boleta de Contravención.....	42
Hipótesis.....	43
Señalamiento de Variables.....	43

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

Enfoque de la Investigación	44
Modalidad Básica de la Investigación.....	44
Nivel o Tipo de Investigación	45
Población y Muestra.....	46

Población.....	46
Muestra.....	46
Operacionalización de Variables.....	48
Variable Independiente: La Formación al Agente de Tránsito	48
Variable Dependiente: Las Sanciones de Tránsito.....	49
Recolección de la Información.....	50
Procesamiento y Análisis	51

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Análisis de los Resultados.....	52
Verificación de Hipótesis	63
Calculo de Chi Cuadrado	63
Selección del Chi Cuadrado en Tablas.....	65
Análisis de chi Cuadrado (Tablas)	66

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones	67
Recomendaciones.....	68

CAPÍTULO VI

PROPUESTA

Título.....	69
Datos Informativos.....	69
Antecedentes de la Propuesta.....	70
Justificación.....	71
Objetivos	72
Objetivo General	72
Objetivos Específicos.....	73
Análisis de Factibilidad.....	73
Fundamentación	74

Anteproyecto de ley Reformatoria	75
Metodología Modelo Operativo: Plan de Acción de la Propuesta.....	78
Administración de la Propuesta	80
Bibliografía	81
Anexos.....	83

ÍNDICE DE CUADROS

	Pág.
Cuadro No. 1 La formación al Agente de Tránsito del GADMA	48
Cuadro No. 2 Variable Dependiente: Las sanciones de tránsito	49
Cuadro No. 3 Recolección de la Información.	50
Cuadro No. 4 Procesamiento y Análisis	51
Cuadro No. 5 Modelo Operativo-Plan de Acción de la Propuesta	79

ÍNDICE DE GRÁFICOS

	Pág.
Gráfico No. 1 Árbol de Problemas.....	6
Gráfico No. 2 Categorías Fundamentales	21
Gráfico No. 3 Superordenación Conceptual Inicial Variable Independiente.....	22
Gráfico No. 4 Subordinación Conceptual Inicial Variable Dependiente.....	23
Gráfico No. 5 Agentes de Tránsito con conocimiento.....	53
Gráfico No. 6 Conocimiento sobre la LOTTTSV.....	54
Gráfico No. 7 Funciones de los Agentes de Tránsito.....	55
Gráfico No. 8 Citar a contraventores	56
Gráfico No. 9 Formación en Materia de Tránsito, Derechos Humanos.....	57
Gráfico No. 10 Gráfico N° 10 Conocimiento sobre reforma de LOTTTSV y el COIP.....	58
Gráfico No. 11 Contravenciones de tránsito más comunes	59
Gráfico No. 12 Sanciones de Tránsito establecida en el COIP.....	60
Gráfico No. 13 Citaciones emitidas por el Agente de Tránsito	61
Gráfico No. 14 Principio de proporcionalidad.....	62
Gráfico No. 15 Regiones de aceptación y rechazo	66

ÍNDICE DE TABLAS

	Pág.
Tabla No. 1 Población.....	46
Tabla No. 2 Agentes de Tránsito con conocimiento	53
Tabla No. 3 Conocimiento sobre la LOTTTSV	54
Tabla No. 4 Funciones de los Agentes de Tránsito.....	55
Tabla No. 5 Citar a contraventores	56
Tabla No. 6 Formación en Materia de Tránsito, Derechos Humanos.....	57
Tabla No. 7 Conocimiento sobre reforma de LOTTTSV y el COIP	58
Tabla No. 8 Contravenciones de tránsito más comunes	59
Tabla No. 9 Sanciones de Tránsito establecida en el COIP	60
Tabla No. 10 Citaciones emitidas por el Agente de Tránsito	61
Tabla No. 11 Principio de proporcionalidad	62
Tabla No. 12 Frecuencias Observadas	63
Tabla No. 13 Frecuencias Esperadas	64
Tabla No. 14 De Contingencia (Calculo del Chi Cuadrado calculado X^2_c).....	65
Tabla No. 15 Chi Cuadrado en Tablas	65
Tabla No. 16 Estadísticas Mensuales de Accidentes de Tránsito (2014)	88
Tabla No. 17 Accidentes de Tránsito (2014)	90

RESUMEN EJECUTIVO

Se ha visto procedente realizar esta investigación por el problema detectado que es: la Escasa Formación Jurídica en los Agentes de Tránsito del GADMA, este problema ha despertado a la población ambateña inquietud, enfrentamientos entre conductores –agentes por la incorrecta aplicación de sanciones, este es un problema social que por sus efectos irreparables, muchos de éstos son producidos por el desconocimiento de la Ley y su Reglamento, los medios de capacitación son escasos en la participación del Agente de Tránsito. La educación y capacitación recibida no cumple un rol muy importante pese a que se encuentra garantizada por la Constitución de la República del Ecuador en su Art. 26, como un derecho fundamental que tienen todas las personas a lo largo de su vida y un deber ineludible e inexcusable del Estado; así mismo la familia es parte importante dentro de esta temática, ya que se encuentra involucrada en el proceso educativo, evolutivo y estratégico para el desarrollo social, principalmente en el Agente de Tránsito del GADMA por ser el ente principal, el protagonista del control de tránsito para direccionar, capacitar y evitar accidentes en la vía pública, el conocimiento recibido por el agente debe llevarse en la praxis diaria, con el diseño de un plan estratégico para el ejercicio de los derechos y la construcción de un país soberano, debiéndose invertir recursos principalmente en la prevención y capacitación, para contrarrestar los peligros que afectan a la existencia humana, de esta forma los organismos e instituciones educativas deben preocuparse por el bienestar de los niños, niñas y adolescentes y la sociedad en general; este trabajo es mancomunado requiere de la atención prioritaria de los riesgos viales, con elementos de seguridad y la inclusión de situaciones que son habituales en el tránsito acompañados de otros temas, conocimientos que fortalezcan la cultura y conducta vial de las personas, brindando una amplia perspectiva de la complejidad del tránsito moderno, concordando los objetivos de la Ley tales como la organización, planificación estratégica, fomento, regulación y control, enmarcados en los principios generales tales como el derecho a la vida y los derechos y obligaciones que establece la Constitución de la República del Ecuador, tales como el libre tránsito y la movilidad, bajo las normas de los artículos 1, 2, y 183 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y

Seguridad Vial. Ante la preocupación del proceso evolutivo de enfrentamientos entre contraventores y Agentes de Tránsito, se diseñó un Plan Estratégico para fortalecer la formación Jurídica en el Agente de Tránsito del cantón Ambato, sustentado en los resultados obtenidos por la investigación, tales como el estudio de campo y encuestas, que arrojaron resultados preocupantes de desconocimiento de normas legales en el Agente de Tránsito del GADMA del cantón Ambato.

Descriptor: Escasa formación jurídica, aplicación de sanciones, plan estratégico, riesgos viales, organización, planificación, fomento, regulación y control.

INTRODUCCIÓN

En el año 2008 con la aprobación de la Nueva Constitución de la República, ingresamos en un marco garantista de derechos, por el cual la Constitución dejó de ser puramente declarativa, pasando a tutelar los preceptos constitucionales de manera efectiva.

Esta corriente neo constitucionalista basa su accionar en la garantía de resguardar los derechos de los ciudadanos.

Es por ello, que con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se trata de mantener en vigencia los bienes jurídicos de la vida, salud, integridad física, seguridad vial, libre tránsito, movilidad y medio ambiente sano, puesto que cada tipo penal de la referida Ley trata de proteger estos derechos constitucionales de los ecuatorianos; sobre todo el bien jurídico máspreciado del ser humano como es la vida, ya que todos hemos sido testigos de cómo las carreteras, las calles de la ciudad de Ambato debido a la falta de señalización correcta, pero también debido a la imprudencia de los conductores pasan a ser de pistas de carreras a cementerios, y aún más cuando retomaron el control los Agentes de Tránsito hay un enfrentamiento con los conductores por el desconocimiento que tienen los Agentes de Tránsito en lo que respecta a las normativas de la Ley de Tránsito.

La presente investigación, es el vínculo existente con la formación al Agente de Tránsito, a ser un “buen profesional y buena persona” y mejorar sus conocimientos jurídicos sobre las Sanciones de Tránsito para aplicar las mismas en el parque automotor a los conductores, para lo cual se ha previsto diseñar un Plan Estratégico para fortalecer la Formación Jurídica en el Agente de Tránsito del cantón Ambato y evitar “el espíritu de buenos compañeros que se apoyan en malos hábitos” los mismos que han sido observados en el parque automotor, cometiendo estos agentes actos de corrupción, como recibir coimas, sin llevar el lema de servicio con base en los valores y la ética, agregando en esta investigación que hace unas semanas seis miembros de la entidad fueron

descubiertos en esas prácticas y fueron separados definitivamente, eso es lo que les ocurriría a los malos agentes de tránsito, quedando secuelas en el desempeño de su vida profesional.

El trabajo que se pone a consideración, está estructurado por los siguientes capítulos:

CAPÍTULO I. El Problema, consta de; Tema, planteamiento del problema, contextualización, análisis crítico, prognosis, unidades de observación, formulación del problema, interrogantes (sub problemas), delimitación del objeto de investigación, justificación, objetivo general y específicos que persiguió esta investigación.

CAPÍTULO II. Marco Teórico contiene; antecedentes investigativos, fundamentación filosófica, epistemológica, axiológica y legal, categorías fundamentales, visión dialéctica, hipótesis, señalamiento de las variables.

CAPÍTULO III. Metodología, contiene; enfoque de la investigación, modalidad básica de la investigación, nivel o tipo de investigación, población y muestra, operacionalización de las variables, plan de recolección de información, plan de procesamiento de la información.

CAPÍTULO IV. Análisis e Interpretación de Resultados contiene; análisis de resultados, interpretación de datos de las encuestas efectuadas a los Agentes Civiles de Tránsito y conductores del parque automotor del cantón Ambato, verificación de hipótesis y resultados esperados.

CAPÍTULO V. Conclusiones y Recomendaciones.

CAPÍTULO VI. Propuesta contiene; datos informativos, antecedentes de la propuesta, justificación, objetivos, análisis de factibilidad, fundamentación, metodología, modelo operativo, administración, previsión de la evaluación; materiales de referencia, anexos.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

Planteamiento del Problema

Contextualización

Macro

La Constitución de la República del Ecuador, en el preámbulo nos invita a Construir un “Buen Vivir”: “Con una sociedad que respeta, en todas y cada una de sus dimensiones, la dignidad de las personas y colectividades”, por tal razón nos congrega a trabajar por la defensa de los Derechos Humanos, Derechos Civiles, Derechos y Garantías Constitucionales, organizándose con un nuevo proyecto para la Formación al Agente de Tránsito de los GADs, ya que anteriormente con la Comisión de Tránsito se ejecutó un programa de capacitación a nivel nacional, pero sin embargo existen vacíos en los aspirantes a agentes civiles que fueron delegados para los GADs, contemplados con pruebas físicas, psicológicas y sobre todo de cultura general, los talleres de capacitación formativa tuvieron una duración de cuatro meses, siendo dos meses de régimen interno y los otros dos de régimen externo, sin embargo este evento de capacitación estuvo bajo la dirección del personal y facilitadores de la Escuela de Formación de Oficiales y Tropa de la Comisión de Tránsito del Ecuador que ellos fueron preparados con anterioridad para brindar una formación eficaz, eficiente y efectiva, creyendo conveniente que con toda esta formación obtenida el Agente de Tránsito al momento de cumplir con su trabajo y en especial al momento de emitir la boleta de citación se realice de manera profesional aplicando la formación general obtenida en el transcurso de su capacitación sin dudar de su conocimiento.

Meso

En la provincia de Tungurahua, existe problemas en cuanto a las Sanciones de Tránsito, entre el Agente de Tránsito de los GAD y los conductores, es notorio los inconvenientes que a diario se evidencia en el parque automotor de los cantones de la provincia de Tungurahua, según la versión de la Capitana Jeanette Yerovi Quilligana, Jefe de Control de Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua, indicó el 8 de mayo del 2014, a las 10H30, en su despacho, de que hay mucha impericia, imprudencia por parte del conductor del parque automotor de Tungurahua en un 29,27%, los accidentes de tránsito es un 27,44%, con un total de víctimas de muertes masculinas en un 62,74%, en igual forma víctimas con heridas del sexo femenino en un 43,96%, víctimas de muerte desde los 25 a 44 años de edad en un 37,21%, en la zona urbana los accidentes que se registra comprende, un 72,56%, los días domingos hay víctimas de accidentes en un 18,90%, la hora de accidentes es entre las 14 a 16 horas, la clase de vehículo que más causa accidentes son las camionetas en un 19,09% y vehículos particulares en un 72,20%, los Agentes de Tránsito en el operativo diario que realizan han encontrado mal estacionados en sitios prohibidos el 38,16%, el punto negro de accidentes de tránsito es el 3ro., de la Panamericana Norte de 17,89%, estos datos son de la fuentes de la Jefatura de Tránsito de Tungurahua, en la actualidad ha aumentado los accidentes de tránsito.

La razón es la escasa Formación Jurídica a los 120 Agentes Civiles de Tránsito del GAD, esto ha generado en los mismos el desconocimiento de las Sanciones de Tránsito, aún la falta de profesionalismo, pero la gente también debe cumplir sin necesidad de que los Agentes de Tránsito estén controlando. El problema en sí, es de todos, por lo que se ha visto necesario habilitar al Agente de Tránsito en la Formación Jurídica, a fin de que no dude de su conocimiento al aplicar las sanciones de tránsito al conductor del parque automotor.

Micro

En igual forma sucede en la ciudad de Ambato, hay problemas a diario entre los conductores del parque automotor y Agentes de Tránsito de la ciudad de Ambato,

por falta de formación en el Agente Civil del GADMA, actualmente por más preparación no conocen sobre cultura vial, a pesar de que los Agentes de Tránsito fueron capacitados entre julio y diciembre de 2013 en la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) de Cuenca, todavía tienen vacíos en atención ciudadana, servicio y formación jurídica, no tienen práctica en materia de tránsito, a la hora de emitir las citaciones de Tránsito se limitan, ante los conductores del parque automotor, por tener algún vínculo de amigos, familiares o de cualquier otro parentesco por parte de los Agentes de Tránsito.

En la investigación se ha compilado algunas fuentes estadísticas de la Jefatura de Control y Tránsito de Tungurahua (**Anexo N°4**), que en sí; si no hubiera el apoyo del Policía de Tránsito aumentaría más contravenciones, por no ser aplicadas las debidas sanciones por el actual Agente de Tránsito, ya que hasta el momento los Agentes de Tránsito desconocen de formación Jurídica, según la versión de la Jefe de Tránsito y Seguridad Vial, Capitana Jeannett Yerovi, no saben cómo aplicar las sanciones de tránsito en las contravenciones realizadas por el conductor, por el desconocimiento de normativas de aspecto legal en contravenciones leves de primera clase Art.139 sobre el uso indebido de bocinas en un 51,84%, en contravenciones leves de segunda clase Art. 140, hay estacionamiento de vehículos en lugares prohibidos en un 68,01% , así mismo se ha encontrado contravenciones leves de tercera clase Art. 141, 69,83% conducir un vehículo no autorizado a la licencia correspondiente, con respecto a las contravenciones graves de primera clase Art.142 no respetar las señales de tránsito en un 51,58%, contravenciones graves de segunda clase Art.143 estacionar el vehículo en zonas peligrosas el 80%, contravenciones graves que existe el 52,04% por conducir un vehículo prestado de servicio de pasajeros, sin el permiso correspondiente, entre los delitos de tránsito por mes hay el incumplimiento del Art.131 de quien causare un accidente de tránsito del que resulte herido o lesionado no hay cumplimiento de las normativas de aspecto legal por el Agente de Tránsito.

ÁRBOL DE PROBLEMAS



Gráfico No. 1 Árbol de Problemas

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

Análisis Crítico

Como un punto de partida es importante entender la formación no como una aportación de conocimientos, sino como la capacidad de integrar “conocimiento útil para la acción”, en el Agente de Tránsito, es decir que el mismo sea capaz de realizar acciones con ese conocimiento y pueda mejorar su formación jurídica en la aplicación de las sanciones en la ciudad de Ambato, esto evitaría el aumento de las causas como: La Insuficiente Formación en el Agente de Tránsito del GADMA, la ausencia de un plan de capacitación regional, que lo contemple como un sistema de coordinación institucional del GADMA y el seguimiento y monitoreo ya que no, existe una evaluación en el accionar del agente en materia de tránsito

Prognosis

En el marco jurídico actual, el Estado Constitucional de Derecho pretende garantizar al ciudadano en un desarrollo integral en la sociedad, es por ello que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial fue incluida en la normativa para regular de forma correcta el tránsito y el comportamiento de los transeúntes, pero no por eso se puede vulnerar a diestra y siniestra los derechos, principios, garantías de los ciudadanos, sobre todo lo que tiene que ver con el debido proceso frente a la libertad individual, por eso, hay que tomar conciencia y dar respuestas oportunas, efectivas y adecuadas a esta problemática de la escasa Formación Jurídica en los Agentes de Tránsito del GADMA; si no hay acción, se acrecentará aún más el problema día a día, y estaremos expuestos constantemente al aumento de efectos, como: La inadecuada aplicación de las sanciones de tránsito por parte del Agente Civil, esto generará más contravenciones y accidentes de tránsito, a la vez originaría inseguridad jurídica en la población ambateña por el servicio inoportuno de los Agentes de Tránsito y el enfrentamiento con los conductores del parque automotor, a su vez aumentaría las faltas en materia de tránsito.

Formulación del Problema

¿Cómo influye la formación del Agente de Tránsito del GADMA en las Sanciones de Tránsito en el cantón Ambato?

Interrogantes

1. ¿Cómo afecta la escasa formación jurídica del Agente Civil de Tránsito del GADMA en el Cantón Ambato?
2. ¿Cómo brindar conocimientos sobre las Sanciones de Tránsito, socializarla y validarla en el entorno del Cantón Ambato?
3. ¿Qué alternativa sería la más apropiada para dar solución al problema?

Delimitación del Objeto de Investigación

CAMPO: Derecho Penal
ÁREA: Operativa-Administrativa
Aspecto: Capacitación al agente de Tránsito

Delimitación Espacial

Lugar: GAD Municipalidad de Ambato
Dirección: Av. Atahualpa, Calles: Av. Atahualpa. Río Pallatanga y Río Cutuchi
Parroquia: Huachi Loreto.
Teléfono: (593)32997800. (593) 32997880/28229977
Email: ambato.gob.ec

Delimitación temporal

Durante el Primer Semestre del año 2014.

Unidades de Observación

Las unidades de investigación del presente estudio serán encuestas a las siguientes personas:

- Agentes de Tránsito GADMA del Cantón Ambato.
- Conductores del parque automotor del Cantón Ambato

Justificación

A nivel nacional y a través de los medios de comunicación observamos que diariamente se suscitan problemas entre los conductores y los agentes civiles de tránsito por la escasa formación jurídica y sobre todo por las dudas que tiene sobre lo que puede o no hacer este agente, cuando se presenta contravenciones por parte del conductor.

