



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

TEMA:

“LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN TORNO AL EXCESO DE VELOCIDAD EN EL JUZGADO PRIMERO DE TRÁNSITO DE AMBATO”

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

Autora:

Diana Kruspkaya Abad Sarango

Tutor:

Dr. Esp. Kléver Pazmiño

Ambato – Ecuador

2014

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Investigación sobre el Tema: “**LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN TORNO AL EXCESO DE VELOCIDAD EN EL JUZGADO PRIMERO DE TRÁNSITO DE AMBATO**” de **Abad Sarango Diana Kruspkaya**, Egresada 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, 13 de Marzo del 2014

.....
Dr. Esp. Kléver Pazmiño

TUTOR

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

Los Miembros de tribunal de grado, APRUEBAN el Trabajo de Investigación sobre el tema : **“LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN TORNO AL EXCESO DE VELOCIDAD EN EL JUZGADO PRIMERO DE TRÁNSITO DE AMBATO”** presentado por la Srta. Diana Kruspkaya Abad Sarango de conformidad con el reglamento de Graduación para Obtener el Título Terminal de Tercer Nivel de la Universidad Técnica de Ambato.

Ambato,

Para constancia firman:

Presidente

Miembro

Miembro

AUTORÍA

Los criterios emitidos en el trabajo de investigación “**LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, EN TORNO AL EXCESO DE VELOCIDAD EN EL JUZGADO PRIMERO DE TRÁNSITO DE AMBATO**”, como también los contenidos, ideas, análisis, conclusiones y propuestas son de responsabilidad del autor.

Ambato, 13 de Marzo del 2014

AUTORA

.....
Diana Kruspkaya Abad Sarango

C.I. 180437589-5

DERECHOS DE AUTORA

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

Cedo los Derechos de mi trabajo de investigación, con fines de difusión pública, además apruebo la reproducción de ésta, dentro de las regulaciones de la Universidad.

Ambato, 13 de Marzo del 2014

.....
Diana Kruspkaya Abad Sarango
CI. 1804375895

DEDICATORIA

A mi familia, especialmente a mis padres, quienes siempre están en mi mente y en mi corazón y por quienes me esfuerzo cada día por ser mejor, preparándome de la mejor manera para así poder brindarles con amor mis mejores éxitos.

AGRADECIMIENTO

Un agradecimiento profundo a nuestro padre Dios, por concederme la dicha de alcanzar este noble propósito en mi vida, proveyéndome de lo necesario para cumplir con mi objetivo, pues este sueño solo pude alcanzarlo con su ayuda y por su inmenso amor. También mi gratitud a mis queridos padres por su apoyo incondicional, a mis queridas hermanas y hermanos que siempre me han impulsado a que siga adelante.

ÍNDICE GENERAL DE CONTENIDOS

PRELIMINARES	Pág.
PORTADA.....	i
APROBACIÓN DEL TUTOR.....	ii
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO	iii
AUTORÍA.....	iv
DERECHOS DE AUTORA.....	v
DEDICATORIA	vi
AGRADECIMIENTO	vii
INTRODUCCIÓN	1

CAPÍTULO I EL PROBLEMA

Tema.....	3
Planteamiento del Problema.....	3
Contextualización.....	3
Análisis Crítico.....	7
Prognosis	7
Formulación del Problema	8
Interrogantes de la Investigación	8
Delimitación del Objeto de la Investigación	8
Justificación.....	9
Objetivos	10
Objetivo General	10
Objetivos Específicos.....	10

CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO

Antecedentes de la Investigación	11
Fundamentación Filosófica	11
Fundamentación Legal	12

Categorías Fundamentales	13
Constelación de Ideas.....	14
Breve reseña sobre el automóvil	16
Introducción	16
Historia.....	16
Primeros Automóviles en Ecuador.....	18
Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito Seguridad Vial.....	19
Referencia histórica.....	19
Exceso de velocidad.....	21
Consecuencias del Exceso de Velocidad	21
Límites y Rangos Moderados de Velocidad	22
Prevalencia de las señales.-	24
Obligatoriedad de la fotografía.-	24
Sanción por el uso de medios tecnológicos para evadir los controles.-	24
De las contravenciones detectadas por medios electrónicos.-	24
Impugnación de las contravenciones detectadas por medios electrónicos.-	25
Obligación de registrar un correo electrónico.-.....	25
Prohibición de circular a velocidad reducida.-.....	25
Infracciones Leves, Graves y Muy Graves	26
Irrespeto a la Ley.....	27
Irresponsabilidad.....	28
Negligencia	28
Impericia	29
La Imprudencia refiere la Falta de Prudencia	30
Inconciencia	31
Falta de precaución	31
Accidentes de tránsito	31
Sanciones Drásticas.....	32
Multas Pecuniarias	32
Reducción de Puntos a la Licencia de Conducir.....	33
Reglamento de Tránsito	33
Aplicación Estricta, Severa, Precisa.....	34

Reforma a la Ley.....	34
Seguridad Vial.....	34
Hipótesis.....	35
Señalamiento de Variables.....	35

**CAPÍTULO III
METODOLOGÍA**

Enfoque de la Investigación.....	36
Modalidad Básica de la Investigación.....	37
Nivel o Tipo de Investigación.....	38
Población y Muestra.....	38
Operacionalización de Variables.....	41
Plan Recolección de Información.....	44
Plan de Procesamiento de Información.....	45
Análisis del aspecto cuantitativo.....	45

**CAPITULO IV
ANÁLISIS INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS**

Análisis Interpretación de Resultados.....	46
Interpretación de datos.....	49
Encuesta dirigida a los Abogados en Libre Ejercicio Profesional.....	49
Encuesta dirigida a Policías/Agentes de Tránsito.....	55
Verificación de Hipótesis.....	67

**CAPÍTULO V
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

CONCLUSIONES.....	70
RECOMENDACIONES.....	71
CAPÍTULO VI.....	72
PROPUESTA.....	72
Datos Informativos.....	72
Antecedentes de la Propuesta.....	73

Justificación:	74
Objetivos.	74
General:	74
Específicos:	75
Análisis de Factibilidad.....	75
Metodología Modelo Operativo	76
Administración.....	79
Materiales de Referencia.....	82
Bibliografía	82
Linkografía.....	82
ANEXOS.....	83
GLOSARIO.....	109

ÍNDICE DE GRÁFICOS

	Pág.
Gráfico 1 Árbol del Problema.....	6
Gráfico 2 Categorías Fundamentales	13
Gráfico 3 Constelación de Ideas	14
Gráfico 4 Constelación de Ideas	15
Gráfico 5 Pregunta N.-1 Encuesta a Abogados.....	49
Gráfico 6 Pregunta N.-2 Encuesta a Abogados.....	50
Gráfico 7 Pregunta N.-3 Encuesta a Abogados.....	51
Gráfico 8 Pregunta N.-4 Encuesta a Abogados.....	52
Gráfico 9 Pregunta N.-5 Encuesta a Abogados.....	53
Gráfico 10 Pregunta N.-6 Encuesta a Abogados.....	54
Gráfico 11 Pregunta N.-1 Encuesta a Policías/Agentes	55
Gráfico 12 Pregunta N.-2 Encuesta a Policías/Agentes	56
Gráfico 13 Pregunta N.-3 Encuesta a Policías/Agentes	57
Gráfico 14 Pregunta N.-4 Encuesta a Policías/Agentes	58
Gráfico 15 Pregunta N.-5 Encuesta a Policías/Agentes	59
Gráfico 16 Pregunta N.-6 Encuesta a Policías/Agentes	60
Gráfico 17 Pregunta N.-1 Encuesta a Infractores.....	61
Gráfico 18 Pregunta N.-2 Encuesta a Infractores.....	62
Gráfico 19 Pregunta N.-3 Encuesta a Infractores.....	63
Gráfico 20 Pregunta N.-4 Encuesta a Infractores.....	64
Gráfico 21 Pregunta N.-5 Encuesta a Infractores.....	65
Gráfico 22 Pregunta N.-6 Encuesta a Infractores.....	66
Gráfico 23 Curva de Chi Cuadrado.....	69

ÍNDICE DE CUADROS

	Pág.
Cuadro 1 Operalización de Variables V.I.....	41
Cuadro 2 Operalización de Variables V.D.....	42
Cuadro 3 Plan de Recolección de Información.....	44
Cuadro 4 Cronograma.....	81

ÍNDICE DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1 Población y Muestra.....	40
Tabla 2 Encuesta a Abogados	49
Tabla 3 Encuesta a Abogados	50
Tabla 4 Encuesta a Abogados	51
Tabla 5 Encuesta a Abogados	52
Tabla 6 Encuesta a Abogados	53
Tabla 7 Encuesta a Abogados	54
Tabla 8 Encuesta a Policías o Agentes.....	55
Tabla 9 Encuesta a Policías o Agentes.....	57
Tabla 10 Encuesta a Policías o Agentes.....	58
Tabla 11 Encuesta a Policías o Agentes.....	59
Tabla 12 Encuesta a Policías o Agentes.....	60
Tabla 13 Encuesta a Infractores	61
Tabla 14 Encuesta Infractores.....	62
Tabla 15 Encuesta Infractores.....	63
Tabla 16 Encuesta Infractores.....	64
Tabla 17 Encuesta Infractores.....	65
Tabla 18 Encuesta Infractores.....	66
Tabla 19 Respuestas observadas y esperadas:	68
Tabla 20 Tabla chi cuadrado X ²	68

RESUMEN EJECUTIVO

El propósito de este trabajo de investigación es enfocar a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial como una alternativa que coadyuve a mejorar el tráfico vehicular y por lo tanto la convivencia social, además la reforma que se propone permitirá reducir el número de los procesos en el Juzgado Primero de Tránsito de la ciudad de Ambato, hoy denominada Unidad Judicial de Tránsito; aplicando una metodología científica y utilizando técnicas e instrumentos como la observación de campo, la encuesta y la entrevista, además de plantearse dos hipótesis, de las cuales luego de un profundo estudio, la alterna ha sido comprobada; también, se ha elaborado una propuesta de solución al problema encontrado, concluyendo con la necesidad de cambiar la Ley; además de solicitar a la Asamblea Nacional por intermedio de los Asambleístas Provinciales de Tungurahua una reforma al Art.145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, lo que permitirá solucionar conflictos de movilidad, evitando recurrir a instancias de orden judicial.

Descriptor: Tránsito, Seguridad Vial, Exceso de velocidad, reforma a la ley, Imprudencia, Impericia, Movilidad, Sanciones Pecuniarias, Rebaja de puntos.

INTRODUCCIÓN

Este estudio se inicia por la necesidad de aportar al desarrollo de la sociedad, impulsando cambios en los procesos judiciales, sobre todo con el propósito de contribuir a la correcta aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Su importancia radica en mantener la armonía y la paz entre los miembros de la sociedad.

Es por ello que el presente trabajo se desarrolló de la siguiente manera:

Capítulo I: El Problema de la investigación y su contextualización que ha permitido enfocar la dramática realidad en que se procesan las infracciones de tránsito tanto a nivel nacional como provincial y local; además, contiene el árbol de problemas y su respectivo análisis crítico, la prognosis, así como la justificación y los Objetivos de la investigación.

Capítulo II: El Marco Teórico que ayudó a determinar teorías fundamentales enfocadas al análisis del tema de investigación, además de plantear las hipótesis alterna y nula con la determinación de sus respectivas variables.

Capítulo III: Marco Metodológico, enfoca los niveles y la modalidad de la investigación, así como también la población y muestra, además de las técnicas e instrumentos utilizados en el presente estudio.

Capítulo IV: El Análisis e Interpretación de Resultados que permitió analizar cada una de las interrogantes planteadas en los cuestionarios de las encuestas y entrevistas realizadas al objeto de estudio de esta investigación, además se comprueba una de las hipótesis utilizando el método del chi cuadrado χ^2 .

Capítulo V: Las Conclusiones y Recomendaciones que permiten determinar los resultados del estudio y sugerir alternativas de solución a esos resultados.

Capítulo VI: La Propuesta, que plantea ciertos cambios en la aplicación de la justicia al proponer una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y a su Reglamento.

Se concluye con una bibliografía tentativa y los anexos en los que se han incorporado los instrumentos que se aplicaron en la investigación de campo, terminando con un glosario de términos en torno al tema estudiado.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

Tema

“La Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en torno al exceso de velocidad en el Juzgado Primero de Tránsito de Ambato”

Planteamiento del Problema

Contextualización

Macro

“En el Ecuador, en los últimos meses se observa una severa aplicación de la nueva ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”, según información emitida por representantes de Órganos Colegiados y de la Agencia Nacional de Tránsito; generando el impulso de causas en todos los juzgados de tránsito del país. El excesivo número de causas especialmente por infracciones relacionadas al exceso de velocidad ha ocasionado inconformidad y malestar en la ciudadanía ya que se argumenta que las sanciones son demasiado fuertes, pero sobre todo injustas porque una sola infracción es castigada con dos y tres sanciones.

Las carreteras y avenidas de las ciudades más importantes del país, adolecen de una adecuada señalización y de efectiva vigilancia policial, además el desconocimiento de las normas de tránsito en relación a los rangos de velocidad permitidos, ha hecho necesaria otra forma de solución que favorezca a los conductores.

La transferencia de competencias de tránsito a los Municipios en algunas ciudades del país ha ocasionado confusión en la ciudadanía y debido a ello desorden en ciertas calles y avenidas del Ecuador.

Meso

En la Provincia de Tungurahua, los Juzgados de Tránsito, se caracterizan por procesar causas relacionadas con el exceso de velocidad entre otras que también son importantes pero que por lo drástico de las sanciones son las más reclamadas por los involucrados, ya que se considera exagerada la sanción impuesta en la ley de tránsito y su reglamento. Además, el desconocimiento de la ley así como también el abuso de autoridad por parte de los policías de tránsito, y la confusión de competencias entre policías y los nuevos Agentes Civiles de Tránsito, ha provocado malestar en los infractores lo cual se ha visto reflejado en todos aquellos reclamos ante las autoridades judiciales en las audiencias de juzgamiento.

Otro problema es la existencia de cientos de infracciones de tránsito, lo que ha provocado mayor lentitud en la sustanciación de los procesos, esto constituye a todas luces una clara denegación de justicia, por lo que debe simplificarse. Por supuesto, sin que ello implique una merma de las garantías que integran el debido proceso.

Micro

En el Juzgado Primero de Tránsito de la ciudad de Ambato, hoy denominado Unidad Judicial de Tránsito el problema de juicios álgidos relacionados con sanciones drásticas a causa de infracciones de tránsito, especialmente los que deberían gozar de absoluta celeridad como por ejemplo los relacionados a exceso de velocidad, son los más frecuentes y los que últimamente se han incrementado.

La falta de precaución y cuidado, pero sobre todo de respeto hacia los demás y hacia las normas que rigen nuestra vida en sociedad, ha generado un aumento de

infracciones y por ende de causas legales. Sin embargo, ni la difusión, ni la concienciación ha logrado evitar el incremento de causas fácilmente prevenibles.

La reforma a la ley para una adecuada sustanciación de los procesos es indispensable y una solución de primerísimo nivel para este problema, así como para la efectiva implementación de los principios de concentración e intermediación. El Gobierno debe brindar las facilidades para una reforma inmediata, sin despenalizar la infracción, pero que ésta no sea tan severa; de lo contrario, cualquier reforma naufragará en el mar de las buenas intenciones.

La investigación se enfoca justamente en los procesos judiciales en torno a infracciones por exceso de velocidad del Juzgado Primero de Tránsito de la ciudad de Ambato, estudiando los casos del segundo semestre del año dos mil trece y analizando las circunstancias específicas de cada infracción, los lugares, su ubicación geográfica y sobre todo las circunstancias particulares de cada hecho.

Árbol del Problema

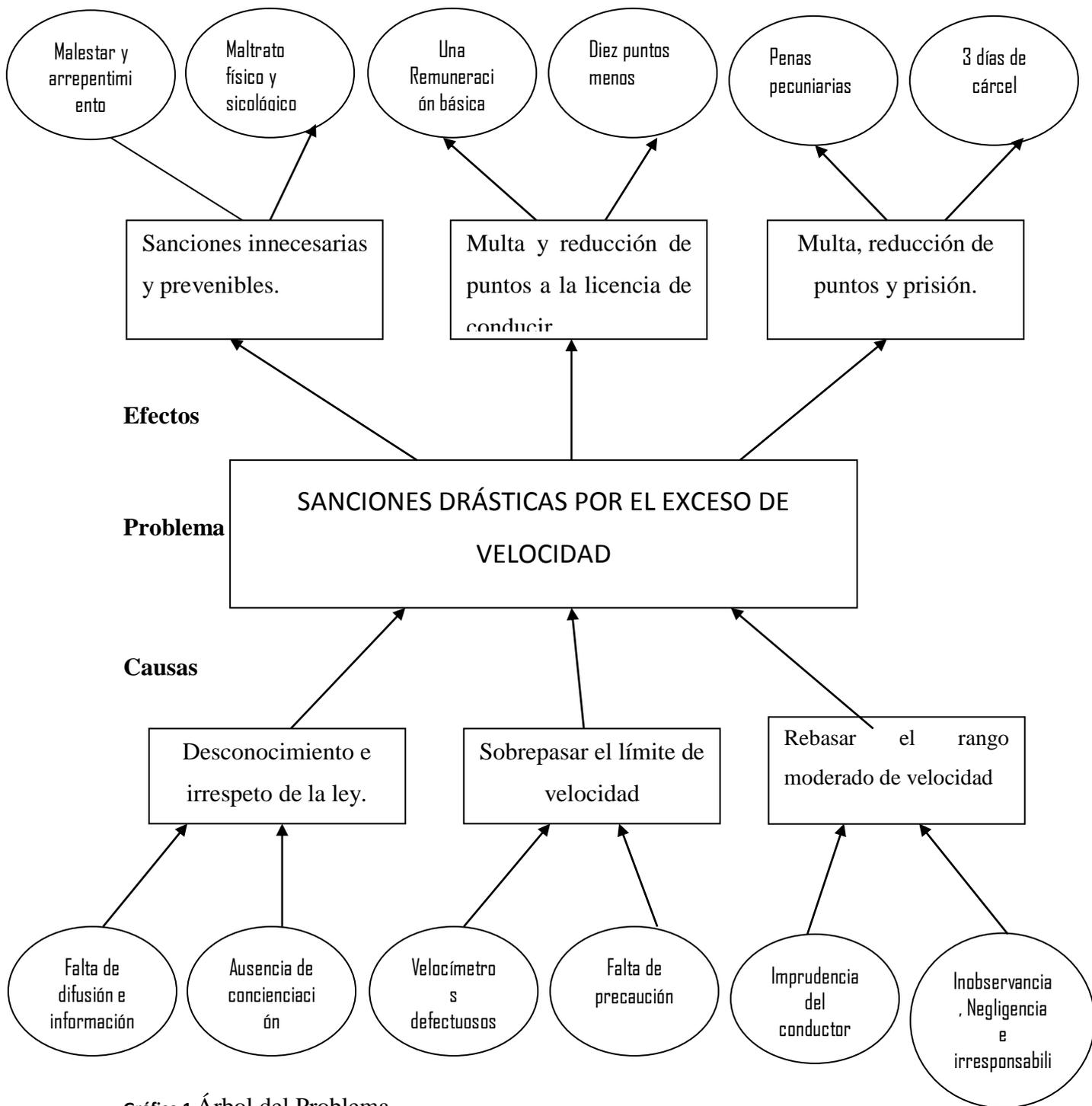


Gráfico 1 Árbol del Problema

Elaborado por: La Investigadora

Análisis Crítico

El desconocimiento de la ley de tránsito y de su reglamento ha generado que los ciudadanos irrespeten las normas sufriendo sanciones drásticas innecesarias pero sobre todo prevenibles.

