



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

TEMA:

**“LA ORDENANZA GENERAL QUE REGULA EL TRÁNSITO,
TRANSPORTE TERRESTRE, SEGURIDAD VIAL Y LA CONGESTIÓN
VEHICULAR EN LA CIUDAD DE AMBATO”.**

Trabajo de Graduación, previo a la obtención de título de Abogado de los
Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador.

AUTOR:

Olguer Arturo Cortez Villarroel

TUTOR:

DR. Esp. Kléver Pazmiño

Ambato – Ecuador

2015

TEMA:

“LA ORDENANZA GENERAL QUE REGULA EL TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE, SEGURIDAD VIAL Y LA CONGESTIÓN VEHICULAR EN LA CIUDAD DE AMBATO”.

APROBACIÓN DEL TUTOR

En calidad de Tutor del Trabajo de Investigación sobre el tema “LA ORDENANZA GENERAL QUE REGULA EL TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE, SEGURIDAD VIAL Y LA CONGESTIÓN VEHICULAR EN LA CIUDAD DE AMBATO”, del señor Olguer Arturo Cortez Villarroel, Egresado de la Carrera de Derecho de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales de la Universidad Técnica de Ambato, considero que dicho trabajo de Graduación reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometidos a Evaluación del Tribunal de Grado que el H. Consejo Directivo de la Facultad designe, para su correspondiente estudio y calificación.

Ambato, 28 de febrero de 2015

.....
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 ORDENANZA GENERAL QUE REGULA EL TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE, SEGURIDAD VIAL Y LA CONGESTIÓN VEHICULAR EN LA CIUDAD DE AMBATO”, presentado por el señor Olguer Arturo Cortez Villarroel, de conformidad con el Reglamento de Graduación para obtener el Título Terminal de Tercer Nivel de la U.T.A.

Ambato,.....

Para constancia firman:

.....

Presidente

.....

Miembro

.....

Miembro

AUTORÍA DE LA TESIS

Los criterios emitidos en el trabajo de investigación “LA ORDENANZA GENERAL QUE REGULA EL TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE, SEGURIDAD VIAL Y LA CONGESTIÓN VEHICULAR EN LA CIUDAD DE AMBATO”, como también los contenidos, ideas, análisis, conclusiones, y propuestas son de responsabilidad del autor.

Ambato, 28 de febrero de 2015

EL AUTOR

.....
Olguer Arturo Cortez Villarroel

C.C. 1804788519

DERECHOS DE AUTORÍA

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

Ambato, 28 de febrero de 2015.

EL AUTOR

.....
Olguer Arturo Cortez Villarroel

C.C. 1804788519

DEDICATORIA

Quiero dedicar este trabajo con mucho amor y esfuerzo a mis padres quienes me han enseñado que todo en la vida se consigue con paciencia sacrificio y mucho esfuerzo para ser una persona de bien.

También quiero dedicar este trabajo a cada una de las personas quienes van a hacer uso de esta investigación para enriquecer y fortalecer sus conocimientos profesionales como guía de sus objetivos.

AGRADECIMIENTO

Al ser más importante en la vida del hombre siempre va estar en primer plano a Dios todo poderoso y a su único hijo Jesús; quienes les agradezco profundamente por darme paciencia, ser una persona responsable en los momentos más difíciles a lo largo de mi vida estudiantil.

A mi tutor Dr. Esp. Kléver Pazmiño quien con mucha paciencia y dedicación me guió en el transcurso del presente trabajo investigativo.

A la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales por darme la oportunidad de estudiar, ser una persona de bien conocer gente importante en mi vida y ser un profesional competitivo y responsable a favor de la sociedad.

ÍNDICE GENERAL

A. SECCIÓN PRELIMINAR:	Pág.
Portada.....	i
Tema:.....	ii
Aprobación del Tutor	iii
Aprobación del Tribunal de grado	iv
Autoría de la tesis.....	v
Derechos de autoría.....	vi
Dedicatoria	vii
Agradecimiento	viii
Índice general	ix
Índice de cuadros.....	xiv
Índice de gráficos	xv
Resumen ejecutivo	xvi
Introducció n	1

CAPÍTULO I EL PROBLEMA

Tema.....	3
Planteamiento del problema.....	3
Contextualización.....	3
Macro	3
Meso.....	4
Micro.....	5
Árbol de problemas	8
Análisis crítico	9
Prognosis	10
Formulación del problema	10
Preguntas directrices	11
Delimitación del objeto de investigación.....	11
Delimitación espacial	11

Delimitación temporal.....	11
Unidades de observación.....	11
Justificación.....	11
Objetivos	13
Objetivo general	13
Objetivos específicos.	13

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes	14
Fundamentación	15
Fundamentación Filosófica.	15
Fundamentación Doctrinaria.....	16
Fundamentación Sociológica	17
Fundamentación Legal	18
Reglas generales.....	20
Delitos culposos de tránsito	21
Contravenciones de tránsito	25
Categorías fundamentales	36
Constelación de ideas variable independiente.....	37
Constelación de ideas, variable dependiente.....	38
Constitución de la República del Ecuador	39
Principios Constitucionales en Materia de Tránsito.....	40
Principio de la imputación	41
Principio de oficialidad	41
Principio de legalidad.....	41
Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (La Cootad.)	41
Objetivos de la Cootad.....	42
Ordenanza general que regula el tránsito, transporte y seguridad vial.....	43
Funciones	44
Actividades.....	45

Autónomo –descentralizado y desconcentrado.....	46
Autónomo.....	46
Descentralizado y desconcentrado.....	46
Definiciones de GAD´s.....	47
Atribuciones.....	47
Roles.....	48
Participación constitucional, de la autoridad.....	48
Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.....	49
Código Orgánico Integral Penal.....	51
Aplicación simultánea del COIP y la LOTTTSV.....	52
Reformas a la LOTTTSV.....	53
Plan de movilidad.....	54
Congestión vehicular.....	55
Conceptos - antecedentes.....	55
Principios.....	56
Factores de la congestión vehicular.....	57
Elementos de la congestión vehicular.....	59
Principios de cómo enfrentar la congestión vehicular.....	60
Responsabilidad.-.....	61
Prevención.-.....	62
Subsidiariedad.-.....	62
De la Comisión Nacional del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad	
Vial.....	63
Ministerio del Sector del Tránsito y Transporte Terrestre.....	64
La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre,	
Tránsito y Seguridad Vial.....	65
Objeto y Finalidades de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y	
Seguridad Vial.....	69
Formulación de la Hipótesis.....	70
Señalamiento de variables.....	70
Variable independiente.....	70
Variable dependiente.....	70
Termino de relación.....	70

CAPÍTULO III METODOLOGÍA

Enfoque de la investigación	71
Modalidad básica de la investigación	71
Bibliográfica documental	71
De campo	71
Nivel o Tipo de Investigación	72
Exploratoria.....	72
Descriptivo	72
Explicativo	72
Población y muestra	73
Operacionalización de variables	75
Técnicas e Instrumentos.....	77
Plan de recolección de información	77
Procesamiento y análisis	78

CAPÍTULO IV ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Interpretación de datos	79
Comprobación de la Hipótesis	90
Frecuencias Observadas	91
Frecuencias Esperadas	92

CAPÍTULO V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones	94
Recomendaciones.....	95

CAPÍTULO VI PROPUESTA

Tema de la propuesta	96
Datos informativos	96
Antecedentes de la Propuesta.....	96

Justificación.....	98
Objetivos	99
Objetivo General	99
Objetivos Específicos.....	99
Análisis de Factibilidad.....	99
Jurídica	99
Social.....	100
Política.....	100
Fundamentación	100
Fundamentación técnica y científica.....	101
Considerando:	101
Expide:	103
Modelo operativo de ejecución de la propuesta.....	107
Administración de la Propuesta	109
Investigador y proponente de la propuesta:	109
Plan de Evaluación.....	111
Bibliografía	112
Anexos.....	114
Glosario	117

ÍNDICE DE CUADROS

	Pág.
Cuadro No. 1 Operalización de las variables V.I.....	75
Cuadro No. 2 Operalización de las variables V.D	76
Cuadro No. 3 Recolección de información	77
Cuadro No. 4 Pregunta No. 1	79
Cuadro No. 5 Pregunta No. 2	81
Cuadro No. 6 Pregunta No. 3	82
Cuadro No. 7 Pregunta No. 4	83
Cuadro No. 8 Pregunta No. 5	84
Cuadro No. 9 Pregunta No. 6	85
Cuadro No. 10 Pregunta No. 7	86
Cuadro No. 11 Pregunta No. 8	87
Cuadro No. 12 Pregunta No. 9	88
Cuadro No. 13 Pregunta No. 10	89
Cuadro No. 14 Frecuencias Observadas	91
Cuadro No. 15 Frecuencias Esperadas	92
Cuadro No. 16 Cálculo de Chi Cuadrado.....	92
Cuadro No. 17 Plan Operativo	107
Cuadro No. 18 Plan de Evaluación	111

ÍNDICE DE GRÁFICOS

	Pág.
Gráfico No. 1 Árbol de Problema	8
Gráfico No. 2 Categorización de las variables	36
Gráfico No. 3 Constelación de ideas, Variable Independiente	37
Gráfico No. 4 Constelación de ideas, Variable Dependiente	38
Gráfico No. 5 Pregunta No. 1	79
Gráfico No. 6 Pregunta No. 2	81
Gráfico No. 7 Pregunta No. 3	82
Gráfico No. 8 Pregunta No. 4	83
Gráfico No. 9 Pregunta No. 5	84
Gráfico No. 10 Pregunta No. 6	85
Gráfico No. 11 Pregunta No. 7	86
Gráfico No. 12 Pregunta No. 8	87
Gráfico No. 13 Pregunta No. 9	88
Gráfico No. 14 Pregunta No. 10	89
Gráfico No. 15 Gráfico del Chi cuadrado	93
Gráfico No. 16 Gráfico de la administración de la propuesta	110

RESUMEN EJECUTIVO

La Ordenanza General que regula la Tránsito, Transporte Terrestre, Seguridad Vial y la congestión vehicular en la Ciudad de Ambato, obedece a un proceso que ha establecido el GADMA (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Ambato), producto de las experiencias realizadas por diferentes comisiones, en el transcurso de la ejecución de diferentes proyectos que se ha ejecutado desde hace 15 años.

La particularidad de la Ciudad de Ambato es diferente al resto del País, por su situación geográfica lo que obliga que en el casco central se aglomeren los ciudadanos y se produzca la congestión vehicular, ocasionando un caos principalmente en las horas picos. Producto de varios estudios técnicos realizados tanto de la división territorial como la situación económica de la Población de la zona central del País, menciona que se debe aplicar varias estrategias para mejorar el orden ciudadano y territorial, donde se consiga una jurisdicción más limpia aseada y libre de contaminación, es decir que respete los índices ambientales permisibles y a la vez se respete los derechos de los peatones así como también de los señores Conductores.

La Ordenanza Municipal es una normativa que en base a las costumbres acordadas por las Autoridades y Ciudadanía en general, se reglamenta para el fiel cumplimiento de todos los que hacemos la Ciudad de Ambato así como también para el ordenamiento de los servicios públicos y el correcto mantenimiento de los bienes públicos y privados.

Las estrategias técnicas del transporte terrestre que se aplique son las estudiadas y experimentadas en otras Ciudades del País y el mundo es por ello que realiza una comparación didáctica, técnica y pedagoga para relacionar con nuestra realidad y obtener los éxitos deseados.

Palabras claves: seguridad, transporte, viabilidad, peatones, conductores, permisibles. Código Orgánico Integral Penal Ley de Tránsito, autorización.

INTRODUCCIÓN

En el transcurso del presente trabajo de investigación se realizó un análisis de “la Ordenanza General que Regula el Tránsito, Transporte Terrestre, Seguridad Vial y la congestión vehicular en la Ciudad de Ambato”. Y se lo organizó de la siguiente manera

Capítulo I.- El Problema, la Ordenanza General que Regula el Tránsito, Transporte Terrestre, Seguridad Vial y la congestión vehicular en la Ciudad de Ambato, se determina el Contexto, Internacional, Nacional y Local de la organización de la movilidad vehicular en el casco central de la Ciudad de Ambato, la prognosis con la visión a futuro del problema de una forma más agudizada, la delimitación del problema, además de la justificación, objetivos general y específicos de la ordenanza municipal y la congestión vehicular.

Capítulo II.- Marco Teórico, contiene los Antecedentes de Investigación sobre, la Ordenanza General que Regula el Tránsito, Transporte Terrestre, Seguridad Vial y la congestión vehicular en la Ciudad de Ambato de varios autores; la Fundamentación legal, se incluye las categorías fundamentales, con la fundamentación teórica, se define las interrogantes de la congestión vehicular y la coherencia lógica de variables independiente y dependiente.

Capítulo III.- Metodología, se especifica el enfoque cualitativo y cuantitativo, la modalidad básica sobre la Ordenanza General que regula el Tránsito, Transporte Terrestre, Seguridad Vial y la congestión vehicular en la Ciudad de Ambato, aplicando un estudio descriptivo, de campo, bibliográfico y documental, el tipo de investigación fundamentado en una Correlación de Variables, se determina la Operacionalización de la Variable Independiente y Dependiente, además el procesamiento de información sobre la Ordenanza Municipal en base a las fases de la investigación.

Capítulo IV.- En este capítulo procede a presentar el análisis e interpretación de la información sobre la Ordenanza General que Regula el Tránsito, Transporte

Terrestre, Seguridad Vial y la congestión vehicular en la Ciudad de Ambato, obtenida con la aplicación de las encuestas con sus respectivos gráficos estadísticos.

Capítulo V.- Este capítulo recoge las Conclusiones y Recomendaciones resultantes de las encuestas, observación e investigación del tema la Ordenanza General que Regula el Tránsito, Transporte Terrestre, Seguridad Vial y la congestión vehicular en la Ciudad de Ambato y que servirán de sustento para el desarrollo de la propuesta.

Capítulo VI.- Propuesta, es el apartado que establece los lineamientos específicos de solución al problema sobre la Ordenanza General que Regula el Tránsito, Transporte Terrestre, Seguridad Vial y la congestión vehicular en la Ciudad de Ambato según los estudios del investigador, en este capítulo se incluyen los datos informativos, los antecedentes investigativos de la propuesta, su respectiva Justificación, se plantean los objetivos tanto general como específicos, se incluye el Análisis de Factibilidad, se determina la Fundamentación Científico – Técnica, se plantea la Metodología y su Modelo Operativo, y se desarrolla la tesis con la administración de la propuesta, finaliza esta sección con la presentación de la Previsión de la Evaluación.

En los Anexos se incluye la Guía de encuesta para la ejecución de la investigación

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

Tema

“LA ORDENANZA GENERAL QUE REGULA EL TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE, SEGURIDAD VIAL Y LA CONGESTIÓN VEHICULAR EN LA CIUDAD DE AMBATO”.

Planteamiento del problema

Contextualización

Macro

En el Ecuador las ciudades principales o consideradas más grandes han tenido un crecimiento poblacional de grandes magnitudes, la congestión vehicular es uno de los más grandes problemas que aquejan a las ciudades modernas, especialmente en Países en vías de desarrollo como es el Ecuador. Este problema tiene causas comunes. La congestión se produce por la operación de vehículos motorizados en calles y avenidas de capacidad limitada. La contaminación se produce porque las emisiones contaminantes, de las que los vehículos son responsables en una fracción importante, sobrepasan la capacidad de absorción y disolución de la cuenca en que se ubica la Ciudad. Por lo tanto, será razonable esperar que las políticas de transporte y las medidas para reducir la congestión en una Ciudad tengan también efecto en la contaminación atmosférica y accidentes de tránsito.

La movilidad urbana sustentable es un tema que hoy en día forma parte de una solución factible para los problemas que se tiene con el congestionamiento

Vehicular en diferentes ciudades del mundo. Muchas de estas ciudades que han logrado ejecutar diferentes estrategias inteligentes lo han logrado gracias al apoyo de los presupuestos económicos que les otorgan en sus Países.

La Constitución de la República del Ecuador, los Tratados y Convenios Internacionales, las Leyes Orgánicas, Reglamentos y Ordenanzas son parte esencial que permite velar por el derecho a la libertad, derecho de vivir en un ambiente sano libre de contaminación y sobre todo garantizando en el buen vivir de los ciudadanos, además el desarrollo expansivo y especulativo que se observa en la mayoría de las Ciudades Ecuatorianas tiene mucho que ver con el desarrollo de las acciones urbanísticas ligado a ciertos proyectos específicos impulsados fundamentalmente desde el Gobierno Nacional , como se puede ver la regulación del tránsito transporte terrestre y seguridad vial en las diferentes Ciudades del Ecuador está a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, regulados a través de las diferentes Ordenanzas que ayudan a mejorar la calidad del tránsito y sobre todo tratando de evitar la congestión vehicular, la administración busca poner más énfasis en la afectación del patrimonio de la ciudadanía, a fin de poder controlar el incumplimiento de las leyes, provocadas por la aglomeración de vehículos, además la organización territorial se da bajo la COOTAD la misma que establece la organización político-administrativa del Estado Ecuatoriano en el territorio: el régimen de los diferentes niveles de gobiernos autónomos descentralizados y los regímenes especiales, con el fin de garantizar su autonomía política, administrativa y financiera. Además, desarrolla un modelo de descentralización obligatoria y progresiva a través del sistema nacional de competencias, la institucionalidad responsable de su administración, las fuentes de financiamiento y la definición de políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios en el desarrollo territorial.

Meso

Tungurahua, una Provincia pequeña en comparación a Pichincha, Guayas, Manabí y otras denominadas grandes en todo el aspecto como: territorio, industria, habitantes, parque automotor etc. Hace que no sea un justificativo para que la

congestión vehicular se vaya concentrando y cada vez se vuelva más caótica principalmente en su capital Ambato y la Ciudad de Baños. Ya sea porque es la Ciudad Jardín de Ecuador, o por ser el centro del país, así como la segunda por haberse convertido en el lugar ideal y principal para el turismo no solo a nivel nacional sino internacional.

Además con la aplicación del (Publicaciones, 2014) Código Orgánico de Organización Territorial (COOTAD), los Gobiernos seccionales deben asumir nuevas competencias y una de ellas es la de tránsito, transporte y seguridad vial. Para ello el Consejo Nacional de Competencias (CNC) dividió a los Municipios en modelos de gestión.

La Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad en la actualidad promueven las políticas ambientales y de menos contaminación a través de proyectos que impulsan la gestión Municipal que supera la tradicional provisión de servicios de saneamiento básico y enfrentar nuevas responsabilidades como es el control de la contaminación ambiental, la prevención de la congestión vehicular.

Según el Diario el Herald (Godoy, 2013) En la Provincia de Tungurahua, el parque automotor cerró en el año 2012 con 65 mil vehículos y el 70 % de estos ingresa a diario a la capital Provincial, según datos de la Policía Nacional el problema del aumento del parque automotor se suma la falta de semáforos y parqueaderos.

Micro

El Cantón Ambato considerada como la Ciudad Cuna de los tres Juanes, ubicada en el centro del País y por ser una de las más comerciales a nivel Nacional, como la exportadora de frutas, flores y productos agrícolas, observamos en las últimas décadas que el parque automotor ha crecido por diferentes factores, ya sea por la comercialización como también del confort y lujo de sus habitantes.

En el Cantón Ambato se puede constatar a diario que la congestión vehicular es

una de las causas fundamentales de la contaminación del aire (GADMA, 2009)El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Ambato a través de la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad del GAD, es la institución reguladora del tránsito y transporte terrestre, en forma directa, por concesión, autorización, u otras formas de contratación administrativa en coordinación con lo que estipula la Constitución del Ecuador además de controlar la congestión vehicular busca regular la contaminación ambiental en nuestra Ciudad en ese documento se estableció como líneas bases la racionalización, organización y optimización del sistema de transporte público; efectuar una adecuada gestión de la infraestructura de transporte y movilidad; crear infraestructura de vialidad para acomodar el tráfico y las necesidades de transporte público, entre otros aspectos.

En general, todos los vehículos de combustión interna producen emisiones contaminantes, producto de la combustión. Como se dijo antes, las emisiones dependen de las características del vehículo y su operación. Las emisiones que interesan aquí son las de toda la flota de vehículos que opera en una Ciudad como es la Ciudad de Ambato. Además podemos manifestar que existe La Ordenanza General que Regula el Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial establecida el 30 de junio del año 2009 con resolución 585 y publicada el 06 de julio del mismo año, esta Ordenanza ayuda a la regulación misma del Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

El crecimiento urbano de la población provocó que cada vez más las Ciudades se vuelvan más congestionadas y se mire la necesidad de contar con nuevos planes de organización, descentralización, movilidad y otros que permitan recobrar la fluidez de los centros urbanos.

Estos conflictos se miran a diario en Ciudades como Ambato, en donde, por ejemplo, el total de viajes de vehículos diarios que circulan en la red vial es de 327.000, sin considerar los buses urbanos; de ellos, el 30% de los vehículos corresponde a taxis, cuya movilidad es ineficiente para la Ciudad debido a que por cada persona que desea realizar un viaje en taxi, existen dos unidades circulando, lo que significa mayor congestión para la ciudad en el casco central, indica el

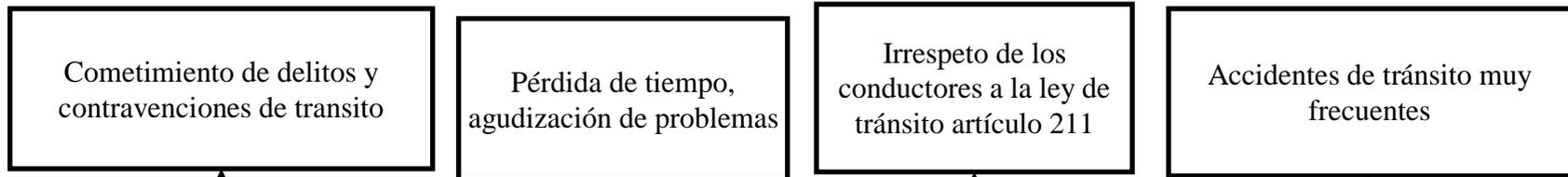
estudio (de la consultora León y Godoy y consultores. Documento de trabajo interno, 2012).

De seguir la tendencia actual y sin incremento en la longitud de la red vial, en el 2032, el 36% de la red estaría sobre la capacidad, esto es aproximadamente 190 kilómetros. Esto significa 9,5 veces más congestionado. La velocidad promedio en la ciudad se reduciría significativamente en los próximos 20 años, pasando de 38 kilómetros por hora (Godoy, 2013).

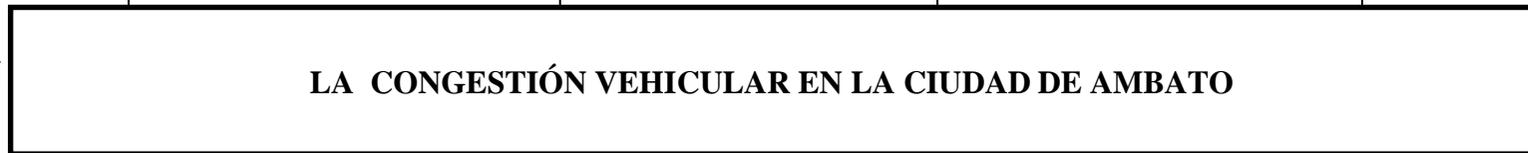
Con estos antecedentes podemos manifestar que si bien es cierto el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Ambato asumió sus competencias en transporte de la ciudad, pero las problemáticas sobre la Congestión Vehicular continúan sin una solución ya que la poca capacidad del casco urbano agudiza la problemática existiendo caos vehicular desde horas muy tempranas.