Al realizar este estudio se busca no sólo generar conciencia respecto a la problemática de la escasa formación jurídica al Agente de Tránsito y las sanciones, sino también sentar bases para generar un plan estratégico de formación jurídica que sea lo suficientemente amplio, como para disminuir las muertes frecuentes, accidentes de tránsito y aumentar una cultura de paz, de sensibilidad entre el conductor y el agente civil de tránsito, ya que en años anteriores se realizaba talleres de formación al Policía de Tránsito a nivel nacional, pero sin embargo no se reducía las muertes y accidentes de tránsito. Según la Agencia Nacional de Seguridad Vial en el año 2008 (último dato brindado por el organismo Nacional de Seguridad Vial en la web) se produjeron 7.552 muertes por accidentes de tránsito. Más aún, entre 2008-2009 se incrementaron en un 20.89% accidentes, heridos, graves y muertes.

Por lo expuesto se considera que el tema es demasiado complejo, como para ser abordado de manera superficial, muy por el contrario podría ser abordado por todas las ciencias ya que cada una de ellas tendría una dimensión planificada por él mismo, plasmada en la red vial.

Este trabajo sirvió para renovar los conocimientos y (que) puedan dar un mejor servicio a la comunidad en materia de tránsito con la formación jurídica al Agente Civil de Tránsito del cantón Ambato.

Objetivos

Objetivo General

Determinar cómo influye la escasa Formación del Agente de Tránsito del GADMA al aplicar las Sanciones de Tránsito en el parque automotor del Cantón Ambato.

Objetivos Específicos

1. Analizar cómo afecta la escasa formación jurídica del Agente Civil de Tránsito del GADMA en el Cantón Ambato.
2. Establecer estrategias para brindar conocimientos, sobre las Sanciones de Tránsito, socializarla y validarla en el entorno del Cantón Ambato.
3. Proponer una alternativa de solución al problema de la investigación.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes Investigativos

En la Biblioteca de la Universidad Técnica de Ambato **no se encuentra una memoria de tesis referida a la actual que se sitúa: “LA FORMACIÓN AL AGENTE DE TRÁNSITO DEL GADMA Y LAS SANCIONES DE TRÁNSITO EN EL CANTÓN AMBATO”**, pero sin embargo existe otras tesis con cierta similitud al problema planteado, se ha recopilado algunas tesis como antecedentes investigativos con el propósito de verificar que no exista mi tema de investigación, para lo cual como investigador detallo los siguientes temas encontrados:

Franco (2012) tesis FJCS, UTA, Tema: “La ejecución de las actas de juzgamiento en las infracciones de tránsito, y el ejercicio del principio constitucional de la suficiencia recaudatoria en la Agencia Nacional de Tránsito de Tungurahua en el período enero 2010-diciembre 2011.”

Objetivos:

Investigar cómo la ejecución de las actas de juzgamiento en las infracciones de tránsito no se ejecuta de manera inmediata, limitando por lo tanto el ejercicio del principio constitucional de la Suficiencia Recaudatoria en la Agencia Nacional de Tránsito de Tungurahua en el período enero 2010-diciembre 2011, al no existir un procedimiento adecuado para hacer efectivo el cobro por concepto de multas.

Específicos:

- *Identificar cuáles son las infracciones que limitan una adecuada ejecución de las actas de juzgamiento.*
- *Determinar la importancia del principio de Suficiencia Recaudatoria y su incidencia en la Agencia Nacional de Tránsito.*
- *Proponer una solución para la recaudación y cumplimiento de la obligación por parte de los sancionados por cometimiento de una infracción de tránsito.*

Conclusiones:

En base a la investigación desarrollada por el autor antes mencionado se puede determinar que la mayoría del recurso humano que forma parte de la Agencia Nacional de Tránsito, no cuenta con la formación apropiada, para el manejo de la información necesaria con fundamentos tanto legales como técnicos que les permita desempeñar sus actividades; este inconveniente está sustentado porque no es imprescindible que los agentes de tránsito tengan un título profesional o a su vez una taxativa formación en derecho, sino más bien basta con que sean bachilleres.

Lo citado con anterioridad, tiene estrecha relación con el hecho de que el personal de la Agencia Nacional de Tránsito, a más de no tener la formación apropiada para el manejo en el caso de las actas de juzgamiento, no existe una normativa clara y concreta que regularice el manejo de las mismas.

Al no constar un mecanismo conveniente para exigir la pronta cancelación de las multas, con certeza se puede determinar la falta de interés del sancionado por cumplir con la sanción pecuniaria impuesta por el juez, lo que impide hacer efectivo el principio de Suficiencia Recaudatoria.

La importancia en el acertado cumplimiento del principio de Suficiencia Recaudatoria se encuentra demostrada, pues los ingresos provenientes por el cobro de infracciones en la Agencia Nacional de Tránsito forman parte trascendental en el Presupuesto General de Estado.

Villa (2014) tesis FJCS, UTA, Tema: “La socialización de las políticas de descentralización y su influencia en el proceso de transferencia de competencias en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial al Municipio de Ambato.”

Objetivos:

Establecer como la socialización de políticas de descentralización incide en la transferencia de competencias en materia de tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial al GAD Municipal de Ambato en el Casco Central del Cantón Ambato.

- *Definir cuáles son los medios para la socialización de políticas de descentralización.*
- *Estudiar el proceso de transferencia de competencias al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Ambato.*
- *Diseñar una alternativa de solución al problema de la investigación.*

Conclusiones:

Desarrollando este trabajo investigativo, y al analizar y entender detalladamente el proceso de transferencia con referencia al tránsito, transporte terrestre y seguridad vial que ha tenido que gestionar el GAD, y en base a los cambios realizados en la Constitución de la República hasta llegar a las reglamentaciones actuales, en donde se dispone que el correcto ejercicio de la gestión de movilidad se asume de manera gradual forjando cambios dentro de la organización del Municipio de Ambato, se puede mostrar la relevancia de tres asuntos de gran interés: la transferencia de competencias con respecto al tránsito, la descentralización del poder y la potencialización de los recursos.

Para este cambio se debe adjudicar paciencia en los cambios que se darán paulatinamente. En este asunto estamos involucrados todos como ciudadanos y entes de relevancia en todas las gestiones de seguridad vial que maneja el Municipio y que ahora está bajo su jurisdicción y responsabilidad.

Castro (2013) tesis FJCS, UTA, Tema: “El principio de proporcionalidad en la aplicación de las penas y las contravenciones muy graves en el Juzgado Primero de Tránsito de la Provincia de Tungurahua.”

Objetivos:

Determinar si la ausencia de proporcionalidad en la aplicación de las penas incide en las contravenciones muy graves en el Juzgado Primero de Tránsito de la provincia de Tungurahua.

- *Diagnosticar si existe el principio de proporcionalidad en la aplicación de las penas en el Juzgado Primero de Tránsito de la provincia de Tungurahua.*
- *Analizar si las penas e las contravenciones muy graves en el Juzgado Primero de Tránsito de la provincia de Tungurahua responden al principio de proporcionalidad.*
- *Diseñar una alternativa de solución para el problema planteado.*

Conclusiones:

La determinación de sanciones por realizar contravenciones muy graves de tránsito transgrede los derechos de libertad y de trabajo, puesto que son diferentes lo términos de infracción y de sanción, con respecto a la información de conseguida de la población al cual se aplicó los instrumentos de investigación, se considera necesario y puntual realizar una reforma a la Ley.

En lo referente al principio de proporcionalidad expuesto en la Constitución de la República del Ecuador regula la determinación y aplicación de toda clase de medidas tendientes a regular la conducta del individuo, es decir la pena expuesta por delito, infracción, etc.

Fundamentaciones

Fundamentación Filosófica

La presente investigación se encuentra ubicada en el **Paradigma Crítico Propositivo**; como una alternativa de solución, para determinar el marco al que tenemos que regirnos y las leyes de las cuales no todas las aplicamos.

Es crítico porque cuestiona los esquemas jurídicos sobre la formación al Agente de Tránsito del GADMA y es propositivo cuando la investigación no se detiene en la observación de estos fenómenos sino plantea la solución sobre las Sanciones de Tránsito regidas en la aplicación de la ley y Reglamento, esto ayuda a la interpretación y comprensión de la misma y a su mejor entendimiento. Es necesario que se tome en cuenta la igualdad y respeto que se debe tener hacia los derechos proclamados en la Constitución de la República del Ecuador y demás.

Fundamentación Epistemológica

Al hacer alusión al término epistemológica, se puntualiza al conocimiento como referente principal de este tipo de fundamentación.

Por lo que se puede plantear al objetivo de la epistemología, como el estudio del problema del conocimiento desde sus variados asuntos o diligencias teóricas.

Por lo expuesto se puede plantear a la fundamentación epistemológica como un instrumento clave para el desarrollo de la presente investigación, puesto que es de manejo preciso analizar las diversificaciones de La Ley y el Reglamento de Tránsito y el COIP en sus múltiples áreas de acceso y gestión.

Fundamentación Axiológica

Para determinar esta fundamentación, es primordial definir a la axiología como la filosofía de los valores. La investigación tiene como eje fundamental la Seguridad Vial de los ciudadanos manejados por otros ciudadanos, al tratar con personas se puntualiza la aplicación de los valores tanto positivos como negativos que pueden presentarse. Por lo que es de trascendencia precisar el trato digno y respetuoso precautelando la seguridad ciudadana y de los agentes de servicio.

Fundamentación Legal

Dentro de la Fundamentación Legal es importante ampararnos en la Constitución de la República del Ecuador (CRE), Art.76; Código Orgánico Integral Penal (COIP), Código de Procedimiento Civil (CPC), en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), Reglamento General de la Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito Seguridad Vial (RGALOTTTSV) Jefatura Provincial de Control de Tránsito y Seguridad Vial, Comisión Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (CPTTTSV).

REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Decreto Ejecutivo 1196. Registro Oficial Suplemento 731 de 25-jun-2012. Estado: Vigente. Rafael Correa Delgado. PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA.

CAPÍTULO II

DE LOS AGENTES CIVILES DE TRÁNSITO

Art. 21: La Agencia Nacional de Tránsito es la encargada de formar y capacitar a los agentes civiles de tránsito que realicen el control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en los GADs.

Para el efecto, la ANT podrá, mediante resolución, crear, estructurar y normar su propia academia de formación de agentes civiles de tránsito, o en su defecto podrá suscribir convenios de cooperación con la CTE para que ésta, a través de la Escuela de Formación de Oficiales y Tropa (EFOT), o a través de convenios con centros de educación superior, capacite a los agentes civiles de tránsito que se requieran.

La ANT podrá también suscribir convenios de cooperación con los GADs para que estos, por si mismos y bajo la supervisión de la Agencia Nacional de Tránsito, formen y capaciten los agentes civiles de tránsito en sus respectivas jurisdicciones.

Art. 22: Toda persona que aspire a ser agente civil de tránsito, deberá previamente aprobar el curso correspondiente. La Agencia Nacional de Tránsito, mediante Resolución, normará todo lo relativo a los cursos que se deban impartir a los aspirantes.

Art. 23: La aprobación de los cursos correspondientes no garantiza la contratación como agente civil de tránsito. Para tales efectos se deberán seguir, además, los pasos y cumplir los requisitos para el ingreso al servicio público que señalen la Ley Orgánica de Servicio Público y las demás normas aplicables.

Art. 24: Para el ejercicio de las competencias de control señaladas en la Ley, los GADs deberán previamente contar con agentes civiles de tránsito debidamente capacitados que garanticen la correcta prestación del servicio de control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Las nóminas de los agentes civiles

contratados serán enviadas a la ANT por los GADs. En ningún caso se podrá contratar como agente a quien no hubiere aprobado los cursos correspondientes.

La CTE para el ejercicio de sus competencias de control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, contará con su propio personal que estará sujeto a la Ley del Cuerpo de Vigilantes.

Art. 25: Para el cumplimiento de los fines de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y este Reglamento, los agentes civiles de tránsito deberán mantenerse actualizados en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para lo cual concurrirán en forma periódica a cursos especiales de capacitación y formación, prescritos por la Agencia Nacional de Tránsito y que consten en su malla curricular.

Art. 26: Los planes y programas impartidos para la formación y capacitación de agentes de tránsito deberán incluir en sus contenidos, entre otros, los siguientes:

1. Leyes, reglamentos y más normativas inherentes a la materia;
2. Manejo de los dispositivos de control de tránsito electrónicos, magnéticos, digitales análogos;
3. Normas generales de convivencia, urbanismo y trato al ciudadano;
4. Primeros auxilios y manejo de situaciones críticas;
5. Manejo defensivo;
6. SOAT;
7. Seguridad Vial;
8. Derechos Humanos;
9. Psicología aplicada al tránsito;
10. Movilidad sustentable;
11. Inglés básico;
12. Geografía urbana; y
13. Accidentología vial y operativos de control en la vía pública.

La ANT podrá incluir otros contenidos que fueren necesarios para la formación y capacitación de los agentes.

Art. 27: Para el correcto cumplimiento de los fines de la Ley y este Reglamento, los profesores y auditores viales deberán ser Calificados por la Agencia Nacional de Tránsito, para lo cual deberán cumplir con el reglamento emitido por la ANT para el efecto, los mismos que deberán mantenerse actualizados y concurrirán en forma periódica a cursos especiales de capacitación y de formación.

Art. 28: En el caso previsto en la Disposición General Vigésima Quinta de la Ley Orgánica de Transporte, vistas las pruebas que obren en contra del agente de tránsito o de los miembros del Cuerpo de Vigilancia de la CTE, se le dará la baja de acuerdo al Reglamento de Disciplina y a las normas que expidan los GADs, según el caso, y garantizando el debido proceso consagrado en la Constitución. Se considera como evidencias de la falta disciplinaria aquellas previstas en la legislación. Si del expediente se desprendiera que el Agente de Tránsito o el miembro del Cuerpo de Vigilancia de la CTE han cometido un presunto delito, se remitirá copias certificadas al fiscal correspondiente.

CAPÍTULO III

DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS

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

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

Así mismo, el Directorio de la ANT, a través de su Presidente, de oficio o a petición de parte, podrá solicitar a los GADs la información relativa al cumplimiento por parte de éstos, de las regulaciones de carácter nacional que expida. De determinarse el incumplimiento de las regulaciones de carácter nacional por parte de los GADs, la ANT podrá ejercer las acciones legales y constitucionales que correspondan para garantizar el correcto cumplimiento de estas regulaciones.

SECCIÓN I

DE LA TRANSFERENCIA DE LAS COMPETENCIAS

Art. 31: La transferencia de las competencias a los GADs, se realizará según lo establecido en el Título V del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

SECCIÓN II

DE LAS UNIDADES DE CONTROL DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS

Art. 32: Para el ejercicio de las competencias establecidas en la Ley de Transporte Terrestre, los Gobiernos Autónomos Descentralizados incorporarán dentro de sus estructuras orgánicas y ocupacionales, previo estudio de la Agencia Nacional de Tránsito e informe favorable del Ministerio de Relaciones Laborales, las unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que dependerán operativa, orgánica, administrativa y financieramente de los GADs correspondientes.

Una vez que se cuente con el informe favorable del Ministerio de Relaciones Laborales, los GADs emitirán la respectiva ordenanza.

El Ministerio de Relaciones Laborales, en coordinación con la ANT, establecerá los requisitos para el ingreso y desarrollo de carrera de los agentes civiles de tránsito, entre los que deberá constar la capacitación previa y obligatoria por parte

de la ANT. Serán las encargadas de coordinar con las Unidades Administrativas Regionales o Provinciales, o con la CTE, según corresponda, en todos los casos que la ley exige una actuación coordinada de control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Categorías Fundamentales

Gráficos de Inclusión Interrelacionados

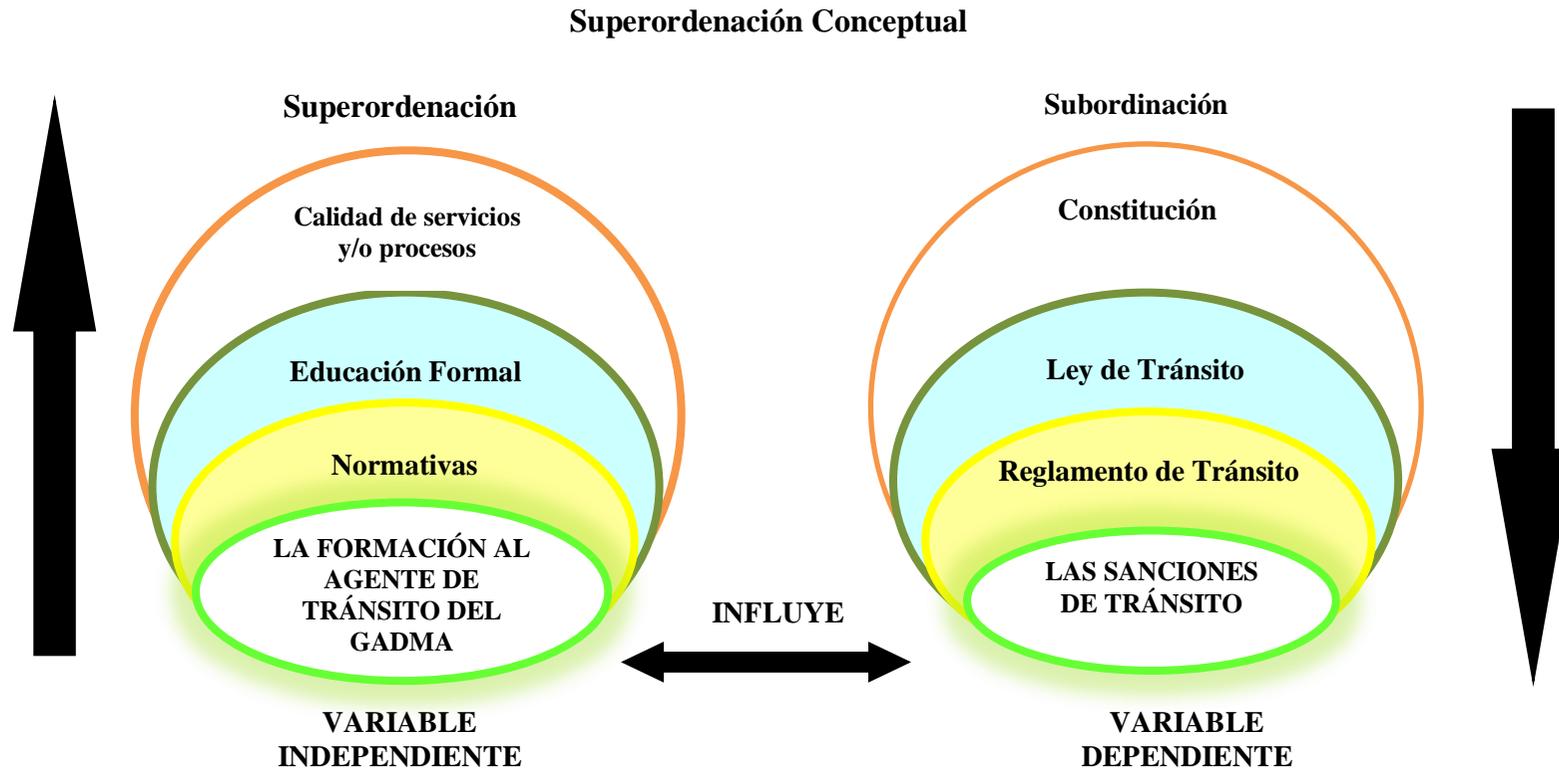


Gráfico No. 2 Categorías Fundamentales

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: MOYOLEMA, César Ramiro (2014)