La falta de precaución al sobrepasar el límite de velocidad, trae como consecuencia una sanción que consiste en la aplicación de una multa y además la reducción de 10 puntos en la licencia de conducir.

Rebasar el rango moderado de velocidad es la causa fundamental para recibir la sanción más drástica consistente en una multa pecuniaria de una remuneración básica unificada, reducción de 10 puntos a la licencia y por si esto fuera poco también la sanción alcanza la detención y el encarcelamiento por tres días.

Además, una de las causas más importantes que ha originado el problema es la poca difusión e información sobre la ley de tránsito, así como la falta de concienciación en los conductores, lo que ha provocado falta de precaución, imprudencia y hasta negligencia en las carreteras y avenidas del país.

El exceso de velocidad trae como consecuencias adicionales la pérdida de recursos económicos tanto a los conductores como al Estado ecuatoriano, debido a la abundante cantidad de causas, mismas que generan un elevado costo, además de las posibles pérdidas ocasionadas a los bienes públicos; entre los demás riesgos que esto genera están posibles accidentes los que pueden ocasionar heridos y hasta fallecidos.

Prognosis

De no aplicarse de manera efectiva y oportuna una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y a su reglamento, los conductores perderán grandes sumas de dinero, puntos de sus licencias de

conducir y el bien máspreciado que es la libertad, pudiendo generarse un caos social, producto de la inconformidad y reclamos de los ciudadanos.

Otro posible escenario futuro será el incremento de procesos judiciales en los juzgados de Tránsito de Ambato, entorpeciendo aún más la administración de justicia y generando gastos innecesarios dentro del presupuesto general del Estado.

Formulación del Problema

¿Cómo influye la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en torno al exceso de velocidad?

Interrogantes de la Investigación

¿Cuáles son los procedimientos adecuados para la aplicación de la ley de tránsito?

¿Cómo se puede identificar la correcta aplicación de la ley de tránsito?

¿Cómo elaborar una propuesta alternativa de solución al problema planteado?

Delimitación del Objeto de la Investigación

Delimitación de Contenido:

- **CAMPO:** Derecho
- **ÁREA:** Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- **ASPECTO:** Exceso de velocidad.

Delimitación Espacial:

Esta investigación se realizó en el Juzgado Primero de Tránsito, que a partir del mes de Octubre de 2013 cambió se denominación a Unidad Judicial de Tránsito de la ciudad de Ambato.

Delimitación Temporal:

Este problema se estudió, en el período comprendido entre los meses de Agosto del año 2013 hasta Enero del año 2014.

Unidades de Observación:

- Juez A y Secretario del Despacho de la Unidad Judicial de Tránsito de la ciudad de Ambato.
- Abogados en libre ejercicio profesional.
- Infractores
- Policías y/o Agentes Civiles de tránsito

Justificación

El problema investigado se justifica ya que es de gran interés para la sociedad porque busca resolver con espíritu solidario una situación que aqueja a los conductores y por ende a muchas familias en el Ecuador; además, porque pretende brindar soluciones respaldadas en la investigación científica.

La investigación fue novedosa en el contexto social actual ya que vivimos en una sociedad moderna sujeta a constantes transformaciones, lo cual hace imperiosa la necesidad de sugerir reformas a la legislación ecuatoriana.

El estudio fue de gran importancia ya que permitió analizar a profundidad el problema planteado, procurando brindar alternativas de solución que conlleven a la armonía y paz social, beneficiando a toda la comunidad, sean estos conductores o peatones.

El estudio fue factible gracias a la colaboración de todos los involucrados; además, porque se dispuso de los medios necesarios para la investigación, así como el acceso a la información veraz y oportuna.

Se justifica sobre todo porque al finalizar la investigación, se determinó su utilidad y sobre todo se contó con elementos suficientes como para elaborar una propuesta alternativa de solución al problema.

Objetivos

Objetivo General

- Estudiar la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en torno al exceso de velocidad en el Juzgado Primero de Tránsito de Ambato.

Objetivos Específicos

- Determinar los procedimientos adecuados en relación al exceso de velocidad.
- Identificar la correcta aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en torno al exceso de velocidad.
- Proponer una alternativa de solución al problema planteado.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Antecedentes de la Investigación

Luego de una búsqueda exhaustiva por las bibliotecas de las Universidades Técnica, Católica, Uniandes, Indoamérica, entre otras que ofertan la Carrera de Derecho en la ciudad de Ambato, se ha determinado que no existen proyectos similares a este tema de investigación, además tampoco aparecen temas iguales en las páginas virtuales de las bibliotecas de las universidades públicas y privadas a nivel nacional en pregrado ni en postgrado; sin embargo, existen algunos estudios afines realizados en años anteriores; mismos que ayudarán a la investigación porque con sus aportes permitirán que este estudio no parta de cero, sino que permita analizar de manera más profunda la realidad en que se desenvuelve la sociedad ecuatoriana.

Fundamentación Filosófica

Uno de los compromisos de la investigación está en buscar la esencia de los seres humanos en su comportamiento frente a la sociedad. El modelo o paradigma de investigación es Crítico – propositivo como una alternativa para la investigación social que se fundamenta en el cambio de esquemas sociales. Es Crítico porque cuestiona y analiza las estructuras sociales, la crisis y la inseguridad jurídica de los ciudadanos; y es Propositivo porque la investigación no se detiene en la mera observación de los fenómenos sino que plantea alternativas en procura de solucionar el problema de la aplicación de la Ley de Tránsito.

Fundamentación Legal

Constitución de la República del Ecuador

Población y movilidad humana

Art. 392.- El Estado velará por los derechos de la personas en movilidad humana y ejercerá la rectoría de la política migratoria a través del órgano competente en coordinación con los distintos niveles de gobierno. El Estado diseñará, adoptará, ejecutará y evaluará políticas, planes, programas y proyectos, y coordinará la acción de sus organismos con la de otros Estados y organizaciones de la sociedad civil que trabajen en movilidad humana a nivel nacional e internacional.

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

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Contravenciones muy graves

Art. 145.- Incurre en contravención muy grave y será sancionado con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

e) El conductor, que con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad fuera del rango moderado, de conformidad con el reglamento correspondiente.

Los Artículos de la ley citados amparan legalmente el tema escogido y fundamentan el trabajo de investigación

Categorías Fundamentales

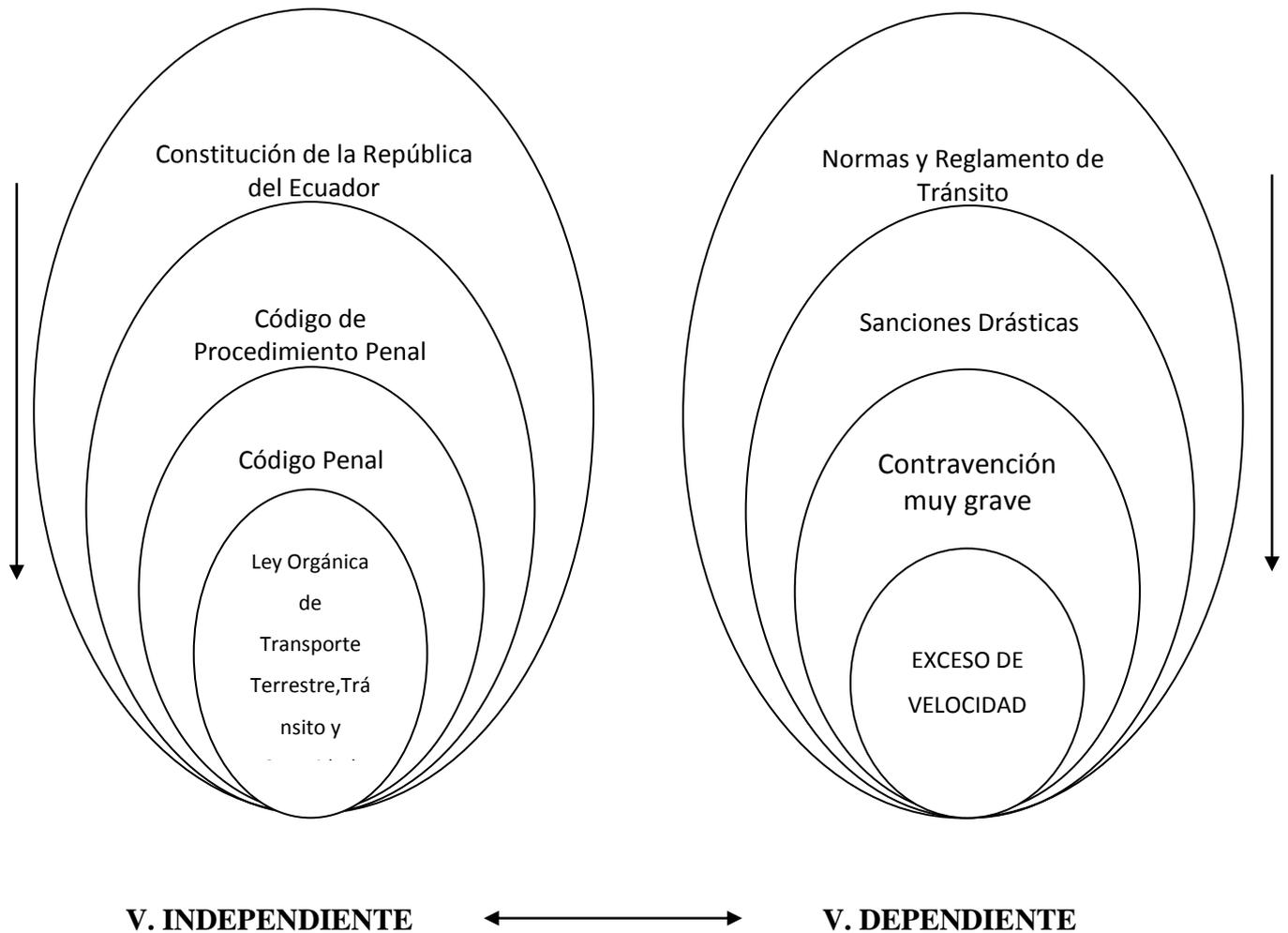


Gráfico 2 Categorías Fundamentales Elaborado por: La Investigadora

Constelación de Ideas

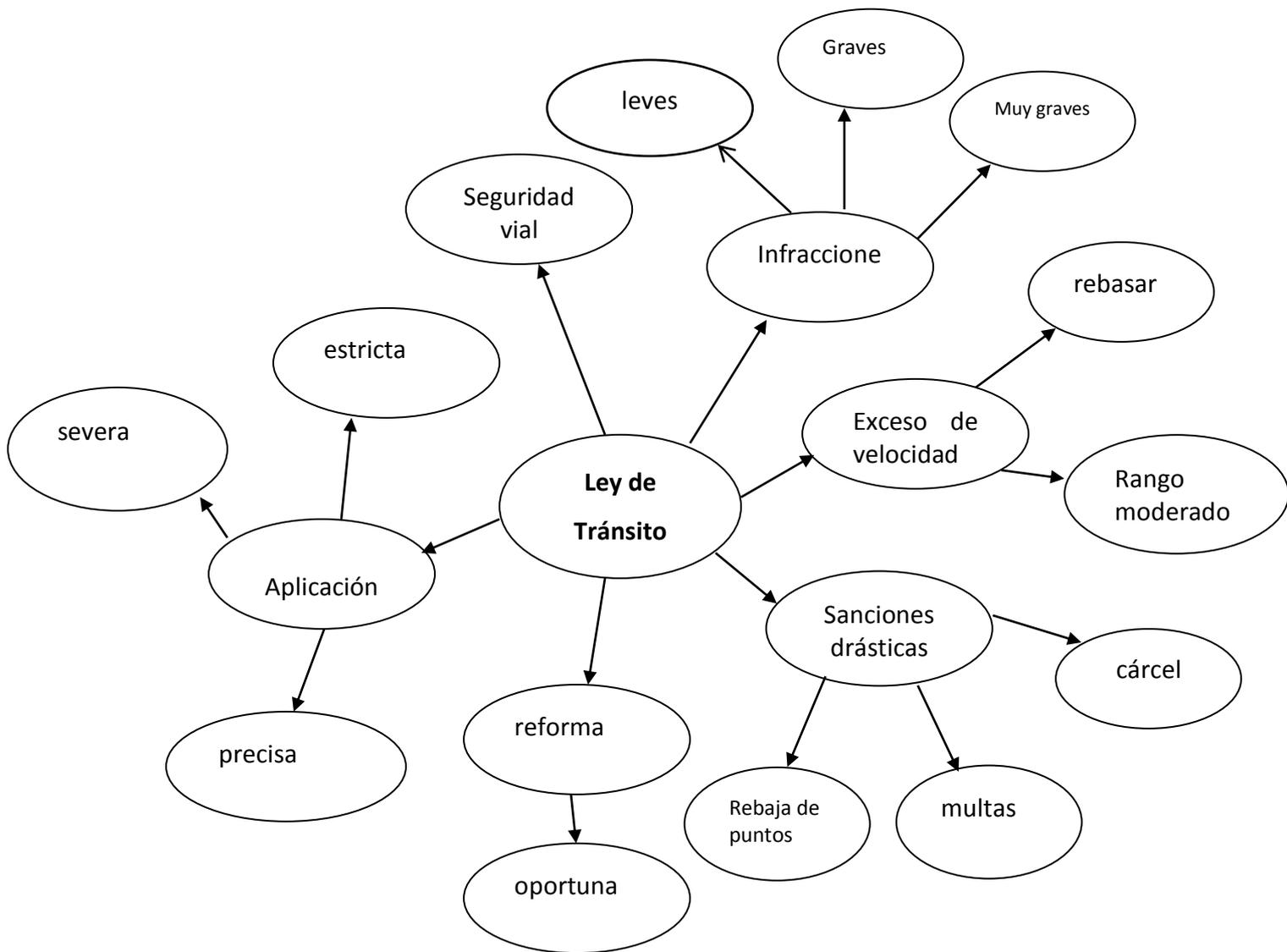


Gráfico 3 Constelación de Ideas Elaborado por: La Investigadora

Constelación de Ideas

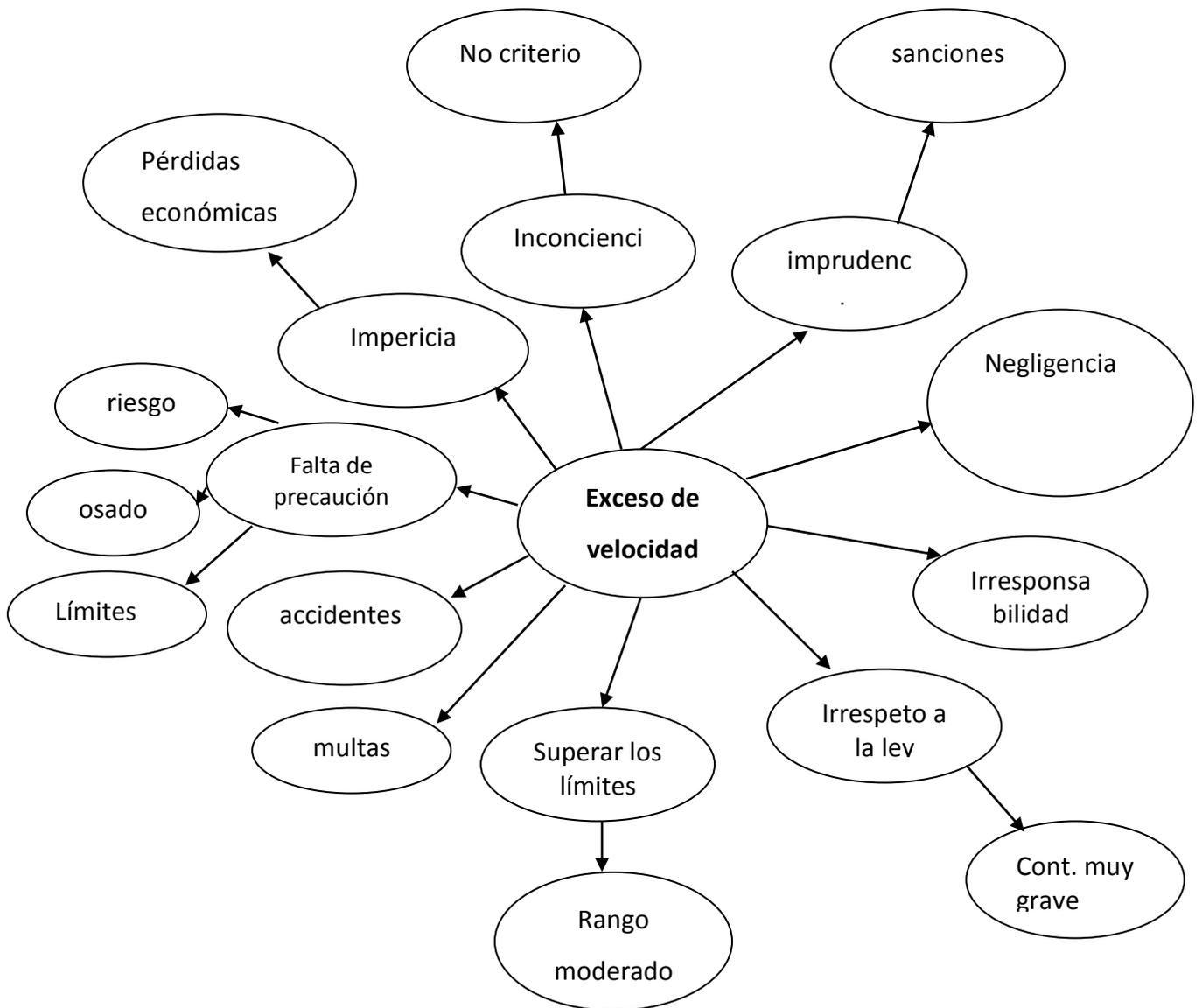


Gráfico 4 Constelación de Ideas Elaborado por: La Investigadora

Breve reseña sobre el automóvil

Introducción

Es arduo sintetizar en pocas páginas la historia del automóvil. El primer paso fueron los vehículos propulsados a vapor. Se cree que los intentos iniciales de producirlos se llevaron a cabo en China, a fines del siglo XVII, pero los registros documentales más antiguos sobre el uso de esta fuerza motriz datan de **1769**, cuando el escritor e inventor francés Nicholas-Joseph Cugnot presentó el primer vehículo propulsado a vapor.

Era un triciclo de unas 4,5 toneladas, con ruedas de madera y llantas de hierro, cuyo motor estaba montado sobre los cigüeñales de las ruedas de un carro para transportar cañones. Su prototipo se estrelló y una segunda máquina quedó destruida en 1771, pero la idea sería retomada y desarrollada en Inglaterra en los años siguientes.

Historia

1860 con el belga Etienne Lenoir, quien patentó el primer motor a explosión. Pero éste seguía siendo el principio. Pasaron un par de años hasta que el alemán Gottlieb Daimler construyó el primer automóvil propulsado por un motor de combustión interna en 1866. Comenzaría entonces una nueva industria y un nuevo mercado. **1889**. Leon Serpollet construye en la fábrica Peugeot su tercer vehículo a vapor de tres ruedas.

Septiembre de 1891. Henry Ford se incorpora a la Edison Illuminating Company. En 1903, funda la Ford Motor Company y se convierte en el fabricante de automóviles con más éxito de Estados Unidos (1908).

1896. Henry Ford construye su primer vehículo a motor Quadricycle (cuadriciclo) y realiza las primeras pruebas dinámicas. El mismo año, Ransom Eli Olds y Alexander Winton terminan también sus primeros vehículos experimentales.