ÁRBOL DE PROBLEMAS

EFECTOS



POBLACIÓN



CAUSAS

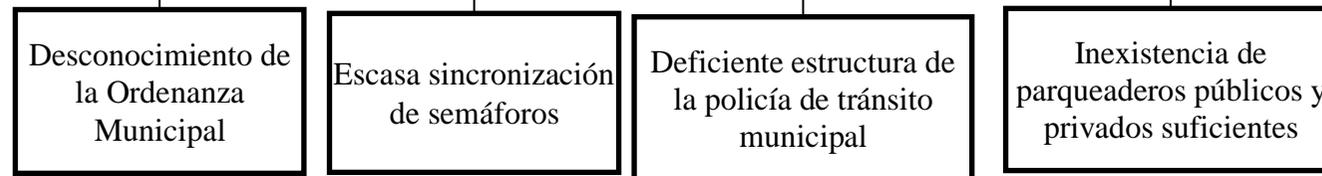


Gráfico No. 1 Árbol de Problema

Elaborado por: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Fuente: Contextualización

Análisis Crítico

En el Trabajo de investigación sobre la Dirección de Tránsito, Transporte y movilidad del GAD Municipalidad de Ambato y la congestión vehicular en horas pico, durante el primer semestre del año 2014.

Es necesario indicar que existe un sinnúmero de causas que a continuación mencionaremos las más importantes.

El desconocimiento de la Ordenanza Municipal sobre la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad del GAD Municipalidad de Ambato trae como consecuencia algunos efectos muy drásticos los mismos que se los cataloga como infracciones, las que pueden ser leves, graves, muy graves dependiendo el grado de culpabilidad.

Así mismo tenemos la deficiente sincronización de los semáforos e incluso el no funcionamiento de ellos en las horas picos o días de mayor congestión, lo que ocasiona un caos vehicular llegando al irrespeto de la norma y de la Autoridad.

La estructura y funcionamiento de la Comisión de tránsito misma que es dependiente de la Municipalidad, es un tema totalmente nuevo, podríamos decir que estamos a prueba, la que ha permitido ir corrigiendo los errores en forma paulatina, pero esto nos ha llevado al irrespeto de la Ley de Tránsito y el incumplimiento del normativo de la Ordenanza General que regula el Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (la COOTAD).

En la Ciudad de Ambato se ha comprobado que la planificación urbana está en desuso o simplemente no existe ya que no ha dado lugar a tener o parqueaderos o la llamadas playas para los automotores, creando un exagerado número de vehículos en las calles céntricas de la Ciudad, llegando a la congestión vehicular que desemboca con accidentes de tránsito y atropellados principalmente niños, adultos mayores y mujeres embarazadas.

Prognosis

Si no se soluciona el problema sobre La Ordenanza General que Regula el Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial y la congestión vehicular de la Ciudad de Ambato a poco tiempo tendremos un incontrolable cometimiento de delitos y contravenciones de tránsito, de las cuales, unas que llegarán a los juzgados, otras quedarán únicamente en la infracción, ocasionando un irrespeto total a las Leyes de Tránsito, Ordenanzas y Normativos del GAD Municipal, llegando a un caos vehicular como ya acontece en las calles de la ciudad de Ambato principalmente en las horas pico, y el aparecimiento de cantidad de abusos de conductores con los peatones y el crecimiento de exagerados accidentes de tránsito.

La congestión vehicular provoca aparecimiento de grupos no deseables y enfermedades catastróficas ya que los principales contaminantes globales son los llamados gases efecto invernadero (GEI).

Los más importantes son el dióxido de carbono (CO₂), el metano (CH₄), el óxido nitroso (N₂O), y el ozono troposférico (O₃). Estos gases atrapan la radiación infrarroja remitida al espacio por la Tierra, por lo que si la congestión vehicular continua conllevará a que exista mayor emisión de estos gases tóxicos antes mencionados además esto afectaría directamente a la salud de la población de la Ciudad de Ambato y por ende la población de la Provincia de Tungurahua.

Formulación del problema

¿Cómo incide la Ordenanza General que regula el Tránsito, Transporte Terrestre, Seguridad vial, en la congestión vehicular en la ciudad de Ambato?

Variable independiente: Ordenanza general que regula el Tránsito, Transporte Terrestre, Seguridad vial

Variable dependiente: Congestión vehicular

Preguntas directrices

¿Cuáles son las directrices de la Ordenanza General que Regula el Tránsito, Transporte Terrestre, Seguridad vial y la congestión vehicular en la Ciudad de Ambato?

¿Por qué se da la congestión vehicular en el Cantón Ambato?

¿Cuál es la mejor alternativa de solución al problema de investigación?

Delimitación del objeto de investigación

Campo; Jurídico

Área: Derecho Penal

Aspecto: Tránsito

Delimitación espacial

Parroquia la matriz del cantón Ambato

Delimitación temporal

El primer semestre del año 2014

Unidades de observación

Funcionarios de la Unidad Municipal de Tránsito.

Policías de Tránsito.

Autoridades municipales.

Conductores.

Habitantes de la parroquia La Matriz del Cantón Ambato

Justificación

Es **importante** el presente trabajo de investigación ya que la Constitución establece que los GAD's deberán asumir las competencias exclusivas de forma obligatoria y progresiva, porque el Nuevo Modelo de gestión de la división territorial, obliga que cada GAD's Municipal tome nuevas competencias y entre

una de ellas tenemos el tránsito lo que obliga que las autoridades de nuestra circunscripción se capaciten, se actualicen en todas las áreas, para que brinden una ciudad más organizada, más justa y menos caotizada.

El interés fundamental del presente trabajo de investigación es, por que el Municipio debe planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre, de acuerdo con las necesidades de la comunidad, conforme lo determina la Constitución de la República del Ecuador en el Numeral 6 del Art. 264 se lo realiza por que existe exceso de vehículos antiguos y usados en la zona centro de la ciudad de Ambato específicamente en horas pico los mismos que contribuyen específicamente a la contaminación ambiental por ende debemos tener en cuenta que con esta congestión vehicular estamos vulnerando un derecho que se encuentra consagrado en la Constitución de la República del Ecuador como es el Sumah Kausay o buen vivir.

La presente investigación **es factible** ya que se cuenta con los elementos suficientes para averiguar las causas que conllevan a la congestión vehicular en horas pico y que conlleve al irrespeto de la COOTAD y la Ordenanza Municipal, para tratar de encontrar una solución que garantice el ejercicio de los principios constitucionales de vivir ordenadamente y bajo los principios de respeto y solidaridad, a través de un modelo sustentable de desarrollo, ambientalmente equilibrado que asegure las necesidades de las generaciones presentes y futuras.

Es presente trabajo de investigación tendrá un **impacto** positivo si logramos controlar el congestionamiento vehicular con la aplicación de los normativos pertinentes, pero si no se soluciona el caos vehicular en las horas picos principalmente de la ciudad de Ambato afectará a toda la sociedad, se lo considera de carácter jurídico porque son derechos y obligaciones que tiene toda la sociedad en general, principalmente contemplados, en la Constitución de la República del Ecuador, en Tratados Internacionales y en la ley de prevención y control del tránsito, en nuestro país y en nuestra ciudad los accidentes de tránsito es un problema ya de algunos años y que afecta a los habitantes de la ciudad y sobre todo a los que viven en la parroquia Matriz del cantón Ambato.

La presente investigación es **novedosa** porque a más de solucionar el problema de congestión vehicular se pretende ayudar a regular y así establecer mecanismos efectivos de prevención y control de la contaminación ambiental en especial la contaminación del aire del cantón Ambato y de manera especial de los habitantes de la parroquia la Matriz.

Objetivos

Objetivo General

Analizar la Ordenanza General que Regula el Tránsito, Transporte Terrestre, Seguridad Vial en la congestión vehicular de la Ciudad de Ambato.

Objetivos Específicos.

- Determinar cuáles son las directrices de la Ordenanza General que Regula el Tránsito, Transporte del GAD Municipalidad de Ambato.
- Establecer porque se da la congestión vehicular en el Cantón Ambato
Plantear la mejor alternativa para solucionar el problema planteado

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes

Por ética moral y profesional al realizar un trabajo de investigación debemos mencionar los trabajos existentes hasta la actualidad sobre el tema en estudio, mismos que servirán como punto de partida y fundamento filosófico y epistemológico para la elaboración de un aporte con el presente trabajo de investigación en lo que tiene que ver a la Ordenanza General que regula el Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, y sus efectos en la congestión vehicular. Revisado las principales bibliotecas de las Universidades del centro del País y a nivel nacional mencionaremos las siguientes:

Así tenemos en la Universidad Técnica de Ambato en la Facultad de Contabilidad y Auditoría la Srta. : Gisela Cristina Núñez Hurtado, en el año 2012 elabora la tesis con el tema “Evaluación a la gestión administrativa y control interno en los procesos de recaudación de regalías del sistema municipal de estacionamiento rotativo tarifado simert y su incidencia presupuestaria en el período comprendido de junio 2010 a junio 2011.”, quien llega a las siguientes conclusiones:

- ✓ La inadecuada aplicación de controles internos en la recaudación de regalías dificulta que se lleve a cabo con la correcta recaudación de regalías.
- ✓ Por la inobservancia en los controles aplicados actualmente detiene el desarrollo eficiente y eficaz de quienes participan de la recaudación.
- ✓ La falta de conocimiento de la Ordenanza Municipal por parte de los usuarios ocasiona que no se cumpla de manera ágil y oportuna los controles internos para la recaudación de regalías.

- ✓ Se ha observado que los procesos para el control interno en la recaudación de regalías tienen dificultades en su ejecución debido a que no existe un sistema automatizado lo cual incide en el correcto desarrollo de los procesos para la recaudación de regalías.

Además tomando en consideración con las investigaciones realizadas tenemos el tema:

“Las contravenciones de tránsito y la proporcionalidad de las penas frente al Derecho a la libertad personal en el Juzgado Primero de Tránsito de la Corte Provincial de Justicia de Tungurahua”. Realizado por el Abogado Israel Jaramillo, quien llega a las siguientes conclusiones:

- ✓ Al haber concluido esta investigación, es evidente la problemática que fue objeto de estudio, la incidencia de la proporcionalidad contempladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en relación a las contravenciones del literal e y g que están inmersos en dos artículos de distintas clases de contravenciones y que por ende provocan conflictos en la aplicación de la Ley.
- ✓ La necesidad urgente de presentar el Proyecto de Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial permite proteger los derechos de libertad y el principio de proporcionalidad, y sobre todo el principio de legalidad.
- ✓ La normativa en disputa atenta claramente a la libertad plena del derecho al trabajo de la operadora en su conjunto al ser sancionada solidariamente por una de sus unidades con la suspensión del permiso de operación.

Fundamentación

Fundamentación Filosófica.

Esta investigación se apoya fundamentalmente al paradigma crítico propositivo ya que no sólo busca establecer las causas y efectos de la problemática, sino que

también busca plantear alternativas de solución porque tenemos los conocimientos y los asesoramientos correspondientes sobre la COOTAD, La Ordenanza Municipal y la congestión vehicular en las horas picos, mismas que están contemplada en el Plan de Desarrollo Nacional, como un mecanismo para tasar los derechos de tránsito y medio de racionalización del acceso del tráfico de vehículos particulares a las zonas congestionadas o para la circulación de vehículos que ingresan a la ciudad y así de esa manera estamos ayudando a restringir la contaminación del medio ambiente y la reducción de accidentes de tránsito.

Además razón para considerar la aplicación de un esquema de tasa por congestión es la perspectiva de la planificación. Construir nuevas calles o reorganizarlas, construir playas para los vehículos, para solucionar el problema de congestión vehicular perpetuaría el modelo de urbanismo actual que depende del uso del carro o solucionaría a largo plazo y no en un ciento por ciento. Lo ideal sería incentivar el uso del transporte colectivo y desincentivar los viajes en carro. La tasa por congestión pudiera ser una de las herramientas utilizadas para crear un nuevo modelo urbano.

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española manifiesta que contravención es acción y efecto de contravenir; mientras que contravenir es obrar en contra de lo que está mandado.

El Diccionario Jurídico Elemental de Guillermo Cabanellas, manifiesta que contravención es la falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión de la ley. El Diccionario Básico de Derecho del Dr. Manuel Sánchez Zuraty manifiesta que contravención es el acto contrario a una norma jurídica o mandato.

Fundamentación Doctrinaria

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no contiene en sus disposiciones legales la definición de contravención, simplemente se limita a clasificar las infracciones de tránsito en delitos y contravenciones. Pero hoy en

día con la nueva codificación que se realizó y se encuentra enmarcado en el Código Integral Penal podemos recalcar que ya existe un ordenamiento jurídico en cuanto a contravenciones, Sin embargo desde tiempos muy lejanos varios juristas se han preocupado por establecer una clara diferencia entre delito y contravención, y le han dado a ésta ciertas denominaciones que no están exentas de jocosidad y exactitud, tales como: delito enano, cenicienta del derecho Penal, reato de los hombres de bien; apelativos con los cuales suele designar la figura jurídica de la contravención.

El tratadista Guillermo Cabanellas define la contravención como: “La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma. En lo Penal.- Dentro de los ordenamientos, como el francés, que se establece una división tripartita de las infracciones penales: crímenes, delitos y contravenciones, la más leve, el simple quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos de policía, reprimidos con penas de carácter más bien administrativo vienen a constituir así las faltas de la legislación penal hispanoamericana”.

Fundamentación Sociológica

Si bien no existieron los medios de transporte con las características actuales, al comienzo mismo de la humanidad, se necesitaron de muchos esfuerzos y una gran voluntad para emprender con los medios que ayudaron a la supervivencia de las Comunidades.

Así mismo los grandes hombres comerciantes de la antigüedad se vieron en la necesidad de implementar las vías para el transporte de las Carretas, para de esta manera buscar el camino por donde circular y prestar sus servicios de transporte; estas carretas que pertenecían a un rey Asirio, en los años 1.100 A.C. el mismo que obligó a construir varias carreteras con picos y palas de bronce e hizo posible que el tránsito de sus carretas y tropas lleguen a sus destinos, así mismo un Rey babilónico en el año 670 A.C. ya trabajaba en la construcción de carreteras en su reino.

En América del Sur, los Incas desarrollaron el sentido de las carreteras, hasta los niveles parecidos a los de los chinos, de una manera empírica, con grandes empedrados que facilitaba sus recorridos y los intercambios entre ellos, y los demás pueblos. Los usuarios de los caminos y su gente tales como cocheros, labradores, propietarios de coches y diligencias, todos se unieron en fuertes manifestaciones de oposición contra los nuevos vehículos.

Unos decían que estos eran excesivamente peligrosos, que asustaban a las caballerías y otros animales de corral; en cambio una minoría, que estropeaban las carreteras y atentaban contra la vida de los ciudadanos, con los estremecedores ruidos de grandes máquinas ambulantes, los criterios incrustados en el desafío y las experiencias se fueron centrando en las comunidades, en favorecer a los usuarios del transporte que luego creció como las necesidades por tener un vehículo.

Fundamentación Legal

Para la fundamentación legal es necesario aplicar el Art. 425 de la Constitución, el mismo claramente nos menciona la jerarquía de las leyes razón por la cual se aplicara en el orden indicado.

La Constitución de la República del Ecuador en el Artículo 66 estipula los derechos que tenemos los ecuatorianos en todos sus ámbitos, pero principalmente el Derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza

También en la misma Constitución de la República del Ecuador desde el artículo 389 al 393 manifiesta que la Constitución reconoce y aplica el Sistema Nacional de Descentralización de gestión de Riesgo, lo que da la responsabilidad a los GAD, para asegurar la movilidad humana y su integridad.

Pero específicamente en el Art. 394 de la Constitución garantiza la libertad de transporte y sus efectos.

En la Ley orgánica de tránsito y transporte terrestre y seguridad vial en su Artículo 211 manifiesta que “Todos los automotores que circulen dentro del territorio Ecuatoriano deberán estar previstos de partes, componentes y equipos que aseguren que no rebasen los límites máximos permisibles de emisión de gases ruidos contaminantes.”

También en la ley de prevención y control de la contaminación ambiental en su Artículo 2 manifiesta que “Para los efectos de esta Ley, serán consideradas como fuentes potenciales de contaminación del aire:

Las artificiales, originadas por el desarrollo tecnológico y la acción del hombre, tales como fábricas, calderas, generadores de vapor, talleres, plantas termoeléctricas, refinerías de petróleo, plantas químicas, aeronaves, automotores y similares, la incineración, quema a cielo abierto de basuras y residuos, la explotación de materiales de construcción y otras actividades que produzcan o puedan producir contaminación.”

Tomando en consideración el Reglamento de la ley de tránsito transporte terrestre y seguridad vial en su Capítulo II manifiesta “De la contaminación por emisión de gases de combustión en su artículo 326 estipula que todos los motores de los vehículos que circulan por el territorio ecuatoriano, no deberán sobrepasarlos niveles máximos permitidos de emisión de gases contaminantes, exigidos en la normativa correspondiente.”

Además en el mismo cuerpo legal en el artículo 327 dice que” Ningún vehículo que circule en el país, podrá emanar o arrojar gases de combustión que excedan del 60% en la escala de opacidad establecida en el Anillo Ringelmann o su equivalente electrónico”.

También en el Artículo 328.-“El sistema de salida de escape de gases de los vehículos de transporte público o comercial deberá estar construido considerándose el diseño original del fabricante del chasis; sin embargo, debe constar de una sola salida sin la apertura de orificios u otros ramales a la tubería

de escape, no debe disponer de cambios de dirección brusco, evitando de esta manera incrementar la contrapresión en las válvulas de escape del motor, y la ubicación final de la tubería deberá estar orientada conforme a las normas técnicas establecidas para cada servicio de transporte.”

Además podemos manifestar que dentro del Nuevo Código Integral Penal se redacta los siguientes Artículos que son base fundamental para esta investigación:

“CAPÍTULO OCTAVO
INFRACCIONES DE TRÁNSITO
SECCIÓN PRIMERA

Reglas generales

En materia de tránsito la definición de infracción que trae el COIP se encuentra determinada en el Art. 371 que indica: *“Infracciones de tránsito.- Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.”*

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

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

Artículo 374.- Agravantes en infracciones de tránsito.-

Para la imposición de la pena, en las infracciones de tránsito, se considerarán las

siguientes circunstancias:

- 1. La persona que conduzca un vehículo a motor con licencia de conducir caducada, suspendida temporal o definitivamente y cause una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.*
- 2. La persona que sin estar legalmente autorizada para conducir vehículos a motor o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y tipo inferior a la necesaria, según las características del vehículo, incurra en una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.*
- 3. La persona que ocasione un accidente de tránsito y huya del lugar de los hechos, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.*
- 4. La persona que ocasione un accidente de tránsito con un vehículo sustraído, será sancionada con el máximo de las penas previstas para la infracción cometida, aumentadas en la mitad, sin perjuicio de la acción penal a que haya lugar por la sustracción del automotor.*

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

“Clasificación de las infracciones.- Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones”. Por lo que las infracciones de tránsito también se dividen en delitos y contravenciones, los delitos de tránsito están determinados en los Artículos:

Delitos culposos de tránsito

Artículo 376.- Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo

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

En el caso del transporte público, además de la sanción prevista en el inciso anterior, el propietario del vehículo y la operadora de transporte serán solidariamente responsables por los daños civiles, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente sobre la operadora.

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

Serán sancionados de tres a cinco años, cuando el resultado dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, tales como:

1. Exceso de velocidad.
2. Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo.
3. Llantas lisas y desgastadas.
4. Haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas de la o el conductor.
5. Inobservancia de leyes, reglamentos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

En caso de que el vehículo con el cual se ocasionó el accidente preste un servicio público de transporte, será solidariamente responsable de los daños civiles la operadora de transporte y la o el propietario del vehículo, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de

transporte competente, respecto de la operadora.

La misma multa se impondrá a la o al empleador público o privado que haya exigido o permitido a la o al conductor trabajar en dichas condiciones.

Artículo 378.- Muerte provocada por negligencia de contratista o ejecutor de obra.- *La persona contratista o ejecutor de una obra que por infringir un deber objetivo de cuidado en la ejecución de obras en la vía pública o de construcción, ocasione un accidente de tránsito en el que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años. La persona contratista o ejecutora de la obra y la entidad que contrató la realización de la obra, será solidariamente responsable por los daños civiles ocasionados.*

Si las obras son ejecutadas mediante administración directa por una institución del sector público, la sanción en materia civil se aplicará directamente a la institución y en cuanto a la responsabilidad penal se aplicarán las penas señaladas en el inciso anterior a la o al funcionario responsable directo de la obra.

De verificarse por parte de las autoridades de tránsito que existe falta de previsión del peligro o riesgo durante la ejecución de obras en la vía pública, dicha obra será suspendida hasta subsanar la falta de previsión mencionada, sancionándose a la persona natural o jurídica responsable con la multa aplicable para esta infracción.

Artículo 379.- Lesiones causadas por accidente de tránsito.- *En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones a las personas, se aplicarán las sanciones revistas en el artículo 152 reducidas en un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso.*

Serán sancionadas además con reducción de diez puntos en su licencia.

En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones, si la persona

conduce el vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se aplicarán las sanciones máximas previstas en el artículo 152, incrementadas en un tercio y la suspensión de la licencia de conducir por un tiempo igual a la mitad de la pena privativa de libertad prevista en cada caso.

La o el propietario del vehículo será responsable solidario por los daños civiles.

Artículo 380.- Daños materiales.- *La persona que como consecuencia de un accidente de tránsito cause daños materiales cuyo costo de reparación sea mayor a dos salarios y no exceda de seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de seis puntos en su licencia de conducir, sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeta por causa de la infracción.*

En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de cinco salarios básicos unificados del trabajador en general.

La persona que como consecuencia del accidente de tránsito cause solamente daños materiales cuyo costo de reparación exceda los seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de cuatro salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de nueve puntos en su licencia de conducir.

En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de siete salarios básicos unificados del trabajador en general.

En cualquier caso, la o el propietario del vehículo será solidariamente responsable de los daños civiles.

Artículo 381.- Exceso de pasajeros en transporte público.- La persona que conduzca un vehículo de transporte público, internacional, intrarregional, interprovincial, intraprovincial con exceso de pasajeros, será sancionada con pena privativa de libertad de seis meses a un año, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo.

Artículo 382.- Daños mecánicos previsible en transporte público.- La persona que conduzca un vehículo de transporte público con daños mecánicos previsible, y como resultado de ello ponga en peligro la seguridad de los pasajeros, será sancionada con una pena privativa de libertad de treinta a ciento ochenta días, suspensión de la licencia de conducir por el mismo tiempo.

Será responsable solidariamente la o el propietario del vehículo.

SECCIÓN TERCERA

Contravenciones de tránsito

Artículo 383.- Conducción de vehículo con llantas en mal estado.- La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir.

En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior.

Además se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción.

Artículo 384.- Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.- La persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionada con reducción de quince puntos de su licencia de conducir y treinta días de privación de libertad; además como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.

Artículo 385.- Conducción de vehículo en estado de embriaguez.- La persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, será sancionada de acuerdo con la siguiente escala:

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad.
2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad.
3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, la suspensión de la licencia por sesenta días y treinta días de privación de libertad.

Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días.

Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.

Artículo 386.- Contravenciones de tránsito de primera clase.- Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.
2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o Agente de tránsito.
3. La o el conductor que con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente. Puntos. El vehículo solo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente y la persona propietaria del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa.

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

1. La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado. Si además el vehículo ha sido pintado ilegalmente con el mismo color y características de los vehículos autorizados, la o el juzgador dispondrá que el vehículo sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicho mandamiento. El cumplimiento de esta orden solo será probado con la certificación que para el efecto extenderá el responsable del sitio de retención vehicular al que será trasladado el vehículo no autorizado. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo de la persona contraventora.