Constelación de Ideas

Superordenación Conceptual inicial Variable Independiente

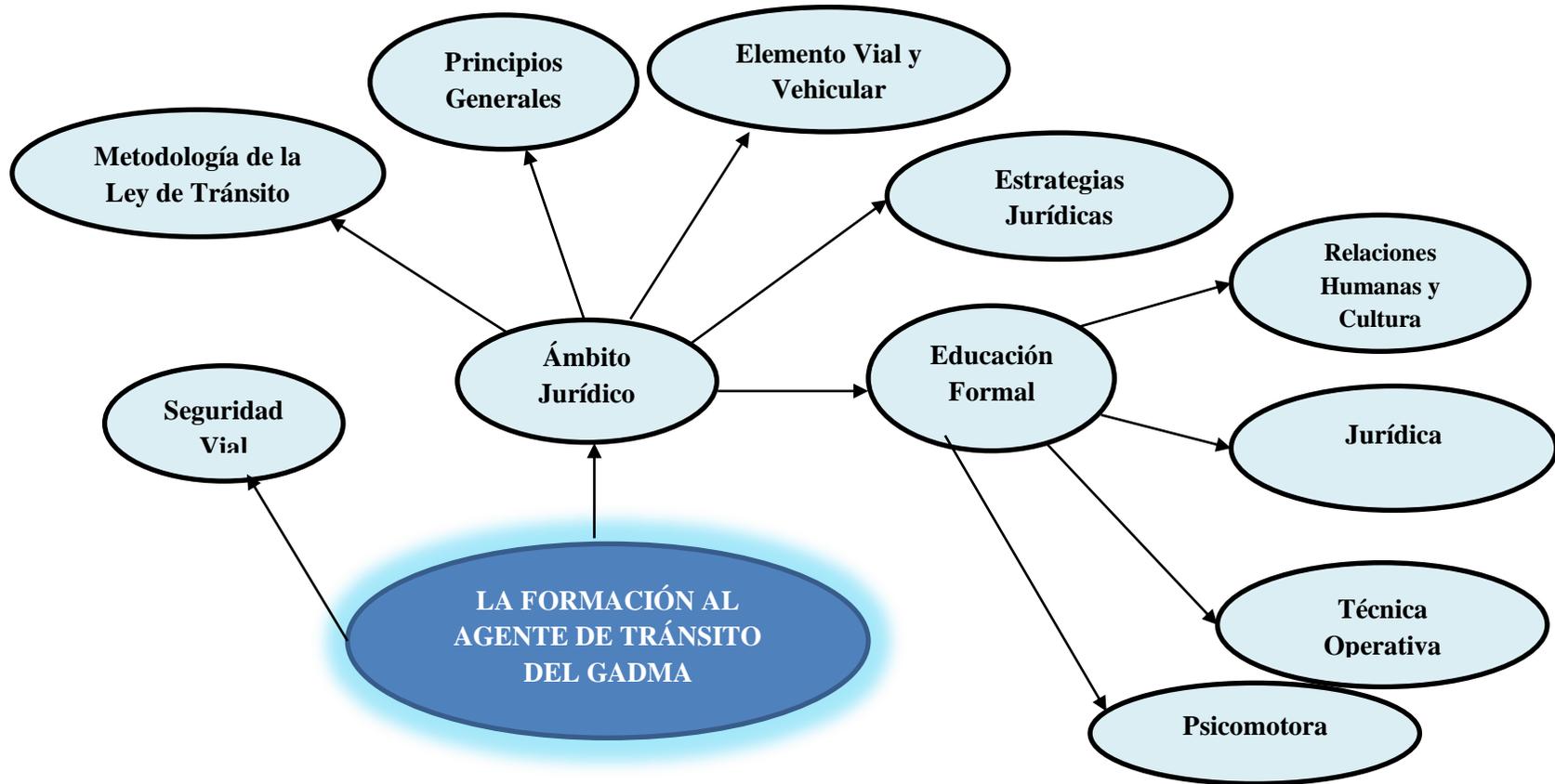


Gráfico No. 3 Superordenación Conceptual Inicial Variable Independiente
Realizado por: MOYOLEMA, César (2014)

Constelación de Ideas

Subordinación Conceptual Variable Dependiente

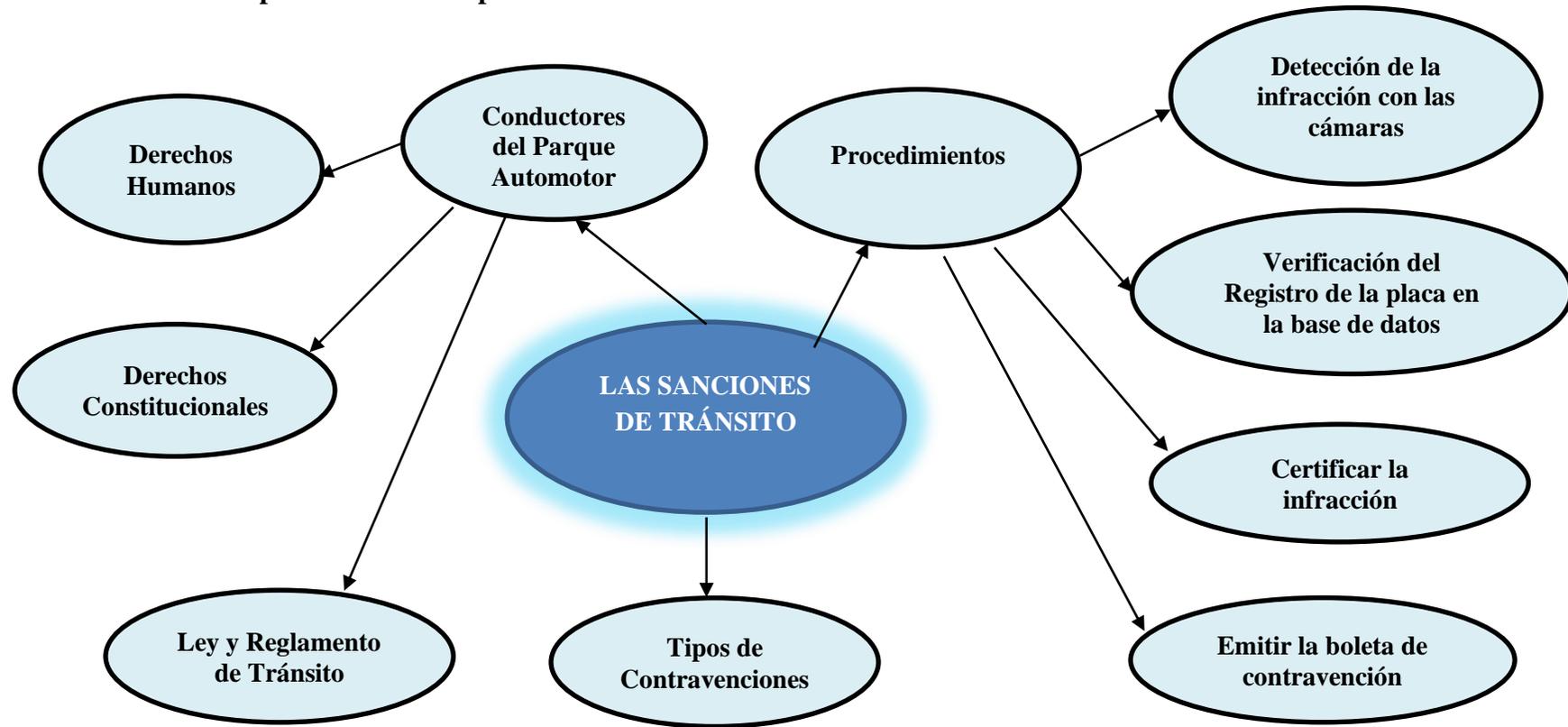


Gráfico No. 4 Subordinación Conceptual Inicial Variable Dependiente
Realizado por: MOYOLEMA, César (2014)

Fundamentación Teórica

Variable Independiente:

LA FORMACIÓN AL AGENTE CIVIL DE TRÁNSITO DEL GADMA

El Gobierno Autónomo Descentralizado del Municipio de Ambato (GADMA), está a cargo del manejo, control y supervisión del agente civil de tránsito, puesto que estos agentes son parte de la seguridad de la ciudadanía.

Se ha desarrollado un completo programa, para la selección de este personal que debe cumplir con diferentes aspectos de actitud como de aptitud, para que cubran los propósitos determinados para el cargo, como son: ejercer el control de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial dentro del cantón Ambato.

Dentro de este objetivo se encuentran las siguientes actividades de primordial cumplimiento con base a la formación del Agente Civil de Tránsito; ejercer control y vigilancia en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte por parte de conductores y peatones en las vías públicas y complementar el Sistema de Orden Ciudadano, en los días y horarios dispuestos por el jefe inmediato, de acuerdo con las necesidades del servicio. Dirigir el tránsito en avenidas y calles y en horas de congestiónamiento vial. Cumplir con la planificación de tránsito. Participar en operativos de tránsito, transporte y seguridad vial.

Actuar e informar por escrito todas las violaciones a las normas de tránsito y transporte que tenga conocimiento. Asistir a las autoridades debidamente identificadas, cuando sean requeridas para ellos. Además de cumplir con requisitos específicos y determinados previamente, como la instrucción formal, obligan al participante para Agente Civil de Tránsito que tenga un nivel académico solo de cuarto semestre universitario de cualquier carrera, para que puedan recibir una capacitación acerca de La Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, Informática, Relaciones Humanas, Atención al Cliente y puedan ser copartícipes para ser Agentes de Tránsito.

NORMATIVAS

“Capítulo III

DEL CONTROL DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Sección I

DE LOS AGENTES CIVILES DE TRÁNSITO

Art. 30.1.- Los agentes civiles de tránsito, serán servidores públicos especializados para realizar el control del tránsito a nivel nacional, y en las vías de la red estatal-troncales nacionales, formados y capacitados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.”
(Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014)

La normativa legal de los agentes de tránsito está estipulada dentro de La Ley de Tránsito actual vigente. En esta se plantea que su formación como capacitación constante será dada por la Agencia Nacional de Transporte Terrestre.

EDUCACIÓN FORMAL

“INSTRUCCIÓN FORMAL:

Estar cursando o haber aprobado mínimo 4 semestres de educación superior (cualquier especialidad).

EXPERIENCIA:

No indispensable

CAPACITACIÓN:

- 1. Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.*
- 2. Informática.*
- 3. Relaciones Humanas.*
- 4. Atención al cliente.” (GADMA)*

Esta información está publicada en la página oficial del GADMA, como determinante requerimiento de los agentes civiles de tránsito, al seleccionar el personal después de la aprobación de las pruebas académicas, psicológicas y físicas, se determina el grupo de agentes de tránsito aptos para ocupar el cargo.

CALIDAD DE SERVICIOS Y/O PROCESOS

“Amparados bajo los artículos 262 Y 264 de la Constitución de la República del Ecuador, y en el artículo 30.1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, comunicamos que las funciones de los Agentes Civiles de Tránsito consisten en vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en el Cantón Ambato.

Los Agentes tienen toda la facultad de extender contravenciones e infracciones, es decir, emitir boletas, citaciones, sanciones e incluso proceder a la detención del ciudadano que infrinja la Ley Nacional de Tránsito y las Ordenanzas Municipales.

Contamos con un equipo de 102 agentes que están distribuidos como pedestres, motorizados y patrullas, y cumplen sus funciones según las zonas asignadas.” (GADMA)

La calidad de los servicios y procesos de los agentes de tránsito está planteada tanto en las disposiciones que constan en la Constitución como en la Ley de Tránsito y el COIP, puesto que al ser empleados públicos se debe manejar el cumplimiento de sus deberes como el del servicio a los ciudadanos de manera extraordinaria y bajo las normas que se les imponga con previa capacitación.

Variable Dependiente:

CONSTITUCIÓN

“Amparados bajo los artículos 262 y 264 de la Constitución Nacional del Ecuador: (GADMA)

Art. 262.- Los gobiernos regionales autónomos tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias:

- 1. Planificar el desarrollo regional y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, provincial, cantonal y parroquial.*
- 2. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte regional y el cantonal en tanto no lo asuman las municipalidades.*
- 3. Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito regional.*

Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de otras que determine la ley:

- 1 Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.*
- 3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.*
- 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.” (Constitución del Ecuador, 2014)*

Es decir que el Municipio de Ambato, bajo el amparo de la Constitución Nacional del Ecuador, se encuentra en plena potestad como obligación de determinar y dar solución a la movilidad y controlar el tránsito de la ciudad de su jurisdicción, por lo tanto esta determina la entidad de control como los empleados públicos que lo aplican para proveer a la ciudadanía de seguridad vial.

LEY DE TRÁNSITO

“Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014)

La Ley de tránsito reglamenta todo lo referente al tránsito de las vías públicas como privadas, y como elemento principal de usuario público permanente o casual, con las excepciones determinadas por leyes exclusivas.

REGLAMENTO DE TRÁNSITO

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

Art. 2.- En adelante, para efectos del presente reglamento, se entenderá los siguientes términos:

- 1. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Ley Orgánica de Transporte Terrestre, o la Ley o LOTTTSV;*
- 2. Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Reglamento;*
- 3. Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte*

- Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Agencia Nacional de Tránsito o ANT;*
4. *Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Director Ejecutivo de la ANT;*
 5. *Comisión de Tránsito del Ecuador: CTE;*
 6. *Director Ejecutivo de la Comisión de Tránsito del Ecuador: Director Ejecutivo de la CTE;*
 7. *Unidades Administrativas Regionales y Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Unidades Administrativas Regionales y Provinciales o Unidades Administrativas;*
 8. *Gobiernos Autónomos Descentralizados: GADs*
 9. *Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales: GADs Regionales;*
 10. *Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos: GADs Metropolitanos;*
 11. *Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales: GADs Municipales;*
 12. *Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados: Unidades de Control de los GADs;*
 13. *Consejo Consultivo Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Consejo Consultivo Nacional.”*
(Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2014)

El reglamento plantea las normas que rigen a los conductores, transeúntes, automotores, etc., es decir a todo lo referente con el tránsito en el territorio ecuatoriano.

Este reglamento se fundamenta y complementa con otros reglamentos que constan en el segundo artículo del mismo.

LAS SANCIONES DE TRÁNSITO

Las sanciones de Tránsito se aplican de diferentes maneras, dependiendo de la infracción o contravención realizada, y cada una de ellas se encuentra identificada en La Ley de Tránsito, y están catalogadas por escalas, es decir desde leves o simples a graves o que ameritan sanciones penales.

Estas son aplicadas a los conductores o peatones, pero existen sanciones aplicadas también a los prestadores de servicios de tránsito y seguridad vial expuestos en La Ley correspondiente a continuación:

“Sección V

DE LOS RECURSOS Y DEL PATRIMONIO

Art. 30.- Recursos de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.- Sin perjuicios de lo dispuesto en otras leyes, constituyen recursos y patrimonio de la Agencia Nacional: ...

d) Los provenientes de la aplicación de sanciones a los operadores de transporte terrestre y prestadores de servicios de tránsito y seguridad vial en el ámbito nacional que no incluyan las jurisdicciones regionales, metropolitanas y municipales que asuman las competencias respectivas.”(Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014)

Es decir que existen también sanciones aplicadas a los Agentes Civiles de Tránsito para que se ejecute sus funciones de manera respetuosa a La Ley que los rige directamente.

Visión dialéctica de la Constelación de Ideas que Sustentan las Variables del Problema (conceptualizaciones).

Seguridad Vial

“Si el tránsito no estuviese organizado y funcionará según un conjunto de dispositivos técnicos y jurídicos reconducibles al concepto de seguridad, la situación sería equiparable a un virtual conflicto entre sus partícipes, quienes combatirían sobre la vía para robarse recíprocamente el espacio y el tiempo.” (Mussio, 2003, pág. 59)

“La seguridad vial podría definirse o expresarse con las palabras <no producción de accidentes>. Pero, así expresada, esta definición es utópica, ya que siempre cabe entre los elementos que intervienen en el tráfico se encuentra el hombre, sobre el cual recae la capacidad de decidir y con ella la de equivocarse, y al que, en última instancia, no podrá coartarse su libertad y poder de actuación. En pocas palabras, la seguridad vial nunca será una realidad de valores absolutos, puesto que accidentes de tránsito siempre existirán.” (Díez, 2008, pág. 638)

En completa concordancia con los autores, se puede citar a la seguridad vial como un elemento de coordinación, entre todos los entes que conforman el tránsito cotidiano que tiene una sociedad. Es de suma importancia la seguridad vial en la colectividad, puesto que con esta se consigue, la prevención de accidentes, además de evitar el caos vehicular o congestión de tránsito, se considera como un objetivo ineludible que se debe cumplir.

Ámbito Jurídico

“El ámbito jurídico puede regular la conducta humana en muy diferentes respectos y en muy distintos grados. Puede regular diferentes materias y, al hacerlo limitar más o menos la libertad

personal de los individuos.” (Kelsen, 1995, pág. 287)

“Al ámbito jurídico se le atribuye y califica a un conjunto de oraciones, usualmente proviene de la utilización de un solo criterio, el objetivo, el cual establece que jurídico es el conjunto de oraciones que se ubican en los textos jurídicos válidamente aprobados, vigentes y como tales existentes; conjuntamente con las oraciones que hacen mención o referencia a los hechos de un caso.

Pero también es menester, para llamar jurídico a un razonamiento, tomar en cuenta otra serie de requisitos que pueden resumirse en dos criterios más: el criterio subjetivo y el criterio formal.” (Solano, 2003, pág. 15)

El ámbito jurídico, trata de determinar bajo la constitución y legalidad que rige a una sociedad, las leyes que reglamentan la conducta de los ciudadanos, y dichas normalizaciones se plantean con dos criterios, el subjetivo y el formal.

Metodología de la Ley de Tránsito

“Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014)

Partiendo sobre la definición de metodología se asume que esta hace referencia al conjunto de operaciones legítimas utilizadas para alcanzar la eficacia en logro de los objetivos previamente determinados.

Por lo que en La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, especifica en su primer artículo toda la metodología que rige su procedimiento en la Ley de Transporte.

Principios Generales

“Art. 2.- La presente Ley 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.” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014)

Los principios generales de Ley de Tránsito y Seguridad Vial están puntualizados en el segundo artículo de la Ley, antes expuesta, en el que están determinados los derechos y deberes que tenemos los ciudadanos.

Elemento vial y vehicular

“Art. 7.- Las vías de circulación terrestre del país son bienes nacional 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.” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014)

“Art. 9.- 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.” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014)

Según La Ley en sus artículos 7 y 9, plantean las obligaciones como los derechos que tenemos los ciudadanos como peatones, pasajeros, y como propietarios y usuarios de vehículos en sus diferentes índoles. Tanto en los elementos viales como vehiculares existen leyes que rigen sus actividades, para la optimización de los recursos y de su uso para la eficiencia en el servicio.

Estrategias Jurídicas

“La estrategia es el conjunto de elementos que deben ser tomados en cuenta para asegurar la decisión óptima sobre determinado asunto, es todo un arte. Carecer de estrategia significa perder. Como aquí de lo que se trata es de la impugnación en materia administrativa, la estrategia jurídica será el conjunto de elementos que deben ser tomados en consideración para asegurar la decisión óptima en la defensa en la materia jurídica.” (Montes, 2010, pág. 11)

“Entiendo por estrategias jurídicas las decisiones y maneras de utilización del derecho, prácticas y acciones jurídicas que se utilizan para conseguir un objetivo determinado, que tienen sentido en la comunidad jurídica y que dan sentido al derecho y a la acción del sujeto en el derecho porque suponen una reapropiación del discurso jurídico.” (Pedreño, 2005, pág. 319)

Las estrategias son un conjunto de ideas claras y objetivas que se unen y plantean determinadamente. Es decir las estrategias jurídicas son las decisiones que se aplican eficientemente, previo análisis de bases legales o de acciones jurídicas, para que las mismas se apliquen en base al derecho que rige al objetivo por cumplir.