1898. Louis Renault construye su primer vehículo y funda una de las empresas más prestigiosas y antiguas de la industria del automóvil.

1899. En Italia se funda la Fabbrica Italiana Automobili Torino (FIAT), que se convierte en poco tiempo en el fabricante más importante del país.

1901. Prusia ratifica el primer reglamento policial para la regulación del tráfico en Alemania, el cual servirá de ejemplo para reglamentos parecidos en otros países federales.

1901. Cerca de la ciudad estadounidense de Beaumont (Texas) se localiza un gran yacimiento de petróleo. El precio por barril desciende por debajo de los cinco centavos. Este acontecimiento contribuye considerablemente a la divulgación del motor de gasolina, dado que ni el vapor ni tampoco la electricidad son tan asequibles y a un precio tan competitivo

1903. Henry Ford funda la Ford Motor Company en Detroit, Estados Unidos, donde inicia la primera serie con el modelo A.

1903. Henry Leland funda en EE UU la empresa Cadillac Motor Car, Company.

1906. Karl Benz dona al Museo Alemán de Munich el primer vehículo motorizado, fabricado por él en el año 1886. Este coche fue el primer vehículo con motor de gasolina.

1910. La firma Anónima Lombardo Fabbrica Automobila (ALFA) de Milán, fundada en 1909, inicia la fabricación de automóviles. En un principio, la nueva empresa sigue con las actividades de la sociedad italiana Darracq. Con el traspaso de la empresa a Nicola Romeo en 1915, nace la marca Alta Romeo.

1911. La General Motors Truck Company fabrica los primeros vehículos industriales, estableciendo con ello el comienzo de una nueva línea de productos, tras la absorción de las empresas Rapid y Reliance.

1927 la marca VOLVO produce su primer auto, el modelo P4.

La BMW empieza su producción de unidades con el austin 7.

1964 Ford lanza el Mustang a mediados de año.

1999 Se unen la Chrysler y Mercedes-Benz, formando la Daimler-Chrysler. La TOYOTA Tundra V8 desafía a las pick-up estadounidense de gran tamaño. Cadillac anuncia su nuevo sistema.

2000: HONDA empieza el siglo XXI vendiendo el INSIGHT, un híbrido gasolina-electricidad en los Estados Unidos.

Primeros Automóviles en Ecuador

A pesar de que al Ecuador llegaron importados desde los Estados Unidos los primeros vehículos marca Ford y Chevrolet en los años cincuenta y sesenta;

La historia del automóvil ecuatoriano es decir del ensamblaje de automóviles extranjeros en nuestras tierras comienza desde los años setenta y que se podría resumir en tres empresas: Aymesa, Maresa y Omnibus Botar (GM)

El primer carro ensamblado en Ecuador: el andino (carro divino). su nombre original es el BTV (Basic transportation vehicle), Tecnología GM, popular en los años 70, muy raro de verlo en las calles del país.

Luego Aymesa trajo otro éxito de ventas, que se puede ver a veces: El aymesa Cóndor, de tecnología CM. Además en la época de los 80 por cierto tiempo se armaron otros carros como: El aska de GM/Isuzu ,La camionetita Datsun (Nissan) y el San Remo de la Chevrolet. Todos esos carros fueron un gran éxito por su origen, gran calidad (que sigue rodando hasta ahora).

A finales de los ochenta, dos carros pequeños, son: El suzuki Forsa (luego chevrolet forsa). y el carro éxito de Maresa: Fiat Uno, ambos carros fueron de alguna forma “rivales” en su género generando muy buenas ventas a sus concesionarios en los inicios de los noventa. Hay quienes prefieren al Fiat, otros que dicen que el Forsa I es el mejor, Depende de cada quien, y para los amantes de los 4 puertas ambas ensambladoras ofrecían sus alternativas las cuales son: El Swift y el Fiat Premio.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito Seguridad Vial

Referencia histórica

Según el destacado jurista nacional Dr. Walter Guerrero Vivanco, haciendo una referencia histórica a la normativa de tránsito del Ecuador señala que “La primera Ley de Tránsito de la República fue dictada el 18 de octubre de 1963, con el propósito de juzgar todas las infracciones de tránsito cometidas dentro del territorio de la República, las mismas que se dividían en delitos y contravenciones; que en dicho cuerpo legal se crearon los 18 juzgados de tránsito, que administraban justicia en una sola audiencia oral de juzgamiento”. Con posterioridad se dictó la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, publicada en el Registro Oficial N° 1002 de agosto de 1996, la cual adolecía de una serie de falencias, las cuales expresamente se establecen en los considerandos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (R.O. N° 398 de 07.08. 2008) que señalan respecto de la derogada Ley de Tránsito y Transporte Terrestre:

Que, la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, publicada en el Registro Oficial No. 1002 de agosto de 1996, ha sido objeto de varias reformas, y presenta una serie de disposiciones contradictorias e inconsistentes.

Que, ha existido una proliferación desordenada de operadores por cuanto no existe un marco jurídico que organice, regule y controle la actividad del transporte terrestre a nivel nacional.

Que, a pesar de su preponderancia en el desarrollo del país, el transporte terrestre no ha sido considerado como un sector estratégico de la economía nacional; Que, existen deficiencias en la determinación de funciones y el establecimiento de responsabilidades para cada uno de los organismos que intervienen en la actividad del transporte terrestre, lo que ha ocasionado que la ley no pueda aplicarse adecuadamente;

GUERRERO VIVANCO, Walter, “Derecho Procesal Penal”, tomo I, PUDELECO, Editores S.A, Quito-Ecuador, enero de 1.996, Pág. 245.19 Que, la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres no contempla aspectos relacionados con la prevención;

Que, el marco legal vigente resulta insuficiente inapropiado para las demandas del Estado y la sociedad en su conjunto;

Que, nunca se han dictado verdaderas políticas en el ámbito del transporte, para garantizar a los ciudadanos la seguridad en la movilidad, y

Que, es necesario contar con una nueva ley, de carácter eminentemente técnico, que de forma integral norme en su conjunto los diversos aspectos relacionados con la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

La antigua ley de Tránsito y Transporte Terrestre, publicada en el Registro Oficial N° 1002 de 2 de Agosto de 1996, de acuerdo a su Art. 1 tenía por objeto la organización, la planificación, la reglamentación y el control del tránsito y el transporte terrestre, el uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, de la circulación peatonal y la conducción de semovientes; el control y la prevención de los accidentes, la contaminación ambiental y el ruido producido por vehículos a motor; y, la tipificación y Juzgamiento de las infracciones de tránsito.

Sin embargo, la ineficiencia de la ley mencionada significó la promulgación de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que al

contrario de la derogada Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, se presenta más rigurosa imponiendo severas sanciones a quienes conduzcan vehículos en forma peligrosa.

Después de casi quince años de vigor, la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre fue superada por la realidad del tránsito ecuatoriano, ya que el desenfrenado avance tecnológico en la fabricación de vehículos cada vez más veloces y potentes, la construcción de nuevas carreteras, los vehículos antiguos y mal conservados del parque automotriz, fueron los factores que hicieron del tránsito ecuatoriano un verdadero caos, acrecentado ello con la creciente imprudencia, el exceso de velocidad y la ingesta de bebidas alcohólicas por parte de los conductores, lo que es causa de una serie de accidentes que cuestan la vidas o lesionan a miles de ciudadanos.

Exceso de velocidad

Exceso de velocidad es operar un vehículo de carretera a velocidades que superen los límites permitidos por la ley. Al exceder la velocidad, una persona puede ser citada legalmente por un policía o agente civil de tránsito y tendrá que pagar las sanciones y multas correspondientes. En el Ecuador, **la ley establece el límite máximo de velocidad**. Las leyes de límite de velocidad están vigentes aunque no estén anunciados en las calles y carreteras del país.

Es justamente el tema medular de investigación y es a causa de este problema que hoy en día en el Ecuador se sanciona de una manera muy drástica, imponiendo por ello tres sanciones muy graves, y que lo único que la ley pretende entre otras cosas es reducir el número de accidentes en las vías, provocados por el exceso de velocidad y por lo que esto a la vez genera.

Consecuencias del Exceso de Velocidad

Si recibe una infracción por exceso de velocidad puede costarle la rebaja de puntos de su licencia de conducir, dinero adicional por la multa, además de

prisión por exceder el rango moderado. Para poder impugnar estas sanciones por exceso de velocidad el ciudadano debe presentarse en el tribunal ante un juez.

Sin embargo, el conductor tiene derecho de impugnar ante el Juez, la elaboración del parte policial que bajo ninguna circunstancia es infalible y que posterior a la infracción por el lapso de tres días, mediante un escrito firmado por un Abogado, el conductor que se sienta perjudicado podrá reclamar lo que él considere justo. Todo esto mientras no exceda el rango moderado de velocidad, pero si se excedió el rango ya la comparecencia será inmediatamente ante la autoridad, en donde se verificará la información del agente con respaldo fotográfico y de radar, a lo cual es casi imposible desmentir y la sanción será inmediata.

Límites y Rangos Moderados de Velocidad

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

Los límites máximos y rangos moderados de velocidad vehicular permitidos en las vías públicas, con excepción de trenes y autocarriles, son los siguientes: (Ref. Art. 192 RG)

TIPOS	ÁREA	LÍMITES	RANGO MOD. Km/h	CONT. GRAVE Ira. Clase – Km/h Art. 142. g)	CONT. MUY GRAVE – Km/h Art. 145. e)
LIVIANOS, MOTOS Y SIMILARES	Urbana	50 Km/h	10	Entre 50 – 60	Más de 60
	Perimetral	90 Km/h	30	Entre 90 – 120	Más de 120
	Rectas en carretera	100 Km/h	35	Entre 100 – 135	Más de 135
	Curvas en carretera	60 Km/h	15	Entre 60 – 75	Más de 75
TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS	Urbano	40 Km/h	10	Entre 40 – 50	Más de 50
	Perimetral	70 Km/h	30	Entre 70 – 100	Más de 100
	Rectas en carretera	90 Km/h	25	Entre 90 – 115	Más de 115
	Curvas en carretera	50 Km/h	15	Entre 50 – 65	Más de 65
TRANSPORTE DE CARGA	Carretera	40 Km/h	10	Entre 40 – 50	Más de 50
	Perimetral	70 Km/h	25	Entre 70 – 95	Más de 95
	Rectas en carretera	70 Km/h	30	Entre 70 – 100	Más de 100
	Curvas en carretera	40 Km/h	20	Entre 40 – 60	Más de 60
TODOS LOS VEHÍCULOS	Intersección no regulada. Zonas escolares	30 Km/h	5	Entre 30 – 35	Más de 35
SANCION:				Multa: \$ 102,00 Puntos: - 6	PRISION: 3 días Multa: \$ 318 en 2013 y 340,00 en 2014 Puntos: - 10

Ejemplo: Sin un vehículo liviano en carretera circula a 100 K/h, está dentro del límite de velocidad establecido; si este vehículo circula entre 100 –135 K/h (Está circulando dentro del rango moderado) consecuentemente, será sancionado con una Contravención Grave de 1ra. Clase (Multa: \$ **102,00** y – **6** Puntos); si este vehículo circula a más de 135 K/h, se considera (que está circulando fuera del rango moderado), y será sancionado como Contravención Muy Grave: (PRISIÓN: **3 días**; Multa:\$ **340,00** y – **10** Puntos). Cabe indicar que los valores de las multas se incrementarán en el año 2014 debido a que el salario básico unificado se ubicará en 340 dólares norteamericanos.

Prevalencia de las señales.- Las nuevas señales de tránsito deberán indicar tanto el límite de velocidad como el rango moderado. En caso de discrepancia entre los límites indicados en el Reglamento General y los que se establezcan en las señales de tránsito, prevalecerán las establecidas en las señales.

Obligatoriedad de la fotografía.- La notificación de la contravención Grave de 1ra. Clase Art. 142.g (circular dentro del rango moderado), y la aprehensión tipificada en el Art. 145. e) como Contravención Muy Grave, sólo procederá cuando físicamente exista la fotografía de la infracción, tomada con los medios tecnológicos (foto-radares) aprobados por la Agencia Nacional de Tránsito. Ref. Art. 232 RG

Sanción por el uso de medios tecnológicos para evadir los controles.- Queda prohibida la homologación y el uso o porte en vehículos, de partes, piezas, equipos, materiales, y en general de cualquier instrumento o aparato (anti radares) que pueda ser empleado para evadir los controles y el cumplimiento de las disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, este Reglamento y demás normas relacionadas que expidan la Agencia Nacional de Tránsito.

En caso de que un vehículo circule portando alguno de los aparatos o materiales mencionados en el apartado anterior, se entenderá que el mismo no cumple las normas y condiciones técnica mecánicas adecuadas, y por ende su conductor será sancionado según lo previsto en el Artículo 142 letra h) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre. (Contravención Grave de 1ra. Clase; SANCIÓN: 30 % RBU = \$ 102,00 y – 6 puntos en la licencia de conducir) Ref. Art. 118 RG

De las contravenciones detectadas por medios electrónicos.- Las contravenciones de tránsito detectadas por medios electrónicos y/o tecnológicos, y en el que no haya sido posible determinar la identidad del conductor, la sanción se aplicará al propietario del vehículo. Esta sanción será exclusivamente de carácter pecuniario y corresponderá a la establecida en la infracción cometida.

Impugnación de las contravenciones detectadas por medios electrónicos.-

Las contravenciones detectadas por estos medios, podrán ser impugnadas en el término de tres días, contados a partir de la notificación realizada por la Institución. Para el efecto, la notificación “podrá” ser realizada por cualquier medio, incluidos de ser posible los medios electrónicos y/o tecnológicos.

Obligación de registrar un correo electrónico.-

Para efectos de la notificación de las contravenciones detectadas por medios electrónicos, se tomará en cuenta el domicilio civil, correos electrónicos, y demás información registrada en la base de datos de las instituciones que realizan el control de tránsito a nivel nacional o local.

Es obligación de los conductores y propietarios de vehículos actualizar de manera periódica los datos personales que hubieren consignado en las referidas instituciones de control de tránsito. Ref. Art. 238 RG.

De la reincidencia, en las contravenciones detectadas por medios tecnológicos

Para efectos de la reincidencia (volver a cometer la misma infracción), en las contravenciones detectadas por medios tecnológicos, en donde no sea posible identificar al infractor, la reincidencia, para efectos de la sanción pecuniaria, se aplicará en función del vehículo con el que se cometió la infracción, individualmente considerado. Por ende, en el evento de que varios vehículos estuvieren registrados a nombre de un mismo propietario, las infracciones en las que sean detectados los vehículos se sancionarán de manera independiente por cada uno de ellos, y la reincidencia se aplicará de forma independiente por cada vehículo y no considerados en su conjunto. Ref. Art. 232 RG

Prohibición de circular a velocidad reducida.-

Se prohíbe conducir a velocidad reducida de manera tal que impida la circulación normal de otros vehículos, salvo que la velocidad sea necesaria para conducir con seguridad o en cumplimiento de disposiciones reglamentarias. Ref. Art. 194 RG

Infracciones Leves, Graves y Muy Graves

Art. 139.- Incurren en contravención leve de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al cinco por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 1,5 puntos en su licencia de conducir:

Art. 140.- Incurren en contravención leve de segunda clase y serán sancionados con multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 3 puntos en su licencia de conducir:

Art. 141.- Incurren en contravención leve de tercera clase y serán sancionados con multa equivalente al quince por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general, veinte horas de trabajo comunitario y reducción de 4,5 puntos en su licencia de conducir:

Art. 142.- Incurren en contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa del treinta por ciento (30%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 6 puntos en el registro de su licencia de conducir:

Art. 143.- Incurren en contravención grave de segunda clase y serán sancionados con multa del cuarenta por ciento (40%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 7,5 puntos en el registro de su licencia de conducir:

Art. 144.- Incurren en contravención grave de tercera clase y serán sancionados con multa del cincuenta por ciento (50%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 9 puntos en el registro de su licencia de conducir:

Art. 145.- Incurre en contravención muy grave y será sancionado con multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, tres días de prisión y

pérdida de 10 puntos en su licencia de conducir, quien conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, drogas o en estado de embriaguez, en cuyo caso además como medida preventiva se le aprehenderá su vehículo por 24 horas.

Art. 146.- La reincidencia en la comisión de cualquiera de las contravenciones será sancionada con el doble del máximo de la multa establecida para la contravención.

Art 130.-Incurren en contravención grave y serán sancionados con prisión de treinta a sesenta días y multa del cuarenta por ciento (40%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de puntos en el registro de su licencia de conducir:

Irrespeto a la Ley

No acatar disposiciones y la normativa de una ciudad, de un país o una región;
Causas principales: Exceso de Velocidad – Ingesta de Alcohol – Drogas – Medicamentos – Irrespeto al señalamiento Vial – Adelantamiento Indebido – No Guardar la distancia – Malas Maniobras – uso de celular – Distracciones y Estado de Ánimo fatiga, stress, cansancio – Irrespeto a los Peatones –Obstáculos y otros usuarios – Animales en la vía – Piques – Condiciones climatológicas – huecos en las calles- Derrumbes en la vía – Falta de iluminación e los vehículos

El irrespeto a la ley, lastimosamente no solo ocurre en el ámbito de la movilidad humana sino en todos los ámbitos, por ello se hace imperiosa la necesidad de concienciar a la población en pos de un cambio de actitud y de comportamiento.

El problema es netamente cultural, originado en ocasiones por influencias externas, que han llegado a nosotros a través de los medios de comunicación de masas y que se han establecido con tal fuerza que ha generado una transformación

cultural, llegando incluso a convertirse en una amenaza para la pérdida de nuestra identidad.

Irresponsabilidad

Uno de los valores más necesarios del ser humano es el sentido de responsabilidad, en todos los aspectos de su vida dentro de la sociedad; al no existir este principio se convierte en un anti valor que genera fracaso y pérdidas en todo sentido.

Es decir que actúa sin medir las consecuencias de sus actos, sumado a la ignorancia de las normas de tránsito más elementales, de conductores y peatones, y un manifiesto desprecio por la vida propia y ajena.

La irresponsabilidad manifiesta en el ser humano, genera de forma inmediata un rechazo absoluto de toda la sociedad en su conjunto, debido a que el convivir social requiere de normas y reglas que responsablemente hay que obedecerlas y que de ninguna manera se permite obviarlas; el desconocerlas por lo general provoca un caos total.

Negligencia

Del latín *negligentia*, es la **falta de cuidado o el descuido**. Una conducta negligente, por lo general, **implica un riesgo para uno mismo o para terceros** y se produce por la omisión del cálculo de las consecuencias previsibles y posibles de la propia **acción**.

Por ejemplo: una **persona** que habla por teléfono mientras conduce un vehículo está cometiendo una negligencia. Se ha comprobado que hablar y conducir son dos actividades que no pueden realizarse a la vez ya que el sujeto se desconcentra y puede provocar un accidente de tráfico.

La negligencia está penada por la **Justicia**, ya sea civil o penal según el caso. La culpa está dada en la omisión de la **conducta** debida para prever y evitar el daño causado. En el caso del ejemplo anterior, la persona que conduce mientras habla por teléfono presenta un comportamiento indebido, dado que el riesgo de provocar un accidente es conocido por todos; por eso, dicha conducta se encuentra castigada por la Ley mediante infracciones.