2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce.

3. Las personas que participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública.

Artículo 387.- Contravenciones de tránsito de segunda clase.- *Serán sancionados con multa del cincuenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de nueve puntos en el registro de su licencia de conducir:*

1. La o el conductor que ocasione un accidente de tránsito del que resulten solamente daños materiales, cuyos costos sean inferiores a dos salarios básicos unificados del trabajador en general.

2. La persona que conduzca con licencia caducada, anulada, revocada o suspendida, la misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito.

3. La persona adolescente, mayor a dieciséis años, que posea un permiso de conducción que requiera compañía de un adulto que posea licencia y no cumpla con lo normado.

4. La o el conductor extranjero que habiendo ingresado legalmente al país se

encuentre brindando servicio de transporte comercial dentro de las zonas de frontera.

5. La o el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor.

A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Artículo 388.- Contravenciones de tránsito de tercera clase.- *Serán sancionados con multa equivalente al cuarenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de siete punto cinco puntos en su licencia de conducir:*

1. La o el conductor que detengan o estacionen vehículos en sitios o zonas que entrañen peligro, tales como: zonas de seguridad, curvas, puentes, ingresos y salidas de los mismos, túneles, así como el ingreso y salida de estos, zonas estrechas, de poca visibilidad, cruces de caminos, cambios de rasante, pendientes, o pasos a desnivel, sin tomar las medidas de seguridad señaladas en los reglamentos.

2. La o el conductor que con un vehículo automotor o con los bienes que transporta, cause daños o deterioro a la superficie de la vía pública.

3. La o el conductor que derrame en la vía pública sustancias o materiales deslizantes, inflamables o contaminantes, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobada.

4. La o el conductor que transporte material inflamable, explosivo o peligroso en vehículos no acondicionados para el efecto o sin el permiso de la autoridad competente y las o los conductores no profesionales que realizaren esta actividad con un vehículo calificado para el efecto.

5. La persona que construya o mande a construir reductores de velocidad sobre la calzada de las vías, sin previa autorización o inobservando las disposiciones de los respectivos reglamentos.

6. Las personas que rotenen o dañen las vías de circulación vehicular sin la respectiva autorización, dejen escombros o no retiren los desperdicios de la vía pública luego de terminadas las obras.

7. La o el conductor de un vehículo automotor que circule con personas en los

estribos o pisaderas, baldes de camionetas, parachoques o colgados de las carrocerías de los vehículos.

8. La o el conductor de transporte público, comercial o independiente que realice el servicio de transporte de pasajeros y carga en cuyo vehículo no porte las franjas retroreflectivas previstas en los reglamentos de tránsito.

9. La o el conductor de transporte público o comercial que se niegue a brindar el servicio.

A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Artículo 389.- Contravenciones de tránsito de cuarta clase.- *Serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general, y reducción de seis puntos en su licencia de conducir:*

1. La o el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, cruce o preferencia de vías.

2. La persona que adelante a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos, tales como: curvas, puentes, túneles, al coronar una cuesta o contraviniendo expresas normas reglamentarias o de señalización.

3. La o el conductor que altere la circulación y la seguridad del tránsito vehicular, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.

4. Las o los conductores de vehículos de transporte escolar que no porten elementos distintivos y luces especiales de parqueo, que reglamentariamente deben ser utilizadas en las paradas para embarcar o desembarcar estudiantes.

5. La o el conductor que falte de palabra a la autoridad o agente de tránsito.

6. La o el conductor que con un vehículo automotor exceda dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con los reglamentos de tránsito correspondientes.

7. La o el conductor que conduzca un vehículo a motor que no cumpla las normas y condiciones técnico mecánicas adecuadas conforme lo establezcan los reglamentos de tránsito respectivos, debiendo además retenerse el vehículo hasta

que supere la causa de la infracción.

8. La o el conductor profesional que sin autorización, preste servicio de transporte público, comercial, o por cuenta propia fuera del ámbito geográfico de prestación autorizada en el título habilitante correspondiente; se exceptúa el conductor de taxi fletado o de transporte mixto fletado que excepcionalmente transporte pasajeros fuera del ámbito de operación, quedando prohibido establecer rutas y frecuencias.

9. La o el propietario de un automotor de servicio público, comercial o privado que confíe su conducción a personas no autorizadas.

10. La o el conductor que transporte carga sin colocar en los extremos sobresalientes de la misma, banderines rojos en el día o luces en la noche, de acuerdo con lo establecido en los reglamentos de tránsito o sin observar los requisitos exigidos en los mismos.

11. La o el conductor y los acompañantes, en caso de haberlos, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricarycuadrones que no utilicen adecuadamente casco de seguridad homologados de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito o, que en la noche no utilicen prendas visibles retroreflectivas

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

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

A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Artículo 390.- Contravenciones de tránsito de quinta clase.- *Será sancionado con multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de cuatro punto cinco puntos en su licencia de conducir:*

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

2. La o el conductor que realice cualquier acción ilícita para evadir el pago de

los peajes en los sitios legalmente establecidos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

16. La o el conductor de vehículos de propiedad del sector público ecuatoriano

que conduzca el vehículo oficial fuera de las horas de oficina, sin portar el respectivo salvoconducto.

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

18. La o el conductor que no respete el derecho preferente de los ciclistas en los desvíos, avenidos y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías.

19. La o el conductor que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de los ciclistas.

20. La o el conductor de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que transporte un número de personas superior a la capacidad permitida, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.

21. La persona que altere la circulación y la seguridad peatonal por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.

22. La o el conductor que deje en el interior del vehículo a niñas o niños solos, sin supervisión de una persona adulta.

A las o los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Artículo 391.- Contravenciones de tránsito de sexta clase.- *Será sancionado con multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir:*

1. La o el conductor de un vehículo automotor que circule contraviniendo las normas previstas en los reglamentos de tránsito y demás disposiciones aplicables, relacionadas con la emanación de gases.

2. La persona que no conduzca su vehículo por la derecha en las vías de doble dirección.

3. La o el conductor que invada con su vehículo las vías exclusivas asignadas a los buses de transporte rápido.

4. La o el conductor de un vehículo automotor que no lleve en el mismo, un botiquín de primeros auxilios equipado y un extintor de incendios cargado y

funcionando, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.

5. La o el conductor que estacione un vehículo en los sitios prohibidos por la ley o los reglamentos de tránsito; o que, sin derecho, estacione su vehículo en los espacios destinados a un uso exclusivo de personas con discapacidad o mujeres embarazadas; o estacione su vehículo obstaculizando rampas de acceso para discapacitados, puertas de garaje o zonas de circulación peatonal. En caso que el conductor no se encuentre en el vehículo este será trasladado a uno de los sitios de retención vehicular

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

21. La persona que conduzca un vehículo automotor sin portar su licencia de conducir.

A las y los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

Artículo 392.- Contravenciones de tránsito de séptima clase.- Será sancionado con multa equivalente al cinco por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de uno punto cinco puntos en su licencia de conducir:

1. La o el conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas previstas en los reglamentos de tránsito y demás normas aplicables, referente a la emisión de ruidos.

2. La o el conductor de transporte público de servicio masivo de personas y comercial cuyo vehículo circule sin los distintivos e identificación reglamentarios, sobre el tipo de servicio que presta la unidad que conduce.

3. La persona con discapacidad que conduzca un vehículo adaptado a su discapacidad sin la identificación o distintivo correspondiente.

4. La o el conductor de un vehículo de servicio público que no presente la lista de

pasajeros, cuando se trate de transporte público interprovincial o internacional.

5. La o el conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento, de conformidad con los reglamentos de tránsito.

6. La o el conductor que no utilice el cinturón de seguridad.

7. La o el conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no ponga a disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de basura o desechos.

8. La o el peatón que en las vías públicas no transite por las aceras o sitios de seguridad destinados para el efecto.

9. La o el peatón que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no deje la vía libre.

10. La persona que desde el interior de un vehículo arroje a la vía pública desechos que contaminen el ambiente.

11. La persona que ejerza actividad comercial o de servicio sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas.

12. La o el ciclista o motociclista que circule por sitios en los que no le esté permitido.

13. La o el comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días, contado a partir de la fecha del respectivo contrato.

14. La o el ciclista y conductor de vehículos de tracción animal que no respete la señalización reglamentaria respectiva.

15. La o el propietario de un vehículo que instale, luces, faros o neblineros en sitios prohibidos del automotor, sin la respectiva autorización.

A las y los ciclistas y peatones, en los casos que corresponda, se los sancionará únicamente con la multa.

CATEGORÍAS FUNDAMENTALES

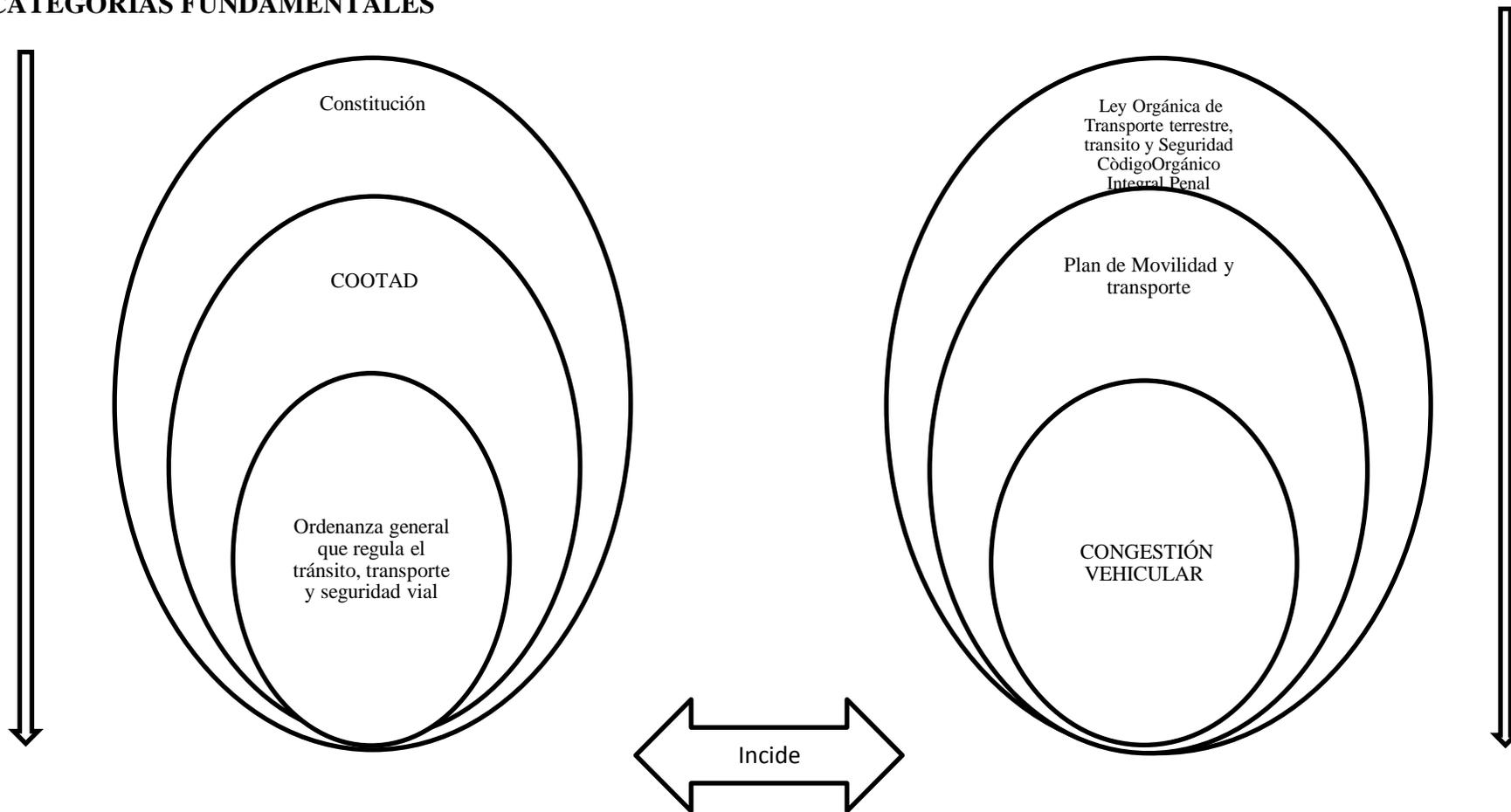


Gráfico No. 2 Categorización de las variables
Elaborado por: Olguer Arturo Cortez Villarroel
Fuente: Contextualización

CONSTELACIÓN DE IDEAS VARIABLE INDEPENDIENTE

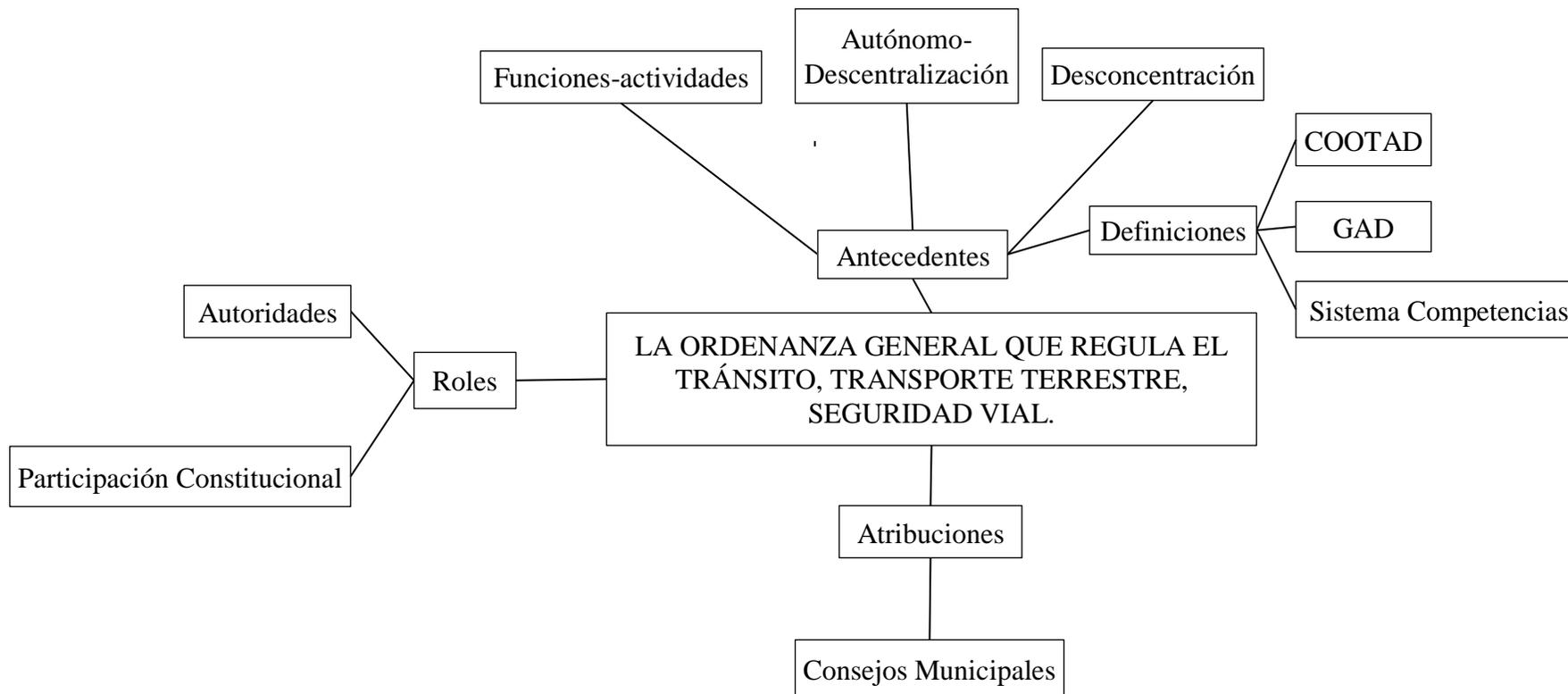


Gráfico No. 3 Constelación de ideas, Variable Independiente

Elaborado por: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Fuente: Categorización de variables

CONSTELACIÓN DE IDEAS, VARIABLE DEPENDIENTE

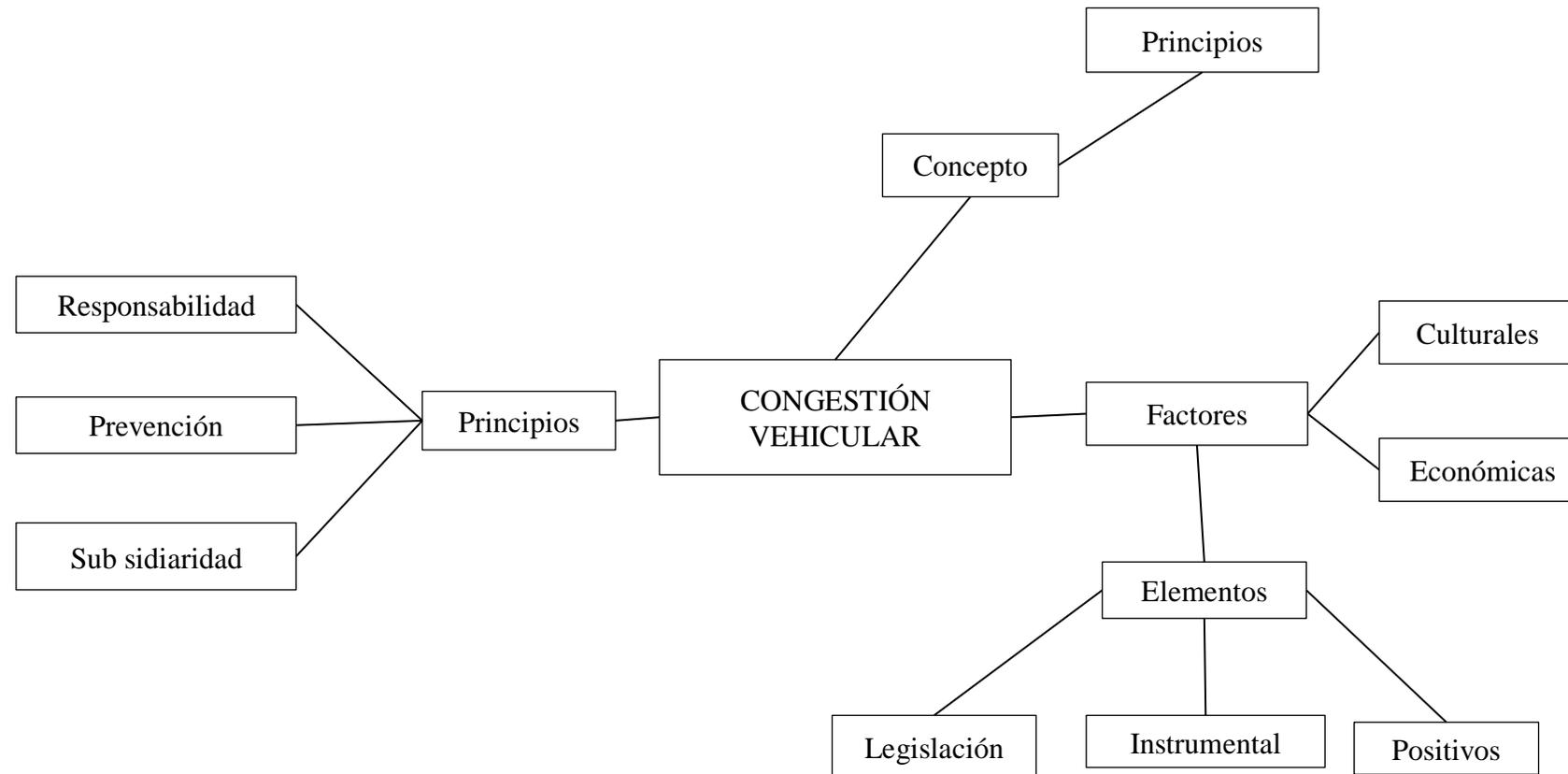


Gráfico No. 4 Constelación de ideas, Variable Dependiente

Elaborado por: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Fuente: Categorización de Variables

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

La Constitución conocida como la carta magna, la madre de todas las leyes garantiza la organización territorial de todo el país, así en el Art. 1 resume que el Ecuador es un país de derechos , de justicia social , soberano el poder está en el pueblo, razón por la cual sus recursos renovables están en el pueblo , pero lo más importante es que cuando habla de del Territorio de estado, ratifica que El territorio del Ecuador constituye una unidad geográfica e histórica de dimensiones naturales, sociales y culturales, legado de nuestros antepasados y pueblos ancestrales. Este territorio comprende el espacio continental y marítimo, las islas adyacentes, el mar territorial, el Archipiélago de Galápagos, el suelo, la plataforma submarina, el subsuelo y el espacio supra yacente continental, insular y marítimo. Sus límites son los determinados por los tratados vigentes.

La nueva Constitución de Montecristi año 2008, obligo a la Asamblea realizar un cambio trascendental en el período del 2009 con algunas reformas en el 2011, a la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial con carácter de Orgánica, significando que tiene jerarquía sobre otras leyes de carácter ordinaria, como el Código Penal hoy en día Código Integral Penal, Código de Procedimiento Penal, Código Civil y Código de Procedimiento Civil, sobre normas regionales, ordenanzas distritales, decretos y reglamentos, acuerdos y resoluciones, sobre demás actos y decisiones, por cuanto así lo determina el art. 425 de la Constitución de la República del Ecuador, aprobada el 28 de Septiembre del 2008, y publicada en el registro oficial el 20 de Octubre del 2008 vigente actualmente.

La Constitución de la República del Ecuador, es la norma suprema de la República del Ecuador. Es el fundamento y la fuente de la autoridad jurídica que sustenta la existencia del Ecuador y de su gobierno. La supremacía de esta constitución la convierte en el texto principal dentro de la política ecuatoriana, y está por sobre cualquier otra norma jurídica. La constitución proporciona el marco para la organización del Estado ecuatoriano, y para la relación entre el gobierno con la ciudadanía ecuatoriana.

La actual Constitución define la división de poderes del Estado en cinco ramas o funciones, los tradicionales tres son: el poder legislativo a cargo de la Asamblea Nacional, el poder ejecutivo representado por el Presidente de la República, y el poder judicial encabezada por la Corte Nacional de Justicia; además, se establecen dos nuevos poderes del Estado: la función electoral, administrada por el Consejo Nacional Electoral y el Tribunal Contencioso Electoral; y la función de transparencia y control social, representada por el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social.

La primera carta magna ecuatoriana fue la Constitución de 1830, redactada por la primera asamblea constituyente en Riobamba, después de la creación de la República tras su separación de la Gran Colombia. Debido a la inestabilidad política que ha tenido el Ecuador a lo largo de su vida republicana, han existido un total de 20 constituciones en la historia ecuatoriana. Actualmente el Ecuador se rige por la Constitución de 2008, oficializada tras su publicación en el Registro Oficial el 20 de octubre de dicho año.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tiene calidad de Orgánica al adquirir el transporte, excepcional importancia en el desarrollo socio económico del país, intensificado por la creciente necesidad del desplazamiento de bienes y personas de un lugar a otro del país.

La Ley Orgánica reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, abarca todo lo relacionado a la organización, planificación, uso de vehículos motorizados, protección del peatón, conducción y manejo de semovientes, prevención de accidentes de tránsito, juzgamiento de las infracciones de tránsito.