Educación Formal

“Art. 4.- 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.” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014)

“Art. 5.- (Sustituido por el Art. 1 de la Ley s/n R.O. 415-S, 29-III-2011).- El Estado controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social.” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014)

La educación formal se determina en La Ley como una obligación del Estado, en cuanto a la formación y difusión de información, en cuanto a lo referente de La Ley de Tránsito y el manejo apropiado de esta, a nosotros como ciudadanos y usuarios en todos los ámbitos que se pueden presentar.

Relaciones Humanas y Culturales

“El Estado y el Derecho han surgido, en el curso de la historia, como instrumentos sociales para garantizar determinado tipo de orden dentro de la sociedad. Los diferentes tipos de Estado y sus formas de gobierno y los distintos sistemas jurídicos son otros tantos intentos de concebir y garantizar es orden.” (Alvarez, 1997, pág. 26)

“Art. 10.- (Sustituido por el Art. 3 de la Ley s/n R.O. 415-S, 29-III-2011).- Los ciudadanos ecuatorianos residentes en el exterior, y extranjeros que condujeran vehículos, dentro del territorio nacional podrán conducir con licencias emitidas en su país de residencia.

Los ciudadanos ecuatorianos residentes en el exterior y extranjeros, que tuvieran licencias vigentes de conducir no profesionales similares tipo B, emitidas en sus países podrán conducir en el territorio nacional; en el caso de los ciudadanos extranjeros mientras dure su visa de turista.” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014)

La Ley de Tránsito ampara a todas las personas que estamos tanto dentro como fuera del territorio nacional, sin importar si somos ciudadanos nacionales o extranjeros, es decir no existe la discriminación, sobre todos recae tanto los derechos como las obligaciones sin exclusión. Es por esto que las relaciones humanas y culturales se hacen presentes en esta Ley como en las demás.

Jurídica

“En un Estado constitucional y democrático de derecho, la justicia constitucional no puede pretender reemplazar los órganos de expresión política. Ella debe velar por corregir los excesos y omisiones que sean contrarios a una preceptiva superior que, en su contenido, guía las actuaciones de todas las autoridades.” (Quintero, 2003, pág. 225)

“Es la acción de la voluntad, externa, dirigida a producir determinados efectos jurídicos.” (Robleda, 1999, pág. 7)

En concordancia con los autores se define al término jurídica como una acción o actividad encaminada a determinados efectos jurídicos, o relacionados a las bases legales que rigen a un Estado.

Técnica Operativa

“La técnica operativa es la aplicación del método científico a la toma de decisiones o a profesiones que abordan la mejor manera de diseñar y operar con los sistemas o leyes, normalmente en condiciones donde se requiere la asignación de recursos.” (Maroto, 2002, pág. 14)

“Pensar es una técnica operativa mediante la cual la inteligencia actúa sobre la experiencia con un propósito definido.” (Burgwal, 2005, pág. 154)

Se denomina técnica operativa, a la estudio del método científico y con respecto a esta se toman las decisiones para la diligencia legal o del sistema que preside a un Estado o entidad.

Psicomotora

“Es una aproximación psicolingüística, el término de psicomotora, es del mismo modo un pleonasma, puesto que el lenguaje corporal está siempre en toda relación y toda comunicación humana.” (Maigre, 1975, pág. 17)

“Lo que podemos decir es que en la medida que el hombre, en todas sus dimensiones, bajo todos sus aspectos es un ser psicomotor, un cuerpo que piensa, que fantasea y que actúa, la definición puede recubrir todos esos aspectos.” (Mesonero, 1998, pág. 77)

El término psicomotriz se describe como las capacidades psico-sensoriales que tenemos los seres humanos, en los que se encuentran relacionados además de interdependientes los sentidos, para que nuestra actividad como personas sean completas.

Sanciones de Tránsito

“Sección II

DE LA APLICACIÓN DE LAS SANCIONES

Art. 83.- Las sanciones por infracciones en contra de las personas en contra de las operadoras que contempla este capítulo, serán impuestas por el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. La Comisión Nacional de Tránsito podrá intervenir a una operadora, revocar el contrato, permiso o autorización de operación, de acuerdo a la gravedad de la falta de interés público comprometido, de conformidad al procedimiento establecido en el Reglamento correspondiente, garantizando las normas del debido proceso establecidas en la Constitución Política de la República.” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014)

Para cada una de las Contravenciones o delitos que se pudieran cometer tanto como conductores como peatones o propietarios de los vehículos, está determinada una sanción pertinente, y esta decretada por el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional de Tránsito.

Tipos de Contravenciones

“Capítulo V

DE LAS CONTRAVENCIONES

Art. 138.- Las contravenciones de tránsito, son leves, graves y muy graves, y se clasifican a su vez en leves de primera, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase.” (Ley Orgánica

de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014)

Existen algunas acciones indebidas que somos propensos a realizar como conductores y como peatones, por lo que La Ley impone sanciones, que se determinan por niveles de gravedad por decirlo de alguna manera; como se expone en el artículo expuesto anteriormente.

Conductores del parque automotor

“GENERALIDADES

Art. 181.- (Reformado por el Art. 91 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes.

Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar el vehículo que conducen y adoptar las precauciones necesarias para su seguridad y de los demás usuarios de las vías, especialmente cuando se trate de mujeres embarazadas, niños, adultos mayores de 65 años de edad, invidentes u otras personas con discapacidades.”

La Ley esta encauzada a prevenir accidentes o el caos en el tránsito en el territorio ecuatoriano, por lo que los artículos precisan las reglas y determinaciones que los conductores del parque automotriz deben cumplir a cabalidad para evitar sanciones o poner en peligro su seguridad y la de sus semejantes.

Ley y Reglamento de Tránsito

“DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Tercera.- Hasta que se expidan los nuevos reglamentos de la presente Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, continuarán rigiendo los actuales.”(Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014)

En el transcurso del tiempo y según se siga requiriendo tanto la Ley como los reglamentos se cambian o modifican, mientras tanto se debe cumplir con los estipulados en la actualidad.

Derechos Constitucionales

“Art. 20.- (Sustituido por el Art. 10 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- Las funciones y atribuciones del Directorio de la Agencia de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, son las siguientes:

1. Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales suscritos y ratificados por el Ecuador en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, la presente Ley, sus reglamentos, y las políticas emanadas del Ministerio del Sector, precautelando el interés colectivo de conformidad con los objetivos establecidos en esta Ley.” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014)

Dentro de la Constitución Nacional se registran todos los derechos del que somos partícipes todos los ciudadanos ecuatorianos en todos los ámbitos existentes.

Derechos Humanos

“Título II

DE LA EDUCACIÓN VIAL Y CAPACITACIÓN

Art. 185.- (Reformado por el Art. 93 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- La educación para el tránsito y seguridad vial establece los siguientes objetivos:

l) Promover el respeto a los derechos humanos, eliminando toda forma de discriminación, y generar un trato inclusivo de niños, niñas, adolescentes, mujeres, adultos mayores de 65 años de edad y con discapacidad, y demás usuarios de las vías.” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014)

La Ley de Transporte al igual que en otras leyes, ampara y otorga la igualdad en derechos y deberes a los conductores y/o peatones, y sobre todo exaltando los derechos humanos, para prevenir y evitar la discriminación.

Detección de la infracción con las cámaras

“Art. 179.-...Los registros electrónicos de los sistemas de seguridad, cámaras de vigilancia de seguridad en las ciudades, cámaras instaladas en los peajes y otros implementados por las instituciones públicas, o los Gobiernos Autónomos Descentralizados, a cargo de la administración de vías, avenidas y autopistas que posean sistema de pago de peajes y peaje automático serán consideradas pruebas suficientes para la aplicación de los delitos y contravenciones.

El infractor responsable no podrá renovar su licencia de conducir, ni matricular el vehículo que esté a su nombre, si antes no ha cancelado el valor de las multas más los recargos correspondientes.” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014)

Hoy en día y se podría decir que con el actual gobierno la tecnología está presente en diferentes aspectos de seguridad ciudadana y en mayor medida a los anteriores años. Por lo que la utilización de cámaras de seguridad en diferentes lugares ubicados con previo análisis para su mayor eficacia en los resultados, ha dado como resultado la identificación de personas que incumplen con las leyes de tránsito y es de legal aplicación su respectiva multa o sanción.

Verificación del Registro de la placa en la base de datos

“Art. 389.- Contravenciones de tránsito de cuarta clase:

12. La persona que conduzca un vehículo automotor sin las placas de identificación correspondientes o con las placas alteradas u ocultas y de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.

Si el automotor es nuevo el conductor o propietario tendrá un plazo máximo de treinta días para obtener la documentación

correspondiente.” (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

Cada propietario de un vehículo o automotor, está obligado a la determinación y adquisición de las respectivas placas, este asunto también es una obligación con derecho a sanción de no ser cumplida. Todos los procesos son automatizados al momento de su verificación por la utilización de bases de datos que optimizan el manejo de este tipo de información considerada de relevancia.

Certificar la infracción

“Art. 29.- (Sustituido por el Art. 15 de la Ley s/n R.O. 415-S, 29-III-2011).- Son funciones y atribuciones del Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial las siguientes:

... 10. Supervisar y certificar la gestión operativa técnica y sancionar a las operadoras de transporte y las entidades prestadoras de servicios de tránsito y seguridad vial, previo el trámite correspondiente y observando los principios del debido proceso y el derecho a la defensa, en el ámbito de su competencia.”

Los agentes de tránsito son los encargados de emitir las debidas boletas por las infracciones cometidas por los conductores sean profesionales o no profesionales, pero la certificación de las infracciones están a cargo de las autoridades encargadas o el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre y Seguridad Vial, expresado textualmente con anterioridad.

Emitir la boleta de contravención

“Art.179.- (Reformado por el Art. 90 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- En las contravenciones, los agentes de tránsito emitirán personalmente al responsable de la comisión de la contravención, copia de la boleta correspondiente, en la cual se señalará la

contravención, el nombre y número de cédula del conductor del vehículo, o de no poder establecerse la identidad del conductor el número de placas del vehículo. En caso de que no se pueda entregar la boleta personalmente, ésta de ser posible se remitirá al domicilio del propietario del vehículo en un plazo no mayor de setenta y dos horas contadas desde la fecha en que fue cometida la infracción. Dicha boleta llevará impreso el detalle de la contravención y la advertencia de las sanciones correspondientes que para ella prevé la Ley.”

Las boletas de infracciones son determinadamente emitidas por los agentes de tránsito y estas pueden ser entregadas personalmente en la mayoría de las ocasiones, o si amerita se entregan a domicilio del dueño del vehículo que cometió la infracción en cuestión.

Hipótesis

H_i = La Formación al Agente Civil de Tránsito del GADMA sí, influye en las sanciones de tránsito en el cantón Ambato.

H_o = La Formación al Agente Civil de Tránsito del GADMA no, influye en las sanciones de tránsito en el cantón Ambato.

Señalamiento de variables

- **Variable Independiente:** La Formación al Agente Civil de Tránsito
- **Variable Dependiente:** Las sanciones de tránsito.
- **Interrelación:** influye.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

Enfoque de la Investigación

Wimmer Y Dominick (2001), plantean que la investigación cuali-cuantitativa es el enfoque más antiguo y el que hasta la fecha se utiliza con más frecuencia.

En primera instancia, es importante determinar que el enfoque de la investigación es Cualitativo al tratarse de una investigación de carácter Jurídico, la interpretación de los hechos y acciones quedan al arbitrio del investigador, ya que descifro el análisis de la problemática que es la: escasa formación jurídica que tienen los Agentes de Tránsito del GADMA, en lo que respecta a las sanciones de tránsito a las contravenciones efectuadas por los conductores del parque automotor, no se aplica y existe inseguridad en la población ambateña por el servicio inoportuno del Agente de Tránsito, es notorio observar a diario el enfrentamiento entre conductores y Agentes de Tránsito, por lo que se hizo un análisis de la legislación aplicada en el Ecuador y la vinculación con los derechos y principios constitucionales, cuantitativo, que se interpretará éste fenómeno jurídico utilizando fórmulas matemáticas y estadísticas viables para la selección de la muestra e interpretación de los datos, que se obtuvo datos numéricos tabulados estadísticamente a través del programa Excel 2007; al problema planteado.

Modalidad Básica de la Investigación

Para el desarrollo del presente trabajo, se utilizó las siguientes modalidades de investigación:

- *Bibliográfica:* Se consideró para este estudio libros, manuales, revistas, periódicos en internet y otros.
- *De Campo:* se realizó un diagnóstico en la zona de los hechos, explicando el contacto directo que tiene el investigador con la situación localizada.
- *De Intervención:* Se planteó una alternativa de solución al problema detectado en el GADMA, sobre la formación del Agente de Tránsito y la aplicación de las sanciones en los conductores del parque automotor del cantón Ambato.

Nivel o Tipo de Investigación

- **Descriptiva.**

En este tipo de investigación se realizó el planteamiento del problema y se formuló la hipótesis, a su vez se seleccionó la metodología a utilizar, aumentando así el grado de familiaridad con el problema a investigar. Por tanto, la actual investigación se halló en este nivel porque admitió analizar y valorar cada variable, porque permitió seguir una secuencia lógica para formular la propuesta.

- **Investigación Asociación de Variables**

Este tipo de investigación, permitió asociar las variables, es decir, analizar y valorar cada variable así como el comportamiento de las mismas para que pueda influir de alguna manera sobre la hipótesis y expectativas planeadas para el desarrollo del presente estudio.

Población y Muestra

Población

Para la población y muestra se utilizó el muestreo no probabilístico, es decir, que se seleccionó por juicio de expertos por conocer el investigador a los actores sociales involucrados en el problema de investigación a:

SUJETOS DE INVESTIGACIÓN	POBLACIÓN	MUESTRA
Conductores del parque automotor del cantón Ambato	48.092	381
TOTAL	48.092	381

Tabla No. 1 Población

Fuente: Parque automotor Jefatura provincial de Tránsito de Tungurahua (2013)

Elaborado por: MOYOLEMA, César Ramiro (2014)

Muestra

Por tratarse de un número considerablemente grande el de los conductores del parque automotor, se procede aplicar la fórmula del muestreo para obtener una muestra que permita indagar con mayor precisión y confianza a la población objeto de estudio (tabla #1. Población).

$$Z^2 P Q N$$

$$n = \frac{\quad}{\quad}$$

$$Z^2 P Q + N e^2$$

n= Tamaño de la muestra=

Z= Nivel de confiabilidad 95% → 0,95/2=0,4750 → Z= 1,96

P= Probabilidad de ocurrencia 0,5

Q= Probabilidad de no ocurrencia 1-0,5= 0,5

N= Población o universo = 48 092

e= Error admisible (0.05)

$$n = \frac{(1,96)^2 (0,5) (0,5) 48\,092}{1,96^2 (0,5) (0,5) + 48\,092 ((0,05)^2)}$$

$$n = \frac{(3,8416) (0,25) (48\,092)}{(3,8416) (0,25) + 48\,092 (0,0025)}$$

$$n = \frac{46187,5568}{0,9604 + 120,23}$$

$$n = \frac{46187,5568}{121,1904}$$

$$n = 381,11$$

$$n = 381$$

Por lo tanto, son encuestados 381 conductores del parque automotor de la ciudad de Ambato, ya que son sujetos de investigación para lo cual se realiza una encuesta.

OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Variable Independiente: La Formación al Agente de Tránsito

Conceptualización	Categorías	Indicadores	Ítems Básicos	Técnicas e Instrumentos
<p><u>La formación al Agente de Tránsito:</u> Es el conjunto de procesos organizados para el desarrollo de competencias y el cambio de actitudes, con el fin de incrementar la capacidad individual y colectiva y contribuir al cumplimiento de la misión institucional, a la mejor prestación de servicios a la comunidad, al eficaz desempeño del cargo y al desarrollo personal integral.</p>	<p>Procesos organizados</p> <p>Competencias</p>	<p>- Formación</p> <p>- Ética del servicio público.</p> <p>- Sanciones jurídicas</p> <p>- Comunes</p> <p>- Esenciales</p> <p>- Comportamentales</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Conoce usted, quienes son los Agentes de tránsito del GADMA? 2. ¿Considera Ud. que los Agentes de Tránsito del GADMA tienen suficientes conocimientos sobre la ley Orgánica de Transporte terrestre, tránsito y seguridad vial? 3. ¿Conoce Ud. cuáles son las funciones de los Agentes de Tránsito del GADMA 4. ¿Considera Ud. que los Agentes de Tránsito del GADMA están acreditados citar a contraventores? 5. ¿Los agentes de tránsito del GADMA, tienen la suficiente formación en materia de Tránsito, en Derechos Humanos, Civiles, Derechos y Garantías Constitucionales? 	<p>Encuesta-Cuestionario</p>

Cuadro No. 1 La formación al Agente de Tránsito del GADMA

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: MOYOLEMA, César Ramiro (2014)

Variable Dependiente: Las Sanciones de Tránsito

Conceptualización	Categorías	Indicadores	Ítems Básicos	Técnicas e Instrumentos
<p><u>Aplicación a las sanciones:</u> La sanción no es un efecto primario de las normas jurídicas, sino un efecto derivado y secundario. Las normas jurídicas se caracterizan por la imposición de deberes y la correlativa atribución de derechos. Sólo en el caso de que falle esta estructura, se impondría la sanción.</p>	<p>Normas jurídicas</p> <p>Sanción</p>	<p>- Garantías del debido Proceso</p> <p>- Responsabilidad del contraventor.</p> <p>- Deberes y derechos</p> <p>- Negativa</p> <p>- Positiva</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Tiene usted conocimiento sobre las reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y el COIP? 2. ¿Sabe cuáles son las contravenciones de tránsito más comunes en los conductores? 3. ¿Cree usted que las sanciones de tránsito para contraventores establecidas en el COIP, ayudarán a disminuir el índice de contraventores? 4. Considera Ud., que las citaciones emitidas por los Agentes de tránsito se las realiza en forma correcta y con fundamento legal. 5. ¿Considera Ud., que las sanciones establecidas para las contravenciones de tránsito están acorde con el principio de proporcionalidad? 	<p>Encuesta-Cuestionario</p>

Cuadro No. 2 Variable Dependiente: Las sanciones de tránsito

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: MOYOLEMA, César Ramiro (2014)

Recolección de la Información

La información se aplicó con las siguientes técnicas que a continuación se detallan:

PREGUNTAS	EXPLICACIÓN
¿Para qué?	Para relacionar el tema de investigación con fundamentos teóricos científicos, e interpretar los hechos y fenómenos del problema planteado.
¿A qué personas o sujetos?	La recolección de información se realizó a la población del parque automotor y agentes civiles de tránsito del cantón Ambato.
¿Sobre qué aspectos?	Sobre la Formación al Agente de Tránsito del GADMA y las sanciones en el cantón Ambato.
¿Quién?	Con el Talento Humano que cuenta la presente investigación
¿Cuándo?	La recolección de la información se realizó en el Primer Semestre del año 2014.
¿Lugar de recolección de la información?	GADMA del cantón Ambato.
¿Cuántas veces?	Por una sola ocasión
¿Qué técnicas de recolección?	Encuestas (1)
¿Con que?	Cuestionario
¿En qué situación?	En un ambiente de total colaboración por parte del personal del GADMA del cantón Ambato.

Cuadro No. 3 Recolección de la Información.