Algo que la negligencia suele acarrear en la mayoría de los casos es serias consecuencias. Esto no significa, por otro lado, que quienes actúan sin pensar siempre sean conscientes de sus errores y que aprendan de ellos para no volver a cometerlos. Sin embargo, cuando la negligencia se repite de forma sistemática, dado que resulta imposible ignorar su repercusión, es más preciso hablar de actos intencionales; en otras palabras, de conducta.

Impericia

La impericia es la falta de experiencia o de práctica en cualquier sector, se refiere usualmente a las tareas de conducción cuando esta trae como consecuencia accidentes de tránsito.

Falta de pericia, sabiduría, práctica, experiencia y habilidad en una ciencia o conducta que se va a realizar

Por ejemplo impericia es realizar una actividad sin la práctica o dominio total. Es decir omitir las conductas necesarias para que el delito no se cometa. Por ejemplo: ir a 70 km. por hora en una calle sin saber conducir. No haber constatado el estado de los frenos o de las gomas es negligencia. En realidad, en la práctica, la distinción no interesa demasiado porque la pena es la misma si se ha cometido un delito por imprudencia, negligencia o impericia ya que estas conductas recaen sobre delitos de culpa.

Los delitos de culpa están vinculados directamente con la responsabilidad del conductor, ya que quien conduce un vehículo es automáticamente responsable de las vidas que lleva a su cargo; Sin embargo, todo lo que llegue a ocurrir con ese vehículo en las vías, será considerado en el peor de los casos como delito culposo pero no doloso, debido a que se entiende que ningún conductor sale a conducir con el ánimo de causar premeditadamente un accidente, por lo tanto será culposo pero no doloso.

La Imprudencia refiere la Falta de Prudencia

Mientras tanto, la **prudencia** es la **moderación, la templanza, la cautela y la sensatez que alguien manifiesta a la hora del actuar y el hablar**. La prudencia es una virtud y quien la posee de seguro actuará siempre de manera adecuada y justa. Cuando se dice que tal o cual actúa o habla con imprudencia es porque no emplea un lenguaje claro y correcto, por ejemplo al tener que dar cuenta de alguna mala noticia o situación desagradable, porque no respeta los sentimientos y la vida de quienes lo rodean, poniéndolas constantemente en riesgo como consecuencia de su accionar intempestivo y poco responsable. Eso es justamente un imprudente, una persona poco responsable que no puede hacerse cargo de una situación sin complicarla con alguna acción o comentario.

Una persona que conduce ebrio, que se gasta todos sus ahorros aunque no tiene empleo, que dispara un arma de fuego en un lugar que está lleno de personas, o que se refiere respecto de una ideología determinada de un modo agresivo e inoportuno, estará claramente actuando con imprudencia.

Y en **Derecho** se habla de **imprudencia temeraria** para referirse a la negligencia que puede provocar peligro o daño a otras personas y que además puede ser considerada como una falta o delito dependiendo de la consecuencia que provoque. Conducir un automóvil bajo los efectos de drogas se considera una imprudencia temeraria, especialmente si quien conduce en ese estado atropella a una persona.

Inconciencia

La falta de criterio del ser humano, en ocasiones provoca actos irresponsables los cuales generan actitudes nefastas entorno a su círculo social y todo lo que esto implica. , por ejemplo, conducir un vehículo en estado de embriaguez o bajo la influencia de las drogas, va a generar un nivel de inconciencia profundo, lo que conlleva a innumerables tragedias.

Falta de precaución

Ausencia de cuidado y de prudencia que genera riesgos en el desempeño de un individuo cuando conduce un vehículo, esto deriva en contravenciones graves y posibles accidentes

La falta de precaución al momento de conducir puede desencadenar además tragedias fáciles de evitarse, sólo es necesario tomar medidas de control y autocontrol, previniendo posibles desastres y sobre todo precautelando la propia seguridad y la de los demás.

Accidentes de tránsito

En el Ecuador los índices de accidentes de tránsito son elevados a pesar de la entrada en vigencia de la última ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, debido a que la letra de la ley no es suficiente si no existe una concienciación sobre la aplicación correcta de las normas, pero sobre todo si estas normas son las adecuadas además de justas.

El exceso de velocidad no es el factor más importante para que se produzcan accidentes de tránsito, están otros factores como la impericia, la negligencia, el estado de embriaguez, entre otros; sin embargo, nada justifica la inobservancia de la ley, además, estos factores generan automáticamente que se rebasen los rangos de velocidad permitidos, por lo tanto, todos estos elementos se conjugan para que

se den los accidentes, ningún elemento está aislado ni desconectado del problema generador.

Sanciones Drásticas

La ley de tránsito ecuatoriana considera que las contravenciones y los delitos de tránsito deben ser sancionadas de forma severa, castigando al infractor con más de una pena, esto es a más de la multa pecuniaria y la reducción de puntos de la licencia de conducir se impone en muchos casos prisión y hasta reclusión, lo cual se considera muy fuerte y sobre todo injusto.

La imposición de penas que vulneran los derechos ciudadanos, no traen consigo ningún beneficio; la aplicación de la fuerza tampoco es la panacea; lo ideal sería que la ciudadanía y en especial los conductores se concienticen y cambien su forma de pensar, pero sobre todo de actuar.

Centro de Rehabilitación

La pena de prisión o reclusión, dependiendo del caso, se convierte en la sanción más grave a la que un conductor se somete si infringe la ley de tránsito y su reglamento;

La cárcel, como medida de represión nunca va a ser la forma ideal para reformar el comportamiento humano, muy por el contrario, suele ser un método que trae consigo traumas psicológicos posteriores, mismos que se reflejan en profundos resentimientos en contra del sistema. Además, se justifica en casos realmente graves en donde la ley penal debe intervenir por delitos en contra de la sociedad; mas no tiene asidero un castigo tan denigrante aplicado en contra de gente inocente y honorable.

Multas Pecuniarias

Al entrar en vigencia la nueva ley de tránsito, entró en vigencia también un sistema de multas muy elevado, tomando como referencia el sistema salarial

ecuatoriano y considerando el salario básico unificado como un indicador porcentual para la aplicación de dichas multas, siendo por lo general demasiado altas.

Es inaudito pensar que todo el sistema de multas que consta en las leyes ecuatorianas se base en el salario básico unificado, sobre todo por que como ingreso es relativamente poco, ya que no alcanza ni siquiera para adquirir la canasta básica familiar, pero como egreso es demasiado fuerte por la misma razón, es decir de lo poco que se gana, con esas multas se quedan fácilmente sin dinero.

Reducción de Puntos a la Licencia de Conducir

El sistema de reducción de puntos en el Ecuador establece la forma de sancionar al conductor por sus infracciones de tránsito, este sistema determina que de un total de 30 puntos que un conductor adquiere al obtener su licencia de conducir, y que al sumar varias infracciones, eventualmente puede perder todos los 30 puntos, pero así mismo da la posibilidad de recuperar 20 puntos en una segunda oportunidad y 10 puntos en una tercera oportunidad a través de cursos aplicados con este fin.

Sin embargo al perder todos los puntos obtenidos después de la última recuperación, el conductor perderá definitivamente todos los puntos y quedará revocada su licencia de conducir.

Reglamento de Tránsito

Las normas establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, deben aplicarse en torno al Reglamento de la misma ley para que ésta se cumpla de manera adecuada pero sobre todo de forma concatenada y justa.

El Reglamento indica de forma diáfana y transparente la forma de proceder ante la aplicación de la ley, sin embargo, ello no justifica la severidad ni la drasticidad de la misma.

Aplicación Estricta, Severa, Precisa

La correcta aplicación de la ley por parte de los administradores de justicia en su apego irrestricto a la norma y a su reglamento se refleja en aquellas sanciones que en muchos casos son severas y muy drásticas.

A veces, ser preciso no necesariamente es ser justo, por ello la aplicación de las normas deben encaminarse hacia la equidad, la ecuanimidad y sobre todo hacia la justicia.

Reforma a la Ley

Los honorables asambleístas al escuchar el clamor de la ciudadanía en general en cuanto tiene que ver con las drásticas sanciones que se tipifican en la ley de tránsito, han considerado que debe estudiarse a profundidad nuevamente la ley, y no descartan la posibilidad de una reforma en pro de una mejor cultura de movilidad, transporte, tránsito y seguridad vial.

El clamor de la ciudadanía se hace sentir, sobre todo en casos en donde predomina la injusticia, por ello debe reformarse la ley antes de causar más daño y sufrimiento en la ciudadanía.

Seguridad Vial

El propósito de todo Estado a través de sus gobiernos sean estos seccionales o locales, es alcanzar la seguridad en todos los sentidos, en este caso la vialidad requiere también de niveles de seguridad y de confianza.

La Constitución del Ecuador reza en sus acápites sobre el goce de las garantías de los ciudadanos para trasladarse de un lugar a otro dentro del territorio ecuatoriano; estas garantías deben reflejarse en altas medidas de seguridad vial, tanto para los conductores como para los peatones.

Hipótesis

H1 Alterna

- La aplicación de una reforma de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial **reducirá** las causas legales sobre exceso de velocidad en el juzgado.

Ho Nula

- La aplicación de una reforma de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial **no reducirá** las causas legales sobre exceso de velocidad en el juzgado.

Señalamiento de Variables

VARIABLE INDEPENDIENTE: Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

VARIABLE DEPENDIENTE: Exceso de velocidad

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

Enfoque de la Investigación

Esta investigación contó con dos enfoques metodológicos bien definidos, basados en paradigmas que permitieron un análisis profundo del problema y una interpretación efectiva de resultados cualitativo – cuantitativa.

Se aplicó el paradigma cualitativo que privilegia las técnicas analíticas, buscando la comprensión de los fenómenos sociales con una observación naturalista y participativa y un enfoque contextualizado etnográfico y humanista, orientado siempre al descubrimiento de la hipótesis y poniendo énfasis en el proceso. Manteniendo además una perspectiva desde dentro, estudiando casos en su contexto evitando la generalización y asumiendo una realidad dinámica.

También se aplicó el paradigma Cuantitativo que privilegia las técnicas cuantitativas, buscando las causas y explicación de los hechos; con un enfoque universalista y una perspectiva desde afuera, orientado a la comprobación de la hipótesis y haciendo énfasis en el resultado, además de ser generalizable estudiando casos independientemente del contexto, explicativo y realista.

Esto permitió analizar profundamente el tema de investigación, determinando las causas que originaron el problema relacionado a las sanciones por exceso de velocidad y también ayudó a buscar una explicación lógica y coherente al problema planteado.

Modalidad Básica de la Investigación

La investigación por sus características siguió las siguientes modalidades:

Investigación de Campo:

Esta modalidad permitió observar de cerca mediante un estudio sistemático los hechos en el lugar mismo en que se produjeron los acontecimientos.

Esto permitió a la investigadora tomar contacto en forma directa con la realidad, para de esta manera poder obtener información veraz y fidedigna mediante encuestas y entrevistas y así poder cumplir con los objetivos del proyecto.

Investigación Documental Bibliográfica

Esta modalidad permitió ampliar y profundizar diferentes enfoques, teoría, conceptualizaciones y criterios de diversos autores sobre el tema a investigar, utilizando documentos (fuentes primarias), o en libros, revistas, periódicos y otras publicaciones (fuentes secundarias).

Se aplicó esta modalidad porque permitió determinar la realidad socio-económica, cultural e histórica que vive actualmente el Ecuador.

Modalidades Especiales

Fue necesaria una modalidad especial o particular de investigación porque se elaboró y desarrolló una propuesta de un modelo operativo viable para solucionar el problema planteado y porque es una necesidad urgente para ese segmento de la población (conductores de vehículos motorizados)

La propuesta se refiere a la formulación de alternativas que planteen soluciones creativas, con enfoques y objetivos claros que resuelve las necesidades e intereses sociales.

Nivel o Tipo de Investigación

La investigación llegó a los siguientes niveles:

Descriptivo.- Porque permitió comparar dos o más fenómenos o situaciones importantes para este estudio.

-Porque permitió clasificar elementos y estructuras, además de modelos de comportamiento, según criterios bien fundamentados.

-Porque ayudó a distribuir todas las variables consideradas aisladamente y además porque esta investigación tiene interés de acción social.

Asociación de Variables.- Porque permite predicciones estructurales, además de modelos de comportamiento de una variable en función de variaciones de otra variable.

-Porque se pudo medir el grado de relación entre variables y también determinar tendencias o modelos de comportamiento.

Población y Muestra

Fue importante determinar el tamaño de la muestra en la investigación, ya que de ello dependió el éxito de la misma.

Se aplicó la siguiente fórmula por ser la más adecuada para este tipo de estudio, según el criterio de expertos en investigación:

$$n = \frac{Z^2PQN}{Z^2PQ + Ne^2}$$

n = tamaño de la muestra

Z = Nivel de confiabilidad 95% $\Rightarrow 0.95/2 = 0.4750 \Rightarrow Z = 1.96$

P = Probabilidad de ocurrencia 0.5

Q = Probabilidad de No Ocurrencia 0.5

N = Población 1978

e = error de muestreo 0.05 (5%)

$$n = \frac{(1,96)^2(0,5)(0,5)1978}{(1,96)^2(0,5)(0,5) + 1978(0,05)^2}$$

$$n = \frac{3,8416(0,25)1978}{3,8416(0,25) + 1978(0,0025)}$$

$$n = \frac{1899,6712}{5,9054}$$

$$n = 321,683$$

$$n = 321$$

Además, se aplicó el muestreo No Probabilístico.

Intencional.- Porque se seleccionó a las personas a encuestar y entrevistar bajo el criterio de la investigadora.

TABLA No. 1

Concepto	Poblac.	Muestra	Técnica	Instrumento	Anexo
-Abogados	1606	309	Encuesta	Cuestionario	B
-Infractores	185	5	Encuesta	Cuestionario	D
-Agentes de Tránsito	185	5	Encuesta	Cuestionario	C
-Juez	1	1	Entrevista	Guía de Entrevista	A
-Secretario	1	1	Entrevista	Guía de Entrevista	A
TOTAL	1978	321			

Tabla 1 Población y Muestra

Elaborado por: Diana Abad Fuente: Investigación directa

Tomando el universo de Infractores y Agentes de Tránsito del Juzgado Primero de Tránsito, hoy denominada Unidad Judicial de Tránsito de la ciudad de Ambato.

Operacionalización de Variables

CUADRO N° 1

VARIABLE INDEPENDIENTE: Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial					
CONCEPTUALIZACIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS BÁSICOS	TÉCNICAS	INSTRUMENTOS
Conjunto y codificación de normas que rigen el tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial de los conductores y los peatones	1. Codificación de normas.	1. Preceptos Reglas Doctrina	¿Son drásticas las sanciones por exceso de velocidad?	Encuesta	Cuestionario Estructurado
	2. Transporte terrestre y seguridad vial.	2. Vehículos, Peatones Agentes de tránsito	¿Quiénes son responsables de la infracción y quién la controla?	Entrevista Observación	Guía de Entrevista Bitácora de Observación

Cuadro 1 Operalización de Variables V.I.

Elaborado por: Diana Abad

CUADRO N° 2

VARIABLE DEPENDIENTE: Exceso de velocidad					
CONCEPTUALIZACIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS BÁSICOS	TÉCNICAS	INSTRUMENTOS
Rebasar y superar el límite de velocidad establecido por la ley de Tránsito y su reglamento.	1. Superar límites establecidos 2. Ley de Tránsito	- Niveles máximos de velocidad. -Normas -Preceptos	¿Cuál es la máxima velocidad registrada? ¿Qué normas y preceptos legales se aplican?	Encuesta Entrevista Observación	Cuestionario Estructurado Guía de Entrevista Bitácora de observación

Cuadro 2 Operalización de Variables V.D.

Elaborado por: Diana Abad

Técnicas e Instrumentos

En la investigación se utilizó como técnicas la encuesta y la entrevista, con su instrumento que es el cuestionario y la guía de entrevista, respectivamente.

Encuesta, es una técnica de recolección de información, por la cual los informantes responden a preguntas entregadas por escrito, toda encuesta estructurada necesita el apoyo de un cuestionario.

Cuestionario, es un instrumento que contiene una serie de preguntas impresas sobre hechos y aspectos que interesan investigar, las cuales son contestadas por la población o muestra de estudio, el cuestionario sirve de enlace entre los objetivos de investigación y la realidad estudiada.

La finalidad de la Entrevista fue obtener, de manera sistemática, información de la población investigada sobre las variables que interesó estudiar, esta información generalmente se refiere a lo que las personas entrevistadas hacen, opinan, sienten, esperan, aprueban o desaprueban.

Para la confiabilidad se aplicó una prueba piloto que permitió revisar el cuestionario para ser re-estructurado convenientemente y que guarde coherencias con técnicas e instrumentos de la operacionalización de variables.

Plan de Recolección de Información

CUADRO N°3

Preguntas Básicas	Explicación
1. ¿Para qué?	Para alcanzar los objetivos de investigación.
2. ¿De qué personas?	Juez, Secretario, Abogados en libre ejercicio profesional, Infractores y Policías o Agentes Civiles de Tránsito.
3. ¿Sobre qué aspectos?	Sobre los indicadores
4. ¿Quién? ¿Quiénes?	La investigadora
5. ¿Cuándo?	Agosto de 2013 a Enero de 2014
6. ¿Dónde?	Juzgado Primero de Tránsito de Ambato
7. ¿Cuántas veces?	Prueba Piloto y prueba definitiva
8. ¿Qué técnicas de recolección?	Encuestas, entrevistas y observación de campo
9. ¿Con qué?	Cuestionario, guía de entrevista, bitácora de observación.
10. ¿En qué situación?	Reforma a la ley.

Cuadro 3 Plan de Recolección de Información

Elaborado por: Diana Abad

Plan Recolección de Información

El procedimiento que se empleó para recoger la información fue el siguiente:

El cuestionario de preguntas pre-elaboradas permitió estructurar encuestas que dirigidas a los Abogados en libre ejercicio profesional; se levantaron en forma prolija con el propósito de evitar cambios en la información obtenida. Además, se realizó entrevistas personales que fueron grabadas al señor Juez y Secretario del Juzgado Primero de Tránsito de Ambato y a los Infractores y Policías de todos los

procesos por exceso de velocidad del mismo juzgado. Esta información permitió analizarla y procesarla posteriormente y sin interpretarla tratar de expresar claramente el sentir de cada uno de ellos.

Plan de Procesamiento de Información

Con la información obtenida en la investigación se procedió a procesarla técnicamente para lo cual se utilizó el programa informático: Excel, en la herramienta de gráficos.

Posteriormente se estructuró un plan de análisis e interpretación de resultados, mismos que determinaron si se han cumplido los objetivos planteados y sobre todo si se ha comprobado la hipótesis.

Los datos registrados se transformaron siguiendo estos procedimientos:

- Revisión crítica de la información recogida, limpiando información defectuosa, contradictoria, incompleta, no pertinente.
- Repetición de la recolección, en ciertos casos individuales, para corregir fallas de contestación.
- Tabulación y cuadros según variables de cada hipótesis.
- Manejo de información y estudio estadístico de datos para presentación de resultados.

Análisis del aspecto cuantitativo

Luego del levantamiento de la información al 100% de la muestra escogida, se procedió al análisis paso a paso con cada ítem de las respectivas encuestas y entrevistas; éstas se analizaron objetivamente y a pesar de todas las vicisitudes encontradas se logró obtener información veraz y fidedigna.

CAPITULO IV

ANÁLISIS INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Análisis Interpretación de Resultados

En primer lugar, y luego de una prueba piloto, se procedió a entrevistar al Juez Primero de Tránsito, hoy llamado Juez A de la Unidad Judicial de Tránsito de Ambato, quien en base al cuestionario de preguntas planteadas por el autor, respondió de la siguiente manera:

1.-1 ¿Conoce Ud., cuál es el porcentaje de causas que existen en este juzgado en relación a infracciones por exceso de velocidad?

a. Es alto, de entre todas las causas.