Principios Constitucionales en Materia de Tránsito

Un principio puede entenderse como un punto de partida, que nos orienta para adoptar el camino correcto. Es la primera pauta interpretativa para el desarrollo de una ciencia o disciplina, que por tener la característica de universalidad, no sólo

tiene el carácter de formal sino también el de material. Por ello, no necesariamente debe estar elevado a norma jurídica para su cabal cumplimiento, caso en el cual se les denomina normas o principios rectores. En consecuencia, no debemos preocuparnos si algunos de los principios que a continuación se expliquen:

Principio de la imputación

Se aplica este principio cuando el procedimiento preliminar ha confirmado la sospecha, es decir cuando el proceso penal debe proseguir con el procedimiento definitivo. Este principio está basado en la razón porque no se puede exponer al juzgando a un proceso definitivo sin haber antes verificado la sospecha surgida en contra de él.

Principio de oficialidad

Solamente el Estado puede acusar en los delitos de acción pública, esta potestad es asumida a través de la fiscalía de oficio, apenas tenga el conocimiento que se ha cometido una infracción, el fiscal debe iniciar la investigación para perseguir el hecho delictivo.

Principio de legalidad

Se refiere a la obligación que tiene el fiscal de realizar las investigaciones pertinentes cuando se conoce que se ha cometido un delito perseguido de oficio, y debe formular la acusación cuando las investigaciones así lo permitan, porque se precisa que el Estado tiene que castigar toda violación de la ley.

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (La Cootad.)

El Código Civil como resultado de iuscivilis que se encarga de todo lo que corresponde organización de las personas naturales y jurídicas, coordina y entrega

responsabilidades a la COOTAD, así: .-

La jurisdicción, esto es, el poder de administrar justicia, consiste en la potestad pública de juzgar y hacer ejecutar lo juzgado en una materia determinada,

Competencia es la medida dentro de la cual la referida potestad está distribuida entre los diversos tribunales y juzgados, por razón del territorio, de la materia, de las personas y de los grados.

El poder de administrar justicia es independiente; no puede ejercerse sino por las personas designadas de acuerdo con la ley. La jurisdicción es voluntaria, contenciosa, ordinaria, preventiva, privativa, legal y convencional.

La organización territorial se da bajo la COOTAD la misma que establece la organización político-administrativa del Estado ecuatoriano en el territorio: el régimen de los diferentes niveles de gobiernos autónomos descentralizados y los regímenes especiales, con el fin de garantizar su autonomía política, administrativa y financiera. Además, desarrolla un modelo de descentralización obligatoria y progresiva a través del sistema nacional de competencias, la institucionalidad responsable de su administración, las fuentes de financiamiento y la definición de políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios en el desarrollo territorial.

Objetivos de la cootad.

Entre los objetivos más importantes que tiene la Legislación Ecuatoriana y principalmente la COOTAD es:

- a) La autonomía política, administrativa y financiera de los gobiernos autónomos descentralizados, en el marco de la unidad del Estado ecuatoriano;
- b) La profundización del proceso de autonomías y descentralización del Estado, con el fin de promover el desarrollo equitativo, solidario y sustentable del

territorio, la integración y participación ciudadana, así como el desarrollo social y económico de la población;

c) El fortalecimiento del rol del Estado mediante la consolidación de cada uno de sus niveles de gobierno, en la administración de sus circunscripciones territoriales, con el fin de impulsar el desarrollo nacional garantizar el pleno ejercicio de los derechos' sin discriminación alguna, así como la prestación adecuada de los servicios públicos.

Ordenanza general que regula el tránsito, transporte y seguridad vial.

(GADMA, 2009)La ordenanza General que regula el tránsito y transporte terrestre en el Cantón Ambato publicada el 30 de junio del 2009 Resolución 585 tiene como objeto establecer las normas, regulaciones y disposiciones generales para la planificación, organización y regulación del tránsito y transporte terrestre interparroquial, intercantonal y urbano. En cumplimiento de las funciones, competencias, atribuciones y responsabilidades que en materia de tránsito y transporte terrestre le han sido transferidas, a la municipalidad de Ambato le corresponde: planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre interparroquial, intercantonal y urbano a través de la UMT, en lo referente a seguridad vial y transporte

Antecedentes

Para conocer el proceso de aplicación de la ordenanza es necesario analizar el objetivo de la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad del GAD.

El Ecuador ha sido desde sus orígenes un país centralizado. Aunque han despuntado en términos económicos ciertas ciudades, provincias y regiones, el Ecuador ha sido bicentralista: Quito y Guayaquil.

El impulso de lo local y de la descentralización fue tomado como una alternativa para revertir esta tendencia.

Luego de las reformas de los años noventa e inicios del nuevo milenio, la descentralización muestra una serie de altibajos. Si uno de los grandes objetivos de la descentralización fue promover el desarrollo económico, reducir la pobreza, mejorar la calidad de vida de los habitantes de una localidad en base a sus preferencias, fortalecer la democracia y la participación ciudadana, el saldo es más negativo.

(GADs, 1999) La Dirección Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre (DMT), tiene como objetivos fundamentales organizar, planificar y regular el tránsito y transporte terrestre en el cantón con la finalidad de brindar un mejor servicio a la comunidad cuencana.

Sus inicios se dieron a partir de la suscripción del Convenio de Transferencia de Funciones entre el Consejo Nacional de Tránsito y las Municipalidades.

Funciones

Organizar, planificar y regular el tránsito y transporte terrestre dentro de su jurisdicción.

Determinar, otorgar, modificar, revocar o suspender las rutas y frecuencias del transporte terrestre en los cantones, así como establecer los sitios de estacionamiento de transporte masivo de pasajeros y carga.

Conferir, modificar, renovar, revocar o suspender los permisos de operación para la utilización de las vías públicas de los cantones por parte de las organizaciones de transporte y servicio público.

Actividades

Area: Secretaría y conserjería	
CAMPO	ACTIVIDADES
Secretaría	Recepción de documentos
	Digitación
Conserjería	Atención al público
	Archivo
	Labores de secretaría
Área: Tránsito	
CAMPO	ACTIVIDADES
Señalización	Planificación de la señalización
	Coordinación con la Jefatura de Tránsito
	Implementación de señalización
	Control
Vialidad	Planificación de vialidad
	Coordinación con la Secretaría General de Planificación
	Supervisión
Semaforización	Monitoreo y Control de Tráfico
	Mantenimiento del Sistema
	Incorporación de nuevas intersecciones
Área: Transporte	
CAMPO	ACTIVIDADES
Planificación	Autobuses Urbanos
	• Red Integrada de Transporte
	• Proyectos en la Red Actual
	Escolar e Institucional
	Taxis
	Transporte de carga
	Fletes y Turismo
	Interparroquial
	Particular
	Políticas Medio Ambientales
Administrativo – Legal	Control del cumplimiento de requisitos legales para los trámites administrativos
	Marco Legal de apoyo a los proyectos
	Asesoría técnica a la Comisión de tránsito
	Asesoría legal general
Administrativo-Técnico	Manejo de la base de datos del transporte
	Emisión de habilitaciones

Autónomo –descentralizado y desconcentrado.

La Constitución de la República del Ecuador en concordancia con la COOTAD establece en todo el territorio ecuatoriano que se termina la centralización de poderes y de mandos, y establece una organización y gobernabilidad horizontal, donde prima la autonomía, descentralización y la desconcentración.

Autónomo.

(ABC, 2014) Autónomo es un adjetivo que surge a partir de la noción de autonomía. La autonomía es la capacidad que tiene una persona para tomar decisiones o realizar acciones por sus propios medios, sin necesitar el consejo o ayuda de otros. Una persona autónoma también puede ser señalada como una persona independiente, libre. Si bien la capacidad de ser autónomo en diferentes órdenes de la vida es un privilegio ya que permite al individuo desarrollarse como quiere ser y no como se lo imponen otros o la sociedad, también puede ser conflictivo cuando se trata de lidiar con situaciones de grupo o conjuntas con otras personas.

Descentralizado y desconcentrado.

(Fraga, 2007) define la descentralización en los términos siguientes: "Al lado del régimen de centralización existe otra forma de organización administrativa: la descentralización, la cual consiste en confiar la realización de algunas actividades administrativas a órganos que guardan con la administración central una relación que no es la de jerarquía" y concluye: "el único carácter que se puede señalar como fundamental del régimen de descentralización es el de que los funcionarios y empleados que lo integran gozan de una autonomía orgánica y no están sujetos a los poderes jerárquicos.

Así aparece, una diferencia fundamental entre la descentralización y la centralización administrativas, ya que en esta última todos los órganos que la integran están ligados por la relación jerárquica que implica una serie de poderes

superiores respecto de los actos y de los titulares de los órganos inferiores.

La descentralización administrativa se distingue de la descentralización política que se opera en el régimen federal, porque mientras que la primera se realiza exclusivamente en el ámbito del Poder Ejecutivo, la segunda implica una independencia de los poderes estatales frente a los poderes federales.

Además, en tanto que la descentralización administrativa es creada por el poder central, en la descentralización federal los estados miembros son los que crean al Estado federal, participan en la formación de la voluntad de éste y su competencia no es derivada, como es la de los órganos administrativos descentralizados, sino que, por el contrario es originaria en el sentido que las facultades son atribuidas expresamente al Estado federal se entienden reservadas a los Estados miembros.

Entonces podemos decir que la Desconcentración es entregar funciones y responsabilidades en la administración pero económicamente siguen perteneciendo al organismo central, en cambio en la descentralización es entregar funciones y responsabilidades incluido las económicas, con el objetivo de aplicar en su forma total la autonomía pero rindiendo cuentas a las autoridades pertinentes.

Definiciones de GAD's

Los GAD's son Gobiernos Autónomos descentralizados que se rigen por su propia independencia, creando sus propios presupuestos y sus propias cuentas de gastos lo que le lleva a crear sus propias leyes o llamadas ordenanzas, resoluciones de acuerdo el caso, previo a las competencias que le entrego la Constitución a partir del 2008 y la entra en vigencia de la COOTAD.

Atribuciones

Las atribuciones de los GAD's parroquiales, cantonales y provinciales son reguladas por la Constitución y la COOTAD conjuntamente con cada una de las ordenanzas aprobadas por los concejos cantonales que lo resumimos así:

Rectoría.- es la capacidad para emitir políticas públicas

Planificación.- es la capacidad para establecer y articular las estrategias, objetivos y acciones en el diseño, ejecución y evaluación de planes, programas y proyectos.

Regulación.- es la capacidad de emitir normas técnicas para el adecuado cumplimiento de la política pública y la prestación de los servicios

Control.- es la capacidad para velar por el cumplimiento de las normas técnicas establecidas, así como los estándares de calidad y eficiencia en el ejercicio de las competencias

Gestión.- es la capacidad para ejecutar, proveer, prestar, administrar y financiar servicios públicos. puede ejercerse concurrentemente entre varios niveles de gobierno, dentro del ámbito de competencias y circunscripción territorial correspondiente, según el modelo de gestión de cada sector

Roles

Para establecer los roles o funciones del GADMA se tiene que basarse en la participación constitucional de las autoridades de cada una de las unidades seccionales las mismas que están claramente explicadas en los roles de la COOTAD.

Participación constitucional, de la autoridad

La participación constitucional de las autoridades se desglosada así:

En este contexto, uno de los principales objetivos de la reforma del Estado ha sido: Modificar la estructura y modelo de gestión del Estado o Fortalecer el sistema nacional de planificación Impulsar y tomar como guía el ordenamiento territorial

Delinear una nueva organización política-Administrativa (niveles de gobierno,

Competencias, representación política, etc.) Incrementar la autonomía de los gobiernos locales (Política, administrativa y financiera) Reformar representación política a nivel nacional Vincular democratización y descentralización o Fortalecer la participación ciudadana y control social en los diferentes niveles de gobierno

Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

(Publicaciones C. d., 2014) La 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.

Los 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.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, manifiesta:

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

La nueva Ley Orgánica Reformatoria a la LOTTTSV, refleja una nueva forma de sanciones a los infractores, el sistema de reducción o pérdida de puntos por cada infracción cometida por el conductor, las mismas que tienen vigencia de 5 años, y se otorgan con 30 puntos, se endurecen las penas obligando a respetar las normas jurídicas de tránsito, ya que está en juego la vida de los seres humanos, pretendiendo así cambiar la vieja forma de conducir, que ha ocasionado un sin número de accidentes de tránsito, pérdida de muchas vidas, quedando marcadas en las vías los corazones azules, y debiendo recalcar, la participación que tienen los peatones en la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por acción u omisión sancionados con multas.

La nueva Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es positiva para manejar el caos del manejo del tránsito en el Ecuador, para ello es necesario aplicar de forma firme las disposiciones en la nueva Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por parte de los administradores de justicia, sea policía nacional, agentes de la Comisión de Tránsito del Ecuador, quienes tienen el deber de actuar transparente y correctamente, ante el cometimiento de infracciones, de igual manera la Fiscalía, a través de los fiscales, titulares de la acción penal, debiendo actuar ágil y oportunamente según lo dispone la Constitución.

Igualmente los jueces de tránsito, quienes deben resolver la situación jurídica de los conductores que participaron en una infracción de tránsito dentro de veinticuatro horas de producido el acto jurídico, aplicando los principios de uniformidad, eficacia, simplificación, intermediación, celeridad, y economía procesal.

Los usuarios de las vías públicas, están obligados a tener un comportamiento adecuado, de cambio eficaz que permita reducir, los altos índices de accidentes de tránsito y contravenciones, ya que en nuestro país las estadísticas demuestran que los accidentes de tránsito son la segunda causa de muerte de los ciudadanos Ecuatorianos.

Código Orgánico Integral Penal

Según el Abg. Daniel Andrés Pérez Y. en su análisis que lo hace al código Orgánico Integral Penal en cuanto a materia de tránsito manifiesta que: desde “Agosto del 2014 será siempre recordado como el mes en el que una profunda transición jurídica ocurrió en el Ecuador; esto se debe a que a partir del día domingo 10 de Agosto entra en vigencia, en su totalidad, el Código Orgánico Integral Penal (COIP). Este cuerpo legal representa un cambio dramático en el ordenamiento jurídico nacional y por consiguiente, ha despertado fieles adeptos, al igual que feroces detractores.

Este código pretende unificar, en un solo cuerpo legal, todas las disposiciones relativas a materia penal, y su procedimiento, además de la ejecución de penas; sin embargo, existe un área en particular que ha sido tomada en cuenta a medias; me refiero a la materia de tránsito, el COIP regulará tanto delitos y contravenciones, penales, además de las cometidas contra la mujer y demás miembros del núcleo familiar, y de igual forma contempla las infracciones de tránsito, delitos y contravenciones por igual, en este sentido hay que mencionar que las infracciones de tránsito estaban contempladas y sancionadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV).

Ante todo, es menester informar que el COIP, en sus 26 disposiciones derogatorias, sepulta en el ayer a varios cuerpos legales, entre los primeros, el Código Penal y el Código de Procedimiento Penal, sin embargo al contemplar a la LOTTTSV encontramos un hecho interesante; en la disposición derogatoria décimo octava, se hace expresa referencia a la Ley de Tránsito, pero no se la deroga en su totalidad; el texto, literalmente lo expresa así: “Deróguense del Título III denominado "De las Infracciones de Tránsito" constante en el Libro Tercero de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 398 de 07 de agosto de 2008, lo siguiente: el Capítulo I, el Capítulo II, el Capítulo III, el Capítulo IV, el Capítulo V, los artículos 149, 150, 151 y 152 del Capítulo VI, el Capítulo VIII, los artículos 160, 161, 162, 167, 168, 169, 170, 171,

172, 173 y 174 del Capítulo IX, los artículos 175 y 176 del Capítulo X; y los artículos 177, 178, 178.1 y 180 del Capítulo XI.”

Aplicación simultánea del COIP y la LOTTTSV

Dentro del contexto, se hace evidente un mal entendido general, desde el punto de vista del autor, ya que muchas personas con las que me he podido entrevistar suponen que la LOTTTSV será derogada en su totalidad, cuando lo que ocurre, por el contrario, es que ahora tanto el COIP como la Ley de Tránsito deberán ser aplicados en conjunto para la sustanciación de procesos penales de tránsito; como ejemplo me remitiré al artículo 179 de la LOTTTSV, el cual seguirá vigente junto con el COIP y que hace referencia al procedimiento de citación, impugnación, juzgamiento y sanción de las contravenciones de tránsito, un punto que se mantendrá en vigencia dentro de este artículo es el manifestado en el inciso tercero; el cual textualmente manifiesta: “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.” Y como segundo ejemplo podemos citar el inciso sexto del mismo artículo que dispone: “El pago de la multa se efectuará dentro de los diez días hábiles posteriores a la fecha de la notificación del acta de juzgamiento, en caso de mora se cancelará una multa adicional del dos por ciento (2%), sobre el valor principal, por cada mes o fracción de mes de mora hasta un máximo equivalente al cien por ciento (100%) de la multa.”

En este sentido, la realidad procesal en materia de tránsito deberá estar reglada por dos cuerpos legales vigentes, cosa que en un principio se trataba de eliminar con el COIP, ya que el fin de este Código es aunar en un solo cuerpo legal varias materias para estructurar la normativa y los procedimientos penales de tal forma que sea de fácil manejo para los profesionales del país, un proyecto eminentemente noble, pero como lo acabo de demostrar, poco viable.

El COIP establece directamente reglas para la práctica de las pruebas en materia penal, sin embargo como podemos ver, en materia de tránsito se seguirán aplicando normas constantes en la Ley, y en cuanto a las multas y a la competencia administrativa de los GADs, la Ley de Tránsito seguirá siendo el punto de referencia para resolver cualquier disputa jurídica, recordemos que en materia de tránsito la LOTTTSV es el cuerpo legal principal, teniendo al Código Penal y al Código de Procedimiento Penal como leyes supletorias, en tanto que ahora, la jerarquía de leyes en materia de tránsito equipara a la LOTTTSV con el COIP, dentro de los aspectos administrativo- reglamentario, y punitivo respectivamente.

Inclusive en cuanto se refiere a las medidas cautelares, como lo es la retención vehicular, la LOTTTSV sigue teniendo plena vigencia, este es el caso del artículo 154, que no será derogado el 10 de agosto, el mismo establece que los jueces de tránsito están facultados para ordenar la retención de un vehículo para investigaciones, y en el caso de asegurar el valor de las costas procesales, penas pecuniarias e indemnizaciones civiles, de acuerdo con la LOTTTSV, el Juez de tránsito podrá ordenar el secuestro, la retención o la prohibición de enajenar de los bienes de propiedad del imputado, o en su defecto las medidas cautelares recaerán sobre el propietario del vehículo causante del accidente, esto de conformidad con lo previsto en el Código de Procedimiento Penal, ahora COIP, en consecuencia las medidas cautelares en materia de tránsito seguirán siendo reguladas, en parte, por la LOTTTSV.

Reformas a la LOTTTSV

Las reformas, por otra parte también han afectado a la LOTTTSV, ya que a más de que esta ley seguirá vigente, será reformada por el COIP, para constatar esta problemática, basta con remitirnos a la disposición reformativa novena del COIP, la cual reforma los artículos 97, 147, 165.1, la disposición general vigésima primera, vigésima segunda, y se añade una disposición vigésimo séptima, entre los aspectos que se reforman en la LOTTTSV consta el juzgamiento de delitos y contravenciones, ratificando la competencia en los jueces de tránsito, sin embargo

se especifica que deberán someter dichos juicios a las disposiciones del COIP.

En conclusión, en materia de tránsito, los profesionales del Derecho, y sobre todo los jueces de tránsito del país deberán estar apoyados siempre en los dos cuerpos legales para administrar justicia; y los usuarios deben tener en cuenta siempre que existen disposiciones de la LOTTTSV que aún afectan los procesos penales de tránsito en el Ecuador, por consiguiente la Ley de Tránsito, después del COIP, seguirá existiendo.”

Plan de movilidad.

(INECO, 2013) Según el informe de INECO Con 14,4 millones de habitantes y una orografía compleja protagonizada por las cordilleras de los Andes, Ecuador afronta el reto de aprovechar mejor sus múltiples riquezas naturales para lograr su despegue económico. Consciente de la situación previa de sus Infraestructuras, el Ministerio de Transportes y Obras Públicas de Ecuador promueve la modernización de toda su red de transportes para el periodo 2013-2037.

Ineco ha elaborado el Plan Nacional Estratégico de Movilidad y Transportes (PEM), que abarca todo el territorio y todos los modos de transporte, cuyo fin es el desarrollo equilibrado y eficiente del sistema de transportes.

El Plan está configurado como una guía de desarrollo del sistema de transportes hasta 2037, fecha para la que los expertos de Ineco han analizado las necesidades globales en infraestructuras, su coste y los plazos de su implantación. Con ello, Ecuador avanza hacia un sistema de transportes integral, conectado, completo y multimodal, que sea flexible y acompañe al desarrollo económico.

Recordemos que en toda movilidad humana se da la migración y la emigración Migración humana, referida a la migración de las poblaciones de seres humanos, tiene dos acepciones: una amplia, que incluye a todos los tipos de desplazamientos de los seres humanos, y otra, más restringida, que sólo toma en cuenta aquellos desplazamientos que involucran un cambio de residencia de quienes los realizan Cualquier proceso migratorio implica dos conceptos:

- Emigración, que es la salida de personas de un país, lugar o región, para establecerse en otro país, lugar o región. La emigración implica una estimación negativa del nivel de vida de una persona y de su entorno familiar y una percepción de que al establecerse en otra parte aumentarán sus perspectivas económicas, sociales o de otro tipo o, por lo menos, de que sus esperanzas de una vida mejor se harán efectivas en el futuro.
- Inmigración es la llegada a un país de personas procedentes de otro país o lugar.

La forma de migración más importante desde el siglo XIX hasta la época actual es la que se conoce como éxodo rural, que es el desplazamiento masivo de habitantes desde el medio rural al urbano: millones de personas se trasladan anualmente del campo a la ciudad en todos los países del mundo (sobre todo, en los países subdesarrollados) en busca de mejores condiciones de vida y, sobre todo, de mayores oportunidades de empleo

Congestión vehicular.

Conceptos - antecedentes

(RevistaTime 2014) La congestión vehicular se da en todo el mundo así: La congestión vehicular o vial, taco (en Chile y Colombia), trancón (Colombia), atasco (Ecuador), cola (Venezuela), tranque (Panamá), presa (Costa Rica), atrancason y trabadera (Guatemala), trabason (El Salvador) o embotellamiento, se refiere tanto urbana como interurbanamente, a la condición de un flujo vehicular que se ve saturado debido al exceso de demanda de las vías, produciendo incrementos en los tiempos de viaje y atochamientos. Este fenómeno se produce comúnmente en las horas pico y resultan frustrantes para los automovilistas, ya que resultan en pérdidas de tiempo y consumo excesivo de combustible. Embotellamiento en Buenos Aires.

Las consecuencias de las congestiones vehiculares denotan en accidentes, a pesar que los automóviles no pueden circular a gran velocidad, ya que el automovilista pierde la calma al encontrarse estático por mucho tiempo en un lugar de la vía.

Esto también deriva en violencia vial, por otro lado reduce la gravedad de los accidentes ya que los vehículos no se desplazan a una velocidad importante para ser víctima de daños o lesiones de mayor gravedad. También, los vehículos pierden innecesariamente combustible debido a que se está inactivo por mucho tiempo en un mismo lugar, sin avanzar en el trayecto de un punto a otro.

De acuerdo con la Revista Time, la ciudad de São Paulo sufre los peores congestionamientos del mundo con base en reportes de la Companhia de Engenharia de Tráfego, la agencia municipal que administra la gestión de tránsito en la ciudad, el 23 de mayo de 2014 fue alcanzada la marca histórica de 344 km de filas acumuladas alrededor de la ciudad de São Paulo durante la hora pico de la tarde.