Fuente: Investigación propia

Realizado por: MOYOLEMA, César Ramiro (2014)

Procesamiento y Análisis

La información investigada se efectuó de la siguiente manera:

TÉCNICAS DE INFORMACIÓN	INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN	TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN
Información Primaria	Información de Campo Cuestionario	Observación Encuesta
Información Secundaria	Libros, revistas, folletos, internet	Lectura Científica

Cuadro No. 4 Procesamiento y Análisis

Fuente: Investigación propia

Elaborado por: MOYOLEMA, César Ramiro (2014)

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Análisis de los Resultados

En el presente capítulo se presenta los resultados obtenidos y su interpretación correspondiente, de la encuesta que se ejecutó a los trescientos ochenta y uno, conductores del parque automotor sobre la formación del Agente Civil de Tránsito y la aplicación de sanciones.

Par lo cual es procedente estructurar una encuesta con un cuestionario, enfocado a conocer la formación del Agente Civil de Tránsito y las sanciones de tránsito a los conductores del parque automotor, esto coadyuva a buscar alternativas de solución para dar un mejor servicio a la comunidad y sobre todo hacer una relación entre la formación y las sanciones de tránsito, para lo cual es procedente aplicar la encuesta cuestionario como una herramienta eficaz, efectiva y eficiente para satisfacer la demanda de servicio con proyecciones a un “Buen Vivir”, a su vez, es un procedimiento logístico efectivo para acercarse a la población y convertirse en la puerta de la entrada para el cumplimiento de las Leyes de Tránsito.

En otras palabras se desea abrir el camino para identificar la normativa vigente de la ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. y Reglamento de Tránsito, y evitar más sanciones en el parque automotor del cantón Ambato, los principales beneficiados de esta propuesta será toda la población ambateña. A continuación, el análisis del cuestionario.

PREGUNTA N°.1

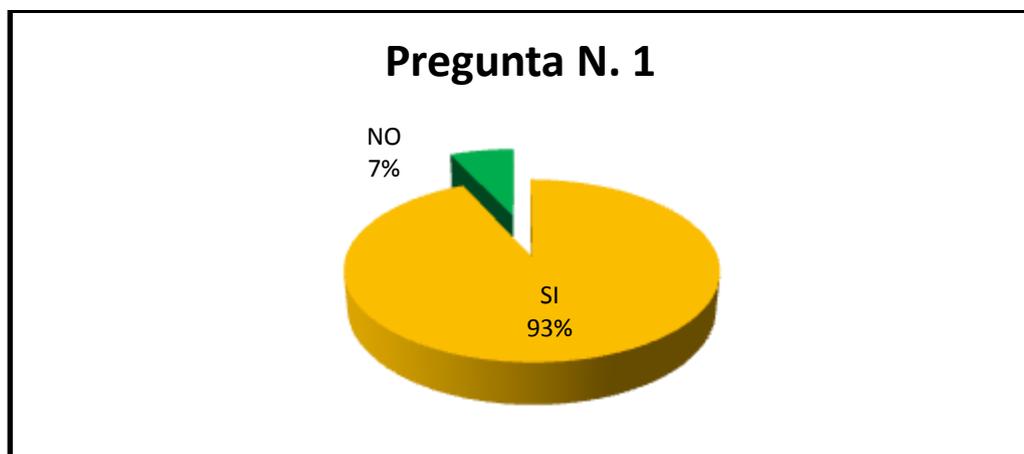
¿Considera usted que el servicio brindado por el Agente de Tránsito del GADMA, es eficiente?

Tabla No. 2 Agentes de Tránsito con conocimiento

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
SI	355	7%
NO	26	93%
TOTAL	381	100%

Fuente: Encuesta para los conductores del parque automotor del cantón Ambato
Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

Gráfico No. 5 Agentes de Tránsito con conocimiento



Fuente: Encuesta para los conductores del parque automotor del cantón Ambato
Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

Análisis e Interpretación:

De los encuestados 355 personas que pertenecen al 93% expresan que el servicio brindado por los agentes de tránsito del GADMA no es eficiente, mientras que 26 personas en un 7%, dicen que sí, es eficiente, el motivo de no servicio efectivo por el agente de tránsito es por el desconocimiento que tiene, en cuanto al Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

PREGUNTA N°.2

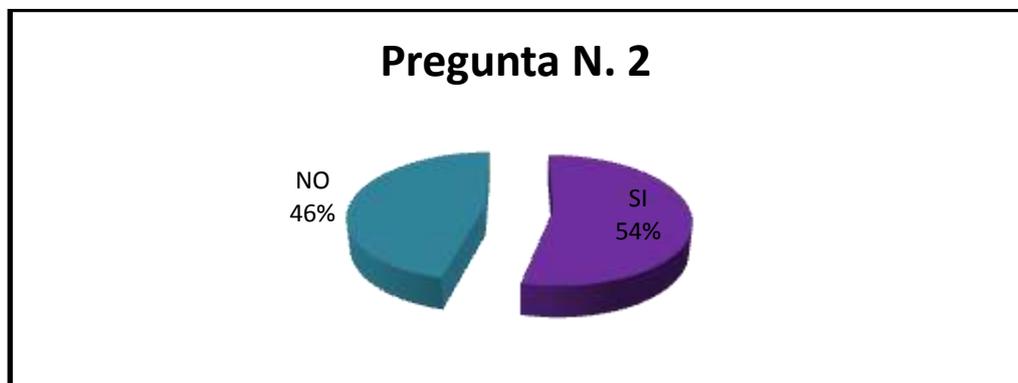
¿Considera que los Agentes de Tránsito del GADMA tienen suficientes conocimientos sobre la ley Orgánica de Transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?

Tabla No. 3 Conocimiento sobre la LOTTTSV

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
SI	205	54%
NO	176	46%
TOTAL	381	100%

Fuente: Encuesta para los conductores del parque automotor del cantón Ambato
Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

Gráfico No. 6 Conocimiento sobre la LOTTTSV



Fuente: Encuesta para los conductores del parque automotor del cantón Ambato
Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

Análisis e Interpretación:

El 54% de los encuestados consideran que los Agentes de Tránsito del GADMA si tienen suficientes conocimientos sobre la ley Orgánica de Transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; en tanto que el 46% de los encuestados expresan que no tienen suficiente conocimiento; analizando el resultado negativo donde el desconocimiento que tiene el Agente de Tránsito ha ocasionado enfrentamientos entre los conductores por la desconfianza que este agente civil refleja al momento de emitir una sanción.

PREGUNTA N.º.3

¿Conoce cuáles son las funciones de los Agentes de Tránsito del GADMA?

Tabla No. 4 Funciones de los Agentes de Tránsito

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
SI	145	38%
NO	236	62%
TOTAL	381	100%

Fuente: Encuesta para los conductores del parque automotor del cantón Ambato
Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

Gráfico No. 7 Funciones de los Agentes de Tránsito



Fuente: Encuesta para los conductores del parque automotor del cantón Ambato
Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

Análisis e Interpretación: De los encuestados se ve claramente que el 62% no conoce cuáles son las funciones de los Agentes de Tránsito del GADMA; en tanto que el 38% de los mismos expresan que si conocen las funciones de los agentes de tránsito. Los conductores del parque automotor manifiestan que con las nuevas reformas en lo que respecta a las normativas de tránsito, verdaderamente no se sabe que funciones ejecuta el Agente Civil de Tránsito, la mayoría de choferes desconocen, porque la realidad a nosotros como conductores nos falta también tener conocimiento de las funciones y normativas reformadas para no cometer infracciones que a larga cuando vamos a matricular el carro, tenemos que pagar grandes multas, y no sabemos de qué, ya que los Agentes emiten las boletas de citación pero no se sabe que artículo ha aplicado, esa es la realidad de nuestro diario vivir.

PREGUNTA N°.4

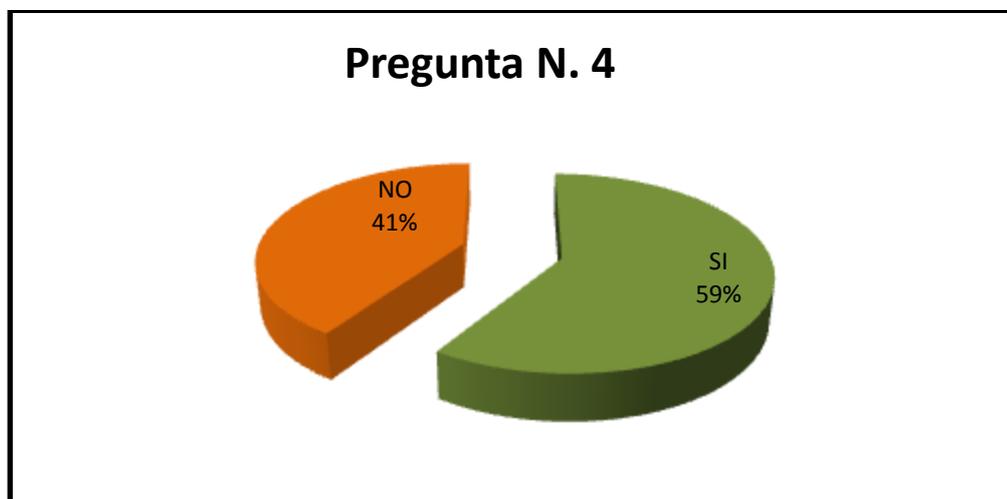
¿Considera que los Agentes de Tránsito del GADMA están acreditados citar a contraventores?

Tabla No. 5 Citar a contraventores

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
SI	226	59%
NO	155	41%
TOTAL	381	100%

Fuente: Encuesta para los conductores del parque automotor del cantón Ambato
Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

Gráfico No. 8 Citar a contraventores



Fuente: Encuesta para los conductores del parque automotor del cantón Ambato
Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

Análisis e Interpretación: El 59% de los encuestados considera que los Agentes de Tránsito del GADMA si están acreditados a citar a contraventores; en tanto que el 41% expresan que no están acreditados. Con estos resultados sé que los Agentes Civiles de Tránsito están capacitados para llamar la atención a los conductores, pero sin embargo hay que manejar los valores institucionales buscando fortalecer la convivencia, cimentar la cultura de la calidad de servicio y sobre todo garantizando transparencia y buen ejemplo, a través de las acciones y vivencias a que ayuden al crecimiento del Agente Civil de Tránsito y al desarrollo del GADMA del cantón Ambato.

PREGUNTA N°.5

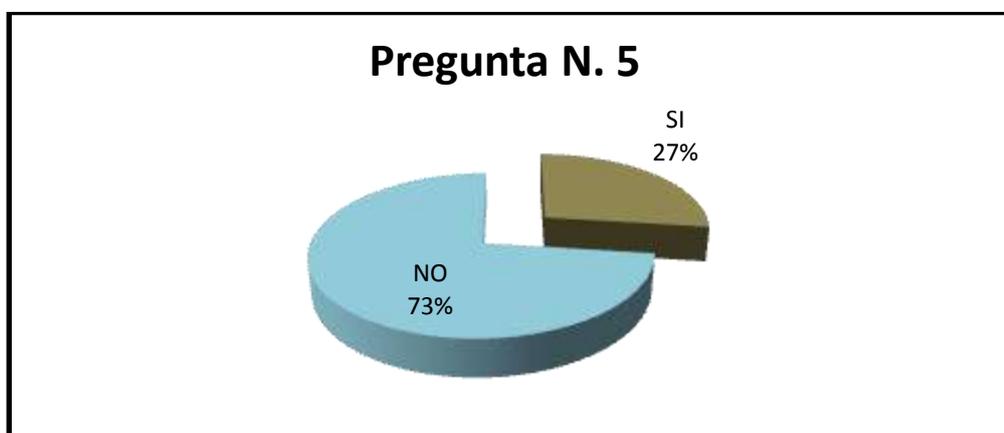
¿Los agentes de tránsito del GADMA, tienen la suficiente formación en materia de Tránsito, en Derechos Humanos, Civiles, Derechos y Garantías Constitucionales?

Tabla No. 6 Formación en Materia de Tránsito, Derechos Humanos

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
SI	103	27%
NO	278	73%
TOTAL	381	100%

Fuente: Encuesta para los conductores del parque automotor del cantón Ambato
Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

Gráfico No. 9 Formación en Materia de Tránsito, Derechos Humanos



Fuente: Encuesta para los conductores del parque automotor del cantón Ambato
Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

Análisis e Interpretación: De los encuestados 278 personas que corresponde el 73% expresan que los agentes de tránsito del GADMA no tienen la suficiente formación en materia de Tránsito, en Derechos Humanos, Civiles, Derechos y Garantías Constitucionales; mientras que el 27% consideran que si tienen suficiente preparación. Los conductores manifiestan que no hay una preparación global en materia de Tránsito en Derechos Humanos, Civiles, Derechos y Garantías Constitucionales, vulnerando en muchas ocasiones los derechos de los conductores.

PREGUNTA N°.6

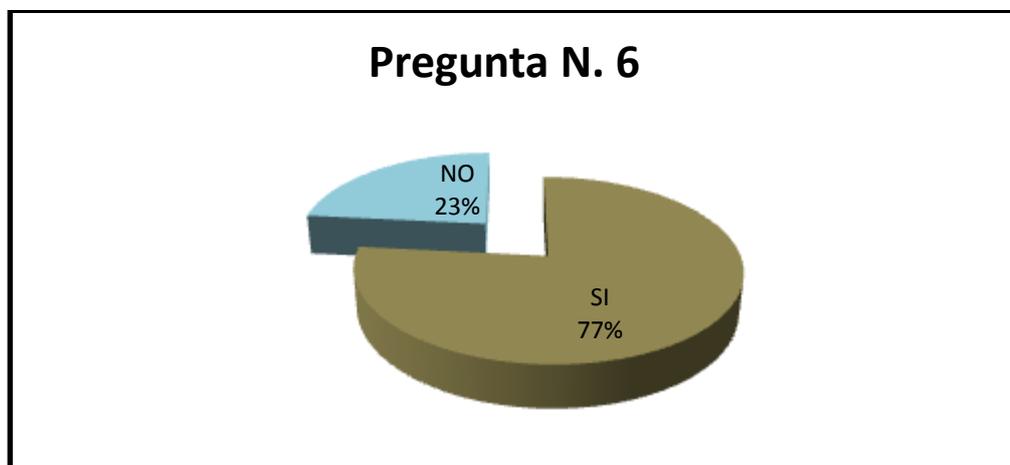
¿Tiene usted conocimiento sobre las reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y el COIP?

Tabla No. 7 Conocimiento sobre reforma de LOTTTSV y el COIP

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
SI	292	77%
NO	89	23%
TOTAL	381	100%

Fuente: Encuesta para los conductores del parque automotor del cantón Ambato
Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

Gráfico No. 10 Conocimiento sobre reforma de LOTTTSV y el COIP



Fuente: Encuesta para los conductores del parque automotor del cantón Ambato
Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

Análisis e Interpretación:

De los encuestados el 77% expresan que si tienen conocimiento sobre las reformas a la ley orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y el COIP mientras que el 23% expresan que no tienen conocimiento. Los agentes civiles de tránsito en las vías de la ciudad aún tienen una aceptación parcial. A pesar de que han transcurrido pocos meses desde que iniciaron sus labores, entre la ciudadanía hay quienes no encuentran en ellos la figura de autoridad. El problema radica en que los agentes no demuestran confianza y seguridad al enfrentarse a los conductores

PREGUNTA N°.7

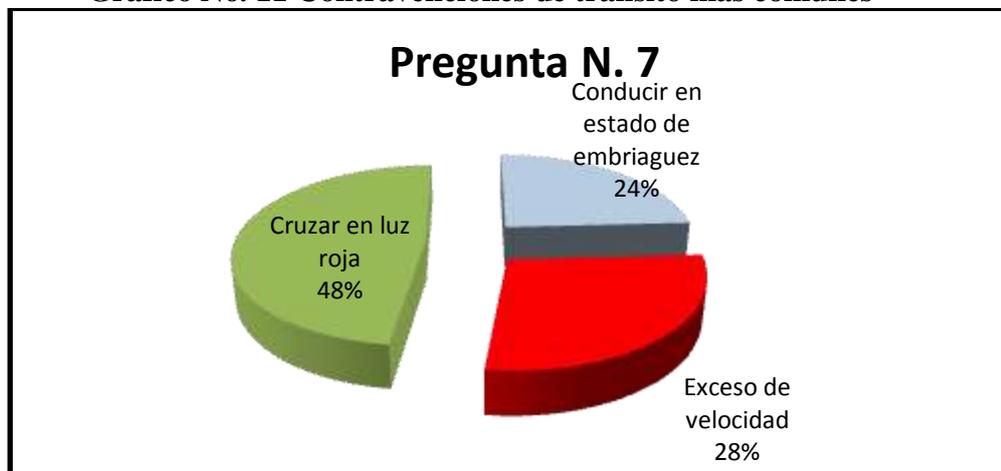
¿Sabe cuáles son las contravenciones de tránsito más comunes en los conductores?

Tabla No. 8 Contravenciones de tránsito más comunes

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Conducir en estado de embriaguez	92	24%
Exceso de velocidad	106	28%
Cruzar en luz roja	183	48%
TOTAL	381	100%

Fuente: Encuesta para los conductores del parque automotor del cantón Ambato
Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

Gráfico No. 11 Contravenciones de tránsito más comunes



Fuente: Encuesta para los conductores del parque automotor del cantón Ambato
Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

Análisis e Interpretación:

El 48% de los encuestados manifiestan que cruzar en luz roja es la contravención de tránsito más común en los conductores, mientras que el 28% de los mismos expresan que es el exceso de velocidad y el 24% consideran que es el conducir en estado de embriaguez. Los conductores manifiestan que todos deberíamos saber, y estar empapados de los tipos de contravenciones para evitar accidentes, muertes, etc., pero para esto las autoridades del GADMA, deberían buscar solución al problema, no consiste en solo capacitar al Agente Civil de Tránsito, es decir solo a él, sino también a la población desde el nivel educativo para poder convivir en comunidad, cuidándonos unos a otros.

PREGUNTA N°.8

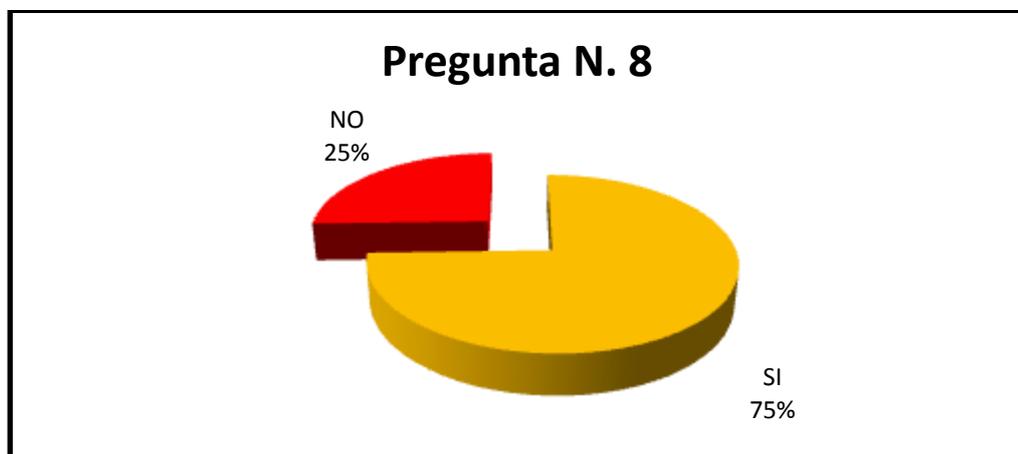
¿Cree usted que las sanciones de tránsito para contraventores establecidas en el COIP, ayudarán a disminuir el índice de contraventores?