2.- ¿Piensa usted que para reducir el número de procesos judiciales sobre exceso de velocidad, debería establecerse una reforma a la ley de tránsito?

a. Sería lo más conveniente para evitar recurrir a procesos judiciales.

3.- ¿La reforma de la ley podría ser una medida alternativa para solucionar conflictos sobre exceso de velocidad?

a. Si, ésta permitiría solucionar los problemas de manera rápida, fácil y económica.

4.- ¿Considera usted que debería existir una reforma a la ley de tránsito que modifique las sanciones por exceso de velocidad?

a. Pienso que sí, eso ayudaría a descongestionar en gran parte el número de causas.

5.- ¿Considera viable la reforma de la ley de tránsito en torno a las sanciones por exceso de velocidad?

Por supuesto, pienso que ayudaría muchísimo a prevenir problemas legales.

En segundo lugar, se continuó con la entrevista al Secretario del Despacho de la Unidad Judicial A de Tránsito de Ambato, quien respondió lo siguiente:

1.- ¿Conoce Ud., cuál es el porcentaje de causas que existen en este juzgado en relación a infracciones por exceso de velocidad?

a. Es muy alto, tenemos un 65% de entre todas las causas.

2.- ¿Piensa usted que para reducir el número de procesos judiciales sobre exceso de velocidad, debería establecerse una reforma a la ley de tránsito?

a. Necesariamente hace falta introducir una reforma, podría ser otra sanción para solucionar los problemas extrajudicialmente y evitar litigios.

3.- ¿La reforma de la ley podría ser una medida alternativa para solucionar conflictos sobre exceso de velocidad?

a. Claro que sí, y debería establecerse otras medidas para precautelar el bienestar de los implicados.

4.- ¿Considera usted que debería existir una reforma a la ley de tránsito que modifique las sanciones por exceso de velocidad?

a. Sí, esto permitiría solucionar rápidamente los conflictos de tránsito por exceso de velocidad.

5.- ¿Considera viable la reforma de la ley de tránsito en torno a las sanciones por exceso de velocidad?

Es viable y es procedente y sobre todo necesario e imperioso para reducir el número de accidentes de tránsito debido al exceso de velocidad.

Luego se procedió a encuestar a los Abogados en libre ejercicio profesional, quienes supieron manifestar lo siguiente:

Interpretación de datos

Encuesta dirigida a los Abogados en Libre Ejercicio Profesional

Objetivo: Determinar la viabilidad sobre la aplicación de una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

1.- ¿Conoce usted sobre las sanciones impuestas en la ley de tránsito por el exceso de velocidad?

Tabla 2 Encuesta a Abogados

Pregunta	Porcentaje	Total
Si	100	100
No	0	0
Total	100	100

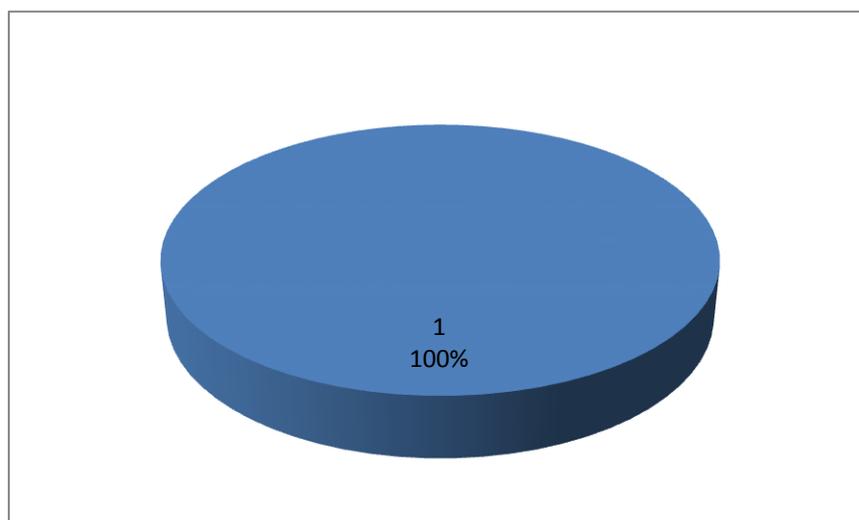


Gráfico 5 Pregunta N.-1 Encuesta a Abogados

Fuente: Encuestas **Elaborado por:** Diana Abad

Existe el porcentaje más elevado, es decir todos los encuestados conocen de problemas legales y las sanciones en torno al exceso de velocidad.

2.- ¿Considera usted que las sanciones son muchas y demasiado drásticas?

Tabla 3 Encuesta a Abogados

Pregunta	Porcentaje	Total
Si	85	85
No	15	15
Total	100	100

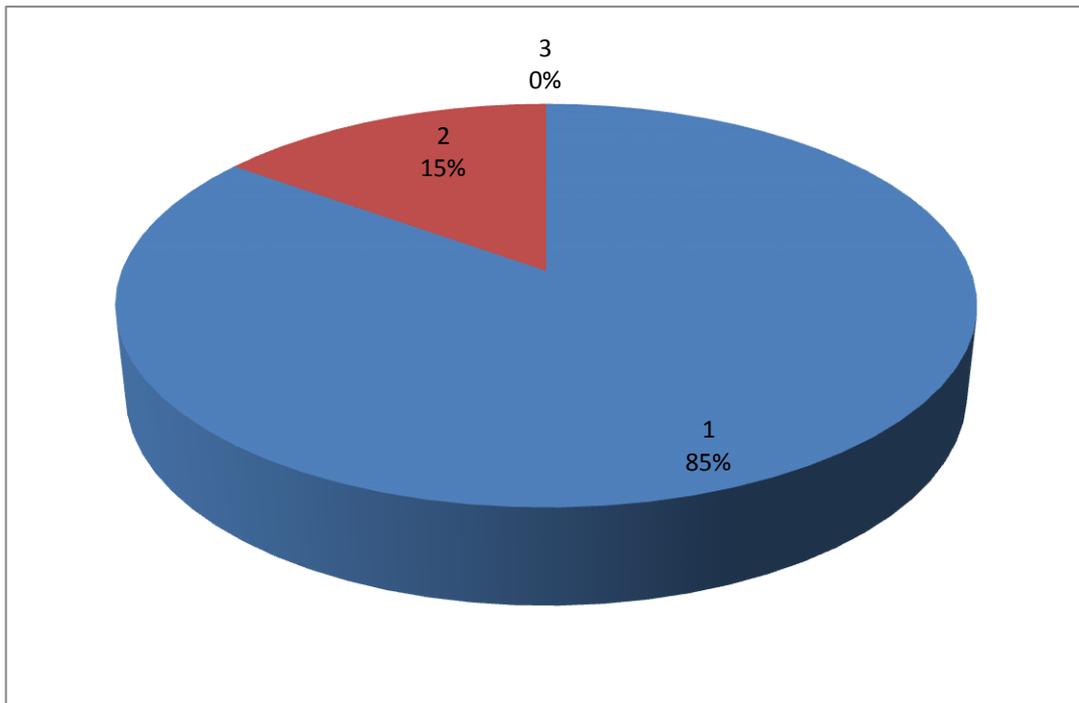


Gráfico 6 Pregunta N.-2 Encuesta a Abogados

Fuente: Encuestas

Elaborado por: Diana Abad

El 85% piensa que las sanciones son muy severas y que las medidas no garantizan la reincidencia, el 15 % considera que no son drásticas sino más bien justas.

Además, los profesionales encuestados creen que no debería aplicarse más de una sanción para cada infracción.

3.- ¿Piensa usted que en afán de la justicia, debería establecerse otra forma de sanción?

Tabla 4 Encuesta a Abogados

Pregunta	Porcentaje	Total
Si	90	90
No	10	10
Total	100	100

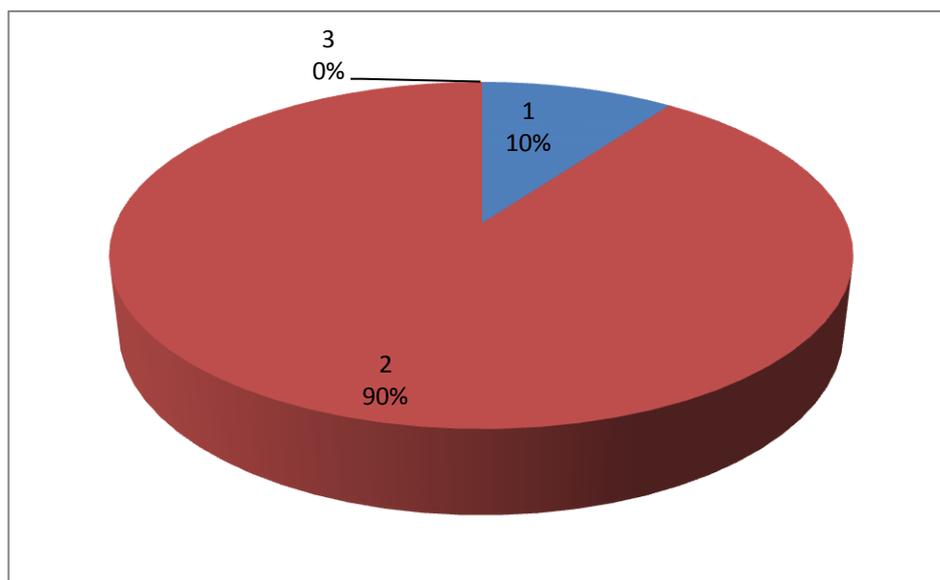


Gráfico 7 Pregunta N.-3 Encuesta a Abogados

Fuente: Encuestas Elaborado por: Diana Abad

El 90% piensa que sí debería establecerse otra forma de sanción, primero porque la existente no es una garantía absoluta de enmienda y además porque hay tres sanciones por una sola infracción. El 10% considera que la existente es la adecuada.

4.- ¿La reforma a la ley de tránsito y su reglamento podría ser una forma idónea para solucionar conflictos por exceso de velocidad?

Tabla 5 Encuesta a Abogados

Pregunta	Porcentaje	Total
Si	88	88
No	12	12
Total	100	100

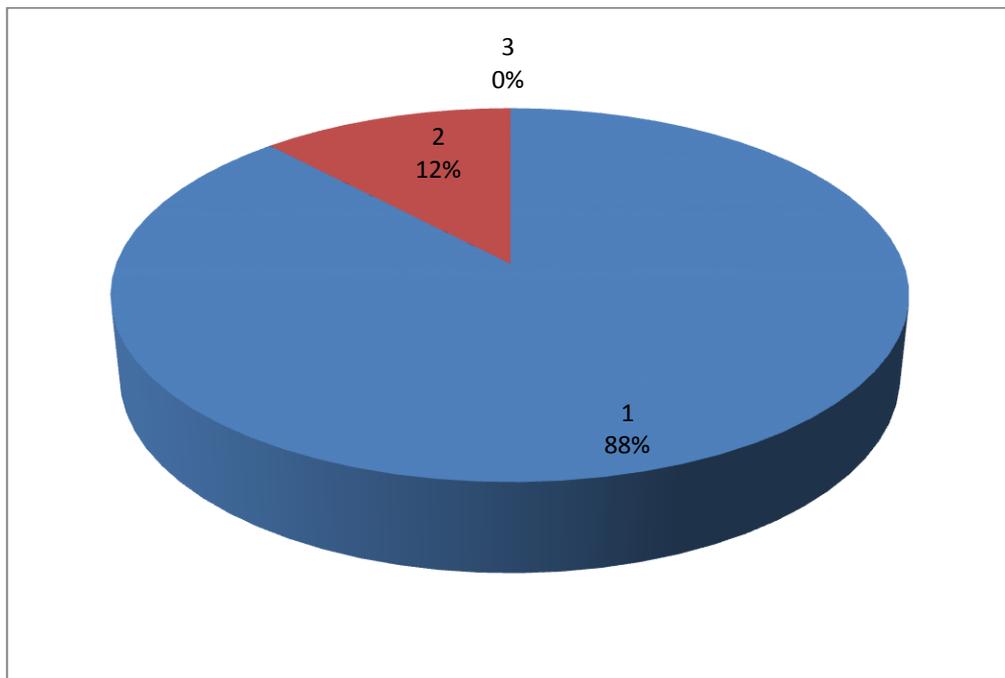


Gráfico 8 Pregunta N.-4 Encuesta a Abogados

Fuente: Encuestas Elaborado por: Diana Abad

El 88% piensa que la reforma sí podría ser una forma idónea para solucionar los problemas de tránsito sobre exceso de velocidad, sin embargo el 12% no considera necesaria la reforma y afirman lo establecido.

5.- ¿Considera viable y sobre todo oportuna la reforma a la ley de tránsito?

Tabla 6 Encuesta a Abogados

Pregunta	Porcentaje	Total
Si	98	98
No	2	2
Total	100	100

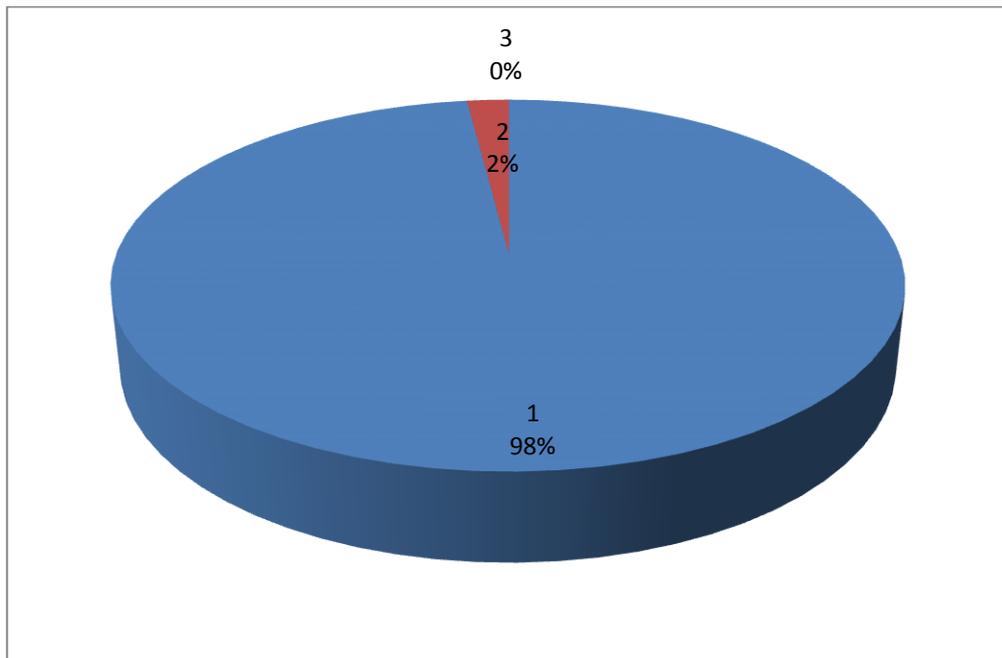


Gráfico 9 Pregunta N.-5 Encuesta a Abogados

Fuente: Encuestas Elaborado por: Diana Abad

El 98% piensa que si es viable y oportuna la reforma a la ley de tránsito porque existe toda la apertura de las autoridades, pero el 2% considera que no es viable ni oportuna.

6.- ¿Considera usted que debe existir otro tipo de sanción por exceder el límite de velocidad sin despenalizar la infracción?

Tabla 7 Encuesta a Abogados

Pregunta	Porcentaje	Total
Si	95	95
No	5	5
Total	100	100

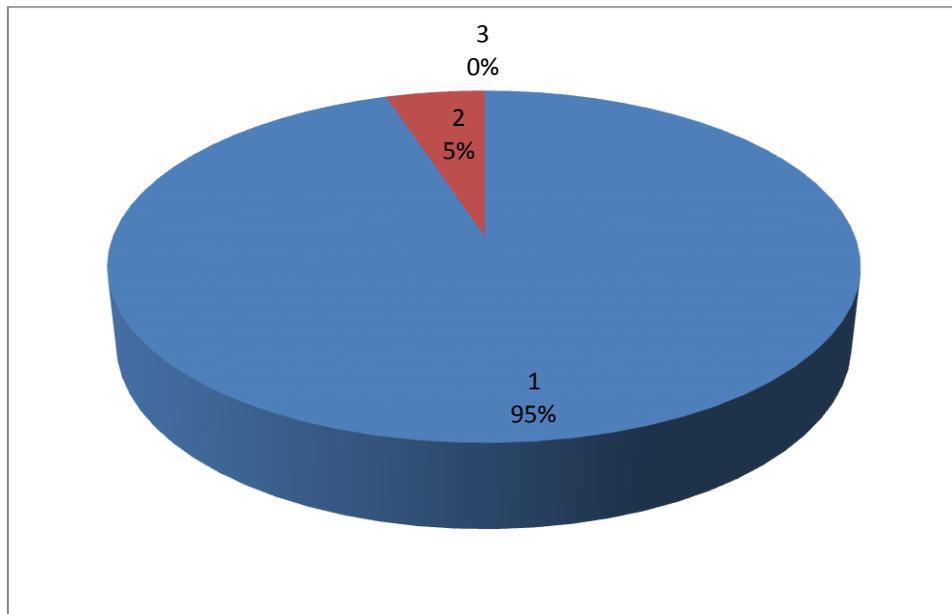


Gráfico 10 Pregunta N.-6 Encuesta a Abogados

Fuente: Encuestas Elaborado por: Diana Abad

El 95% está de acuerdo con que debe existir otro tipo de sanción por exceso de velocidad sin despenalizar la infracción, sin embargo, el 5% no está de acuerdo porque dice que la sanción es la adecuada.

Al finalizar el estudio con los Abogados en libre ejercicio profesional, se procedió a levantar encuestas a los Agentes civiles y policías de tránsito, de quienes por ética no mencionaremos sus nombres.

Encuesta dirigida a Policías/Agentes de Tránsito

Objetivo: Determinar la viabilidad sobre la reforma a la ley de tránsito y su reglamento.

1.- ¿Durante su ejercicio profesional usted ha tenido que infraccionar a conductores que han excedido el límite de velocidad en las vías?

Tabla 8 Encuesta a Policías o Agentes

Pregunta	Porcentaje	Total
Si	94	94
No	6	6
A veces	0	0
Total	100	100

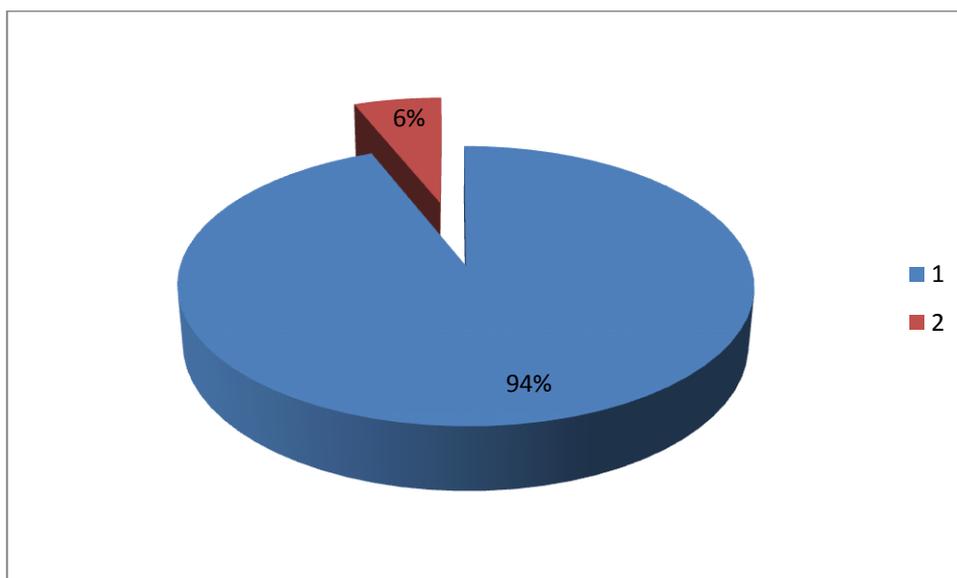


Gráfico 11 Pregunta N.-1 Encuesta a Policías/Agentes

Fuente: Encuestas Elaborado por: Diana Abad

El 94% dice sí haber procedido en casos de exceso de velocidad, sin embargo el 6% de encuestados menciona que a veces han tenido que proceder porque los conductores no acatan los llamados de atención.