Principios

Entre los principios de la congestión vehicular tenemos la subsidiariedad, prevención, responsabilidad entre otros. Estudios revelan que capacidad vial no es suficiente para la demanda. El Ministerio de Transportes trabaja en reserva la aplicación de un plan de tarificación vial que busca desincentivar el uso del automóvil entre las principales calles,

(Echenique, 2006) Echenique estudió y planificó en 2006 un plan de obras que apuntaba a mitigar el efecto de los tacos en la ciudad. Desde entonces “no se ha hecho nada. Ese estudio sigue dando vueltas para allá y acá, y no hubo una autoridad que se impusiera y coordine el trabajo para que esto salga adelante. Lo único bueno es que el ministro ordenó evaluar y estudiar una solución real, que es tarificar este sector”, comentó el experto.

Tacos, largas esperas en cada intersección y prolongación de las denominadas horas punta hasta más allá de las seis horas diarias aparecen hoy -según los expertos- como incontrolables. Ello, pese al intento de principios de marzo, cuando se reforzó la fiscalización y el retiro de camiones, y se sacaron más de 3.00 policías municipales de tránsito a las calles.

La última Encuesta Nacional Urbana de Seguridad Ciudadana del INEC demostró que en 2012, unos 900 mil automóviles transitaron a diario. Si se considera, en cambio, que desde el 11 de marzo pasado la congestión medida por Policías Municipales se empujó de 10 a 15% respecto del año pasado, y que cada año la tasa de motorización crece 6% en promedio, la cifra de vehículos circulando supera el millón.

El académico de la UDP Louis De Grange En Santiago de Chile asegura que el crecimiento en la tasa de motorización es producto del mayor ingreso per cápita de los ciudadanos. “Éste es un fenómeno que se ha replicado en el mundo entero, y se debe a que, en términos relativos, cada día es más barato usar el auto, y cuando alguien se sube a uno, es realmente difícil bajarlo. Además, el ingreso crece más rápido que el precio de los combustibles”, precisó.

(Muñoz, 2010) Para el académico de la Universidad Católica, Juan Carlos Muñoz, tiene que entender que debemos hacer un esfuerzo mayor por evitar el auto”.

El problema, explica, es que “las inversiones en el sector oriente siguen impulsando el auto. Nosotros llevamos décadas aumentando la capacidad vial y luego encontrándonos con la misma escena de marzo”.

Factores de la congestión vehicular

(Thomson, 2002) Entre los principales factores de la Congestión Vehicular de la ciudad podemos anotar las siguientes:

Factores culturales.

Entendiendo que la cultura es al arte de entender y dar a conocer las cosas de la vida cotidiana en el espacio y el tiempo, ratificamos que los aspectos culturales son las costumbres, tradiciones, mitos y leyendas de un pueblo aceptadas por toda la comunidad, Entonces al aplicar los factores culturales en la congestión vehicular observamos que existe las ventas ambulantes, la realización de diferentes actividades llamas oficios en las calles, veredas o lugares públicos lo

que da lugar a los llamados a trancones.

Factores económicos.

El tercer punto es quizás el que más relevancia tiene en el problema de la congestión vehicular, es el económico ya que las sociedades y los estados tienen como objetivo principal erradicar la pobreza y la miseria, implementando políticas, planes y programas para incrementar el trabajo laboral lo que si se ha conseguido. Es decir la clase baja ha pasado a la clase media producto de ello en casi todos los hogares tratan de adquirir un vehículo por más antigua que este sea, Entonces a medida que el automóvil se ha masificado, es mayor la congestión vehicular, principalmente porque en términos de vialidad un automóvil es 12 veces menos eficiente que un bus de transporte público si consideramos la cantidad de pasajeros transportados por cada uno. Una muestra clara de la penetración del automóvil.

La pregunta que cabe entonces es ¿Por qué seguimos usando el automóvil si no queremos congestión vehicular?, la respuesta es una sola: No percibimos cuánto aportamos nosotros a la congestión cuando utilizamos el automóvil. Cada vehículo adicional influye en el viaje de todos los demás que ocupan la vía, pero no tomamos esto en cuenta al momento de entrar a la vía, no consideramos las externalidades.

Claramente si una buena cantidad de los pasajeros que ocupan el automóvil ocuparan el transporte público, disminuiría la congestión vehicular. De todas maneras, cabe mencionar que un exceso de buses traería consigo congestión vehicular, esto sucedería si no se regulara la entrada de buses a los sistemas de transporte público.

Otro aspecto importante es la conducta de los conductores al momento de transitar una vía, la falta a las normas de tránsito o el poco respeto que tienen algunos conductores hacia aquellos con quienes comparten la vía contribuye a aumentar la congestión.

Cabe mencionar también que aspectos administrativos aportan a la congestión vehicular. En algunas ciudades un mal diseño o una mala mantención de la vialidad conlleva problemas de congestión, esto es: Mala demarcación de carriles, mala ubicación de paraderos, reducciones inesperadas del espacio vial, mala mantención del pavimento, etc.

Aparte de lo anterior, si se hicieran esfuerzos por tener buenos canales de información sobre las condiciones de tránsito con los conductores, se evitaría la entrada de más autos a las vías congestionadas

Elementos de la congestión vehicular.

Entre los elementos más importantes de la congestión vehicular en las principales ciudades ratificamos con los criterios de Thomas y manifestamos que en la ciudad de Ambato Hay muchos factores que influyen en la congestión vehicular, algunas características del transporte urbano tienden a aportar a la congestión vehicular, estas son:

Elemento positivo.

Se cataloga como elemento positivo la congestión vehicular ya que existe mayor inversión en la oferta y la demanda , La demanda de transporte público es variable y tiene peaks marcados donde se realizan muchos viajes y en las horas picos.

Elementos instrumentales.-

El transporte público pertenece a cada institución del estado los mismos que debe manejarse con normalidad y bajo autorización, en los fines de semana con salvo conducto, pero al acrecentar las instituciones del estado ayuda al crecimiento del parque automotor, por ello se realiza en espacios viales limitados en el corto plazo, es decir, no podemos aumentarlo para casos de alta demanda.

Y aumentar el espacio para evitar la congestión en alta demanda tiene un costo

muy elevado.

Elemento legislativo.-

Para el usuario, el transporte público es muy inferior al automóvil en términos de seguridad y comodidad. Pero en nuestra circunscripción no existe normativos que ayuden al descongestionamiento vehicular como se en las grandes ciudades, así por ejemplo el pico y placa, entre otras medidas.

Principios de cómo enfrentar la congestión vehicular

La congestión vehicular en las grandes ciudades es cada vez más frecuente, por las razones que explicamos anteriormente. Claramente la solución a este problema no es sencilla, pero los costos que genera plantean el desafío de diseñar políticas y medidas que contribuyan a su moderación y control.

Primero que todo debemos aclarar que no sería eficiente eliminar la congestión vehicular en un 100%, ya que quizás los costos de esto sean mayores que los que produce la congestión misma. Una medida de este tipo implicaría aumentar el espacio vial o subutilizar el existente, desviar a usuarios a otras vías u horarios de viaje, etc. Por lo tanto, la intención debe ser mantener controlada la congestión y no suprimirla completamente.

Otro aspecto importante es la coordinación de las autoridades pertinentes, y la responsabilidad de las medidas que se toman. En general en América Latina, Municipalidades, Policías y Ministerios no mantienen los canales de comunicación necesarios para trabajar en conjunto y considerar el impacto positivo o negativo que pueden tener sus medidas en cuanto a congestión vehicular.

Un obstáculo importante para el control de la congestión es la marcada preferencia que aún se tiene por el automóvil, sobre todo en América Latina. Bajo estas condiciones, cualquier medida daría poco resultado ya que el parque

automotriz estaría aumentando constantemente y a tasas cada vez mayores. Frecuentemente ocurre que las mejoras en transporte público son aprovechadas por los mismos usuarios y no ocurre un reemplazo del automóvil por el transporte público. Además, la calidad y las condiciones de viaje de un automóvil son casi imposibles de igualar por el transporte público, por lo que no hay incentivos necesarios para dejar de usar el automóvil.

Una solución interesante (y probada en Londres) es el cobro por externalidades, es decir, que el automovilista pague por ocasionar un perjuicio a terceros cuando usa el automóvil, una modalidad de esto es la tarificación vial, es decir, un cobro adicional por usar vías congestionadas en horas punta. Así el usuario considerará este costo, al momento de decidir utilizar una vía, que significa el costo que tiene para los demás el hecho de que transite por esa vía. Con lo anterior, podemos ser capaces de desincentivar el uso del automóvil, ya que el usuario deberá pagar por usar las principales vías o usar otro camino seguramente más largo. Seguramente para muchos será más conveniente usar el transporte público en términos de rapidez (ya que habrá menos autos y menos congestión, además de que los buses podrán usar las vías más rápidas) y economía.

Medidas como la anterior son muy impopulares en el corto plazo, dada la gran cantidad de automovilistas. La experiencia en Londres fue satisfactoria y quienes tomaron las medidas, con el tiempo tuvieron gran aprobación popular. Es necesario buscar formas de control para el problema de la congestión, más allá de las intenciones políticas de las autoridades.

Se puede aplicar estas alternativas pero siempre aplicando los debidos principios como:

Responsabilidad.-

La responsabilidad es un valor que está en la conciencia de la persona, que le permite reflexionar, administrar, orientar y valorar las consecuencias de sus actos, siempre en el plano de lo moral.

Una vez que pasa al plano ético (puesta en práctica), se establece la magnitud de dichas acciones y de cómo afrontarlas de la manera más positiva e integral.

La persona responsable es aquella que actúa conscientemente siendo él la causa directa o indirecta de un hecho ocurrido. Está obligado a responder por alguna cosa o alguna persona. También es el que cumple con sus obligaciones o que pone cuidado y atención en lo que hace o decide. En el ámbito penal, culpable de alguna cosa, acto o delito. En otro contexto, es la persona que tiene a su cargo la dirección en una actividad en este caso la congestión vehicular.

Prevención.-

El latín preventivo, prevención es la acción y efecto de prevenir (preparar con antelación lo necesario para un fin, anticiparse a una dificultad, prever un daño, avisar a alguien de algo). Por ejemplo: “la congestión vehicular”, “El Gobierno ha lanzado una campaña de prevención para evitar los atracones y largas filas de carros.

La prevención, por la tanto, es la disposición que se hace de forma anticipada para minimizar un riesgo. El objetivo de prevenir es lograr que un perjuicio eventual no se concrete. Esto se puede apreciar en los dichos populares “más vale prevenir que curar” y “mejor prevenir que curar”. Puesto en otras palabras, si una persona toma prevenciones para evitar un daño en este caso el pasa tiempo en la congestión vehicular y toma las precauciones corrientes ahorra tiempo y dinero.

Subsidiariedad.-

(Maastricht, 1992) El principio de subsidiariedad, en su definición más amplia, dispone que un asunto deba ser resuelto por la autoridad (normativa, política o económica) más próxima al objeto del problema. El "principio de subsidiariedad" es uno de los principios sobre los que se sustenta la Unión Europea, según quedó establecido por el Tratado de Maastricht, firmado el 7 de febrero de 1992 y después conocido como Tratado de la Unión Europea. Su actual formulación

quedó plasmada en el Artículo 5 (2), modificada por el Tratado de Lisboa desde el 1 de diciembre de 2009. Un análisis descriptivo de este principio puede encontrarse en el Protocolo 30 sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, anejo al Tratado.

Este principio tiene sus raíces teóricas en la doctrina social de la Iglesia católica, pero en su aplicación se ha independizado en gran parte de ella y es empleada en el Derecho para justificar la abstención de regulación.

Según la doctrina social de la Iglesia, es el principio en virtud del cual el Estado ejecuta una labor orientada al bien común cuando advierte que los particulares no la realizan adecuadamente, sea por imposibilidad sea por cualquier otra razón. Al mismo tiempo, este principio pide al Estado que se abstenga de intervenir allí donde los grupos o asociaciones más pequeñas pueden bastarse por sí mismas en sus respectivos ámbitos.

La subsidiariedad, dicta que la autoridad debe resolver los asuntos en las instancias más cercanas a los interesados. Por tanto, la autoridad central asume su función subsidiaria cuando participa en aquellas cuestiones que, por diferentes razones, no puedan resolverse eficientemente en el ámbito local o más inmediato. El principio de subsidiariedad es aplicable en los campos del gobierno, la ciencia política, la cibernética y la gestión de toda índole.

La subsidiariedad es, idealmente o en principio, una de las características del federalismo.

En conclusión significa que todo lo que puede hacer un municipio no lo ha de hacer la Comunidad Autónoma, y todo lo que puede hacer las Comunidad Autónoma no lo ha de hacer el Estado

De la Comisión Nacional del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

La Comisión Nacional del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial se

encuentra fiscalizando y organizado en coordinación del Ministerio del Sector de Tránsito y Transporte Terrestre, este ente está encargado de regular, controlar, planificar el tránsito a nivel nacional, que tendrá personería jurídica, teniendo competencia y jurisdicción nacional, tiene como atribuciones cumplir conforme lo que manifiesta el artículo 20 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2011, pág. 6) que tendrá que cumplir y hacer cumplir la norma suprema, buscando políticas que regulen el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial a nivel nacional.

De acuerdo con ello (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2011, pág. 5) en su artículo 13 que prescribe: Los organismos de tránsito y transporte terrestre en nuestra legislación son los siguientes:

- a) El Ministerio del Sector
- b) La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados;
- c) Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Distritos Metropolitanos y sus órganos descentralizados.

Ministerio del Sector del Tránsito y Transporte Terrestre

Dentro de los órganos administrativos encontramos Art. 14.- “El Presidente de la República, de conformidad con sus atribuciones definirá el Ministerio que se encargue de la rectoría del sector del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y, del mismo modo, establecerá sus funciones, atribuciones y competencias”.

Conforme a esta disposición y lo que contempla la Constitución del Ecuador incorporar en su trabajo un sistema nacional de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, que no sólo dicha institución lo ejecutará sino que deberá realizarlo

en coordinación con los GADs, y todos los organismos que lo conforman.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

En cuanto a la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, encontramos la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que estará adscrita al Ministerio del Sector, regida por un Directorio que sesionará en forma ordinaria una vez al mes; y, extraordinariamente cuando lo convoque su Presidente o a solicitud de al menos tres de sus miembros. Sus resoluciones se adoptarán por mayoría absoluta de votos. El Presidente tendrá voto dirimente.

En su artículo 18.- El Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial estará integrado por:

- a) El Ministro del Sector o su delegado que será el Subsecretario responsable del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quien lo presidirá;
- b) El Ministro de Salud o su delegado;
- c) Un representante designado por el Presidente de la República;
- d) Un representante por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales que tengan más de un millón de habitantes; y,
- e) Un representante por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, y Municipales que tengan menos de un millón de habitantes.

A las sesiones del Directorio asistirá el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quien actuará en calidad de Secretario del Directorio, con voz

pero sin voto.

Cada miembro del Directorio, tendrá una alterna o alterno, conservando la equidad de género. Como acabamos de anotar anteriormente el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial está integrado por una lista muy extensa de miembros que de alguna manera se encuentran involucrados con el quehacer del control del tránsito y transporte, que dependen todos ellos de instituciones públicas diferentes, es por ello que se ha autorizado a que lo integren sus respectivos delegados, lo cual trae consigo que los planes y programas que se desarrollen para el mejoramiento, ordenamiento y control del tránsito muchas veces, no puedan cumplirse o se lo realice en forma desordenada, o con diversidad de criterios que en nada contribuyen para estos fines; por lo que puedo mencionar que en definitiva no existe una tecnificación y adecuado control en este organismo; pues en la parte final del Art. 21 de la ley en mención, se ha querido tratar de salvar estas incongruencias, manifestando que los delegados deben acreditar conocimiento y experiencia en la materia de tránsito y transporte terrestre, cosa que nunca ocurre, pues la mayor parte de las veces ni siquiera los titulares cumplen con los más mínimos requerimientos, mucho menos los delegados, pues son puestos burocráticos y más bien políticos, en los que no se presenta ningún concurso para optar por ellos, ni se exigen requisitos mínimos.

Como organismo máximo de control y administrativo del tránsito y transporte en el Ecuador, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tiene varias funciones, tales como:

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

terrestre, tránsito y seguridad vial, controlar y auditar en el ámbito de sus competencias su cumplimiento por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, de acuerdo al Reglamento que se expida para la presente Ley;

3. Elaborar y poner en consideración del Ministro del Sector el plan o planes nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y supervisar su cumplimiento;
4. Nombrar al Director (a) Ejecutivo (a) de la Institución de una terna enviada por el Presidente de la República;
5. Supervisar y controlar la gestión del Director (a) Ejecutivo (a) y removerlo de ser el caso;
6. Aprobar las normas técnicas en el marco de las políticas públicas nacionales para la aplicación de la presente Ley y su Reglamento General;
7. Aprobar el plan operativo anual de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial presentado por el Director (a) Ejecutivo (a);
8. Aprobar las normas de regulación y control de la red estatal-troncales nacionales de transporte terrestre y tránsito a nivel nacional definidos por el ministerio del sector en el ámbito de sus competencias;
9. Fijar los valores de los derechos de los títulos habilitantes y demás documentos valorados, en el ámbito de su competencia;
10. Aprobar las normas de homologación, regulación y control de los medios y sistemas de transporte terrestre y tránsito, en el ámbito nacional;
11. Establecer y fijar las tarifas en cada uno de los servicios de transporte terrestre en el ámbito de su competencia, según los análisis técnicos de los

costos reales de operación;

12. Conocer y resolver en segunda y definitiva instancia las resoluciones emitidas por el Director (a) Ejecutivo (a), que sean impugnadas de acuerdo con el procedimiento establecido en el Reglamento a esta Ley;
13. Supervisar y controlar a las operadoras nacionales e internacionales de transporte terrestre y demás instituciones prestadoras de servicios de tránsito y seguridad vial en el ámbito de su competencia;
14. Aprobar el presupuesto anual de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y demás organismos dependientes;
15. Conocer y aprobar el informe de gestión y labores de la Directora o Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como sus estados financieros auditados;
16. Expedir los reglamentos necesarios para el cumplimiento de sus fines y objetivos;
17. Autorizar al Director (a) Ejecutivo (a) la conformación de empresas de economía mixta en el ámbito del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial;
18. Autorizar los títulos habilitantes a regir luego de una fusión y/o escisión, según el caso, de empresas operadoras de transportes terrestres y prestadores de servicios de tránsito y seguridad vial en el ámbito de su competencia
19. Aprobar los informes de factibilidad para la creación de nuevos títulos habilitantes en el ámbito de su competencia;

20. Aprobar los informes previos emitidos por el departamento técnico para la constitución jurídica de toda compañía o cooperativa en el ámbito de su competencia, según los parámetros que se establezcan en el Reglamento.

Objeto y Finalidades de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Los preceptos fundamentales de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el artículo uno dispone; “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, 2011, pág. 2)”. Estableciendo de esta manera que este cuerpo legal tiene por objeto los siguientes ámbitos:

- ✓ Organización, planificación, reglamentación y el control del tránsito y el transporte terrestre;
- ✓ Uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal
- ✓ Circulación peatonal y la conducción de semovientes;
- ✓ Control y la prevención de los accidentes, la contaminación
- ✓ Ambiental y el ruido producido por vehículos a motor; y
- ✓ Tipificación y Juzgamiento de las infracciones de tránsito.

Este ámbito de regulación corresponde exclusivamente a los organismos y autoridades de tránsito y transporte terrestre, respetando competencias, el ejercicio de las facultades y deberes determinados en la presente Ley.

Formulación de la Hipótesis

La Ordenanza General que regula el tránsito transporte terrestre y seguridad vial del Municipalidad de Ambato, Incide en la congestión vehicular en horas pico, durante el primer semestre del año 2014

Señalamiento de variables

Variable independiente

Ordenanza General que regula el Tránsito, Transporte, seguridad vial del GAD Municipal del Cantón Ambato.

Variable dependiente

La Congestión vehicular

Termino de relación

Incide.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

Enfoque de la investigación

La investigación tendrá un enfoque: cuanti – cualitativo. Cuantitativo porque recoge información que se someterá a un análisis estadístico, y cualitativo de la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad del GAD, y la congestión vehicular, porque se estudiara los resultados estadísticos obtenidos de las causas y efectos de la problemática que pasarán a la criticidad y análisis del investigador observando la realidad y el entorno social en que se desarrolla.

Modalidad básica de la investigación

Bibliográfica documental

Tiene como propósito detectar, ampliar y profundizar el tema de investigación, Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad del GAD y la congestión vehicular en horas pico en la ciudad de Ambato, con base de criterios de diversos actores, libros, revistas y otras publicaciones y de manera especial nos basaremos en la constitución de la república del Ecuador, ley de prevención y control de la contaminación ambiental y convenios internacionales.

De campo

El presente trabajo por su naturaleza es una investigación de campo, la parroquia Matriz del Cantón Ambato y la comisión e Tránsito de su jurisdicción, debido a que es importante tener un contacto directo con la realidad, para poder observar y tener una idea clara de cómo se producen los hechos en el mismo lugar en que

ocurren es decir la realidad misma en la investigación.

Nivel o Tipo de Investigación

Los niveles de investigación en los que se fundamenta la presente investigación son los siguientes:

Exploratoria

En esta técnica podemos llevar a la práctica todos los conocimientos adquiridos en la academia en el proceso de enseñanza aprendizaje como de los conocimientos adquiridos en la universidad de la vida, mismos que servirán para tomar las mejores decisiones y recomendaciones en el presente trabajo de investigación. Por medio de este nivel nos permitirá acercarnos a lugar de los hechos y observar las diferentes situaciones que se presentan en el ámbito de la investigación.

Descriptivo

La descripción es la metodología que busca aplicar los métodos de la inducción y de la deducción, es decir describiremos las partes que componen el problema de una manera total, iniciando desde lo general para ir a lo particular y visversa. Luego de haber realizado la exploración, procederemos a describir y analizar de forma minuciosa la situación en la cual se está desarrollando la problemática.

Explicativo

Toda investigación debe garantizarse por una explicación total y clara de todos los procesos y datos obtenidos, ya que la veracidad da certeza y cumplimiento a todo un trabajo.

La presente investigación está enfocada en el nivel de investigación explicativo, considerando que la investigación explicativa se encarga de buscar el porqué de los hechos mediante el establecimiento de relaciones causa-efecto, para luego

poder dar explicaciones del análisis de la presente investigación.

Población y muestra

Informe del Municipio de Ambato (2011) El universo son los pobladores de la parroquia La Matriz del cantón Ambato

Habitantes 178538

Total 178538

El sector seleccionado para la investigación es:

- Comisión de Tránsito 3
- Gobierno autónomo descentralizado del cantón Ambato 2
- Habitantes de la Parroquia la Matriz 178538

La Población universo para este estudio de la presente investigación está constituida por 178543 personas de la ciudad de Ambato y la mayoría habitantes de la parroquia de matriz.

De acuerdo a los criterios de expertos y en virtud de que la población supera de 100 elementos no se sacará una muestra representativa.

Con la formula expuesta, se procede al cálculo de la muestra.

$$n = \frac{(Z)^2 * N * P * Q}{(D)^2(N - 1) + (Z)^2 * P * Q}$$

n= Tamaño de la muestra	?
Z=Nivel de confianza 95%	1.96
P= Probabilidad de éxito 50%	0,5
Q= probabilidad de fracaso 50%	0,5
N= Total de la población	178542
D=error de Máximo 5%	0.05.