Tabla No. 9 Sanciones de Tránsito establecida en el COIP

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
SI	284	75%
NO	97	25%
TOTAL	381	100%

Fuente: Encuesta para los conductores del parque automotor del cantón Ambato
Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

Gráfico No. 12 Sanciones de Tránsito establecida en el COIP



Fuente: Encuesta para los conductores del parque automotor del cantón Ambato
Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

Análisis e Interpretación:

Analizando la respuesta obtenida se puede ver que el 75% de los encuestados creen que las sanciones de tránsito para contraventores establecidas en el COIP si ayudarán a disminuir el índice de contraventores, mientras que el 25% consideran que no disminuirán.

Si disminuiría, las sanciones de tránsito para contraventores en el COIP, pero el problema en el Ecuador es que tenemos demasiadas leyes, no existe un verdadero control basado en la ética y valores, los mismos Agentes de Tránsito (algunos) coíman, como lo hace también el conductor o el peatón.

PREGUNTA N°.9.

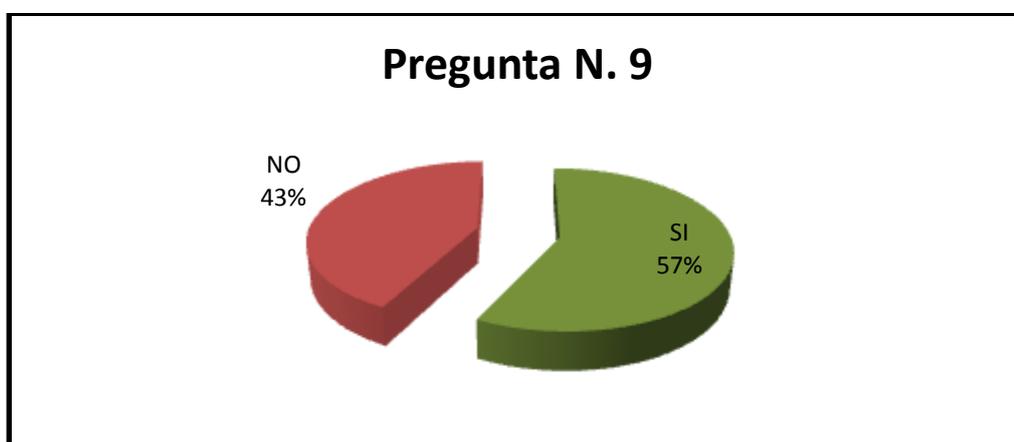
¿Considera que las citaciones emitidas por los Agentes de tránsito se las realiza en forma correcta y con fundamento legal.

Tabla No. 10 Citaciones emitidas por el Agente de Tránsito

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
SI	219	57%
NO	162	43%
TOTAL	381	100%

Fuente: Encuesta para los conductores del parque automotor del cantón Ambato
Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

Gráfico No. 13 Citaciones emitidas por el Agente de Tránsito



Fuente: Encuesta para los conductores del parque automotor del cantón Ambato
Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

Análisis e Interpretación:

El 57% de los encuestados expresan que las citaciones emitidas por los Agentes de tránsito no se las realiza en forma correcta y con fundamento legal, en tanto que el 43% consideran que si se realizan en forma correcta, con los resultados obtenidos se los agentes deben recibir mayor instrucción donde los conductores están de acuerdo con esta iniciativa, hay cosas que los agentes de tránsito aún desconocen o saben a medias. Esto genera molestias en los conductores, que muchas veces han sido maltratados injustamente, por su inadecuado servicio que brinda en el parque automotor del cantón Ambato.

PREGUNTA N°.10.

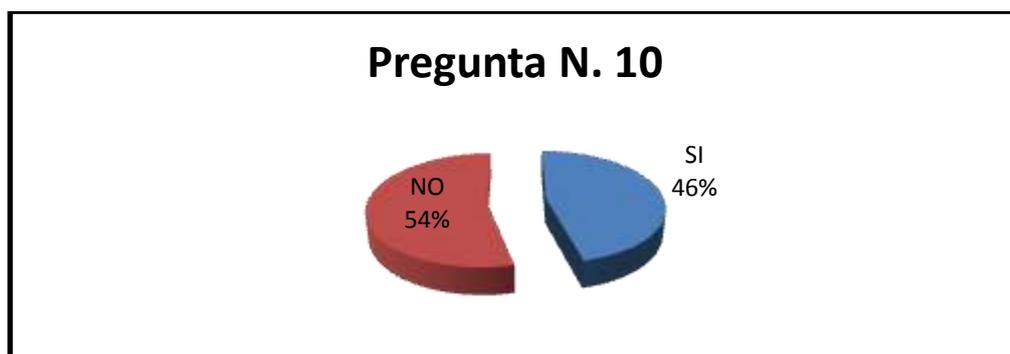
¿Considera que las sanciones establecidas para las contravenciones de tránsito están acorde con el principio de proporcionalidad?

Tabla No. 11 Principio de proporcionalidad

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
SI	176	46%
NO	205	54%
TOTAL	381	100%

Fuente: Encuesta para los conductores del parque automotor del cantón Ambato
Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

Gráfico No. 14 Principio de proporcionalidad



Fuente: Encuesta para los conductores del parque automotor del cantón Ambato
Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

Análisis e Interpretación: El 54% de los encuestados consideran que las sanciones establecidas para las contravenciones de tránsito no están acorde con el principio de proporcionalidad; mientras que el 46% de los mismos expresan que si están acorde con el principio de proporcionalidad. La ciudadanía es consciente de que al contravenir las leyes de tránsito ya establecidas, estas son tan punitivas para el sector de la transportación pública, ya que no solo sanciona, sino que también priva de la libertad a personas comunes, y, la verdad es que no hay que ser muy perfectos a la hora de conducir él, o los vehículos de transporte público. Claro está que en este tema hay mas culpas, pero nos cuesta reconocerlas por los diferentes actores en el momento de actuar contra los conductores asalariados, poco a poco quienes son choferes profesionales. Pero parece que se han olvidado de que, los choferes asalariados no tiene una tabla de valores por su labor.

Verificación de Hipótesis

Para la verificación de la hipótesis se utilizó la prueba estadística del chi-cuadrado que es un estadígrafo no perimétrico o de distribución libre que permite establecer correspondencia entre valores observados y esperados, llegando hasta la comparación de distribuciones enteras, es una prueba que permite la comprobación global del grupo de frecuencias esperadas calculadas que a partir de la hipótesis que se quiere verificar.

La hipótesis planteada es la siguiente:

“La Formación al Agente de Tránsito del GADMA influye en las sanciones de tránsito en el cantón Ambato”.

CALCULO DE CHI CUADRADO

Para realizar el cálculo del Chi cuadrado se escogió 2 preguntas relacionadas a las variables dependiente e independiente de las encuestas dirigidas a los Agentes Civiles de Tránsito y conductores del parque automotor del Cantón Ambato, lo que permitió efectuar el proceso de combinación.

Tabla No. 12 Frecuencias Observadas

	Variable Dependiente	Variable Independiente	
Valoración	Pregunta 10	Pregunta 5	TOTAL
SI	113	176	289
NO	268	205	473
TOTAL	381	381	762

Fuente: Encuesta Agentes de Tránsito del GADMA”

Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

Para el cálculo de las frecuencias esperadas se utilizó la siguiente formula, utilizando los valores del cuadro de las frecuencias observadas:

$$f_e = \frac{\text{TotalColumna}(\text{Paradichacelda}) * \text{TotalFila}(\text{Paradichacelda})}{\text{SumaTotal}}$$

- Para la pregunta 10, primera columna y alternativa "SI" la frecuencia esperada sería:

$$fe = \frac{381 * 289}{762} = 144,5$$

- Para la pregunta 10, primera columna y alternativa "NO" la frecuencia esperada sería:

$$fe = \frac{381 * 473}{762} = 236,5$$

Tabla No. 13 Frecuencias Esperadas

	Variable Dependiente	Variable Independiente	
Valoración	Pregunta 8	Pregunta 9	TOTAL
SI	144,5	144,5	289
NO	236,5	236,5	473
TOTAL	381	381	762

Fuente: Frecuencias esperadas

Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

Una vez obtenidas las frecuencias esperadas, se aplica la siguiente fórmula:

$$X^2 = \sum \left[\frac{(O-E)^2}{E} \right]$$

En donde:

X^2 = Chi-cuadrado

\sum = Sumatoria

O= Frecuencia Observada

E= Frecuencia Esperada o Teórica

Grado de significación $\alpha = 0.05$

O-E= Frecuencia observada – frecuencias esperadas

$O-E^2$ = Resultado de las frecuencias observadas y esperadas al cuadrado.

$O-E^2/ E$ = Resultado de las frecuencias observadas y esperadas al cuadrado dividido para las frecuencias esperadas.

Tabla No. 14 De Contingencia (Calculo del Chi Cuadrado calculado X^2_c)

Pregunta	Alternativa	O	E	O-E	(O-E)2	(O-E)2/E
10	SI	113	144,5	-31,5	992,25	6,87
	NO	268	236,5	31,5	992,25	4,20
5	SI	176	144,5	31,5	992,25	6,87
	NO	205	236,5	-31,5	992,25	4,20
					$X^2 =$	22,12

Fuente: Frecuencias Observadas y Esperadas
 Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

SELECCION DEL CHI CUADRADO EN TABLAS

a. Selección de nivel de significación

El nivel de significación con el que se trabaja es del 0,05 (5%), que indica que hay una probabilidad del 0,95 de que la hipótesis nula sea verdadera.

b. Selección de los grados de libertad

Para calcular el grado de libertad se realizó la siguiente fórmula utilizando los datos del cuadro de las frecuencias:

$$GL=(\text{filas}-1) (\text{columnas}-1)$$

$$GL=(2-1) (2-1)$$

$$GL=1*1$$

$$GL=1$$

c. Selección del Chi Cuadrado en Tablas

Tabla No. 15 Chi Cuadrado en Tablas

Grados de libertad	Probabilidad de un valor superior				
	10%	5%	2,5%	0,01	0,005
1	2,71	3,84	5,02	6,63	7,88
2	4,61	5,99	7,38	9,21	10,60

Investigado por: MOYOLEMA, César (2014)

Tomando en cuenta que los grados de libertad son 1 y el nivel de significación del 5% se escogió un $X^2_t = 3,84$

ANALISIS DE CHI CUADRADO (TABLAS)

Para la comprobación de la hipótesis se sigue los siguientes pasos:

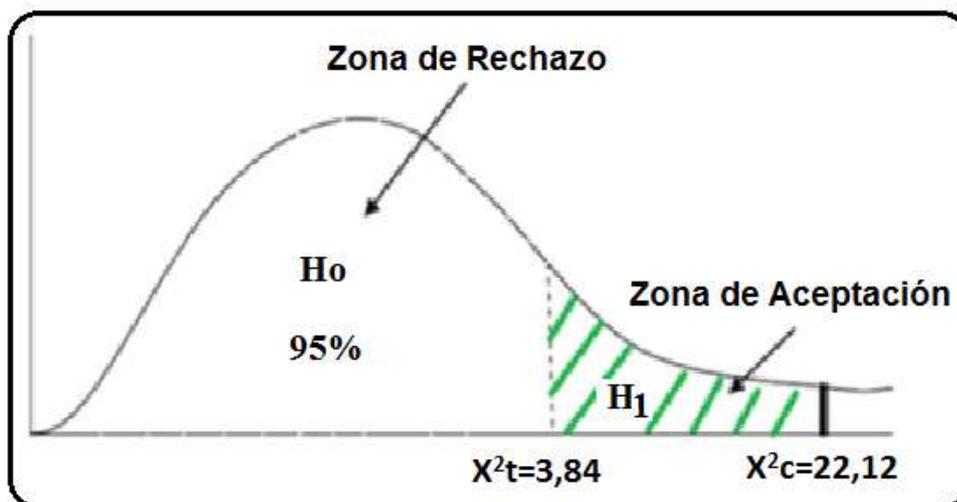
a. Modelo Lógico

Ho: “La Formación al Agente de Tránsito del GADMA NO influye en las sanciones de tránsito en el cantón Ambato”.

H1: “La Formación al Agente de Tránsito del GADMA influye en las sanciones de tránsito en el cantón Ambato”.

b. Especificación de las Regiones de Aceptación y de Rechazos

Gráfico No. 15 Regiones de aceptación y rechazo



Elaborado por: MOYOLEMA, César (2014)

c. Regla de Decisión

Si $X^2_c > X^2_t$ se acepta la hipótesis de investigación.

Como $X^2_c = 22,12 > X^2_t = 3,84$ se rechaza la H_0 (hipótesis Nula) y se acepta la H_1 (hipótesis inicial o alternativa) de investigación que dice “La Formación al Agente de Tránsito del GADMA, influye en las sanciones de tránsito en el cantón Ambato”.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

- En la investigación realizada se detectó que sí, influye el desconocimiento del Agente de Tránsito de GADMA en aplicar las sanciones de tránsito en los conductores infractores del parque automotor del cantón Ambato.
- Analizado en reuniones efectuadas con la Capitana Jeannette Yerovi Quilligana Jefe de Control de Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua, indica que el Agente Civil de Tránsito de GADMA tiene “Escasa Formación Jurídica”, y que por su desconocimiento ha generado el aumento de contravenciones por la no aplicación de las sanciones de tránsito, emitidas en las papeletas de citación al conductor del parque automotor de nuestra ciudad de Ambato.
- En el diagnóstico efectuado se analizó en la Jefatura de Tránsito con el personal, que el Agente de Tránsito de GADMA, no presenta informes y evidencias de las Sanciones de Tránsito que él o ellos han emitido al conductor infractor en el parque automotor del cantón Ambato.
- En vista del análisis ejecutado en relación con el problema es necesario proponer una Reforma al Artículo 25 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, para Fortalecer la Formación Jurídica en materia de Tránsito en Derechos Humanos, Civiles, Derechos y Garantías Constitucionales.

Recomendaciones

- Es necesario que se lleve jornadas de capacitación a través de talleres estratégicos vivenciales, por el desconocimiento del Agente Civil de Tránsito del GADMA en aplicar las boletas de citación emitidas para ser sancionados los conductores infractores del parque automotor del cantón Ambato.
- Realizar reuniones de trabajo y fortalecer mancomunadamente acciones entre las autoridades de la Policía de Tránsito y Seguridad Vial de GADMA del área de los Agentes Civiles de Tránsito para realizar el trabajo en equipo, estas acciones coadyuvarán a la “Formación Jurídica del Agente Civil de Tránsito”, que por su desconocimiento en materia de Tránsito, en Derechos Humanos, Civiles, Derechos y Garantías Constitucionales ha generado el aumento de contravenciones por la no aplicación de las boletas de citación.
- Autoridades de Tránsito de la unidad de gestión de ambas entidades u organizaciones deben efectuar monitoreo y hacer seguimiento a las acciones realizadas por los Agentes de Tránsito (nuevos), para controlar, si aplican en forma eficiente, eficaz y efectiva las papeleta de citación a los conductores infractores y puedan presentar informes y evidencias de las Sanciones de Tránsito que él o ellos han emitido al conductor infractor en el parque automotor del cantón Ambato.
- Proyecto de Ley Reformatoria al Artículo 25. del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, para Fortalecer la Formación Jurídica en materia de Tránsito en Derechos Humanos, Civiles, Derechos y Garantías Constitucionales.

CAPÍTULO VI

PROPUESTA

Título

El Proyecto de Ley Reformativa al Artículo 25 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, para fortalecer la formación jurídica al Agente Civil del GADMA en materia de Tránsito en Derechos Humanos, Civiles, Derechos y Garantías Constitucionales.

Datos Informativos

- **Nombre de la Institución:**
Gobierno Autónomo Descentralizado del Municipio de Ambato.
- **Beneficiarios:**
El principal beneficiario en este trabajo de investigación es el ciudadano ecuatoriano, permitiendo Fortalecer la Formación Jurídica al Agente Civil del GAD en materia de Tránsito en Derechos Humanos, Civiles, Derechos y Garantías Constitucionales.
- **Tipo:**
Reforma al Artículo 25 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, para Fortalecer la Formación Jurídica al Agente Civil de Tránsito.

- **Ubicación:** GADMA
- **Provincia:** Tungurahua.
- **Cantón:** Ambato.
- **Parroquia:** La Matriz.
- **Dirección:** Valencia 05-04 Quiz Quiz Sector Plaza Toros
- **Teléfono:** (593) (3) 2843154/ (593)(3) 2843464
- **Email:** umt@ambato.gob.ec
- **Tiempo estimado para la Ejecución:** Un año (1)

- **Equipo Técnico Responsable:**
 César Moyolema egresado de la Universidad Técnica de Ambato, Carrera Derecho con la supervisión, del Dr. Esp. Kléver Pazmiño, Asesor-Catedrático de la Facultad de Derecho de la Universidad Técnica de Ambato.

- **Presupuesto:** \$1150,00 (MIL CIENTO CIENCUENTA DÓLARES AMERICANOS)

Antecedentes de la Propuesta

En ejercicio de la facultad que le confiere el numeral 13 del Art. 147 de la Constitución de la República del Ecuador, el Sr. Presidente Constitucional de la República del Ecuador Economista Rafael Correa Delgado, mediante Decreto Ejecutivo No. 1196, publicado en el Registro Oficial Segundo Suplemento 731 de 25 de Junio del 2012, expide el REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

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

La razón de ser y hacer de nosotros y nosotras las y los servidores públicos, es la ciudadanía. Es por esto que la propuesta consiste en asumir el reto de garantizar el pleno ejercicio de los derechos humanos, el mismo que se ha convertido en uno de los mayores desafíos para el Gobierno de la Revolución Ciudadana, y, en este caso corresponde como Ministerio del Interior, parte de este proceso histórico de transformación social, el asegurar que los derechos humanos sean plenamente ejercidos por todas y todos en nuestro país.

Esta propuesta pretende ser un avance en esta Cartera de Estado, ya que está en vigencia plena los derechos humanos que va más allá de la normativa jurídica constitucional la cual es indispensable sin lugar a duda, sin embargo resulta insuficiente si no cuenta con el apoyo, el trabajo comprometido y el fortalecimiento permanente de las capacidades de las y los servidores públicos policiales que forman parte de nuestro ministerio, convirtiéndose en un eje necesario, para organizar, administrar el control de tránsito y transporte, aspirantes capacitados que rindieron pruebas académicas, evaluaciones psicológicas, médicas, físicas y finalmente la entrevista técnica personal, y que finalmente fueron seleccionados y vinieron a conformar las líneas de Agentes Civiles de Tránsito en el GADMA, pero a pesar de ser capacitados todavía tienen vacíos por la insuficiente formación en el Agente Civil de Tránsito, es notorio observar cuando el conductor del parque automotor comete alguna infracción, la aplicación de las sanciones de tránsito son inadecuadas a nivel nacional

Justificación

Según versión del Señor Alcalde Arq. Fernando Callejas, desde que retomamos la administración de las funciones de los y las Agentes Civiles de Tránsito no se ha podido direccionar acciones para superar el inconveniente, por falta de iniciativa y por la inobservancia de normativas y disposiciones legales, vigentes, tales problemas que han sido observados durante mi administración son: la Escasa Formación del Agente de Tránsito del GAD de la Municipalidad de Ambato, que vienen a formar las líneas de acción y control, y agradece la propuesta diseñada en mención.

Por lo exteriorizado se ha visto procedente realizar una reforma al Artículo 25. Formación Jurídica al Agente Civil del GADMA en materia de Tránsito en Derechos Humanos, Civiles, Derechos y Garantías Constitucionales, se ha podido evidenciar la escasa formación jurídica que poseen los Agentes Civiles de Tránsito, a pesar de haber sido capacitados, ellos y ellas en las acciones operativas demuestran inseguridad al momento de aplicar las sanciones en el parque automotor, actuando de manera empírica y sin demostrar las competencias, que ellos o ellas lograron en el proceso de reclutamiento y selección, para aplicar sus conocimientos recibidos en el Cantón Ambato, para esto se ha visto preciso como primero, armonizar y sensibilizar al Agente de Tránsito, con el propósito de que sea luego el accionar de un “Buen Vivir” y actuar de manera competente y coordinada con todos los organismos, a fin de educar a toda la población ambateña.