2.- ¿Cuáles son los límites excedidos frecuentemente y en qué vías?

Los 130 Km/hora y en las vías externas o panamericanas 35%.

120 Km/hora en las Perimetrales 28%

90 Km/hora en calles internas de la ciudad 12%,

80Km/hora en zonas pobladas 8%,

70 Km/hora en zonas escolares 4%,

60 Km/hora en zonas prohibidas 2%; y,

Otros 11%

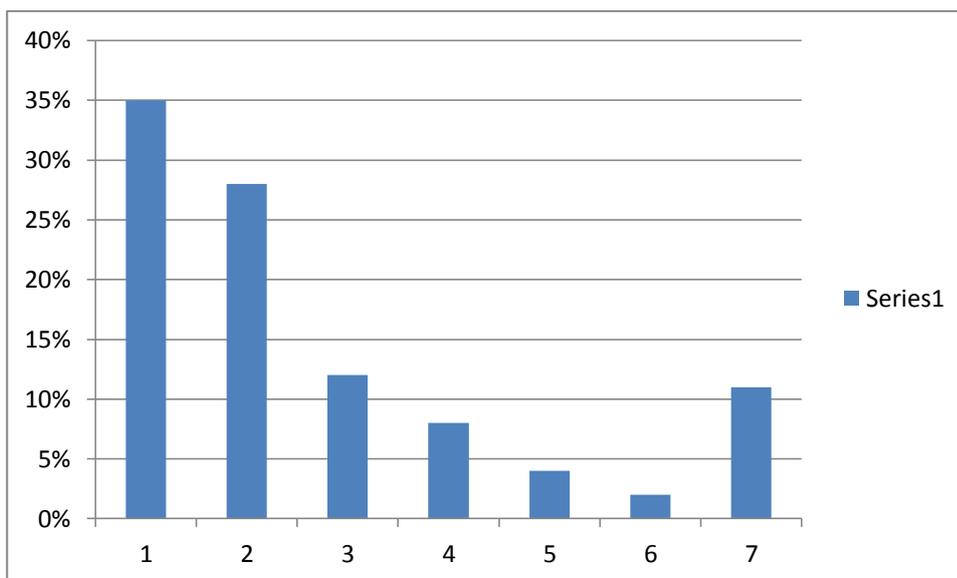


Gráfico 12 Pregunta N.-2 Encuesta a Policías/Agentes

Fuente: Encuestas Elaborado por: Diana Abad

Predominan las infracciones por exceso de velocidad en las carreteras y vías perimetrales, sin embargo los porcentajes en la zona urbana y zonas prohibidas específicamente por señaléticas debido a sitios escolares y otros son elevados.

3.- ¿Considera usted que las sanciones impuestas por la ley de tránsito para este tipo de infracción, son justas?

Tabla 9 Encuesta a Policías o Agentes

Pregunta	Porcentaje	Total
Si	70	70
No	20	20
A veces	10	10
Total	100	100

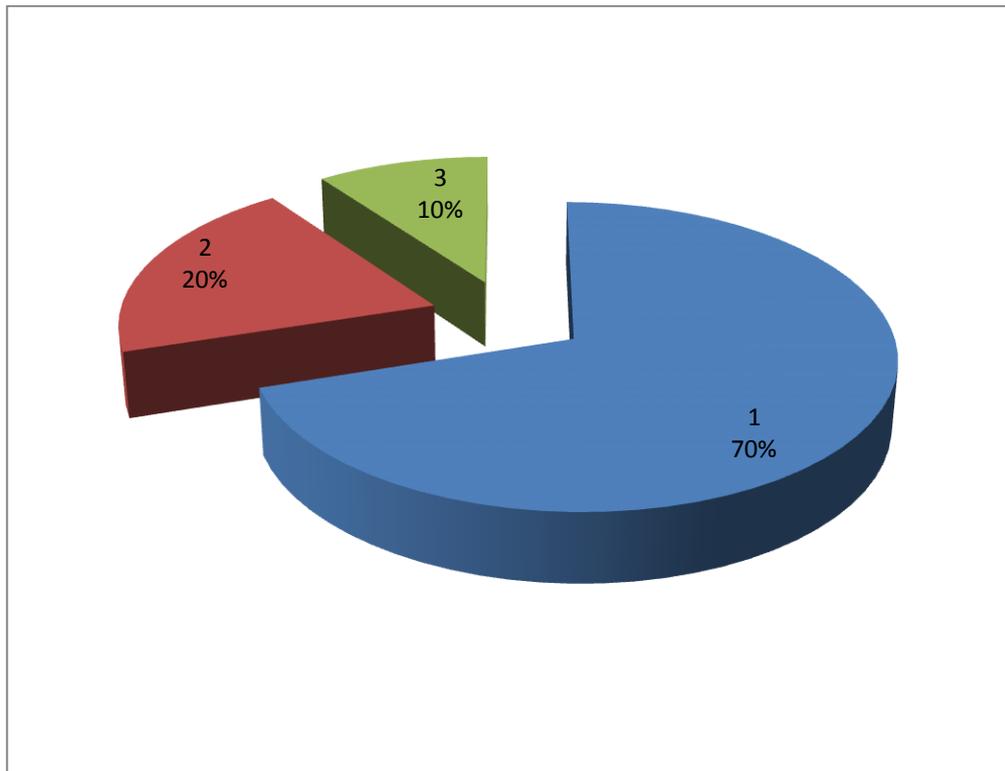


Gráfico 13 Pregunta N.-3 Encuesta a Policías/Agentes

Fuente: Encuestas Elaborado por: Diana Abad

El 70% de encuestados piensa que este tipo de sanciones por exceso de velocidad son justas, el 20% considera que no son justas, y el 10% considera que a veces sí pueden ser justas, dependiendo del caso.

4.- ¿Sabía usted que existe inconformidad en los conductores por las drásticas sanciones aplicadas al exceso de velocidad?

Tabla 10 Encuesta a Policías o Agentes

Pregunta	Porcentaje	Total
Si	68	68
No	32	32
Total	100	100

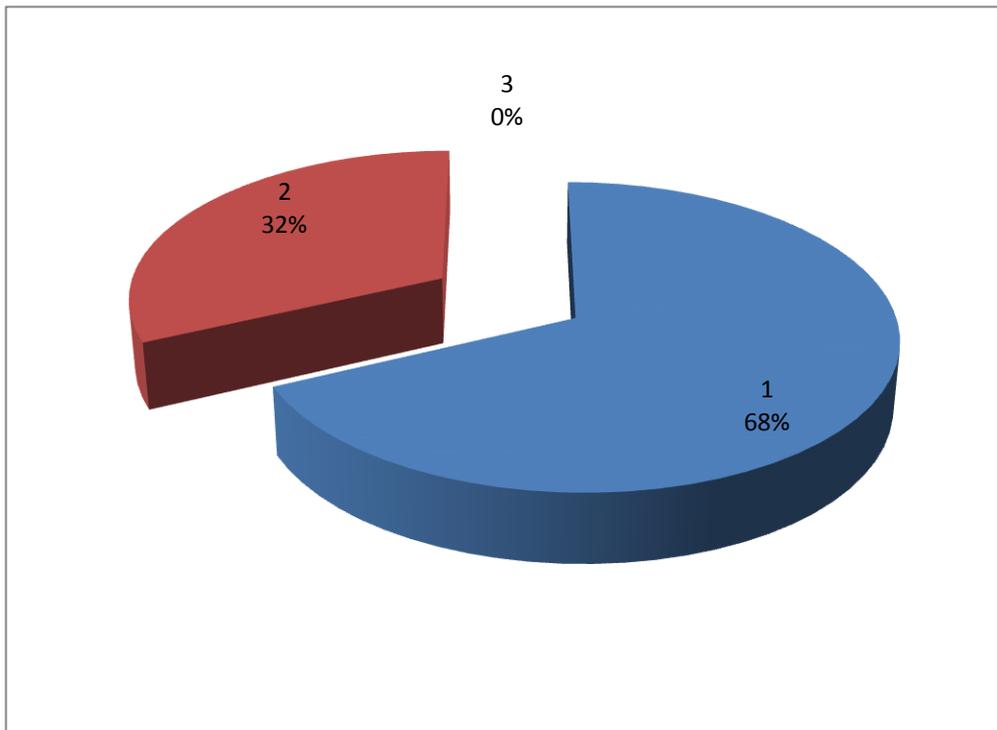


Gráfico 14 Pregunta N.-4 Encuesta a Policías/Agentes

Fuente: Encuestas Elaborado por: Diana Abad

El 68% conoce o ha escuchado sobre la inconformidad de la ciudadanía, especialmente los conductores de vehículos, en relación a las sanciones por exceso de velocidad en aplicación de la LOTTTSV y el 32% dice no conocer sobre este particular.

5.- ¿Estaría de acuerdo con la reforma a la ley de tránsito y su reglamento en búsqueda de una sanción más justa?

Tabla 11 Encuesta a Policías o Agentes

Pregunta	Porcentaje	Total
Si	75	75
No	25	25
Total	100	100

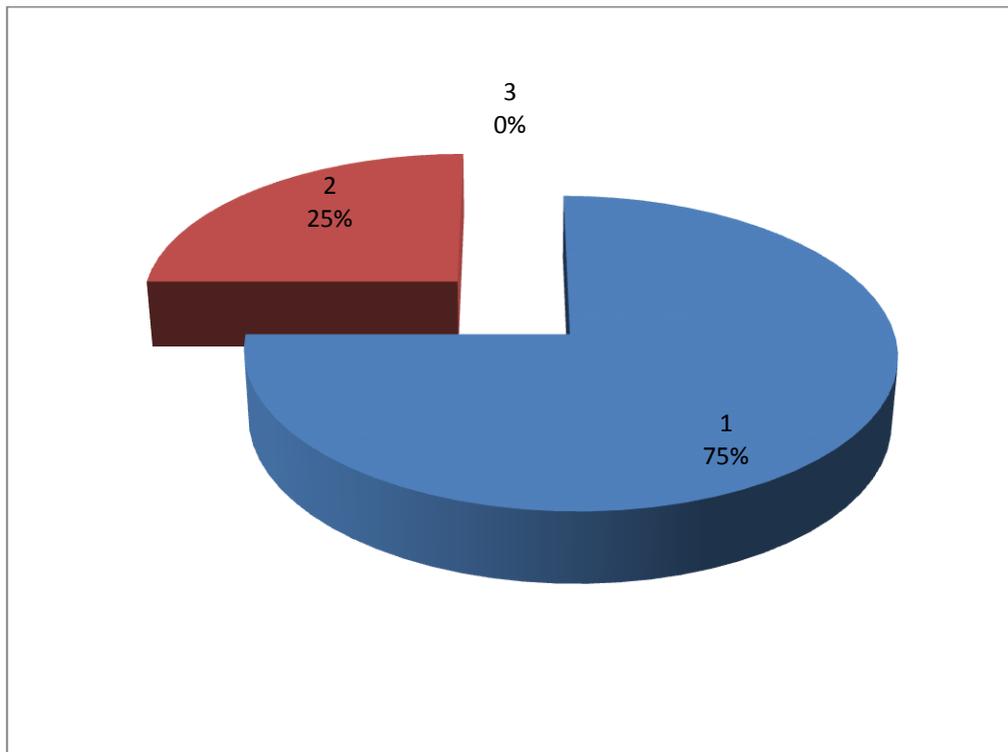


Gráfico 15 Pregunta N.-5 Encuesta a Policías/Agentes

Fuente: Encuestas Elaborado por: Diana Abad

El 75% dice estar de acuerdo con la reforma a la ley de tránsito y su reglamento en pro de sanciones más justas, pero el 25% afirma no estar de acuerdo sobre todo porque no conoce sobre las reformas que se aplicarían y piensan que deben seguirse aplicando las normas existentes.

6.- ¿Según usted debería reformarse obligatoriamente la ley de tránsito en afán de una mejor convivencia entre todos los miembros de la sociedad?

Tabla 12 Encuesta a Policías o Agentes

Pregunta	Porcentaje	Total
Si	85	85
No	15	15
Total	100	100

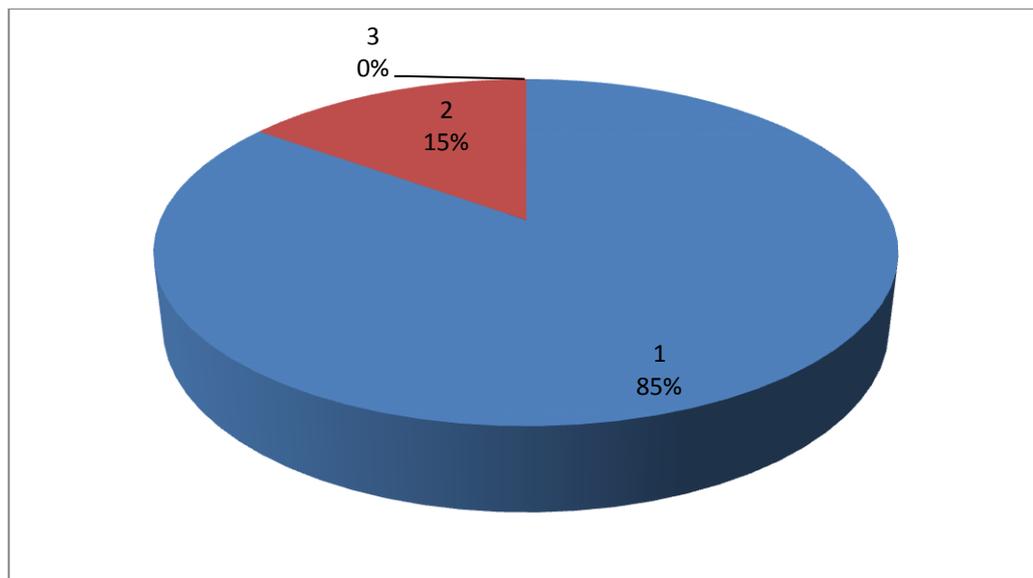


Gráfico 16 Pregunta N.-6 Encuesta a Policías/Agentes

Fuente: Encuestas Elaborado por: Diana Abad

El 85% considera que sí debería establecerse una reforma obligatoria a la ley de tránsito y su reglamento, sin embargo el 15% de encuestados piensa que la reforma no debería ser obligatoria.

Así mismo, se procedió al levantamiento de información con los señores infractores de tránsito que constan en los procesos encontrados en la Unidad Judicial de Tránsito Número Uno, y de quienes por obvias razones se protegerá sus identidades.

A pesar de las dificultades para encontrarlos y conversar con ellos, se logró obtener la siguiente información:

Encuesta dirigida a Infractores

Objetivo: Determinar la viabilidad sobre la reforma a la ley de tránsito y su reglamento.

1.- ¿Ha cometido usted infracciones de tránsito por exceder la velocidad en algún momento de su vida?

Tabla 13 Encuesta a Infractores

Pregunta	Porcentaje	Total
Si	82	82
No	8	8
A veces	10	10
Total	100	100

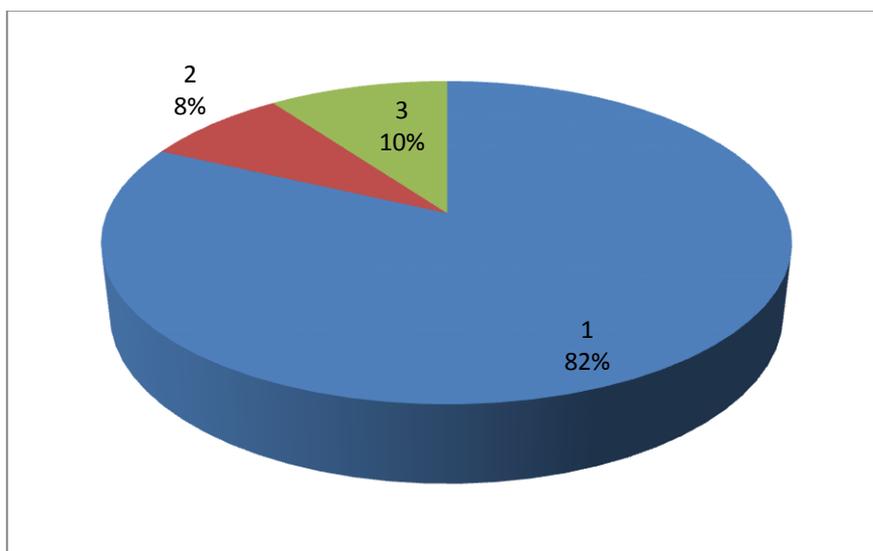


Gráfico 17 Pregunta N.-1 Encuesta a Infractores

Fuente: Encuestas Elaborado por: Diana Abad

El 82% de encuestados afirma que sí acostumbra cometer infracciones por exceso de velocidad debido a diversas causas, el 8% dice no cometer jamás y que cuando ha sido sancionado ha sido por culpa del agente de tránsito, y el 10% a veces lo hace dependiendo de las circunstancias.

2.- ¿Las sanciones por exceder el límite de velocidad fueron muy graves?

Tabla 14 Encuesta Infractores

Pregunta	Porcentaje	Total
Si	65	65
No	20	20
A veces	15	15
Total	100	100

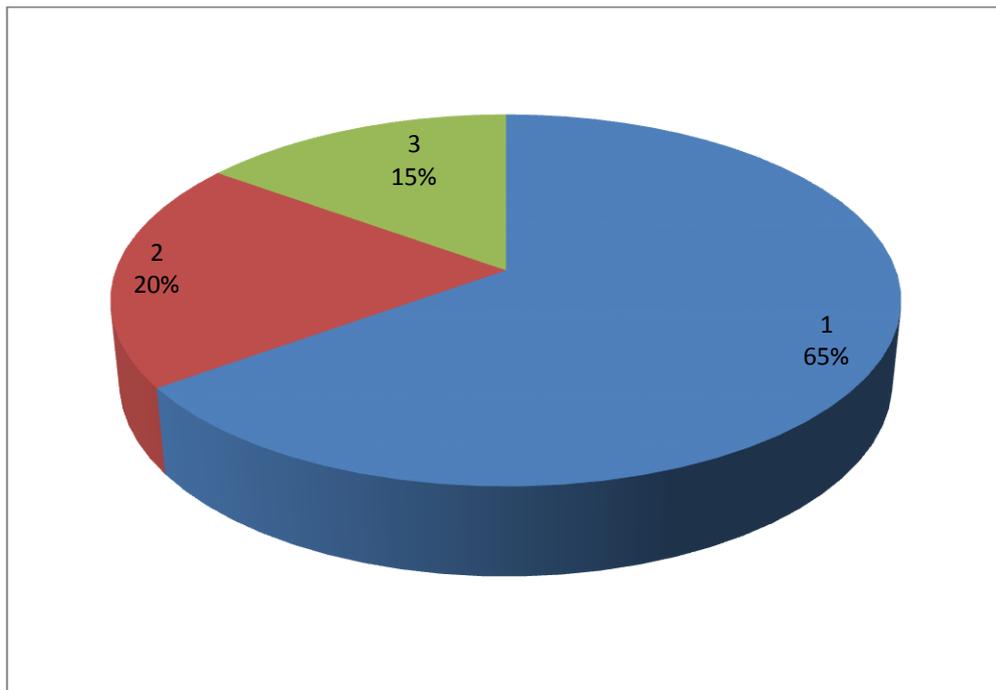


Gráfico 18 Pregunta N.-2 Encuesta a Infractores

Fuente: Encuestas Elaborado por: Diana Abad

El 65% menciona que las sanciones fueron extremadamente graves, el 20% piensa que no son tan graves y el 15% dice no saber si son muy graves.