Con los datos expuestos, y mediante la aplicación de la fórmula que prosigue obtendremos el resultado de la muestra.

$$n = \frac{(Z)^2 * N * P * Q}{(D)^2(N - 1) + (Z)^2 * P * Q}$$

$$n = \frac{(1.96)^2 * 178542 * 0.5 * 0.5}{(0,05)^2(178542 - 1) + (1.96)^2 * 0.5 * 0.5}$$

$$n = \frac{(3.84)(44.63)}{446 + (0,96)}$$

$$n = \frac{171400.32}{446.96}$$

$$n = 383$$

OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Variable Independiente.- la ordenanza general que regula el tránsito, transporte terrestre del GAD

CONCEPTUALIZACIÓN.	DIMENSIONES.	INDICADORES.	ITEMS.	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS.
Es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias a través de sus atribuciones, funciones roles.	Atribuciones Roles	Autonomía Descentralización Desconcentración Consejos Parroquiales Concejos Municipales Consejos Provinciales Autoridad Convivencia Social	¿Qué es autonomía? ¿Qué entiende por descentralización? ¿Conoce usted que es desconcentración. ¿Qué son los consejos parroquiales? ¿Qué son los concejos municipales? ¿Qué son los consejos provinciales? ¿Cuáles la autoridad en la COOTAD? ¿Qué entiende por convivencia social?	Encuesta Cuestionario

Cuadro No. 1 Operalización de las variables V.I

Elaborado por: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Fuente. Marco Teórico

Técnicas e Instrumentos

Encuesta

La encuesta es una técnica de recolección de información, por la cual los informantes responden por escrito a preguntas realizadas para el investigador referente al problema.

Cuestionario

El cuestionario sirve de enlace entre los objetivos de la investigación y la realidad estudiada. La finalidad del cuestionario es obtener de manera sistemática información de la población investigada.

Plan de recolección de información

PREGUNTAS BÁSICAS.	EXPLICACIÓN.
1. ¿Qué?	Con el objeto de tener en cuenta las causas que generen la contaminación del aire
2. ¿Para qué?	Para alcanzar los objetivos específicos de la investigación.
3. ¿Dónde?	En la parroquia la matriz.
4. ¿Cuántas veces?	Una vez.
5. ¿Quién?	Arturo Cortez
6. ¿Cuándo?	En el primer semestre del año 2013
7. ¿En qué situación?	Durante el desarrollo de la investigación.

Cuadro No. 3 Recolección de información

Elaborado por: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Fuente: Encuestas

Procesamiento y análisis

Con la información que se recoja se podrá hacer lo siguiente:

- Revisión Crítica de la información recogida; esto es la limpieza de información defectuosa, contradictoria, incompleta, no pertinente, etc.

- Repetición de la recolección, en ciertos casos individuales, para corregir fallas de contestación.

- Tabulación o cuadros según variables de cada hipótesis.

- Estudio estadístico de datos para presentación de resultados.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Luego de la recolección de datos producto de la encuesta a: Funcionarios de la unidad municipal de tránsito, Policías de Tránsito, Autoridades municipales, Conductores, Habitantes de la parroquia La Matriz del Cantón Ambato, es necesario dar la valía necesaria para lo cual se tabula en forma cuantitativa y cualitativamente en forma ordenada y desglosada.

Interpretación de datos

PREGUNTA No. 1

1. ¿Sabe usted los parámetros de la autonomía?

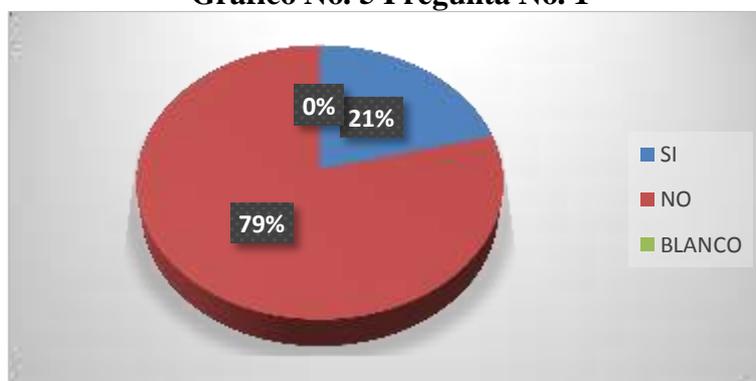
Cuadro No. 4 Pregunta No. 1

Indicador	Cantidad	Porcentaje (%)
SI	83	21%
NO	300	79%
BLANCO	0	0%
TOTAL	383	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Gráfico No. 5 Pregunta No. 1



Elaborado por: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Fuente: Cuadro 6

ANÁLISIS DE RESULTADOS

Conociendo que la autonomía es la parte importante de la descentralización de los 383 encuestados 83 personas que representa el 21 % conocen a que se refiere la autonomía y sus parámetros indispensables, mientras que 300 encuestados que equivale al 79 % desconoce la institucionalidad de las autonomías y sus principios.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

La ciudadanía Ambateña desconoce los principios, parámetros y objetivos de la autonomía, razón por la cual no cumple con el legado de la Constitución de la República del Ecuador y el Código Orgánico de Organización Territorial.

PREGUNTA No. 2

2. ¿Conoce qué es descentralización?

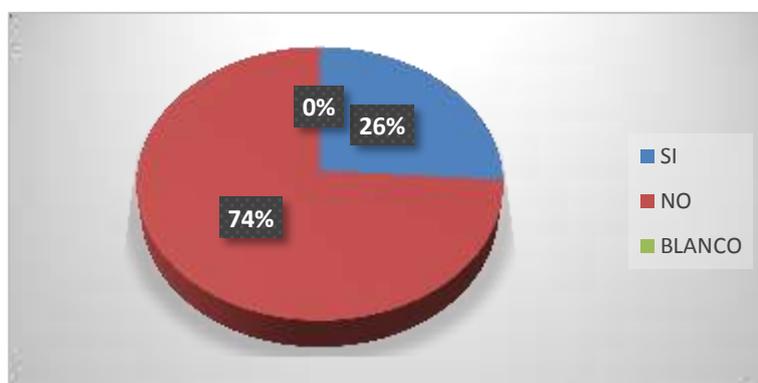
Cuadro No. 5 Pregunta No. 2

Indicador	Cantidad	Porcentaje (%)
SI	100	26%
NO	283	74%
BLANCO	0	0%
TOTAL	383	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Gráfico No. 6 Pregunta No. 2



Elaborado por: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Fuente: Cuadro 7

ANÁLISIS DE RESULTADOS

Sobre la Descentralización. De los encuestados 100 personas que representan el 26 % del total manifiestan que conocen el significado y los parámetros que lo componen, mientras que 283 encuestados que equivale el 74 % contradicen y manifiestan que no conocen el desarrollo y los requisitos de la institucionalidad de la descentralización.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

La sociedad civil y las autoridades de los GADs tanto cantonales como parroquiales desconocen los parámetros y componentes de la descentralización llevando a una confusión con la institucionalidad de la desconcentración y la autonomía.

PREGUNTA No. 3

3.- ¿Sabe usted los parámetros de la desconcentración?

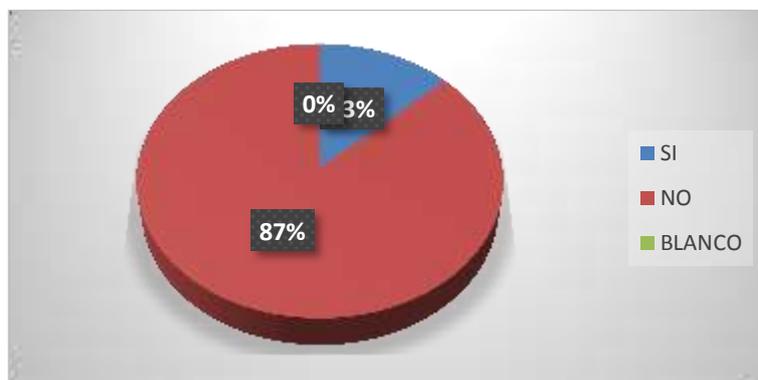
Cuadro No. 6 Pregunta No. 3

Indicador	Cantidad	Porcentaje (%)
SI	50	13%
NO	333	87%
BLANCO	0	0%
TOTAL	383	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Gráfico No. 7 Pregunta No. 3



Elaborado por: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Fuente: Cuadro 8

ANÁLISIS DE RESULTADOS

Sobre la Desconcentración. De los encuestados 50 personas que representan el 13 % del total manifiestan que conocen el significado y los parámetros que lo componen, mientras que 333 encuestados que equivale el 87 % contradicen y manifiestan que no conocen el desarrollo y los requisitos de la institucionalidad de la desconcentración.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

La sociedad civil y las autoridades de los GADs tanto cantonales como parroquiales desconocen los parámetros y componentes de la desconcentración llevando a una confusión con la institucionalidad de la descentralización.

PREGUNTA No. 4

4¿Las juntas Parroquiales organizan legalmente la convivencia social?

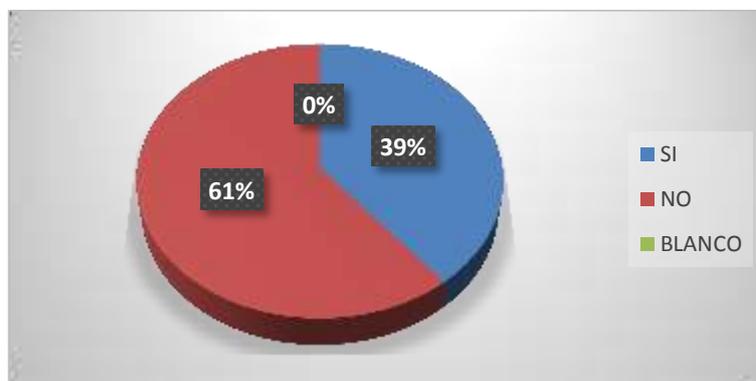
Cuadro No. 7 Pregunta No. 4

Indicador	Cantidad	Porcentaje (%)
SI	150	39%
NO	233	61%
BLANCO	0	0%
TOTAL	383	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Gráfico No. 8 Pregunta No. 4



Elaborado por: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Fuente: Cuadro 9

ANÁLISIS DE RESULTADOS

De los 383 encuestados a la pregunta si los GAD. Parroquiales organizan correctamente la convivencia social 150 personas que representan el 39 % manifiestan que si es responsabilidad de las autoridades parroquiales y que si cumplen con el legado de organización de la convivencia social, mientras que 233 encuestados responden que siendo la junta parroquial de mantener la coordinación y armonía de la convivencia social pues no lo hace.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

La Junta Parroquial como un organismo descentralizado y autonomía no cumple con las atribuciones que la Constitución le ha encomendado, por lo que la armonía social y convivencia está bastante desprestigiada.

PREGUNTA No. 5

5¿Conoce las funciones de los concejos municipales?

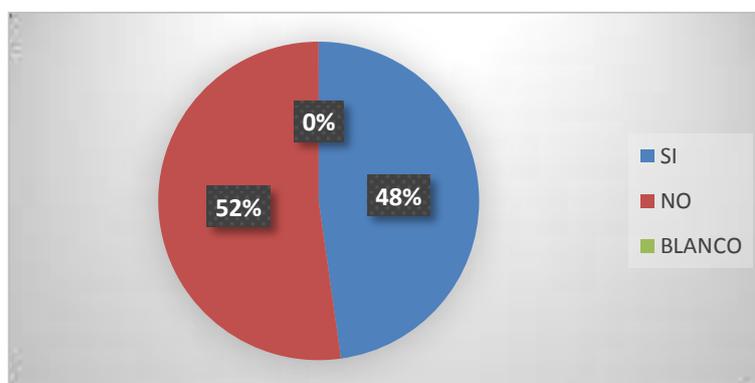
Cuadro No. 8 Pregunta No. 5

Indicador	Cantidad	Porcentaje (%)
SI	183	48%
NO	200	52%
BLANCO	0	0%
TOTAL	383	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Gráfico No. 9 Pregunta No. 5



Elaborado por: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Fuente: Cuadro 10

ANÁLISIS DE RESULTADOS

A la pregunta si la ciudadanía conoce las funciones de los Consejos municipales de los 383 encuestados 183 personas que representan el 48 % mencionan que si conocen las funciones y atribuciones de los Concejos Municipales, mientras que 200 encuestados que equivale al 52 % no conocen las funciones del Concejo municipal lo que dificulta el cumplimiento del ordenamiento ciudadano en las calles de la ciudad

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Se concluye que en la ciudad de Ambato existe un divorcio entre las autoridades y los ciudadanos ya que estos últimos desconocen totalmente las funciones y atribuciones de los miembros del Concejo Municipal.

PREGUNTA No. 6

¿Existe en tu ciudad contaminación del aire?

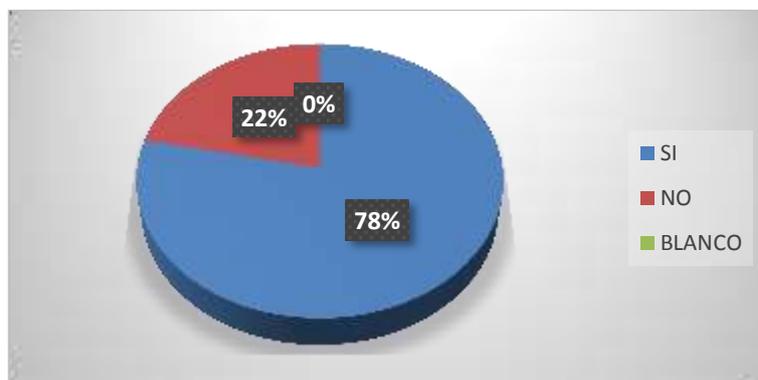
Cuadro No. 9 Pregunta No. 6

Indicador	Cantidad	Porcentaje (%)
SI	300	78%
NO	83	22%
BLANCO	0	0%
TOTAL	383	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Gráfico No. 10 Pregunta No. 6



Elaborado por: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Fuente: Cuadro 11

ANÁLISIS DE RESULTADOS

De los 383 encuestado 300 que representan el 78 % manifiestan que la ciudad de Ambato está contaminada su medio ambiente principalmente por los vehículos en el centro de la ciudad , mientras que 83 encuestados que equivale al 22 % mencionan que en nuestra ciudad no existe contaminación.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Según los encuestados la ciudad de Ambato se encuentra contaminado principalmente en esta última década, lo que transforma a la ciudad en centro de focalización para las diferentes enfermedades y el aparecimiento del LUMPEN

PREGUNTA No. 7

7¿Está de acuerdo con la regulación del tránsito en la ciudad de Ambato?

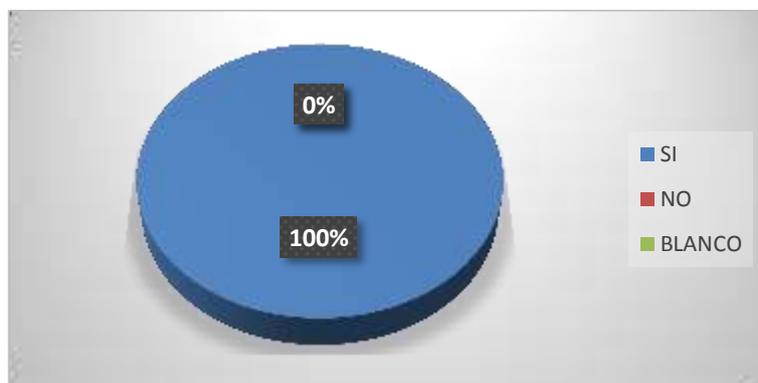
Cuadro No. 10 Pregunta No. 7

Indicador	Cantidad	Porcentaje (%)
SI	383	100%
NO	0	0%
BLANCO	0	0%
TOTAL	383	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Gráfico No. 11 Pregunta No. 7



Elaborado por: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Fuente: Cuadro 12

ANÁLISIS DE RESULTADOS

A la pregunta si es necesario que la comisión de Transito por intermedio del GADMA tiene que controlar el tráfico del casco central de los 383 encuestados todos lo que representa el 100% esta desacuerdo que se debe poner un control estricto a la afluencia del parque automotor.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

A la gran afluencia y congestión del tráfico vehicular toda la ciudadanía peatonal y conductora pide a la Comisión de Transito de la Municipalidad de Ambato tome cartas en el asunto y emita normativos que descongestione la ciudad y ayude a una vida como pide el Buen Vivir.

PREGUNTA No. 8

8.- ¿Ud. cree que existe mayor contaminación ambiental en la ciudad de Ambato?

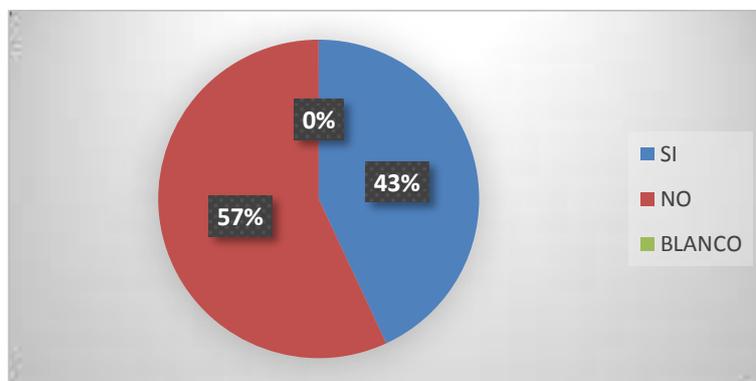
Cuadro No. 11 Pregunta No. 8

Indicador	Cantidad	Porcentaje (%)
SI	165	44%
NO	218	56%
BLANCO	0	0%
TOTAL	383	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Gráfico No. 12 Pregunta No. 8



Elaborado por: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Fuente: Cuadro 13

ANÁLISIS DE RESULTADOS

A la pregunta si la ciudad de Ambato está contaminada podemos observar que de los 383 encuestados 165 que corresponden al 44 % manifiestan que si hay contaminación, mientras que 218 personas que equivale al 56 ratifican que en Ambato no existe contaminación en la ciudad.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

La mayoría de los encuestados manifiestan que en la ciudad de Ambato no existe contaminación que perjudique o radicalice enfermedades crónicas en los seres humanos, pero será necesario tomar las precauciones correspondientes para el futuro

PREGUNTA No. 9

9.- ¿Los vehículos son los que contaminan en más porcentaje en la ciudad?

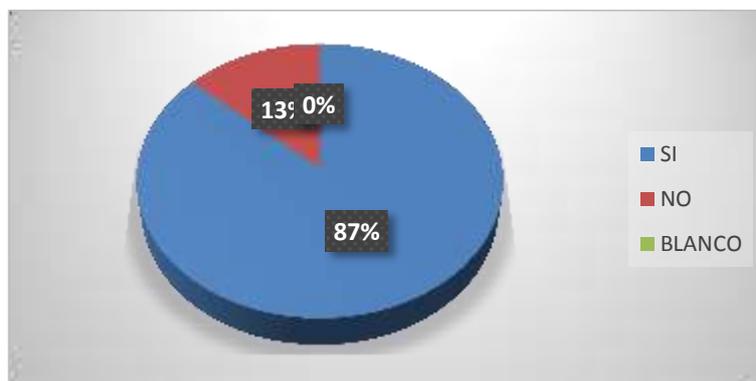
Cuadro No. 12 Pregunta No. 9

Indicador	Cantidad	Porcentaje (%)
SI	332	86%
NO	51	14%
BLANCO	0	0%
TOTAL	383	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Gráfico No. 13 Pregunta No. 9



Elaborado por: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Fuente: Cuadro 14

ANÁLISIS DE RESULTADOS

De los 383 encuestados a la pregunta si los vehículos son los que más contaminan la ciudad 332 que equivale al 86 % mencionan que si contaminan en gran porcentaje la ciudad , mientras que el 51 % que representa el 14 % explican que no son los vehículos los contaminadores directos.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

De acuerdo a los datos obtenidos resumimos que son los vehículos los primeros contaminadores del ambiente en la ciudad de Ambato, incrementando el problema social en la salud de los seres humanos.

PREGUNTA No. 10

10.- ¿La contaminación y la congestión vehicular producen enfermedades y el stress humano?

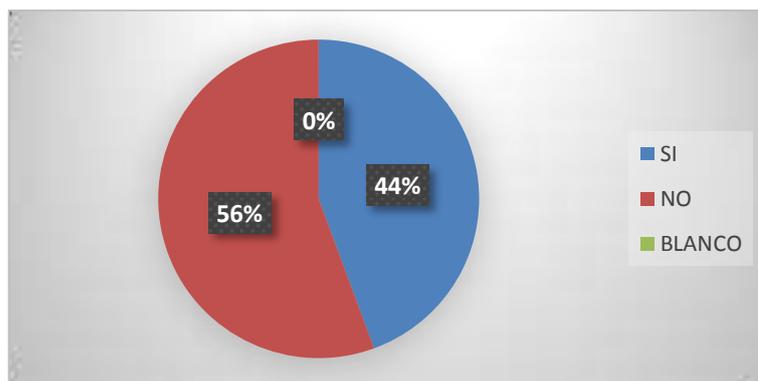
Cuadro No. 13 Pregunta No. 10

Indicador	Cantidad	Porcentaje (%)
SI	170	45%
NO	213	55%
BLANCO	0	0%
TOTAL	383	100%

Fuente: Encuesta

Elaborado: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Gráfico No. 14 Pregunta No. 10



Elaborado por: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Fuente: Cuadro 15

ANÁLISIS DE RESULTADOS

Sobre la pregunta si en Ambato la congestión vehicular por ende la contaminación, producen enfermedades y estrés en los seres humano de los 383 encuestados 170 que equivale al 45 % mencionan que si son las causantes de las enfermedades, mientras que 213 que representa el 55 % ratifican que en la ciudad de Ambato no son los responsables de las enfermedades existentes.

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

De acuerdo a la pregunta planteada se concluye que en la ciudad de Ambato no existe enfermedades por causas de la contaminación ambiental en gran escala lo que es controlable en una medida razonable.

Comprobación de la Hipótesis

Para la investigación planteada, se ha determinado la hipótesis que va en relación al problema detectado en la Ordenanza General que regula el Transito Transporte Terrestre y seguridad vial de la Municipalidad de Ambato,

Hipótesis

Hipótesis Nula

H0: La Ordenanza General que regula el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del Municipalidad de Ambato, **no** Incide en la congestión vehicular en horas pico, durante el primer semestre del año 2014

Hipótesis Alternativa

H1: La Ordenanza General que regula el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del Municipalidad de Ambato, Incide en la congestión vehicular en horas pico, durante el primer semestre del año 2014

Prueba

La prueba chi-cuadrado para una muestra permite averiguar si la distribución empírica de una variable categórica se ajusta o no a una determinada distribución teórica.

Esta hipótesis de ajuste, se pone a prueba utilizando un estadístico propuesto por Pearson para comparar las frecuencias observadas o empíricas con las esperadas o teóricas de cada categoría, es decir, un estadístico diseñado para comparar las frecuencias de hecho obtenidas a una muestra concreta (frecuencias observadas) con las frecuencias que deberíamos encontrar si la variable realmente siguiera la distribución teórica propuesta en la hipótesis nula (frecuencias esperadas).

En el presente estudio se realizará los cálculos con un nivel de confianza del 95% y un error del 0.05.

Se trabaja con el ítems 7 y 9 aplicado a Funcionarios de la unidad Municipal de tránsito, Policías de Tránsito, Autoridades municipales, Conductores, Habitantes de la Parroquia La Matriz del Cantón Ambato, siendo las siguientes:

7.- ¿Está de acuerdo con la regulación del tránsito en la ciudad de Ambato?

9.- ¿Los vehículos son los que contaminan en más porcentaje en la Ciudad?