Por tanto, permitirá a la administración actual de los GADs de la Municipalidades a tomar decisiones adecuadas que contribuyan al crecimiento institucional y al fortalecimiento profesional en el Agente Civil de Tránsito a partir de la Reforma al Artículo 25, tomando como punto de partida Fortalecer la Formación Jurídica al Agente Civil del GADMA en materia de Tránsito en Derechos Humanos, Civiles, Derechos y Garantías Constitucionales, para obtener mejoras en su actuar diario del Agente de Tránsito en el parque automotor, alcanzando las metas planteadas.

Objetivos

Objetivo General

Proponer el Proyecto de Ley Reformativa al Artículo 25 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, para Fortalecer la Formación Jurídica al Agente Civil de los GADs de las Municipalidades en materia de Tránsito en Derechos Humanos, Civiles, Derechos y Garantías Constitucionales.

Objetivos Específicos

- Incrementar el potencial del Agente Civil de Tránsito, a través del perfeccionamiento profesional y humano de sus servidores y ponerlos al servicio de la comunidad.
- Desarrollar en los Agentes Civiles de Tránsito sus potencialidades, mejoramiento del trabajo en equipo y del equipo de trabajo a través de la innovación en las funciones establecidas y emitidas a nivel nacional.
- Potenciar los puntos débiles de los Agentes Civiles, detectados en la evaluación del desempeño laboral con miras a incrementar la calidad del trabajo y la optimización del capital humano a través de promociones y ascensos.

ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD

Cuando se encuentra en riesgo los Derechos Humanos, Civiles, Derechos y Garantías Constitucionales que son, en conjunto derechos que gozan las personas y que no pueden ser restringidos ni violados, esencialmente, por los gobernantes, servidores públicos de turno, las formas para garantizarlo se vuelven numerosas, al igual que el interés de los órganos competentes, de acuerdo con ello existe la apertura del Consejo de la Judicatura al igual que si se llegará a la Asamblea, quien como organismo regulador y creador de leyes se ha interesado para una adecuada norma de tránsito, y se ha dado cuenta que las fallas aún permanecen y que se está ya, evitando algunas sanciones que traspasan la realidad procesal penal de tránsito, y pisotean los principios del sistema constitucional vigente. No se puede vulnerar y atentar la libertad personal por una contravención que cierto es, rompe con el ordenamiento jurídico, pero su proporcionalidad en cuanto con la norma suprema sale de contexto, de acuerdo con las condiciones que se presente.

Es posible ejecutar esta propuesta de reforma al **Artículo 25:** *Para el cumplimiento de los fines del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, los Agentes Civiles de Tránsito deberán mantenerse actualizados en materia de transporte*

terrestre, tránsito y seguridad vial, Derechos Humanos, Civiles, Derechos y Garantías Constitucionales, para lo cual concurrirán en forma periódica a cursos especiales de capacitación y formación, prescritos por la Agencia Nacional de Tránsito y que consten en su malla curricular.

Por lo tanto la presente propuesta es factible y de importancia para la comunidad a nivel nacional, además se cuenta con los recursos humanos y necesarios para la realización de esta propuesta, por lo tanto será factible culminar con la misma, y en lo posterior ejecutar los cambios que sean necesarios de acuerdo a las necesidades de los GADs en lo que respecta a la formación del Agente Civil de Tránsito, al permitir esta reforma al artículo 25 del Capítulo II del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, permite una mejor Formación al Agente Civil de Tránsito de los GADs.

FUNDAMENTACIÓN

La Constitución, como toda Ley, puede precisar tanto desde el punto de vista formal como desde el punto de vista material. Desde el punto de vista material, la Constitución es el agregado de reglas fundamentales que se aplican al ejercicio del poder estatal, pero sí, hablamos desde el punto de vista formal, la Constitución se puntualiza a partir de los órganos y procedimientos que intervienen en su adopción, de ahí que genere una de sus características principales: su supremacía sobre cualquier otra norma del ordenamiento jurídico.

El término Constitución, en sentido jurídico, hace referencia al conjunto de normas escritas y no escritas, que determinan el ordenamiento jurídico de un estado, especialmente la organización de los poderes públicos y sus competencias, los fundamentos de la vida económica y social, los deberes y derechos de los ciudadanos, como lo demuestra en el Capítulo II de los Agentes Civiles de Tránsito, expedido en Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:



Ley reformativa al Artículo 25 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial .

**ANTEPROYECTO DE LEY REFORMATIVA AL ARTÍCULO 25
DEL REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA
LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y
SEGURIDAD VIAL**

ASAMBLEA NACIONAL

Considerando:

Que: los artículos 238, 240 y 264 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que, los Municipios gozarán de autonomía política, administrativa y financiera; que tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales; y que, en uso de sus facultades expedirán ordenanzas cantonales.

Que: entre las funciones primordiales de la Municipalidad, están las de planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre, de acuerdo con las necesidades de la comunidad, conforme lo determina la Ley Orgánica de Régimen Municipal, en el numeral 19 de su artículo 14, en concordancia con lo que establece en el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador.

Que, el artículo 82 de la Constitución de la República del Ecuador, dispone, que la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.

Que, el artículo 269 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que los gobiernos autónomos descentralizados deberán asumir las competencias exclusivas de forma obligatoria y progresiva; y aquellos que acrediten tener capacidad operativa podrán asumirlas inmediatamente.

Que, la antedicha ley reformativa introdujo cambios sustanciales en la organización del sector de transporte, con la finalidad de armonizar la ley con las disposiciones constitucionales que otorgan a los Gobiernos Regionales Autónomos Descentralizados competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; y,

Que, en tal virtud resulta también necesario armonizar las normas reglamentarias a las disposiciones constitucionales y legales.

Que, en ejercicio de la facultad que le confiere el numeral 13 del Art. 147 de la Constitución de la República del Ecuador.

En ejercicio de sus facultades y atribuciones, constitucionales y legales, expide la siguiente:

LEY REFORMATIVA AL ARTÍCULO 25 DEL REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

Art. 25.- Para el cumplimiento de los fines del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, los agentes civiles de tránsito deberán mantenerse actualizados en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para lo cual concurrirán en forma periódica a cursos especiales de capacitación y formación, prescritos por la Agencia Nacional de Tránsito y que consten en su malla curricular.

Agréguese en el Capítulo II del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial al Artículo 25, lo siguiente:

Reforma:

“Derechos Humanos, Civiles, derechos y Garantías Constitucionales”

Agréguese:

Artículo 25: *Para el cumplimiento de los fines del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, los Agentes Civiles de Tránsito deberán mantenerse actualizados en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, **Derechos Humanos, Civiles, Derechos y Garantías Constitucionales**, para lo cual concurrirán en forma periódica a cursos especiales de capacitación y formación, prescritos por la Agencia Nacional de Tránsito y que consten en su malla curricular.*

DISPOSICIÓN FINAL.- La presente Ley Reformatoria 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 23 días del mes de enero de 2014.

Gabriela Rivadeneira Burbano.

PRESIDENTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL.

Dra. Libia Rivas.

SECRETARIA GENERAL

METODOLOGÍA MODELO OPERATIVO: Plan de Acción de la Propuesta

FASES	METAS	ACTIVIDADES	RECURSOS	TIEMPO												RESPONSABLE	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	COSTOS	
				1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3					
SENCIBILIZACIÓN	Establecer las ventajas y desventajas de la reforma al Art. 25 de Reglamento de Transporte Terrestre, en un 90%	Análisis de la reforma al Art.25.	Humano	■												Tutor Autor	Análisis e Informe	\$100,00	
		Utilización de técnicas e instrumentos de recolección de datos	Tecnológico		■												Tutor Autor	Guía de técnicas e instrumentos de recolección	\$100,00
		Aplicación de encuestas	Humano		■	■											Tutor Autor	Encuestas estructuradas	\$50,00
PROMOCIÓN	Conseguir la formación y aplicación efectiva, de los Derechos Humanos, Civiles, Derechos y Garantías Constitucionales. En un 95%	Elaboración de programas promocionales,	Tecnológico			■	■									Tutor Autor	Programas promocionales	\$250,00	
		Estudio de los derechos humanos, civiles y garantías constitucionales	Humano			■	■										Tutor Autor	Talleres, reuniones de trabajo, charlas, conferencias	\$300,00
		Aplicación de técnicas, socio dramas, convenios, simposios	Tecnológico			■	■										Tutor Autor	Programas vivenciales, socio dramas, técnicas, convenios simposios	\$100,00

ADMINISTRACIÓN DE LA PROPUESTA

La propuesta será dirigida por el equipo responsable, equipo técnico, y se hará según el modelo operativo propuesto y según el grado de factibilidad en el modelo de realización. Asimismo el investigador inicialmente obtendrá como función la ejecución del cronograma de acciones que admitirán organizar la propuesta. La evaluación de la presente propuesta se realizará de manera económica ya que su incidencia se refleja directamente en su relación con el Proyecto de Ley Reformatoria al Artículo 25 Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, para Fortalecer la Formación Jurídica al Agente Civil del GADMA en materia de Tránsito en Derechos Humanos, Civiles, Derechos y Garantías Constitucionales, por consiguiente es necesario analizar y evaluar el proceso de capacitación. La ejecución de la propuesta conllevará una inversión de \$1.150, 00 (MIL CIENTO CINCUENTA DÓLARES AMERICANOS), lo que genera un aumento en los gastos operacionales en su proceso de reforma y capacitación y desarrollo de acciones, sin embargo el aspecto más importante a tomarse en cuenta es que gracias a la puesta en marcha de esta propuesta se fortalecerá más la formación en el Agente Civil de Tránsito para sensibilizar, promocionar, sociabilizar y evaluar, aplicación de las papeletas de citación con la emisión de sanción respectiva en forma efectiva, y en sí aumentará más la educación vial, algo muy beneficioso para el avance de los GADs Municipales en cuanto a control y vigilancia en el parque automotor a Nivel Nacional en el Ecuador con proyecciones a un “Buen Vivir”.

CRITERIOS DE EVALUACIÓN: Los instrumentos de evaluación son indispensables, entre los cuales tenemos: pruebas escritas, cuestionarios, gráficos, cuadros, escalas, esquemas mentales. La evaluación debe ser sistemática, permanente y continua, de una normativa, con criterio, cuantitativo, cualitativo, individual, y grupal. Todo con el objetivo de determinar el avance del proceso, al finalizar un año de aplicación de la reforma al Art. 25, que ha sido objeto de estudio para el desarrollo de la propuesta, se ejecutará un balance general del progreso y cumplimiento de objetivos que fue planteado.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes bibliográficas

- Alvarez, L. E. (1997). *El concepto jurídico y la génesis de los derechos humanos*. Puebla.
- Burgwal, G. (2005). *Planificación estratégica y operativa aplicada a gobiernos locales*. Quito.
- Capítulo II de los Agentes Civiles de Tránsito. (12 de junio de 2012). *Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Quito, Pichincha.
- Constitución del Ecuador*. (2014). Ecuador.
- Constituyente, P. d. (2014). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Registro Oficial N° 1002.
- Díez, F. M. (2008). *Formación superior en Prevención de Riesgos Laborales*. España: Lex Nova.
- GADMA. (s.f.). *Gobierno Autónomo Descentralizado del Municipio de Ambato*. Recuperado el 21 de Agosto de 2014, de <http://www.ambato.gob.ec/indexn/index.php/8-noticias/123-informate-sobre-la-agencia-de-orden-y-control-ciudadano>
- Kelsen, H. (1995). *Teoría general del derecho y del estado*. México: Universidad Autónoma de México.
- Maigre, A. (1975). *La educación psicomotora*. Paris: Morata.
- Maroto, C. (2002). *Investigación operativa: modelos y técnicas de optimización*. Valencia.
- Mesonero, A. (1998). *La educación Psicomotriz*. España.
- Montes, R. I. (2010). *Estrategia Administrativa de Defensa*. México: Diánola.
- Mussio, A. H. (2003). *Hacia una nueva cultura de seguridad vial*. Costa Rica: Universidad de Costa Rica.
- Nacional, R. d. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*.
- Pedreño, A. (2005). *Exploraciones e investigaciones*. Murcia: Universidad de Murcia.

Quintero, M. R. (2003). *Teoría jurídica: reflexiones críticas*. Bogotá: Siglo del Hombre.

Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. (2014). Ecuador.

Robleda, O. (1999). *La nulidad del acto jurídico*. Roma.

Solano, G. G. (2003). *Lógica jurídica*. San José: Universidad de Costa Rica.

ANEXOS

ANEXO N° 1 Ficha de Observación

<p style="text-align: center;">UNIVERSIDAD TÉCNICA AMBATO FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES CARRERA DE DERECHO</p>
<p style="text-align: center;">FICHA DE OBSERVACIÓN No. 001</p> <p>Objeto de estudio: Formación al Agente Civil de Tránsito y la aplicación de sanciones</p> <p>Lugar de observación: Parque Automotor-Ambato</p> <p>Fecha de la observación: 14 de Enero 2014</p> <p>Nombre del investigador: César Ramiro Moyolema Chaglla</p>
<p>DESCRIPCIÓN DE LA OBSERVACIÓN: Se ha observado a los Agentes Civiles de Tránsito, que no aplican sanciones de tránsito a los conductores infractores del parque automotor por el desconocimiento de las normativas legales de tránsito, causando malestar en las vías públicas a los conductores del parque automotor y aun enfrentamiento y respeto en la vía pública.</p>
<p>INTERPRETACIÓN DE LA OBSERVACIÓN: La misión del GADMA ha sido siempre formar Agentes Civiles de Tránsito altamente calificados, pero en la realidad no desempeñan los mismos con seguridad en la vía pública y al momento de sancionar tienen que revisar la ley de Tránsito por el desconocimiento, y se pasa el tiempo causando malestar en el conductor que ha infringido la ley, por lo que se ha visto procedente proponer la reforma al Art. 25 del Capítulo II del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial,, que fundamente el profesionalismo en su desempeño, garantizando el bienestar y la seguridad vial a la sociedad.</p>

Realizado por MOYOLEMA, César (2014)

ANEXO N°2 GLOSARIO DE TÉRMINOS

- ✓ **ACERA.-** Parte de la vía pública reservada para el uso exclusivo de los peatones.
- ✓ **ADELANTAMIENTO.-** Maniobra efectuada por el costado izquierdo del eje de la calzada mediante la cual un vehículo se sitúa delante de otro u otros que le antecedían.
- ✓ **AGENTE DE TRÁNSITO.-** Miembro de la Policía Nacional encargado de vigilar el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte terrestre.
- ✓ **BICICLETA.-** Vehículo de dos ruedas de tracción humana.
- ✓ **CALZADA.-** Parte pavimentada o afirmada de la vía pública, comprendida entre los bordes del camino y aceras, destinada a la circulación de vehículos.
- ✓ **COLISIÓN.-** Choque de dos o más vehículos.
- ✓ **CONDUCTOR.-** Persona que conduce o guía un automotor.
- ✓ **DETENCIÓN.-** Paralización momentánea de un vehículo a que obligan los dispositivos de señalización, o las órdenes de un agente de tránsito.
- ✓ **LICENCIA.-** Documento público que se otorga a una persona para conducir un vehículo a motor, previo el cumplimiento de requisitos legales y reglamentarios.
- ✓ **PASAJERO.-** Persona que hace uso del servicio de transporte público para trasladarse de un lugar a otro.
- ✓ **PEATÓN.-** Toda persona que circula a pie por sus propios medios de locomoción y a las personas con capacidades diferentes que transitan en artefactos especiales manejados por ellos o por terceros.
- ✓ **SEÑALES DE TRÁNSITO.-** Objetos, avisos, medios acústicos, marcas, signos o leyendas colocadas por las autoridades de tránsito en las vías públicas para normar el tránsito.
- ✓ **TRÁNSITO.-** Movimiento ordenado de personas, animales y/o vehículos por las vías públicas terrestres, sujeto a leyes y reglamentos sobre la materia.
- ✓ **VEHÍCULO.-** Medio para transportar persona o bienes de un lugar a otro.

ANEXO N°.3 UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO**

**ABOGADO DE LOS JUZGADOS Y TRIBUNALES DE LA REPÚBLICA
DEL ECUADOR.**

**ENCUESTA PARCIALMENTE ESTRUCTURADA PARA EL
CONDUCTOR DEL PARQUE AUTOMOTOR DEL CANTÓN AMBATO.**

OBJETIVO: Investigar cómo influye la Formación al Agente Civil de Tránsito del GADMA en las Sanciones de Tránsito en el cantón Ambato

Instructivo: Al ser anónima la encuesta se ruega contestarla con la mayor sinceridad. Ponga una x en la respuesta que crea conveniente:

Cuestionario:

PREGUNTA N°.1

¿Considera usted que el servicio brindado por el Agente de Tránsito del GADMA, es eficiente?

SÍ () NO ()

PREGUNTA N°.2

¿Considera que los Agentes de Tránsito del GADMA tienen suficientes conocimientos sobre la ley Orgánica de Transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?

SÍ () NO ()

PREGUNTA N°.3

¿Conoce cuáles son las funciones de los Agentes de Tránsito del GADMA?

SÍ () NO ()

PREGUNTA N°.4

¿Considera que los Agentes de Tránsito del GADMA están acreditados citar a contraventores?

SÍ () NO ()

PREGUNTA N°.5

¿Los agentes de tránsito del GADMA, tienen la suficiente formación en materia de Tránsito, en Derechos Humanos, Civiles, Derechos y Garantías Constitucionales?

SÍ () NO ()

PREGUNTA N°.6

¿Tiene usted conocimiento sobre las reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y el COIP?

SÍ () NO ()

PREGUNTA N°.7

¿Sabe cuáles son las contravenciones de tránsito más comunes en los conductores?

- a) Conducir en estado de embriaguez ()**
- b) Exceso de Velocidad ()**
- c) Cruzar en luz Roja ()**

PREGUNTA N°.8

¿Cree usted que las sanciones de tránsito para contraventores establecidas en el COIP, ayudarán a disminuir el índice de contraventores?

SÍ () NO ()

PREGUNTA N°.9.

¿Considera que las citaciones emitidas por los Agentes de tránsito se las realiza en forma correcta y con fundamento legal.

SÍ () NO ()

PREGUNTA N°.10.

¿Considera que las sanciones establecidas para las contravenciones de tránsito están acorde con el principio de proporcionalidad?

SÍ () NO ()

¡GRACIAS POR SU COLABORACIÓN!