3.- ¿Piensa usted que debería haber otra forma de sancionar el exceso de velocidad?

Tabla 15 Encuesta Infractores

Pregunta	Porcentaje	Total
Si	85	85
No	10	10
No se	5	5
Total	100	100

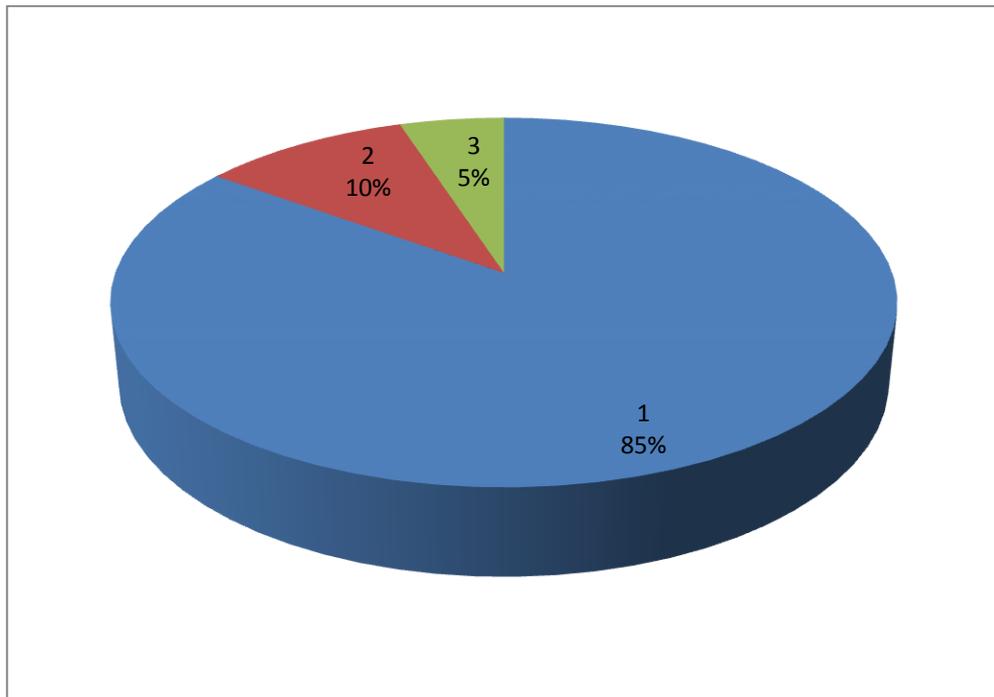


Gráfico 19 Pregunta N.-3 Encuesta a Infractores

Fuente: Encuestas Elaborado por: Diana Abad

El 85% afirma que debería haber otra forma de sancionar el exceso de velocidad, el 10% dice que no debería haber otra forma porque la existente está bien, y el 5% dice no saber nada al respecto.

4.- ¿Ha escuchado usted sobre la inconformidad de la gente al respecto de las drásticas sanciones por exceder el límite de velocidad?

Tabla 16 Encuesta Infractores

Pregunta	Porcentaje	Total
Si	58	58
No	42	42
Total	100	100

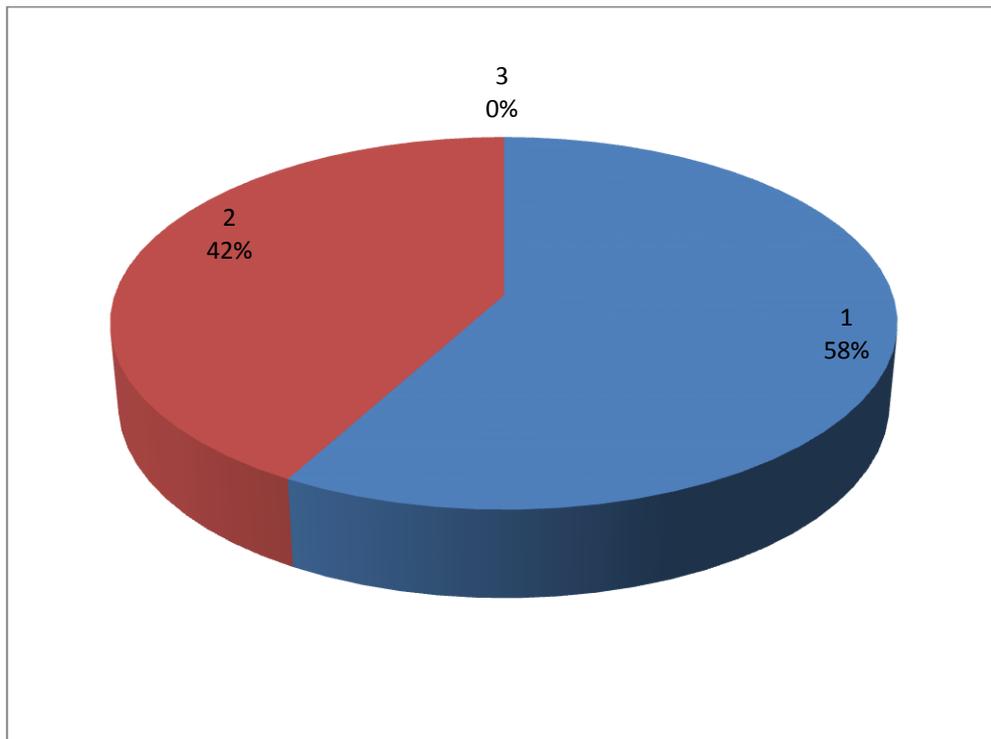


Gráfico 20 Pregunta N.-4 Encuesta a Infractores

Fuente: Encuestas Elaborado por: Diana Abad

El 58% dice que sí ha escuchado sobre la inconformidad y el malestar de la ciudadanía por las sanciones muy severas, pero no solamente en casos de exceso de velocidad sino también en otros que determina la ley, el 42% afirma no haber escuchado nada al respecto.

5.- ¿Considera necesaria la reforma a la ley de tránsito y su reglamento en búsqueda de sanciones más justas?

Tabla 17 Encuesta Infractores

Pregunta	Porcentaje	Total
Si	75	75
No	5	5
No se	20	20
Total	100	100

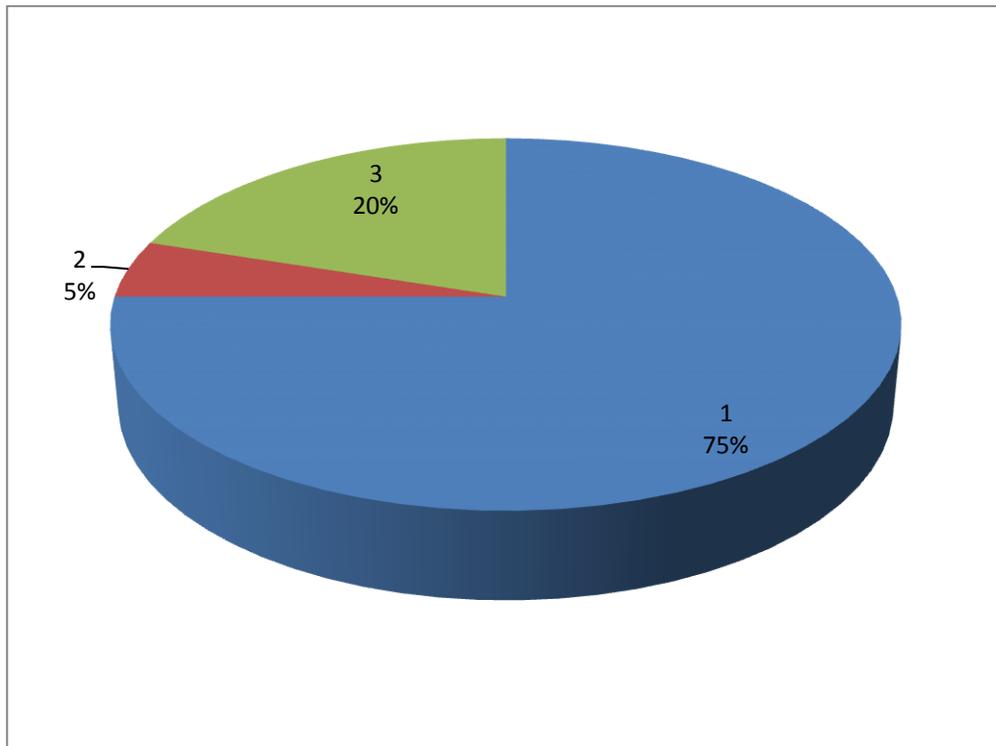


Gráfico 21 Pregunta N.-5 Encuesta a Infractores

Fuente: Encuestas Elaborado por: Diana Abad

El 75% de encuestados considera necesaria y obligatoria la reforma; el 5% piensa que no es necesaria ninguna reforma y el 20% afirma no saber al respecto.

6.- ¿Según usted debería aplicarse esta reforma obligatoriamente y de forma oportuna para prevenir sanciones innecesarias ?

Tabla 18 Encuesta Infractores

Pregunta	Porcentaje	Total
Si	90	90
No	10	10
Total	100	100

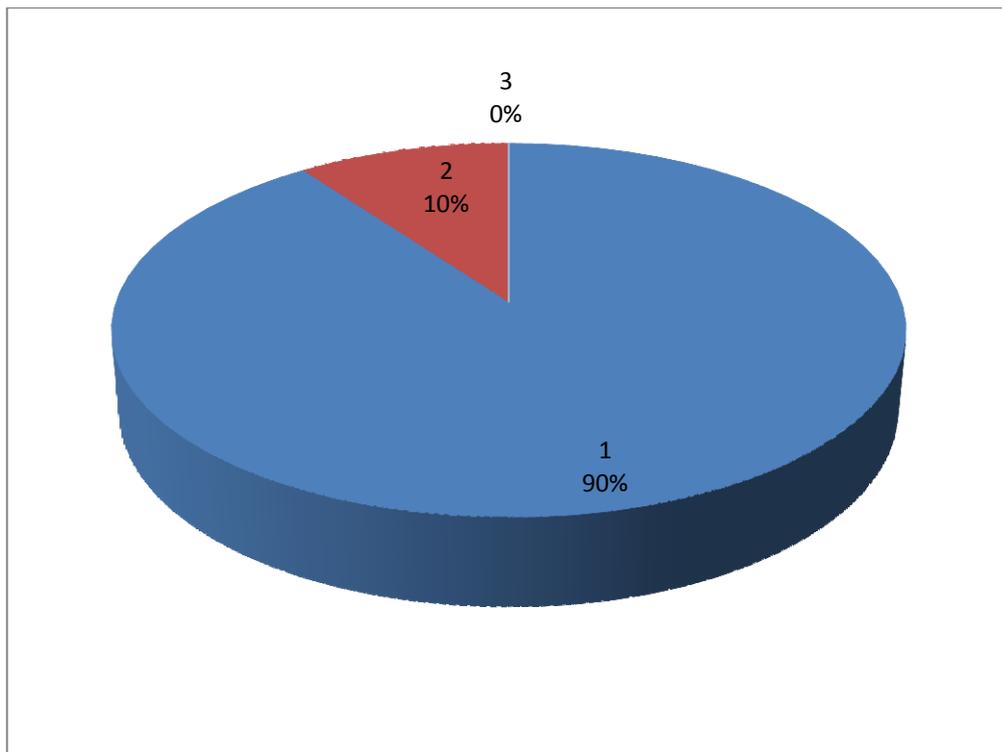


Gráfico 22 Pregunta N.-6 Encuesta a Infractores

Fuente: Encuestas Elaborado por: Diana Abad

El 90% afirma que sí debería aplicarse obligatoriamente pero sobre todo de manera oportuna la reforma a la ley y su reglamento para evitar sanciones innecesarias en su contra, sin embargo el 10% de encuestados piensa que no es necesaria ni debería aplicarse obligatoriamente.

Verificación de Hipótesis

Para la comprobación de la hipótesis se utilizó el método de Chi Cuadrado (X²), como sigue:

Hipótesis

H1 Alterna

- La aplicación de una reforma de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial reducirá las causas legales sobre exceso de velocidad en el juzgado.

Ho Nula

- La aplicación de una reforma de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no reducirá las causas legales sobre exceso de velocidad en el juzgado.

Señalamiento de Variables

VARIABLE INDEPENDIENTE: Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

VARIABLE DEPENDIENTE: Exceso de velocidad

Desarrollo: Se toma como base las preguntas 5 y 6 de la encuesta realizada a los Abogados en libre ejercicio profesional, cuyos resultados son:

A la pregunta 5.- ¿Considera viable y sobre todo oportuna la reforma a la ley de tránsito?

SI NO

Respuestas:

SI: 303; 98%

NO: 6; 2%

A la pregunta 6.-¿Considera usted que debe existir otro tipo de sanción por exceder el límite de velocidad sin despenalizar la infracción?

SI

NO

Respuestas:

SI: 294; 95%

NO: 15; 5%

Tabla 19 RESPUESTAS OBSERVADAS Y ESPERADAS:

	Ley de tránsito	Exceso de velocidad	TOTAL
SI	303	294	597
NO	6	15	21
TOTAL	309	309	618

Elaborado por: Diana Abad

Fuente: Encuestas

Tabla 20 TABLA CHI CUADRADO X2

OBSERV.(O)	ESPER.(E)	O-E	(O-E)²	$\sum(O-E)^2/E$
303	298,5	4.5	20.25	0.07
6	10,5	-4.5	20.25	1.93
294	298,5	4.5	20.25	0.07
15	10,5	-4.5	20.25	1.93

TOTAL

4

Elaborado por: Diana Abad

Fuente: Encuestas

Grado de Libertad

$$GL=(c-1) (f-1)$$

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

$$GL= 1$$

Nivel de Confianza: 5%

Curva de Chi Cuadrado

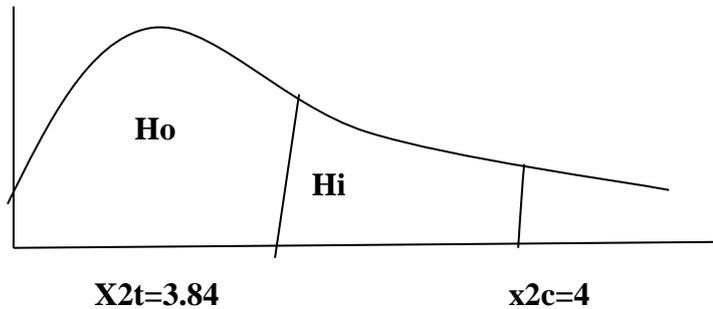


Gráfico 23 Curva de Chi Cuadrado

Elaborado por: Diana Abad Fuente: Encuestas

- **Conclusión.-** De acuerdo al resultado obtenido con el proceso Chi Cuadrado con el grado de libertad de 1, corresponde a 3.84 (ver anexo); valor que es menor al calculado (4); por lo tanto, se comprueba la hipótesis alterna o positiva de la investigación: “La aplicación de una reforma de la Ley de Tránsito reducirá las causas legales sobre exceso de velocidad en el juzgado”; y se rechaza la hipótesis nula de la misma.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

Luego de haber terminado la investigación en la Unidad Judicial de Tránsito de Ambato, además de contar con el Señor Juez A y el Señor Secretario, también con los Abogados en libre ejercicio profesional y los señores Policías y/o Agentes Civiles de Tránsito, se ha llegado a las siguientes conclusiones:

- Se concluye que la aplicación de una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de su Reglamento es indispensable para el cumplimiento adecuado de la misma.
- Se determinó que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial actual es demasiado drástica y desproporcionada en sus sanciones por exceso de velocidad.
- Se identificó la correcta aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de su Reglamento en torno al exceso de velocidad.
- Se hace imperiosa la necesidad de proponer una alternativa de solución al problema, pero sobre todo que sea una propuesta viable y que brinde todas las garantías en aplicación de la ley.

RECOMENDACIONES

Luego de haber citado las conclusiones a las que se llegó en la investigación, se plantea las siguientes recomendaciones:

- Aplicar adecuadamente la reforma a la ley de tránsito y de su reglamento para de esa manera obtener mejores resultados en el cumplimiento de la misma.
- Llevar el proceso de reforma de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de forma ágil y expedita a todas las instancias necesarias para de esa manera obtener óptimos resultados.
- Velar por la correcta aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de su reglamento, involucrando a las autoridades competentes y a la sociedad en general, porque la adecuada forma de convivencia es responsabilidad de todos.
- Que la propuesta sea una alternativa clara de solución al problema, que la reforma se aplique de forma eficaz y oportuna y que contribuya con el desarrollo armónico de la sociedad.

CAPÍTULO VI

PROPUESTA

Datos Informativos

TÍTULO: “REFORMA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL ECUATORIANO Y SU REGLAMENTO, EN RELACIÓN A LOS ARTÍCULOS QUE SANCIONAN EL EXCESO DE VELOCIDAD”

Instituciones ejecutoras:

- Consejo Nacional de la Judicatura
- Asamblea Nacional del Ecuador
- Ministerio de Inclusión Económica y Social
- Ministerio del Transporte

Beneficiarios:

La sociedad en general

Ubicación:

Regirá en todo el territorio ecuatoriano.

Tiempo estimado para la ejecución:

Abril - Junio del año 2014

Equipo técnico responsable:

Asambleístas, Sociedad Civil y la Autora

Costo:

1000 dólares americanos

Antecedentes de la Propuesta

- La adecuada aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es indispensable para una mejor convivencia ciudadana. Sin embargo, si el procedimiento y las normas no son las más apropiadas, se tendrá cierta resistencia en los conductores y también en los peatones, por ello se hace imperiosa la necesidad de proponer una alternativa de solución efectiva al problema.
- El proceso de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de su reglamento es vital. Este debe llevarse de forma ágil y expedito para tener mejores resultados, lo cual brindará mayores beneficios a la ciudadanía.
- No se debe descuidar la correcta aplicación de la ley, que la propuesta sea una alternativa clara de solución al problema y que contribuya con la armonía de la sociedad.
- En los últimos meses, en la provincia de Tungurahua y en el Ecuador se han generado ideas similares que plantean la reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, pero ninguno ha hecho referencia específicamente a sanciones por exceso de velocidad; además, se ha evidenciado la poca eficiencia de la ley en relación a la solución de los problemas de tránsito, viéndose obligados en muchos casos a sufrir de la drasticidad de la ley.

Justificación:

La propuesta se justifica por ser la mejor alternativa para solucionar conflictos de tránsito y sobre todo por su importancia en una sociedad en desarrollo propensa a profundos cambios y transformaciones y de aplicarse adecuadamente prevendría molestos procesos judiciales.

Esta iniciativa es muy práctica porque permite en primer lugar reducir las infracciones de tránsito y en segundo lugar que los infractores cumplan sanciones más acordes a la falta cometida y la asuman de forma saludable y ágil.