Los grados de libertad para la prueba son: $gl = (f - 1) (c - 1)$

Donde,

gl= Grados de libertad

f = número de filas = 3

c = número de columnas = 2

gl= $(3 - 1) (2 - 1)$

gl= $(2) (1)$

gl = 2

El valor crítico de X^2 para $\alpha = 0,05$ y 2 gl se obtiene de la tabla de la distribución Chi-cuadrado. $X^2_{(0,05; 2)} = 5.99$

Frecuencias Observadas

Cuadro No. 14 Frecuencias Observadas

P9 P8	SI	NO	TOTAL
SI	218	20	238
NO	15	9	24
TOTAL	233	29	262

Fuente: Tabulación de datos

Elaborado Por: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Para el cálculo de las frecuencias esperadas se utiliza la siguiente fórmula:

$$Fe = \frac{(\text{Total fila}) (\text{Total columna})}{(\text{Gran total})}$$

Frecuencias Esperadas

Cuadro No. 15 Frecuencias Esperadas

P9 P8	SI	NO	TOTAL
SI	211.66	26.34	238
NO	21.34	2.66	262
TOTAL	233	29	262

Fuente: Tabulación de datos

Elaborado Por: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Para el cálculo del Chi cuadrado se utilizó la Formula:

$$X^2 = \frac{(FO - FE)^2}{FE}$$

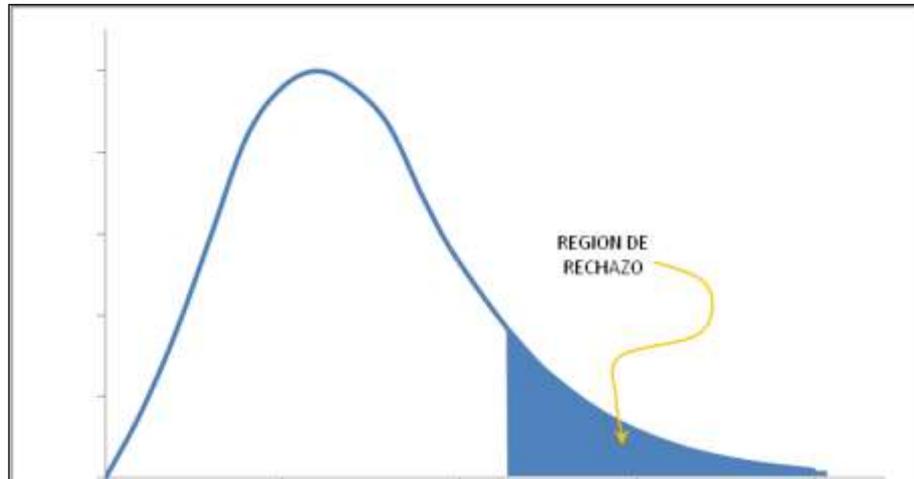
Cuadro No. 16 Calculo de Chi Cuadrado

P9	P8	FO	FE	FO - FE	(FO - FE)²	(FO - FE)²/FE
SI	SI	218	211.66	6.34	40.20	0.19
NO	SI	20	21.34	-1.34	1.80	0.21
SI	NO	15	26.34	-11.34	128.60	11.34
NO	NO	9	2.66	6.34	40.20	0.19
				Total X ² calculado		11.93

Fuente: Tabulación de datos

Elaborado Por: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Gráfico No. 15 Gráfico del Chi cuadrado



Fuente: Tabulación de datos

Elaborado Por: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Regla de Decisión

Se rechaza H_0 si $X^2_{\text{calculado}} \geq X^2_{\text{crítico}}$. Como $11.93 > 5.99$ entonces se rechaza la Hipótesis Nula; se acepta la Hipótesis Alternativa H_1 y se concluye que La Ordenanza general que regula el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del Municipalidad de Ambato, Incide en la congestión vehicular en horas pico, durante el primer semestre del año 2014.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Una vez realizada la investigación y cumplido con el plan de recolección de datos y su proceso, como su tabulación tanto cualitativa como cuantitativa correspondiente y es indispensable precisar las siguientes conclusiones y recomendaciones:

Conclusiones

- ✓ La ciudadanía Ambateña desconoce los principios, parámetros y objetivos de la autonomía, Descentralización y desconcentración, razón por la cual no cumple con el legado de la Constitución de la República del Ecuador y el Código Orgánico de Organización Territorial.
- ✓ La Junta Parroquial el Concejo Cantonal y La comisión de Tránsito no cumple con las competencias y normativos en la organización, control y fluidez del tránsito de la ciudad, existiendo un divorcio entre las autoridades y los ciudadanos ya que estos últimos desconocen totalmente las funciones y atribuciones de los miembros del Concejo Municipal y la comisión respectiva.
- ✓ La ciudad de Ambato se encuentra contaminado por los automotores en forma permanente y progresiva, principalmente en el casco central en las horas picos, en esta última década, lo que transforma a la ciudad en centro de focalización para las diferentes enfermedades y el apareamiento del LUMPEN
- ✓ A la gran afluencia, congestión del tráfico vehicular y desorden del parque

automotor y peatonal la ciudadanía ante la desesperación y la impotencia piden a la Comisión de Tránsito de la Municipalidad de Ambato tome cartas en el asunto y emita normativos que descongestione la ciudad y ayude a una vida como pide el Buen Vivir

Recomendaciones

- ✓ Elaborar un manual didáctico, pedagógico y jurídico del Código Orgánico de Organización y Ordenamiento Territorial a todas las autoridades y conglomerados sociales sobre las funciones y atribuciones de los GADs, tanto parroquiales como Municipales y Provinciales, y que con el ejemplo la ciudadanía hará conciencia de su rol como hijo y miembro de la comunidad ambateña.
- ✓ Elaborar un proyecto de vinculación entre la Universidad el Concejo Municipal y la ciudadanía donde estén incluido los Conductores par que se parte del desarrollo y la superación de la ciudad y la provincia con el compromiso de cada uno de los miembros de las diferentes entidades tanto público como privado.
- ✓ Establecer los controles pertinentes por parte de la Comisión de Tránsito en la revisión vehicular, en el grado de permisibilidad del grado e índice de contaminación que debe tener cada vehículo, y proceder al cumplimiento y ejecución de la ley en lo que corresponde a la contaminación ambiental, llevando a la chatarrización de los vehículos que han cumplido con su ciclo de vida útil.
- ✓ Elaborar el normativo para implementar el pico y placa en la ciudad de Ambato en las horas pico, para reducir el parque automotor y descongestionar los vehículos del centro de la ciudad, y brindar una armonía como pide la Constitución de la República del Ecuador en el Buen Vivir.

CAPÍTULO VI

PROPUESTA

Tema de la propuesta

ORDENANZA MUNICIPAL DEL CANTÓN AMBATO, IMPLEMENTACIÓN DEL PICO Y PLACA EN HORAS PICO.

Datos informativos

Ubicación: Cantón Ambato

Beneficiarios: Ciudadanía y pueblo en general

Nombre del responsable: Olguer Arturo Cortez Villarroel

Teléfono: 0983595581

Dirección domiciliaria: Los Chasquis y Payamino

Institución: Municipalidad del Cantón Ambato

Antecedentes de la Propuesta

Luego de la recolección de datos y una vez tabulados de una forma concreta y cumpliendo con todos los parámetros sobre la Ordenanza General que Regula el Tránsito, Transporte Terrestre, Seguridad Vial y la congestión vehicular en la Ciudad de Ambato aplicado a funcionarios, conductores, peatones y la sociedad en general hemos concluido en aspectos socio políticos éticos y morales que

sirven como antecedentes para la implementación de la propuesta que lo denominamos Ordenanza Municipal para implementar el sistema Pico y Placa en la ciudad de Ambato en las Horas picos y así regular la congestión vehicular y la contaminación ambiental.

Al desconocer la ciudadanía Ambateña los principios, parámetros y objetivos de la autonomía, Descentralización y desconcentración que dicta la Constitución de la República del Ecuador y el Código Orgánico de Organización Territorial al entregarle las competencias a los GADs es necesario que se aplique en la ciudad Cuna de los Tres Juanes.

La Junta Parroquial el Concejo Cantonal y el Consejo Provincial a través de la comisión de Transito debe cumplir con las competencias y normativos sobre la organización, control y fluidez del tránsito de la ciudad, y solucionando el divorcio que ha existido toda la vida entre las autoridades y los ciudadanos ya que estos últimos desconocen totalmente las funciones y atribuciones de los miembros del Concejo Municipal y la comisión respectiva.

Al encontrarse en esta última década y con precisión en el año 2014 La ciudad de Ambato contaminada por los automotores en forma permanente y progresiva, principalmente en el casco central en las horas picos, es necesario que se ordene la ciudad tanto en el parque automotor como en la educación de los peatones y conductores, en el respeto y la consideración de las personas poniendo en práctica el principio de solidaridad con todas las personas, y los grupos vulnerables, ya que se puede dar paso a un centro de focalización para las diferentes enfermedades y el apareamiento del LUMPEN

A la gran afluencia, congestión del tráfico vehicular y el desorden del parque automotor y peatonal como también ante la desesperación y la impotencia de la ciudadanía se exige a la Comisión de Tránsito de la Municipalidad de Ambato tome cartas en el asunto y emita normativos que descongestione la ciudad y regrese la calma y tranquilidad que antes se vivía.

Justificación

La presente propuesta viene como resultado de una realidad de la sociedad del pueblo ambateño ya que el centro de la ciudad se ha vuelto un cuello de botella que muchos analistas políticos han llegado a la conclusión que la ciudad no da más por ello nuestras autoridades ya han tomado algunas alternativas de solución como ubicar la administración de las diferentes instituciones Públicas en las afueras de la ciudad o lo que se considera como el Nuevo Ambato.

La presente propuesta es **importante** ya que ayudará a elaborar un manual jurídico sobre el nuevo Modelo de Gestión que emplee la Municipalidad de Ambato en la organización y descongestión vehicular el mismo que ayudará a propios y extraños a vivir en una ciudad armónica, donde reine la paz y la tranquilidad y se evite el estrés y la contaminación.

Es de **Interés** general para todos los ciudadanos residentes y no residentes de Ambato porque con la presente propuesta se elaborará un proyecto de vinculación entre la Universidad, el Concejo Municipal y la ciudadanía donde estén incluidos los Conductores, peatones y autoridades, haciendo conciencia que todos somos parte del contexto.

La propuesta tiene un tinte **novedoso**, ya que con la implementación de la Ordenanza de Pico y Placa se establecerán los controles pertinentes por parte de la Comisión de Tránsito en la revisión vehicular, en el grado de permisibilidad del grado e índice de contaminación que debe tener cada vehículo, y proceder al cumplimiento y ejecución de la ley en lo que corresponde a la contaminación ambiental, llevando a la chatarrización de los vehículos que han cumplido con su ciclo de vida útil y lo más importante en el control del no ingreso al casco central de los vehículos no autorizados a circular.

Al elaborar el normativo para implementar el Pico y Placa en la ciudad de Ambato en las horas pico, se logrará un **impacto** emocional psíquico y social positivo en toda la población central del país ya que podrá transitar de una manera más

cómoda y organizada en el centro de la ciudad y así se reducirá el parque automotor y descongestionamiento de vehículos del centro de la ciudad, y brindar una armonía como pide la Constitución de la República del Ecuador en el Buen Vivir.

Objetivos

Objetivo General

Elaborar la ordenanza municipal del cantón Ambato, para la implementación del pico y placa en horas pico.

Objetivos Específicos

- Determinar la aplicabilidad de la Ordenanza Municipal del Cantón Ambato, para la implementación del pico y placa en horas pico
- Elaborar el borrador del proyecto.
- Entregar el Proyecto de Ordenanza municipal del cantón Ambato, para la implementación del pico y placa en horas pico, al concejo municipal para su aprobación.

Análisis de Factibilidad

Jurídica

La propuesta tiene factibilidad jurídica ya que la Constitución de la República del Ecuador conjuntamente con la COOTAD (Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización) entrega las responsabilidades, competencias a cada jurisdicción de los GADs en la administración y ejecución de diferentes aspectos en la vida de cada Institución Jurídica, más aun en la competencia de la organización, control, supervisión, y ordenamiento del Tránsito y organización vehicular, así como también la seguridad en cada circunscripción.

Social

Tiene una factibilidad social porque toda persona no puede vivir aislado sino en sociedad, lo que hace que apliquemos costumbres y tradiciones de los pueblos a través de la historia, pero de una forma ordenada aplicando la tecnología de punta existente en la actualidad.

Política

La propuesta sobre la implementación de la Ordenanza Municipal del cantón Ambato, para la implementación del pico y placa en horas pico, es una actividad política jurídica y social ya que aplicara estrategias y políticas bajo los principios de respeto ayuda y solidaridad al menos desposeído o débil en este caso el peatón, ya que en esta última década se ha convertido en víctima de la congestión vehicular e incluso de carros fantasmas que han terminado con la vida de ciertos ciudadanos o lamentablemente han quedado discapacitados por la irresponsabilidad de ciertos conductores o el descuido del mismo peatón , por ello las políticas a emplearse son conscientes y actualizadas.

La propuesta también tiene una decisión política porque será analizada por el legislativo Cantonal, donde existe concejales electos por todo el pueblo , mismos que pertenecen a diferentes movimientos y partidos políticos quienes tendrán la responsabilidad de llevarlo a la realidad esta propuesta y a través de ella ordenar la ciudad, descongestionar, y brindar un ambiente tranquilo y libre de contaminación.

Fundamentación

La propuesta sobre la Ordenanza Municipal del cantón Ambato, para la implementación del pico y placa en horas pico se fundamenta en los cuerpos legales de nuestro país, principalmente en la Constitución de la República del Ecuador en su Título V de la Organización territorial del Estado desde el Capítulo I Hasta el IV lo que explica claramente los principios de organización territorial a

lo largo y ancho de nuestro país, así como de las competencias de los Gobiernos Autónomos descentralizados y los recursos económicos con los que tendrá su vida y organización propia.

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización nos brinda todo el proceso a seguir para implementar la Descentralización en todo sus aspectos y cumplimiento, pero principalmente lo encontramos fundamentado textualmente en el Título III de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en sus 4 capítulos que claramente nos explica las competencias de los GADs, Regionales, Provinciales, Cantonales, Parroquiales y las funciones de cada una de ellas.

FUNDAMENTACIÓN TÉCNICA Y CIENTÍFICA.

Anteproyecto de la Ordenanza municipal del Cantón Ambato, para la implementación del pico y placa en horas pico.

CONSIDERANDO:

Que, los numerales 2, 3 y 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador, determinan que los gobiernos municipales tendrán, entre otras, las Competencias exclusivas de: "Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón; Planificar, construir, mantener utilidad urbana; y, Planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro de su territorio cantonal.

Que, la Constitución de la República del Ecuador en su artículo 266 establece que: "Los gobiernos de los distritos metropolitanos Cantones y Circunscripciones autónomas ejercerán las competencias que correspondan a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los Gobiernos Provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine ley que regule el sistema nacional de competencias.

Que, el numeral 2 del artículo 2 de la Ley de Régimen para el Distrito

Metropolitano y Cantonales, establece que el Municipio: "planificará, regulará y coordinará, todo lo relacionado con el transporte público y/o privado dentro de su jurisdicción, para lo cual expedirá con competencia exclusiva, las normas que sean necesarias, Sus decisiones se enmarcaran en las políticas nacionales que determine, de acuerdo con las atribuciones de La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

Que, la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano y los Cantones, en su artículo 8 numeral 6 dice: "Reglamentar el uso de los bienes de dominio público, el transporte público y privado, el uso de las vías y la circulación en calles, caminos y paseos.

Que, el literal 19 del artículo 14 de la Ley Orgánica de Régimen Municipal establece como función primordial de los Municipios: "Planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre, en forma directa, por concesión, autorización u otras formas de contratación administrativa, en coordinación con los organismos de transito competentes, de acuerdo con las necesidades de in comunidad.

Que, la Ley Orgánica de Régimen Municipal, en su artículo 63 numeral 19 faculta al Concejo: "Reglamentar La circulación en calles, caminos y paseos dentro de los limites¹² de las zonas urbanas y restringir el uso de las vías públicas por el tránsito de vehículos.

Que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, articulo 44, Disposición Transitoria Octava y articulo 27 de su Reglamento, establecen la Competencia de los Municipios para planificar, regular, fiscalizar y controlar el Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, interactuando las decisiones Con las autoridades de tránsito.

Que, el Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitana y los Cantones, Aprobado por el Concejo Metropolitano, en sesión del 8 de abril del 2009, Determinan las líneas directrices del Plan, estableciendo como una de las políticas

principales.

Que todas Las decisiones que sobre el tema de in movilidad tome el Concejo Cantonal, se basarán y enmarcarán en las disposiciones del Plan Maestro de Movilidad del Cantón".

Que, el Plan Maestro de Movilidad para el Cantón Ambato determina en las líneas directrices del Plan, dentro de las políticas la siguiente:

1) El uso del vehículo particular, como opción de movilidad en el Cantón, será realizado en orden del bien Común; eso implica la debida y justa redistribución del uso de las vías públicas según distancias, zonas y tiempos en los que se produzcan esos desplazamientos y.

Que, el Plan Maestro de Movilidad citado, determina ejes básicos para el desarrollo e implementación del Plan, entre los que consta: La racionalización del uso del vehículo privado, dirigido a lograr un impacto crucial, que es el disminuir el límite de vehículos en las calles cuyo exceso es causa principal de la congestión, paralización y afectación ambiental.

Que, En ejercicio de las atribuciones conferidas por los artículos 63, numeral 19 de la Ley Orgánica de Régimen Municipal y artículo 8 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano y la COOTAD.

EXPIDE:

“LA ORDENANZA MUNICIPAL DEL CANTÓN AMBATO, PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PICO Y PLACA EN HORAS PICO”.

Artículo 1.- Crease la "regulación de la circulación vehicular" bajo el sistema de Pico y Placa

Artículo 2.-Todas las personas naturales y jurídicas de la ciudad de Ambato serán sujetos de Derechos en la jurisdicción y competencia indicada.

Artículo 3.- El Municipio del Cantón Ambato, podrá implementar medidas de regulación de la circulación vehicular par zonas y/u horarios.

El Alcalde de Ambato expedirá e implementara planes de restricción y regulación de la circulación vehicular de conformidad con el Plan Maestro de Movilidad, con el fin de optimizar la circulación vehicular, agilizar la fluidez del tráfico, procurar una circulación segura y con mayor comodidad, reducir los índices de contaminación ambiental, disminuir el consumo energético y racionalizar los viajes motorizados, las mismas que deberán ser puestas en conocimiento del Concejo Cantonal.

El Municipio decanto Ambato, a fin de garantizar la ejecución de las medidas de restricción y regulación vehicular, realizará operativos de control, a través de sus Órganos competentes, en coordinación con la Policía Nacional".

Artículo 4.-Excepción.- Se exceptúa de la disposición del segundo inciso del Artículo precedente a los vehículos:

- a) Oficiales del Presidente y Vicepresidente de la República;
- b) Oficiales del Cuerpo Diplomática y Consular acreditado ante el Gobierno Nacional;
- c) De transporte de personas con discapacidades;
- d) Conducido par personas de la tercera edad;
- e) De emergencias: ambulancias públicas o privadas, vehículos motobombas vio Rescate del Cuerpo de Bomberos y vehículos de la Policía Nacional en cumplimiento de su misión específica y vehículos de rescate a asistencia social;
- f) De transporte colectivo de personas: Publico (Buses Urbanos e Interparroquial,); Comercial escolar, institucional, Turístico); y, por Cuenta propia (iniciativa empresarial) legalmente registrados.
- g) De transporte comercial rural; y,
- h) Taxis legalmente registradas. Para el caso del literal c) los salvoconductos serán emitidos por la Municipalidad, previa acreditación del Consejo Nacional de Discapacidades (CONADIS)".

Artículo 5.- La disposición de los artículos anteriores se mantendrá vigente o podrá ser reformada sobre la base de los estudios que para tal efecto realice la Secretaría de Movilidad, de conformidad con el ordenamiento jurídico.

Artículo 6.- Los propietarios de los vehículos que se encontraren circulando contraviniendo los planes de restricción y de regulación serán sancionados, a través del Organismo competente por la comisión de la infracción administrativa, con una multa equivalente a la tercera parte de una remuneración básica unificada; en caso de reincidencia, por segunda ocasión, con una multa equivalente a la mitad de una remuneración básica unificada; y, en caso de reincidencia, por tercera ocasión o más, con una multa equivalente a una remuneración básica unificada.

Los recursos recaudados por efectos de las multas aquí establecidas, se utilizarán preferentemente en la ejecución de obras tendientes a la construcción, mantenimiento y la promoción de la movilidad no motorizada.

Artículo 7.- Potestad Coactiva.- para el cobro de las multas establecidas en esta Ordenanza podrá ejercer la potestad coactiva, de conformidad con el ordenamiento jurídico metropolitano.

Artículo 8.- Para garantizar la inmediación del infractor en el procedimiento administrativo sancionador, el Municipio, en coordinación con la Policía Nacional, retirará, en el acto de la comisión de la infracción administrativa, el vehículo de la vía pública y lo depositará en los lugares establecidos con ese propósito. En ningún caso esta medida precautelatoria podrá durar más de cinco días. Se podrá además garantizar la inmediación del infractor, con el depósito de una caución correspondiente al máximo de la sanción pecuniaria.

Artículo 9.- Inclúyase al final de las disposiciones transitorias las siguientes:

Sexta.- A efectos de mantener informada a la ciudadanía: la Secretaría de Movilidad difundirá: los indicadores de movilidad que al menos debería contemplar la velocidad promedio de desplazamiento, niveles de contaminación, índice de ocupación y promedio de pasajeros en los vehículos privados.

Séptima.-Encárguese a la Secretaría de Movilidad para que, en el plazo de treinta días contados a partir de la aprobación de esta Ordenanza presente al Alcalde para su aprobación, las normas e instrucciones de carácter administrativo, necesarias para su aplicación.

La Presente Ordenanza Municipal, entrará en vigencia a partir de su aprobación y sanción.

Lo Correspondiente. Sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en la Sala de Sesiones del Concejo Cantonal de Ambato, el 5 de Enero del 2015.

Alcalde del cantón Ambato

Secretaría General del Concejo Cantonal de Ambato.

MODELO OPERATIVO DE EJECUCIÓN DE LA PROPUESTA

Cuadro No. 17 Plan Operativo

FASES	OBJETIVOS	ACTIVIDADES	RECURSOS	RESPONSABLES	TIEMPO
Determinar la aplicabilidad de la ordenanza al problema planteado en la investigación.	<ul style="list-style-type: none"> -Establecer la factibilidad de la inclusión de la ordenanza del pico y placa -Discutir con conductores, especialistas en el área la factibilidad administrativa para su ejecución. 	Crear la ordenanza determinada la aplicación coherente y bajo parámetros legales en relación con la Constitución.	<ul style="list-style-type: none"> - Económicos - Hojas - Libros - Tiempo - Computadora - Impresora - Reunión de autoridades, conductores, sociedad 	<ul style="list-style-type: none"> -El investigador -funcionarios del Concejo, especialistas 	3 semanas
Elaboración del borrador de la Ordenanza Pico y Placa	<ul style="list-style-type: none"> -Implementar la acción de redacción y evaluación en la ordenanza propuesta. -Suscribir la motivación pertinente 	Establecer el área técnica administrativa encargada de la adaptación en la interpretación y	<ul style="list-style-type: none"> - Esferos - Libros - Leyes - Hojas - Reuniones - Computadora 	El Investigador	4 semanas

	amparada en la normativa suprema e internacional de la organización vehicular	aplicación técnica de la propuesta.			
Entregar el Proyecto de Pico y Placa al pleno del Concejo Municipal	.Contactar a los concejales miembros de la comisión de tránsito y seguridad vial para entregar el Proyecto de Ley. -Publicar en el Registro Oficial	Difusión y Supervisión de entes competentes en la sistematización técnica de la motivación en procura de garantizar la aplicación de la propuesta.	- Económico - Llamada telefónica - Charlas - Reuniones	El Investigador	4 semanas

Fuente: Propuesta

Elaborado por: Olguer Arturo Cortez

Administración de la Propuesta

Para la cristalización y ejecución de la propuesta de la implementación de la Ordenanza para implementar el sistema de control y la descongestión vehicular del casco central de la ciudad de Ambato se aplicara una administración de una forma ordenada y horizontal ya que todos somos pueblo y responsables de los positivo y negativo de nuestra ciudad para lo cual los Beneficios excepcionales que cumplirán los integrantes involucrados son:

Investigador y proponente de la propuesta:

Será el responsable de la elaboración y el seguimiento hasta que se transforme en una ordenanza ejecutada.