ANEXO N°.4 ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTES



POLICIA NACIONAL DEL ECUADOR
DIRECCION NACIONAL DE CONTROL DEL TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL
ESTADISTICAS MENSUALES DE ACCIDENTES DE TRANSITO DE TRANSITO AÑO: 2014

ESTADÍSTICAS MENSUALES DE ACCIDENTES DE TRANSITO DE TRANSITO AÑO: 2014

COD. JEFATURA / SUBJEFATURA DE CONTROL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL DE TUNGURAHUA															
2	CAUSAS POR ACCIDENTES	%	TOTAL	ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGO.	SEP.	OCT.	NOV.	DIC.
	TOTAL	100.00%	164	57	24	23	32	28	0						
1	EMBRIAGUEZ CONDUCTOR	5.49%	9	3	2	2	1	1							
2	EMBRIAGUEZ PEATON	0.00%	0	0	0	0	0	0							
3	IMPERICIA IMPRUD. COND.	29.27%	48	17	6	8	14	3							
4	EXCESO DE VELOCIDAD	6.71%	11	5	0	0	1	5							
5	MAL REBASAM.-INV.CARRIL	0.00%	0	0	0	0	0	0							
6	MAL ESTACIONAMIENTO	0.00%	0	0	0	0	0	0							
7	PASAR SEMAF.ROJO	0.00%	0	0	0	0	0	0							
8	IMPRUDENCIA PEATON	2.44%	4	4	0	0	0	0							
9	CAUSAS DESCONOCIDAS	0.00%	0	0	0	0	0	0							
10	FACTORES CLIMATICOS	2.44%	4	0	1	1	1	1							
11	MAL ESTADO DE LA VIA	0.00%	0	0	0	0	0	0							
12	NO RESP. SEÑ. TRANS.	0.00%	0	0	0	0	0	0							
13	DAÑOS MECANICOS-FRENOS	0.61%	1	0	1	0	0	0							
14	CASOS FORTUITOS	0.00%	0	0	0	0	0	0							
15	OTRAS CAUSAS	53.05%	87	28	14	12	15	18							
3	CLASE DE ACC.	%	TOTAL	ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGO.	SEP.	OCT.	NOV.	DIC.
	TOTAL	100.00%	164	57	24	23	32	28	0						
1	ATROPELLO	27.44%	45	19	6	3	7	10							
2	ARROLLAMIENTO	4.27%	7	1	0	2	1	3							
3	CAIDA PASAJEROS	1.83%	3	1	0	2	0	0							
4	CHOQUE FRONTAL EXCENTRICO	7.93%	13	4	2	2	3	2							
5	CHOQUE LATERAL ANGULAR	9.15%	15	5	2	2	4	2							
6	CHOQUE FRONTAL LONGITUDINAL	7.32%	12	4	2	1	3	2							
7	CHOQUE LATERAL PERPENTICULAR	8.54%	14	4	2	2	4	2							
8	CHOQUE POR ALCANCE	5.49%	9	4	1	0	3	1							
9	COLISION	1.83%	3	3	0	0	0	0							
10	ESTRELLAMIENTO	15.85%	26	9	5	4	5	3							
11	ROZAMIENTO	0.61%	1	0	1	0	0	0							
12	VOLCAMIENTO	8.54%	14	2	3	5	2	2							
13	OTROS	1.22%	2	1	0	0	0	1							

Tabla No. 16 Estadísticas Mensuales de Accidentes de Tránsito (2014)

Fuente: Jefatura/Subjefatura de Control, de Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua (2014)

Investigado por: MOYOLEMA, César (2014)

4	VICTIMAS	%	TOTAL	ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGO.	SEP.	OCT.	NOV.	DIC.
	<u>T O T A L VICTIMAS</u>		134	57	14	15	24	24	0						
1	<u>SUBTOTAL MUERTOS</u>	100.00%	43	7	7	10	7	12	0						
	MUERTOS > MASCULINO	62.79%	27	4	2	9	5	7							
	MUERTOS > FEMENINO	11.63%	5	0	0	0	2	3							
	MUERTOS NIÑOS	20.93%	9	2	4	1	0	2							
	MUERTOS NIÑAS	4.65%	2	1	1	0	0	0							
2	<u>SUBTOTAL HERIDOS</u>	100.00%	91	50	7	5	17	12	0						
	HERIDOS > MACULINO	37.36%	34	15	3	2	8	6							
	HERIDOS > FEMENINO	43.96%	40	24	4	3	6	3							
	HERIDOS NIÑOS	13.19%	12	9	0	0	2	1							
	HERIDOS NIÑAS	5.49%	5	2	0	0	1	2							
3	<u>SUBTOTAL TRAUMATICOS</u>	# ¡DIV/0!	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TRAUMA. > MASCULINO	# ¡DIV/0!	0	0	0	0	0	0							
	TRAUMA. > FEMENINO	# ¡DIV/0!	0	0	0	0	0	0							
	TRAUMA. NIÑOS	# ¡DIV/0!	0	0	0	0	0	0							
	TRAUMA. NIÑAS	# ¡DIV/0!	0	0	0	0	0	0							
4.1	EDAD DE VICTIMAS	%	TOTAL	ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGO.	SEP.	OCT.	NOV.	DIC.
	<u>T O T A L VICTIMAS</u>		134	57	14	15	24	24	0						
1	<u>SUBTOTAL MUERTOS</u>	100.00%	43	7	7	10	7	12	0						
	< 1 AÑO	2.33%	1	1	0	0	0	0							
	1 - 4 AÑOS	9.30%	4	2	1	1	0	0							
	5 - 14 AÑOS	4.65%	2	0	0	0	0	2							
	15 - 24 AÑOS	6.98%	3	0	0	1	1	1							
	25 - 44 AÑOS	37.21%	16	3	3	3	3	4							

	45 - 64 AÑOS	13.95%	6	0	1	3	0	2							
	65 + AÑOS	25.58%	11	1	2	2	3	3							
2	<u>SUBTOTAL HERIDOS</u>	100.00%	91	50	7	5	17	12	0						
	< 1 AÑO	0.00%	0	0	0	0	0	0							
	1 - 4 AÑOS	3.30%	3	3	0	0	0	0							
	5 - 14 AÑOS	17.58%	16	8	0	0	4	4							
	15 - 24 AÑOS	24.18%	22	11	2	2	3	4							
	25 - 44 AÑOS	37.36%	34	17	2	2	9	4							
	45 - 64 AÑOS	13.19%	12	8	3	1	0	0							
	65 + AÑOS	4.40%	4	3	0	0	1	0							
3	<u>SUBTOTAL TRAUMATICOS</u>	# ;DIV/0!	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	< 1 AÑO	# ;DIV/0!	0	0	0	0	0	0							
	1 - 4 AÑOS	# ;DIV/0!	0	0	0	0	0	0							
	5 - 14 AÑOS	# ;DIV/0!	0	0	0	0	0	0							
	15 - 24 AÑOS	# ;DIV/0!	0	0	0	0	0	0							
	25 - 44 AÑOS	# ;DIV/0!	0	0	0	0	0	0							
	45 - 64 AÑOS	# ;DIV/0!	0	0	0	0	0	0							
	65 + AÑOS	# ;DIV/0!	0	0	0	0	0	0							

Tabla No. 17 Accidentes de Tránsito (2014)

Fuente: Jefatura/Subjefatura de Control, de Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua (2014)

Investigado por: MOYOLEMA, César (2014)

5	ZONA	%	TOTAL	ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGO.	SEP.	OCT.	NOV.	DIC.
	TOTAL	100.00%	164	57	24	23	32	28	0						
1	URBANA	27.44%	45	34	5	0	0	6							
2	RURAL	72.56%	119	23	19	23	32	22							
6	DIA	%	TOTAL	ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGO.	SEP.	OCT.	NOV.	DIC.
	TOTAL	100.00%	164	57	24	23	32	28	0						
1	LUNES	16.46%	27	10	2	4	5	6							
2	MARTES	11.59%	19	4	4	3	6	2							
3	MIERCOLES	9.76%	16	7	5	2	2	0							
4	JUEVES	11.59%	19	6	2	1	5	5							
5	VIERNES	17.07%	28	8	2	4	7	7							
6	SABADO	14.63%	24	12	5	3	2	2							
7	DOMINGO	18.90%	31	10	4	6	5	6							
7	HORA	%	TOTAL	ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGO.	SEP.	OCT.	NOV.	DIC.
	T O T A L	100.00%	164	57	24	23	32	28	0						
1	0 - 2	5.49%	9	3	1	1	2	2							
2	2 - 4	4.88%	8	4	0	1	1	2							
3	4 - 6	12.20%	20	10	3	2	3	2							
4	6 - 8	7.32%	12	5	3	2	1	1							
5	8 - 10	6.10%	10	5	1	1	1	2							
6	10 - 12	7.32%	12	3	1	3	2	3							
7	12 - 14	5.49%	9	2	0	3	2	2							
8	14 - 16	12.80%	21	7	1	4	5	4							
9	16 - 18	12.20%	20	6	5	2	2	5							
10	18 - 20	9.15%	15	6	3	1	3	2							
11	20 - 22	8.54%	14	3	4	2	4	1							
12	22 - 24	8.54%	14	3	2	1	6	2							
8	SERVICIO VEHICULO	%	TOTAL	ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGO.	SEP.	OCT.	NOV.	DIC.
	T O T A L	100.00%	241	86	33	31	51	40	0						
1	ALQUILER	10.37%	25	12	3	2	1	7							
2	PARTICULAR	72.20%	174	66	22	24	40	22							
3	ESTADO	1.66%	4	1	0	0	3	0							
4	MUNICIPAL	0.00%	0	0	0	0	0	0							
5	DIPLOMATICO	0.00%	0	0	0	0	0	0							
6	POLICIAL	0.83%	2	2	0	0	0	0							
7	MILITAR	0.00%	0	0	0	0	0	0							
8	NO IDENTIFICADO	14.94%	36	5	8	5	7	11							

9	CLASE VEHICULO	%	TOTAL	ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGO.	SEP.	OCT.	NOV.	DIC.
	T O T A L	100.00%	241	86	33	31	51	40	0						
1	AUTOMOVIL	31.12%	75	36	7	9	12	11							
2	BUS	6.64%	16	6	2	1	3	4							
3	BUSETA FURGONETA	1.66%	4	2	0	0	1	1							
4	CAMION	10.79%	26	6	5	7	5	3							
5	CAMIONETA	19.09%	46	14	8	6	14	4							
6	JEEP	9.96%	24	10	4	3	6	1							
7	TANQUERO	0.41%	1	0	1	0	0	0							
8	TRAYLER	0.83%	2	1	0	0	1	0							
9	VOLQUETA	1.66%	4	0	0	0	0	4							
10	MOTOCICLETA	3.73%	9	6	0	0	3	0							
11	TROLEBUS	0.00%	0	0	0	0	0	0							
12	ARTICULADO	0.00%	0	0	0	0	0	0							
13	OTROS(Bicicleta, Furgon)	1.66%	4	1	0	1	0	2							
14	NO IDENTIFICADO	12.45%	30	4	6	4	6	10							

10	CATEG. CONDUCTOR	%	TOTAL	ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGO.	SEP.	OCT.	NOV.	DIC.
	T O T A L		241	86	33	31	51	40	0						
1	PRIMERA (E)	100.00%	44	14	4	6	13	7	0						
	CONDUCTOR MASCULINO	100.00%	44	14	4	6	13	7							
	CONDUCTOR FEMENINO	0.00%	0	0	0	0	0	0							
2	SEGUNDA (D)	100.00%	6	3	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	CONDUCTOR MASCULINO	83.33%	5	3	1	0	1	0							
	CONDUCTOR FEMENINO	16.67%	1	0	1	0	0	0							
3	TERCERA (C)	166.67%	10	5	0	3	0	2	0						
	CONDUCTOR MACULINO	166.67%	10	5	0	3	0	2							
	CONDUCTOR FEMENINO	0.00%	0	0	0	0	0	0							
4	SPORTMAN (B)	100.00%	74	29	11	7	19	8	0						
	CONDUCTOR MASCULINO	87.84%	65	25	9	6	18	7							
	CONDUCTOR FEMENINO	12.16%	9	4	2	1	1	1							
5	MOTOCICLISTA (A)	4.05%	3	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	CONDUCTOR MASCULINO	4.05%	3	2	0	0	1	0							
	CONDUCTOR FEMENINO	0.00%	0	0	0	0	0	0							
6	SIN CREDENCIALES	100.00%	10	2	2	0	2	4	0						
	CONDUCTOR MACULINO	80.00%	8	1	2	0	2	3							
	CONDUCTOR FEMENINO	20.00%	2	1	0	0	0	1							
	MENORES DE 18 AÑOS MACULINO	0.00%	0	0	0	0	0	0							
	MENORES DE 18 AÑOS FEMENINO	0.00%	0	0	0	0	0	0							
7	NO IDENTIFICADO	100.0%	94	31	14	15	15	19							

11	OPERATIVOS	%	TOTAL	ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGO.	SEP.	OCT.	NOV.	DIC.
	T O T A L	100.00%	3265	1468	417	374	587	419	0						
	ACCIDENTES DE TRANSITO DEL QUE RESULTERE MUERTE UNA O MAS PERSONAS	1.32%	43	7	7	10	7	12							
	ACCIDENTES DE TRANSITO DEL QUE RESULTARE HERIDA O LESION	1.87%	61	28	6	5	12	10							
	CONDUCTOR QUE DESOBEDEZCA LAS ORDENES AGENTES TRANSITO	7.99%	261	94	16	44	58	49							
	CONDUCTOR QUE NO PORTA LICENCIA / CADUCADA	13.81%	451	144	62	47	138	60							
	CONDUCTOR DE TRANS. PUBLICO DE SERVICIO MASIVO DE PERSONAS	0.00%	0	0	0	0	0	0							
	CONDUCTOR DE UN TAXI QUE NO UTILICE EL TAXIMETRO, ALTERE S	0.00%	0	0	0	0	0	0							
	CONDUCTOR QUE NO PORTA MATRICULA	2.36%	77	24	14	14	9	16							
	CONDUCTOR QUE NO RESPETA EL DERECHO PREFERENTE DE VIA	0.00%	0	0	0	0	0	0							
	CONDUCTOR QUE NO UTILIZA CINTURON DE SEGURIDAD	6.95%	227	82	22	28	46	49							
	CONDUCTOR QUE UTILICE EL TELEFONO CELULAR MIENTRAS CONDUZCA	1.50%	49	22	3	14	8	2							
	CONDUCTOR SIN POSEER LICENCIA	0.58%	19	6	7	4	1	1							
	CONDUCTOR TRANS. PUBLICO CUYO VEHICULO CIRCULE SIN DISTINGUIRSE	0.00%	0	0	0	0	0	0							
	CONDUCTORES MOTOCICLISTAS QUE NO UTILICEN ADECUADAMENTE EL CASCO	0.77%	25	14	2	2	4	3							
	CONTROL DE OPACIDAD DEL VEHICULO	0.00%	0	0	0	0	0	0							
	EL USO INADECUADO BOCINA Y OTROS DISPOSITIVOS SONOROS COMO	14.64%	478	161	92	64	82	79							
	QUIEN CON UN VEHICULO AUTOMOTOR EXCEDIERE LOS LIMITES DE VELOCIDAD	0.00%	0	0	0	0	0	0							
	QUIEN CONDUZCA UN VEHICULO CON VIDRIOS CON PELICULAS POLARIZADAS	2.36%	77	26	9	8	24	10							
	QUIEN CONDUZCA UN VEHICULO SIN LUCES, MAL ESTADO FUNCIONAMIENTO	0.06%	2	2	0	0	0	0							
	SIN SALVOCONDUCTO	0.00%	0	0	0	0	0	0							
	VEHICULO MAL ESTACIONADO EN SITIOS PROHIBIDOS	38.16%	1246	802	126	84	113	121							
	VEHICULOS CON PLACAS NO REGLAMENTARIAS	3.43%	112	27	11	19	50	5							
	VEHICULOS SIN PLACAS	4.20%	137	29	40	31	35	2							
	VEHICULOS ABANDONADOS	0.00%	0	0	0	0	0	0							
	OTROS	0.00%	0	0	0	0	0	0							

12 LUGAR DE ACCIDENTES DE TRANSITO

VIAS

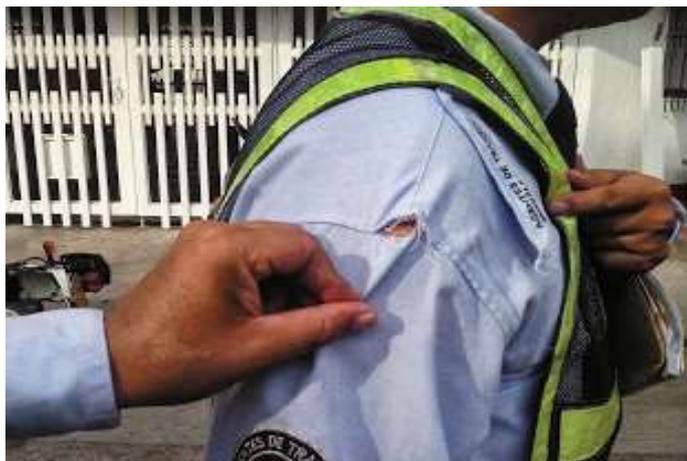
Ejemplo:

LUGAR DEL ACCIDENTE	%	TOTAL	ENE.	FEB.	MAR	ABR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGO.	SEPT.	OCT.	NOV.	DIC.
	100.00%	190	83	24	23	32	28	0						
PUNTO NEGRO 1 (PANA SUR DESDE EL I	14.74%	28	14	3	3	3	5							
PUNTO NEGRO 2 (AV. ATAHUALPA DESDE	7.89%	15	12	3	0	0	0							
PUNTO NEGRO 3 (PANA NORTE DESDE E	17.89%	34	14	2	2	10	6							
PUNTO NEGRO 4 (AV. BOLIVARIANA DE	12.11%	23	7	0	2	10	4							
PUNTO NEGRO 5 (AV. MANUELITA SAEN	4.21%	8	6	0	0	1	1							
PUNTO NEGRO 6 (AV. INDOAMÉRICA DE	4.74%	9	0	5	2	0	2							
PUNTO NEGRO 7 (AV. CEVALLOS DESDE	4.21%	8	7	0	0	1	0							
PUNTO NEGRO 8 (AV. LOS CHASQUIS DE	1.58%	3	0	0	3	0	0							
PUNTO NEGRO 9 (PASO LATERAL DESDE	14.21%	27	7	11	4	0	5							
PUNTO NEGRO 10 (AV. JOSÉ PERALTA D	14.21%	27	10	0	5	7	5							
PUNTO NEGRO 11 (AV. RODRIGO PACHA	3.16%	6	6	0	0	0	0							
PUNTO NEGRO 12 (AV. VICTOR HUGO D	1.05%	2	0	0	2	0	0							
OTROS LUGARES	0.00%	0	0	0	0	0	0							

JEANETTE YEROVI QUILLIGANA
CAPITÁN DE POLICÍA
JEFE DE CONTROL DEL TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DE TUNGURAHUA

ANEXO N°.5 FOTOS AGENTE CIVIL DE TRÁNSITO





ANEXO N°.6 CERTIFICADO DE AUTORIZACIÓN PARA LA INVESTIGACIÓN



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO
MUNICIPALIDAD DE AMBATO
SECRETARÍA DE CONCEJO

Ambato, 14 enero de 2014

Señor
DECANO DE LA FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
Presente.

De mis consideraciones:

Un cordial saludo, a través de la presente Autorizo al Señor César Ramiro Moyolema Chaglla, con C.C. 180429261-1, egresado de la Carrera de Derecho de la Universidad Técnica de Ambato, realice la investigación en el Gobierno Autónomo Descentralizado del Municipio de Ambato, con el Tema. "LA FORMACIÓN AL AGENTE DE TRÁNSITO DEL GADMA Y LAS SANCIONES DE TRÁNSITO EN EL CANTÓN AMBATO", investigación que después de su graduación, beneficiará al desarrollo organizacional de la misma, a la vez para la obtención del Título Profesional de Abogado de los Tribunales de la República del Ecuador del investigador solicitante.

De usted, Atentamente,

Arq. Fernando Callejas Barona.
Alcalde del Gobierno Autónomo
Descentralizado Municipalidad de Ambato

Lcdo. Ciro Gómez Vargas
Secretario de Concejo Municipal