Autoridades Universitarias:

Aprobar el contenido de la propuesta y de todo el trabajo de investigación, asignar recursos y planificar la socialización como autor del proyecto de la ordenanza para hacerlo efectiva.

Concejal urbano y Rural:

Pruebe el ingreso del proyecto de ordenanza para el primer debate y el peno del Concejo Municipal.

Corresponsables de la propuesta:

Socializan la propuesta y coordina su difusión

Previsión de la evaluación:

Sera inicial, procesal y final

Evaluación inicial:

Evaluación del Proyecto de ordenanza

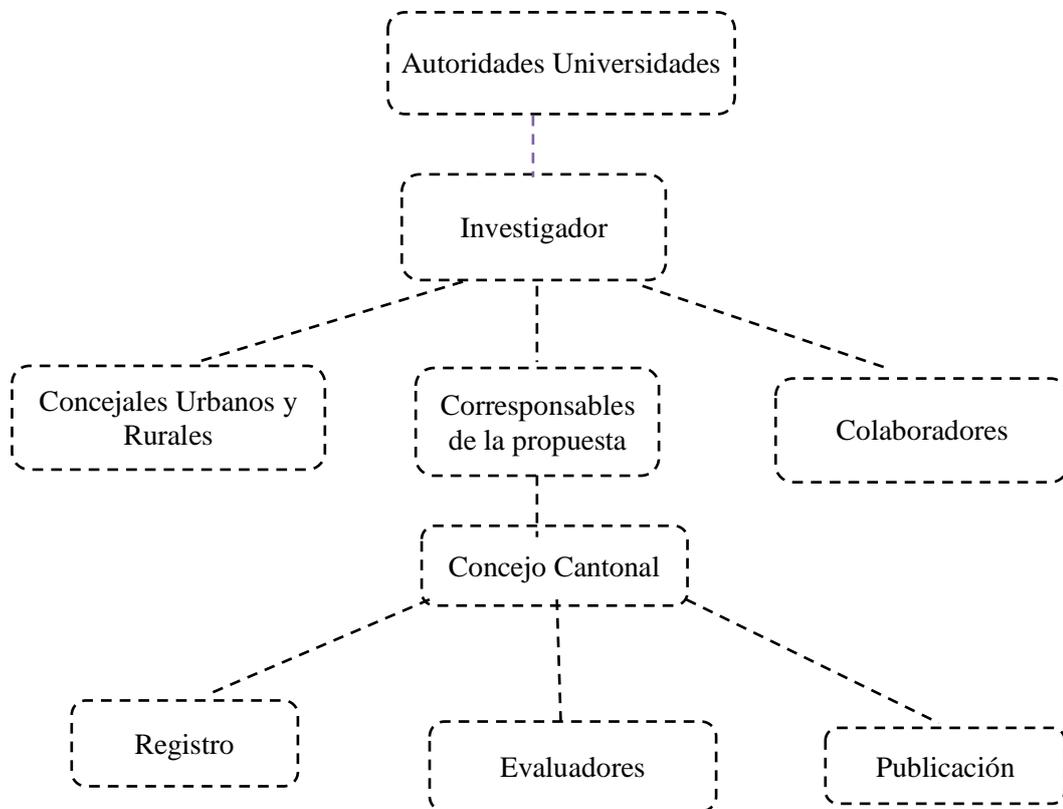
Evaluación del proceso:

Valoración del avance de aceptación en la en el Concejo Cantonal de la Ordenanza en proyecto

Evaluación Final:

Evaluación de los resultados de la Propuesta de su ordenanza y su promulgación en el Registro Oficial, para controlar posibles modificaciones al contexto de lo planteado.

Gráfico No. 16 Gráfico de la administración de la propuesta.



Plan de Evaluación

Cuadro No. 18 Plan de Evaluación

PREGUNTAS BÁSICAS	EXPLICACIÓN
1.- ¿Quiénes solicitan evaluar? 2.- ¿Por qué Evaluar? 3.- ¿Para qué Evaluar? 4.- ¿Qué Evaluar? 5.- ¿Quién Evalúa? 6.- ¿Cuándo Evaluar? 7.- ¿Cómo Evaluar? 8.- ¿Con qué Evaluar?	Los responsables del Proyecto Para comprobar la factibilidad del proyecto Para alcanzar los objetivos de la Investigación El avance de la aceptación del proyecto El Investigador. Periodo 2014-2015 Encuestas. Cuestionarios, entrevistas, registros de observación.

Fuente: Propuesta

Elaborado: Olguer Arturo Cortez Villarroel

BIBLIOGRAFÍA

Cuerpos legales

Constitución de la República del Ecuador

Código Orgánico Integral Penal

Código de la Niñez y Adolescencia. (2003).

Código de la Niñez y Adolescencia. (2003).

Constitución de la República del Ecuador. (2008).

Constitución de la República del Ecuador. (2008).

Convención sobre los Derechos del Niño. (s.f.).

Convenio del Pacto de San José. (1969).

Echenique. (2006). *Plan de obras.* Lima: Privado.

Fraga, G. (2007). *Derecho Administrativo.* Texas: Porrúa,.

GADMA. (2009). *ordenanza General que regula el Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial.* AMBATO: Registro municipal.

Publicaciones, C. d. (2014). *Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.* Quito: Talleres de la Corporación de estudios y publicaciones.

libros

ABC. (24 de 11 de 2014)

<http://www.definicionabc.com/general/autonomo.php#ixzz3K3CxNodp>.

GADs. (1999). *Dirección municipal de tránsito y transporte.* Quito: registro municipal.

Godoy, L. (07 de 01 de 2013). Congestión vehicular. *El Heraldó.*

INECO. (2013). *Ingeniería y Economía del Transporte.* Quito: INECO.

Maastricht. (1992). *Tratado de la Unión Europea.* Soria: privada.

Muñoz, J. C. (2010). *El Gran Impacto del Metro.* Santiago: Eure.

Publicación, C. d. (2014). *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.* Quito: Taller de la Corporación y estudios y publicaciones.

Publicaciones, C. d. (2014). *Código Orgánico de Organización Territorial* .
Quito: Talleres de la Corporacion de estudios y publicaciones.

Thomson, I. (2002). *Congestion del Transito Urbano y sus causas*. Madrid: Cepal.

ANEXOS



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

GUÍA DE ENCUESTA PARA:

- Funcionarios de la Comisión de Transito
- Funcionarios del Gobierno autónomo descentralizado del cantón Ambato
- Habitantes de la Parroquia la Matriz

Instructivo

- Procure ser lo más objetivo y veraz
- Seleccione solo una de las alternativas que se propone
- Marque con una X en el paréntesis la alternativa que usted eligió

DATOS GENERALES

Fecha de Encuesta.....

Nº	Preguntas	Respuestas
1	¿Sabe usted los parámetros de la autonomía?	SI () NO ()
2	¿Conoce que es descentralización?	SI () NO ()
3	¿Sabe usted los parámetros de la desconcentración.	SI () NO ()
4	¿Los Consejos Parroquiales organizan legalmente la convivencia	SI () NO ()

	social?	
5	¿Conoce las funciones de los concejos municipales?	SI () NO ()
6	¿Conoce las funciones de los consejos provinciales?	SI () NO ()
7	¿Existe en tu ciudad contaminación del aire?	SI () NO ()
8	¿Está de acuerdo con la regulación del tránsito en la ciudad de Ambato?	SI () NO ()
9	¿Ud. cree que existe mayor contaminación ambiental en la ciudad de Ambato?	SI () NO ()
10	¿Los vehículos son los que contaminan en más porcentaje en la ciudad?	SI () NO ()
11	¿La contaminación y la congestión vehicular producen enfermedades y el stress humano?	SI () NO ()

Gracias por su colaboración

GLOSARIO

Absolución. La sentencia o resolución del juez por la cual termina el juicio o proceso declarando al demandado libre de la demanda; o al reo, de la acusación que se la ha formulado.

En Derecho Procesal Civil corresponde la absolución cuando el actor no prueba su demanda, en virtud de la regla universalmente admitida de: “actore non probante, reus est absolvendus”.

En Derecho Procesal Penal debe pronunciarse la absolución del procesado cuando falten pruebas de los hechos, por no constituir éstos delitos, por no estar demostrada la participación en ellos del acusado o por concurrir alguna circunstancia eximente de la responsabilidad. La absolución del delito principal lleva consigo la de los delitos conexos. También procede la absolución libre en caso de duda: “in dubiis reus est absolvendus” Puede expresarse que, en caso de duda, ha de favorecerse más al reo o demandado que al actor: “favorabilioris rei potius quam actores habentur”.

Cabe distinguir la absolución del sobreseimiento (v.), que consiste en la cesación definitiva o provisional del proceso seguido en averiguación de un delito y de sus autores. (v. Sentencia.) CANONICA. Acto de levantar las censuras y reconciliar con la Iglesia a un excomulgado.

Acusación. Acción y efecto de acusar. Petición ante la jurisdicción penal de que se castigue el delito cometido por una o más personas

Accidente. En términos generales, la calidad secundaria, lo que no constituye la naturaleza o esencia de algo. Hecho imprevisto, suceso eventual; y, más especialmente, cuando origina una desgracia. Para el Derecho, es todo acontecimiento que ocasiona un daño. (v. Caso fortuito, Imprudencia, Responsabilidad, Riesgo profesional.) DEL TRABAJO. Suceso imprevisto, sobrevenido en el acto o con motivo del trabajo, que produce una lesión o perturbación funcional transitoria o permanente. Todo acontecimiento que, por razón de su trabajo, ocasione un daño fisiológico o psicológico al obrero o empleado, y que le impida proseguir con toda normalidad sus tareas, constituye accidente. Puede originarse éste por culpa del mismo trabajador, por la del

patrono, por la de ambos, por la de un tercero, por circunstancia o naturaleza del trabajo y por causas indeterminables. EN EL TRAYECTO. Conocido comúnmente como accidente “in itinere”, es el que ocurre al trabajador en el trayecto de ida o de regreso al trabajo. (v. “In itinere”).

Acto. Manifestación de voluntad o de fuerza. Hecho o acción de lo acorde con la voluntad humana. Instante en que se concreta la acción. Ejecución, realización, frente a proyecto, proposición o intención tan solo. Hecho, a diferencia de la palabra, y más aún del pensamiento. Celebración, solemnidad. Reunión. Período o momento de un proceso, en sentido general. A TITULO GRATUITO. El que implica una liberalidad: como una disposición o prestación sin carga ni obligación para el beneficiado; como un legado puro y simple. (v. Contrato aleatorio.) A TITULO ONEROSO. El que contiene para cada una de las partes disminución de bienes, un esfuerzo o sacrificio, compensado comúnmente por ventajas, aun desiguales, para los que intervienen en el mismo. ABSTRACTO. El jurídico en el cual no se expresa la causa o en que la voluntad de las partes no se refiere a aquélla. ADMINISTRATIVO. La decisión general o especial que, en ejercicio de sus funciones, toma la autoridad administrativa, y que afecta a derechos, deberes e intereses de particulares o de entidades públicas. ARBITRARIO. El de la voluntad propia contrario al derecho ajeno. El de la autoridad cuando se excede de sus atribuciones o invade las ajenas. COLECTIVO. El que surge de la simultánea declaración de voluntad de varias personas: como una huelga, una revolución; o, contractualmente: un pacto colectivo de condiciones de trabajo. CONSTITUTIVO. Aquel que origina un derecho o el que establece una obligación. CONTENCIOSO. El judicial en que existen partes y controversia entre las mismas. DE ADMINISTRACION. El tendente a la conservación, utilización y progreso de un patrimonio. DE AUTORIDAD. El realizado por la Administración pública, por sus representantes, en cumplimiento de las funciones jurídicas que a la misma le atañen. DE COMERCIO. El regido por las leyes mercantiles, y juzgado por los tribunales con arreglo a ellas. Los que ejecutan los comerciantes. DE CONCILIACION. Comparecencia de los interesados, presuntos litigantes, ante el juez municipal u otra autoridad judicial, con la finalidad de evitar la promoción de un litigio (o la prosecución del iniciado sin el

cumplimiento de ese trámite procesal previo), mediante fórmulas amistosas y de avenencia, e incluso con el desistimiento del que ha adoptado la iniciativa o por la aceptación del requerido, que encuentran en el solemne acuerdo un sustitutivo de la decisión judicial, con la fuerza de documento solemne. DE DISPOSICION. El que ejercita un derecho de propiedad o posesión, con el fin de enajenar un bien de un patrimonio o gravarlo con algún derecho real. DE GESTION. El que por la sola voluntad del agente se practica en la administración de la cosa ajena; como en la dirección de un establecimiento comercial, industrial, agrícola o de otra especie. El que realiza el administrador como representante de los intereses generales y para efectividad de los servicios públicos. De Gobierno. El procedente del Poder ejecutivo en cumplimiento de sus funciones.

Acuerdo. Resolución tomada por unanimidad o por mayoría de votos sobre cualquier asunto por tribunales, corporaciones o juntas. Reunión de magistrados para deliberar sobre un asunto. Sentencia, fallo, mandato judicial y decreto, resolución, orden o disposición gubernativa emanada del poder supremo. Sentido, juicio, estado normal de un cerebro sano. Consejo, opinión, dictamen. Decisión reflexionada. Recuerdo, memoria de algo. En las antiguas chancillerías o audiencias, el cuerpo de los ministros que las integraban, reunidos con su regente o presidente, para tratar de asuntos gubernativos o de orden interno, y en ciertos casos especiales para los contenciosos.

Además de significar resolución, el acuerdo es el concierto de dos voluntades o inteligencia de personas que llevan a un mismo fin.

Alegato. Escrito en el cual el abogado expone las razones que sirven de fundamento al derecho de su representado, impugnando a las de la parte contraria.

Autor. Sujeto activo del delito. Se consideran autores los que toman parte directa en la ejecución del hecho, los que fuerzan o inducen a otros a ejecutarlo, los que cooperan en la ejecución del hecho con un acto sin el cual no se hubiera efectuado.

Alcabala. Tributo de un tanto por ciento del precio o del valor de las cosas, que

pagaba al fisco el vendedor en el contrato de compraventa; y que ambos contratantes debían en la permuta.

Alcalde. Voz ar biga, de cadí, juez, con la adición del artículo al. Se aplica especialmente para designar la autoridad encargada del gobierno inmediato de cada pueblo.

Beneficio. En general, el bien que se hace o se recibe. La labor o cultivo que se da a los campos, roles y siembras. Extracción de minerales. Trabajo de los metales. Utilidad, provecho. Ganancia que logra el empresario. Lucro en un negocio determinado. Favorecimiento, mejora. Obtención de un cargo valiéndose de dinero. Cesión o endoso de valores y títulos por menos de lo que importan. Derechos que, inherentes o no a un oficio, obtiene un eclesiástico. Durante el feudalismo, acción benévola, concesión graciosa, merced. Derecho que compete a uno por ley o privilegio. DE ABDICACION. Facultad que algunas legislaciones otorgan a la viuda, para que pueda renunciar a toda participación en los bienes matrimoniales. Con ello se libra de las responsabilidades patrimoniales que puedan sobrevenirle. DE BANDERA. El concedido a ciertos barcos por las mercaderías que transportan. Consiste en una disminución de los derechos arancelarios. DE CESION DE ACCIONES. Llamado asimismo carta de lasto. El que se le concede al fiador cuando paga lo debido por el deudor principal, para pedir al acreedor que le ceda sus acciones contra los demás cofiadores, a fin de poder reclamar de ellos el reembolso de la parte que les corresponda. También puede exigir la cesión de acciones para obtener el reembolso del deudor. DE CESION DE BIENES. Privilegio legal concedido al deudor para abandonar todos sus bienes, con la finalidad de que así se hagan pago sus acreedores. (v. Cesión de Bienes) DE COMPETENCIA.

Cambio climático: Por Cambio Climático se entiende un cambio de clima atribuido directamente o indirectamente a la actividad humana proclive a los cambios climáticos.

Circunstancias Agravantes. Son aquellas que aumentan la responsabilidad

Criminal.

Circunstancias eximentes. Aquellas particularidades de la acción o de la omisión que imprimen, al acto definido como delito, cierto carácter que lo justifica o que determina la impunidad del agente.

Citación. Diligencia en virtud de la cual se convoca a una persona para que acuda a un determinado acto, judicial o extrajudicial.

Competencia. Atribución, potestad, actitud para conocer una autoridad de un determinado asunto. En Derecho Procesal, las reglas de competencia determinan el conocimiento de los distintos litigios por parte de los diversos jueces y tribunales, combinándose tres criterios al efecto y que son el de competencia objetiva, que atendiendo al objeto del proceso, determina qué tipo de tribunal entre los del mismo grado debe de conocer con exclusión de todos los demás tipos, entendiéndose por objeto tanto la cuantía o valor de la pretensión como la materia; el de competencia funcional que responde a la consideración de que en un mismo proceso pueden intervenir distintos tribunales.

Daños y perjuicios. Son daños el mal sufrido por una persona, u ocasionado en una cosa, a causa de una lesión que rehace directamente sobre ellas; y perjuicios la ganancia cierta que ha dejado de obtenerse. Quedan sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones incurriesen en dolo, negligencia o morosidad y los que de cualquier modo contravinieren al tenor de aquellas (Art. 1.101 del CC).

Día. Lapso que el Sol emplea en dar aparentemente una vuelta alrededor de la Tierra. Espacio de 24 horas desde una medianoche hasta la medianoche siguiente. En esta acepción se denomina día civil. Tiempo que dura la luz del sol sobre el horizonte; o sea, desde el amanecer hasta el ocaso. En este sentido se habla de día natural. Para cada persona, el de su cumpleaños. (v. Edad.) Ocasión, momento u oportunidad. Figuradamente y en plural, días equivale a vida. CIERTO. Entiéndese por tal el que necesariamente ha de venir aunque se ignore cuando.

CIVIL. El lapso que transcurre entre dos medias noches consecutivas. **CRITICO.** El decisivo en algún negocio jurídico; como el vencimiento de un plazo o prescripción, el de la sentencia, etc. **HABIL.** El útil para actuaciones judiciales. **INHABIL.** Aquel en el cual suspenden su labor los jueces o tribunales, por estar destinado al descanso o a determinadas conmemoraciones.

Entradas y salidas. Derecho que se adquiere por cualquier título legítimo, en especial por arrendamiento o compraventa, para entrar y salir de la casa o heredad que se disfruta pasando por la finca del vecino, lo cual integra parte de la renta o del precio.

Efecto invernadero: Concentración y aumento de calor en la atmósfera (tropósfera) cerca de la superficie terrestre.

Incidente. Falta de medios económicos para proveer a su subsistencia.

Jurisdicción. Autoridad. Poder para aplicar las Leyes. Territorio en que un Tribunal ejerce su autoridad. Facultad de decir el derecho y determinar la solución Jurídica adecuada para cada supuesto conflictivo concreto, y que corresponde exclusivamente a los Jueces y Tribunales.

Lesión. Herida, golpe u otro detrimento corporal. (v. Lesiones.) Daño o perjuicio de cualquiera otra índole, y especialmente el económico en los negocios jurídicos. Más concretamente aún, daño que sufre una de las partes en el contrato de compraventa cuando el precio no es justo. **EN LOS CONTRATOS.** Perjuicio económico producido a una de las partes en los contratos conmutativos, cuando existe evidente desigualdad entre los objetos o prestaciones de los mismos; y más particularmente visible en la compraventa, si el precio resulta injusto por abusivo en relación con el comprador, y por recibir éste cosas de mayor valor o extensión o de mejor calidad que lo supuesto por el vendedor. **ENORME.** En el Derecho clásico y en el histórico español, el perjuicio que una persona experimenta por error o por engaño cuando alcanza a algo más del justo precio en la compraventa. (v. Lesión enormísima.) **ENORMISIMA.** Daño o perjuicio económico en la compraventa, cuando consiste en mucho más del justo precio

Lumpen: Grupo social formado por las personas social y económicamente marginadas en ambientes urbanos:

Los mendigos forman parte del lumpen.

Matricula. Relación, lista o catálogo de las personas habilitadas para el ejercicio de una profesión, o demostrativo de la existencia de determinados objetos; y también constancia de algunos derechos y situaciones. Inscripción en ciertos registros o para algunos actos oficiales; como en los institutos y universidades, requisito previo para los exámenes de las distintas asignaturas del bachillerato y de las facultades o escuelas especiales. Documento acreditativo de que una persona o cosa se encuentra registrada o inscrita en una matrícula o nómina. DE AERONAVES. Tanto es la acción de inscribir un aparato de aviación en el Registro público correspondiente como el certificado que lo acredita y las letras convencionales que para su identificación han de ponerse en cada aparato. DE COMERCIO o DE LOS COMERCIANTES. Registro donde se inscriben las personas individuales y las compañías que ejercen el comercio; y donde se lleva constancia de los actos y contratos de mayor importancia para el tráfico mercantil, con la garantía de eficacia contra terceros y la ventaja que su publicidad depara a los relacionados con el comercio.

Negligencia. Omisión de la diligencia o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas y en el manejo o custodia de las cosas. Dejadez. Abandono. Desidia. Falta de aplicación. Falta de atención. Olvido de órdenes o precauciones.

Ozono: Gas incoloro formado por tres átomos de oxígeno que se encuentra principalmente en la atmósfera y protege la Tierra de la acción de los rayos ultravioletas del Sol: el ozono es soluble en agua fría y en álcalis, y es un agente oxidante muy fuerte.

Ordenanza. En términos amplios, orden, método. Mandato, disposición, precepto obligatorio. Estatuto para el régimen de los militares y para el gobierno de las ciudades, corporaciones, gremios o comunidades. Soldado que se destina para el

servicio de un jefe u oficial; aun cuando tienda, al menos en tiempos de paz, a transformarse en algo como criado o gratuito servidor personal y familiar. Empleado subalterno encargado de llevar órdenes, comunicaciones o expedientes en las oficinas públicas y particulares.

Perjudicado. Se dice del título de crédito cuando su eficacia se reduce por haber omitido ciertas formalidades, como las de presentación para la aceptación y el pago (Letra de cambio perjudicada). Cualquier individuo que ha sufrido lesión en sus derechos o daño en sus intereses.

Promulgación. Solemne publicación de una cosa. Pública notificación. Divulgación, propagación. Por antonomasia, la autorización formal de una ley u otra disposición general por el jefe del Estado, para su total conocimiento y cumplimiento.

Sociedad. En sentido muy amplio, cualquiera agrupación o reunión de personas o fuerzas sociales. Conjunto de familias con un nexo común, así sea tan sólo de trato. Relación entre pueblos o naciones. Agrupación natural o convencional de personas, con unidad distinta y superior a la de sus miembros individuales, que cumple, con la cooperación de sus integrantes, un fin general, de utilidad común.

Transporte .Traslado, conducción de personas o cosas entre dos lugares. Arrebató. Enajenación mental. Rapto de ira o cólera. Buque dedicado especialmente a llevar mercaderías de un puerto a otro o a varios. Organización y medios de locomoción con que una nación o ciudad cuenta. Contrato de transporte. Gastos del mismo, en el presupuesto familiar sobre todo.