Los beneficiarios serían todos los miembros de la sociedad, especialmente los conductores y los peatones, ya que en un momento dado podrían verse envueltos en problemas de tránsito y con la ley reformada oportunamente, estarían amparados sus derechos.

Es de mucha utilidad porque ahorraría toda clase de recursos. Además es factible, porque se puede acceder al apoyo de autoridades seccionales y nacionales, y porque la Asamblea Nacional y sus Asambleístas están obligados a trabajar y realizar reformas a la ley que favorezcan al pueblo ecuatoriano.

Además, la propuesta es novedosa porque a pesar de que una gran mayoría de la sociedad pide a gritos una reforma a la ley, nadie se ha atrevido a proponerlo directamente para volverlo una realidad.

Objetivos.

- **General:**

Reformar la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial ecuatoriana y su reglamento, en relación a los artículos que sancionan el exceso de velocidad.

- **Específicos:**

Promover la reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de su Reglamento en relación al exceso de velocidad.

Solicitar a la Asamblea Nacional por intermedio de los asambleístas provinciales la reforma a la ley y a su reglamento.

Análisis de Factibilidad

La propuesta es viable porque la mayor fuerza política del Ecuador está generando cambios positivos para la sociedad y además la Asamblea Nacional integrada por una mayoría absoluta, podrá realizar reformas a ley de forma unánime.

La sociedad evoluciona constantemente, por ello requiere que las leyes que la rigen también cambien, amparando estas transformaciones culturales y previniendo el descalabro social.

Los avances científicos y tecnológicos permiten y obligan a recurrir a propuestas más acordes a nuestra realidad y que permitan un dinamismo social.

El gobierno ecuatoriano y sus representantes dentro de sus respectivas organizaciones permiten ampliamente este tipo de cambios y reformas porque están conscientes de todos los beneficios que esto acarrea para la sociedad.

La propuesta es viable siempre y cuando se respete los derechos de las personas y la equidad de género. Además, siempre que se proteja a la naturaleza y al medio ambiente.

Económicamente no resulta un proyecto costoso en cuanto tiene que ver con la reforma de la ley, es solamente cuestión de proponerlo a la Asamblea o pedir que lo haga a uno de nuestros asambleístas provinciales.

La Constitución del Ecuador, la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, El Código Civil y las demás leyes relacionadas a la protección de los ciudadanos en aspectos de índole territorial y de transporte, amparan legalmente este tipo de propuestas.

Metodología Modelo Operativo

Al ser éste un proyecto de intervención social, se ha elaborado y desarrollado una propuesta de un modelo operativo viable, buscando solucionar el problema identificado en el Juzgado Primero de Tránsito de Tungurahua.

La propuesta consiste en promover una reforma al Art. 145 de la ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ecuatoriano. Esta iniciativa se propone debido al elevado número de causas por exceso de velocidad en los juzgados de Tránsito del país, hoy denominadas Unidades Judiciales de Tránsito, específicamente en la provincia de Tungurahua; procesos que se pueden evitar al existir una reforma en la ley que sancione de manera más justa.

REFORMA:

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Art. 145.- Incurre en contravención muy grave y será sancionado **con la obligación de realizar Trabajo Comunitario por tres días**, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

e) El conductor, que con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad fuera del rango moderado, de conformidad con el reglamento correspondiente.

Sobre el Trabajo Comunitario:

- *Brindar apoyo en albergues y en lugares de ayuda comunitaria; así como en Centros de Rehabilitación Social*
- *Realizar limpieza de calles y parques que disponga la autoridad en base al requerimiento y a la situación del contexto.*
- *Ejecutar campañas de educación vial en Escuelas, Unidades Educativas y Universidades, mismas que serán designadas por la autoridad competente.*
- *Efectuar tareas de educación vial en las calles y avenidas de la localidad en donde se ha cometido la infracción o en el lugar de su domicilio, según lo disponga el Juez.*
- *Realizar charlas de concienciación dirigidas a conductores sean infractores o no. Esto se realizará en coordinación con Escuelas de Conducción, Sindicatos de Choferes Profesionales y la Agencia Nacional de Tránsito.*
- *Hacer trabajo comunitario en los lugares que los determine la Autoridad en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados.*
- *Otras que considere el señor Juez en base a las circunstancias del hecho.*
- *Una o varias de estas sanciones se podrán ejecutar por una misma infracción, en el tiempo y en el lugar que lo disponga el Juez.*

La modalidad será especial y contendrá los siguientes pasos:

1. Impulso de la reforma del Art. 145 literal e de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por intermedio de los Asambleístas ambateños, especialmente a través del Dr. Luis Fernando Torres, quien luego de analizar profundamente la propuesta, hará llegar la misma a la Asamblea Nacional. Si luego de esta gestión no se obtienen resultados positivos, se formará una comisión ciudadana que acuda al Parlamento a entregar la propuesta que con seguridad será acogida por los Asambleístas más preocupados por el bienestar ciudadano.

2. Realización de una campaña de información a través de los medios de comunicaciones locales, Radio; Prensa y Televisión, misma que se extenderá inmediatamente a los medios nacionales para su difusión.

3. Socialización con todos los involucrados en relación a las nuevas formas de sanción por las infracciones sobre exceso de velocidad. Todo esto se detalla en el Modelo Operativo a continuación:

Tabla 21 MODELO OPERATIVO

ACTIVIDAD	RECURSOS	LUGAR	META	RESPONSABLE	FECHA
Capacitación de Conductores	Humanos y financieros	Auditorio UTA	Preparación idónea	Autora, Representante del Min.de Transporte	Marzo de 2014
Orientación Legal a Jueces y funcionarios Judiciales	Humanos y Financieros	Corte de Justicia de Ambato	Preparación idónea	Autora, Consejo de la Judicatura	Marzo de 2014
Socialización y propuesta a Asambleístas por Tungurahua	Humanos	Auditorio Consejo Provincial	Enviar Proyecto de Ley a Asamblea.	Autora, Director de Tesis y Autoridades	Marzo de 2014
Campaña de información en medios	Humanos y financieros	Radio, Prensa y TV Local	Informar veraz y oportunamente	Autora y Autoridades competentes	Marzo de 2014

Orientación sobre nuevas sanciones y medidas	Humanos y financieros	Colegio de Abogados de Tung.	Servicio social	Autora y Presidente del Colegio de Abogados de Tungurahua.	Abril de 2014
Socialización del proyecto a Abogados en libre ejercicio	Humanos y financieros	Colegio de Abogados.	Capacitación	Autora y Autoridades competentes	Abril de 2014
Socialización a Consejo de la Judicatura	Humanos	Auditorio de la Corte de Justicia	Capacitación	Autora y Autoridades competentes	Abril de 2014

Elaborado por: Diana Abad

Fuente: Investigación directa

Administración

Recursos:

Institucionales:

- Asamblea Nacional del Ecuador
- Presidencia de la República
- Ministerio del Transporte
- Consejo Nacional de la Judicatura
- Ministerio de Inclusión Económica y Social
- Secretaría de Comunicación

Humanos:

- Profesionales en las áreas del Derecho Penal y de Tránsito

-Coordinadores

Materiales:

-Transporte

-Alimentación

-Otros

Tecnológicos:

-Computadora

-Proyector

-Otros

Financieros:

Asumidos por las instituciones participantes.

Cronograma

Cuadro 4 Cronograma

Nº.	Actividades	AÑO 2013								AÑO 2014							
		Ago.		Sep.		Oct.		Nov.		Diciembre				Enero			
		1,2	3,4	5,6	7,8	1,2	3,4	5,6	7,8	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Elaboración del Proyecto	■	■	■	■	■											
2	Prueba Piloto			■	■	■	■	■									
3	Elaboración del Marco Teórico							■	■	■							
4	Recolección de Información									■	■	■					
5	Procesamiento de Datos											■					
6	Análisis de Resultados y Conclusiones												■				
7	Formulación de la Propuesta													■	■		
8	Redacción y Transcripción del Informe Final															■	■
9	Presentación del Informe																■

Elaboración: Diana Abad

Materiales de Referencia

Bibliografía

- ✓ CABANELLAS, Guillermo, “Diccionario Jurídico Elemental”, 2012
- ✓ COELLO GARCIA, Enrique, “ Sistema Procesal Penal”, 2010
- ✓ Constitución de la República del Ecuador, 2008.
- ✓ Código Penal, 2012.
- ✓ CHRYSLER Corporation: Historia del automóvil
- ✓ Cura Hernández, Sergio: "Historia del automóvil"
- ✓ HERRERA, Luis y otros, “Tutoría de la Investigación Científica” Cuarta Edición. 2008
- ✓ Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2013
- ✓ Ley Orgánica de la Función Judicial, 2010.
- ✓ PEREZ GUARTAMBE, Carlos, “ Justicia Social”, 2006

Linkografía

- ✓ <http://www.monografias.com//trabajos53/ley de tránsito-16-07-2012>
- ✓ <http://www.apagea.com//libros/la ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial-20-07-2012>
- ✓ <http://www.definicionabc.com/social/imprudencia.php#ixzz2oEWWSFyb>
- ✓ <http://definicion.de/negligencia/#ixzz2oEXLm2gB>
- ✓ <http://www.monografias.com/trabajos15/automovil-historia/automovil-historia.shtml#ixzz2tJnSe2xO>
- ✓ www.ottobcn.com/historia.htm

ANEXOS

Anexo A

Guía de Entrevista

Dirigida al Juez y Señor Secretario del Juzgado Primero de Tránsito de Ambato

Datos Informativos:

Entrevistado:.....

Entrevistador:

Lugar y Fecha de Aplicación:

Objeto de estudio

Determinar la viabilidad sobre la aplicación de la ley de Tránsito en el exceso de velocidad

Preguntas:

1 ¿Conoce Ud., cuál es el porcentaje de causas que existen en este juzgado en relación a infracciones por exceso de velocidad?

2 ¿Piensa usted que para reducir el número de procesos judiciales sobre exceso de velocidad, debería establecerse una reforma a la ley de tránsito?

3 ¿La reforma de la ley podría ser una medida alternativa para solucionar conflictos sobre exceso de velocidad?

4 ¿Considera usted que debería existir una reforma a la ley de tránsito que modifique las sanciones por exceso de velocidad?

5 ¿Considera viable la reforma de la ley de tránsito entorno a las sanciones por exceso de velocidad?

Anexo B
UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

CARRERA DE DERECHO

ENCUESTA

Encuesta dirigida a los Abogados en Libre Ejercicio Profesional

Objetivo: Determinar la viabilidad sobre la aplicación de una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Instrucciones: Lea detenidamente y marque con una X la respuesta que usted considere apropiada.

Fecha de Aplicación:

1.) ¿Conoce usted sobre las sanciones impuestas en la ley de tránsito por el exceso de velocidad?

SI NO

2.) ¿Considera usted que las sanciones son muchas y demasiado drásticas?

SI NO

3.) ¿Piensa usted que en afán de la justicia, debería establecerse otra forma de sanción?

SI NO

4.) ¿La reforma a la ley de tránsito y su reglamento podría ser una forma idónea para solucionar conflictos por exceso de velocidad?

SI NO

5.) ¿Considera viable y sobre todo oportuna la reforma a la ley de tránsito?

SI NO

6.) ¿Considera usted que debe existir otro tipo de sanción por exceder el límite de velocidad sin despenalizar la infracción?

SI NO

Observaciones:

Recomendaciones:

Diana Abad
ENCUESTADORA

.....
ENCUESTADO

Anexo C
UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

CARRERA DE DERECHO

ENCUESTA

Encuesta dirigida a Policías/Agentes de Tránsito

Objetivo: Determinar la viabilidad sobre la reforma a la ley de tránsito y su reglamento.

Instrucciones: Lea detenidamente y marque con una X la respuesta que usted considere apropiada.

Fecha de Aplicación:

1¿Durante su ejercicio profesional usted ha tenido que infraccionar a conductores que han excedido el límite de velocidad en las vías?

SI NO A VECES

2¿Cuáles son los límites excedidos frecuentemente y en qué vías?

.....
.....
.....

3¿Considera usted que las sanciones impuestas por la ley de tránsito para este tipo de infracción, son justas?

SI NO A VECES

4.¿Sabía usted que existe inconformidad en los conductores por las drásticas sanciones aplicadas al exceso de velocidad?

SI NO

5.¿Estaría de acuerdo con la reforma a la ley de tránsito y su reglamento en búsqueda de una sanción más justa?

SI NO

6.¿Según usted debería reformarse obligatoriamente la ley de tránsito en afán de una mejor convivencia entre todos los miembros de la sociedad?

SI NO

Diana Abad
ENCUESTADORA

.....
ENCUESTADO

Anexo D
UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

CARRERA DE DERECHO

ENCUESTA

Encuesta dirigida a Infractores

Objetivo: Determinar la viabilidad sobre la reforma a la ley de tránsito y su reglamento.

Instrucciones: Lea detenidamente y marque con una X la respuesta que usted considere apropiada.

Fecha de Aplicación:

1.¿Ha cometido usted infracciones de tránsito por exceder la velocidad en algún momento de su vida?

SI NO

2.¿Las sanciones por exceder el límite de velocidad fueron muy graves?

SI NO NO SE

3.¿Piensa usted que debería haber otra forma de sancionar el exceso de velocidad?

SI NO NO SE

4.¿Ha escuchado usted sobre la inconformidad de la gente al respecto de las drásticas sanciones por exceder el límite de velocidad?

SI NO

5.¿Considera necesaria la reforma a la ley de tránsito y su reglamento en búsqueda de sanciones más justas?

SI NO NO SE

6.¿Según usted debería aplicarse esta reforma obligatoriamente y de forma oportuna para prevenir sanciones innecesarias ?

SI NO

Diana Abad
ENCUESTADORA

.....
ENCUESTADO

ANEXO E

DEMANDAS Y SENTENCIAS DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO



No. 18461-2013-2402

No. Anterior 18452-2013-0122

PROCESADO (S): Luis Favian Sela Nauya

OFENDIDO (S): Agencia Nacional de Tránsito

INFRACCIÓN: Art. 145, literal (e)

FECHA: 17-01-2013

LUGAR: Av. Bolivariana sector estadio alterno

JUEZ - C -: Dr. Fabián Flores Pesantes.

SECRETARIO: Ab. Jorge Veloz.

AMBATO – ECUADOR

2013.0122

C O N T R A V E N C I O N

JUZGADO 2º. PROVINCIAL DE TRANSITO

TUNGURAHUA

PARTE No. 0204-JPCTSV-SUBZT-18.

OCURRIDO EL DIA: JUEVES 17 DE ENERO DEL 2.013.

LUGAR: AV. BOLIVARIANA A LA ALTURA DEL ESTADIO

ALTERNO.

DAÑOS: APREHENSIÓN POR CONDUCIR A EXCESO DE

VELOCIDAD.

IMPUTADO (S): **LUIS FAVIAN CELA NAUYA.**

OFENDIDO:

FECHA DE INICIACION: ENERO 17 DEL 2.013.

JUEZ : DR. MARCELO CARDENAS. ENCARGADO

EL SECRETARIO: SR. L. ALONSO GUERRERO CAÑAR.

AMBATO - ECUADOR

REPUBLICA DEL ECUADOR
POLICIA NACIONAL
PARTE ELEVADO AL SEÑOR JEFE OPERATIVO DE CONTROL DE
TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL DE LA SUBZONA DE POLICIA
TUNGURAHUA

No 18.

IDENTIFICACION GEOGRAFICA Y CRONOLOGICA

01 PROVINCIA TUNGURAHUA	02 CANTÓN AMBATO	03 DISTRITO. SUR	04 CIRCUITO AV. BOLIVARIANA ALTURA DEL ESTADIO ALTERNO	5 SUBCIRCUITO MAYORISTA 1
06 DIRECCION: AV. Bolívariana a la altura del estadio alterno.				
07 FECHA 17-01-2013	08 HORA DEL INCIDENTE 08H03:56	09 HORA DE LLEGADA AL INCIDENTE 08H04:56	10 HORA ELAB. PARTE 09H20	

11 EVENTO /INCIDENTE MARCAR

DESCRIPCION

DELITOS		
CONTRAVENCIONES	X	DETENCIÓN POR CONDUCIR EN EXCESO DE VELOCIDAD FUERA DEL RANGO MODERADO EN ZON URBANA; 75Km/h.
OTROS		

12 SOLICITA

CMAC		AUTORIDAD COMPFTFNTI?		PERJUDICADO		POLICIA	X	OTROS	
------	--	--------------------------	--	-------------	--	---------	---	-------	--

25 ETNIA MESTIZO	26 COLOR CABELLO NEGRO	27 ACENTO SERRANO	28 VESTIMENTA CHOMPA AZUL; PANTALO N JEEN	29 ESTADO FISICO COMO INDICA EL CERTIFIC ADO MÉDICO
30 TIPO DE MOVILIZACIÓN VEHÍCULO	31 SE FUE DIRECCIÓN A:(RUTA DE ESCAPE) XXX	32 TIPO DE ARMA XXX	33 MODALIDAD XXX	34 ALIAS XXX
35 APELLIDO PATERNO	APELLIDO MATERNO	36 PRIMER	SEGUNDO NOMBRE	

DATOS O DESCRIPCIÓN DEL VICTIMARIO O DETENIDO

CE	LA	NAUYA	NOMBRE	
37 EDAD	38 GENERO	39 ACTIVIDAD O PROFESION	40 NACIONALIDAD	41 C.C. 10PASAPORTE ^
25 ANOS	MASCULINO	EMPLADO	ECUATORIANO	0603762162
42 DIRECCION	AMBATO, TERREMOTO			43 N° TELEFONO: 0989191824
44 REGISTRO DE ANTECEDENTES PERSONALES				45 N° TELEFONO:XXXX
46 REFERENCIA FAMILIAR				
47 VERSION (CLARA)				
48 TRASLADADO A:		COMISARIA	FISCAL OTROS CRS X	

CIRCUNSTANCIAS DEL EVENTO O DETENCIÓN

Por medio del presente parte policial, muy respetuosamente me permito poner en su conocimiento a usted mi Capitán, que en el lugar y hora antes mencionado se realizó el operativo de control de velocidad con el FOTO RADAR, en donde se procedió a detener la marcha al vehículo Automóvil marca Toyota de color plomo de placas TBB7766, conducido por el señor LUIS FAVIAN CELA NAUYA con C.C. 0603762162, con licencia tipo "B", el mismo que se encontraba conduciendo a exceso de velocidad a 75 Km/h, fuera del rango moderado en una zona urbana, por lo que se procedió a su detención siendo trasladado, hasta el Hospital Municipal "Nuestra Señora de la Merced" para su valoración médica, posteriora! CDP,-no sin antes darle a conocer los derechos constitucionales estipulados en el Art. 77, Nral. 3 y 4 de la Constitución en vigencia, mientras que el vehículo fue entregado a un familiar del hoy detenido.

Así mismo se procedió a entregar ja Citación No. 0696432 al hoy detenido, la fotografía tomada por el FOTORADAR al momento de la infracción y el certificado médico.

**Particular que pongo en su conocimiento para los fines
consiguientes.**

58 GRADO	59 ELABORADO POR:	60 APELLIDOS Y NOMBRES	61 C.C.	62 FIRMAS
CBOS.	TRANSITO	GAVILANES NEGRETE ARTURO RICARDO	1803679974	



ANT
AGENCIA
NACIONAL
DE TRÁNSITO



-2-
Dbs

JUEZ DE TRÁNSITO DE TURNO

DIA MES AÑO HORA
17 01 2013 08:03
CITACION Nº B 06966432

CÉDULA / LICENCIA / PASAPORTE
0603262162

CATEGORIA/TIPO
B

EMITIDO EN
PERU

Nombre: **LUIS FAYAN**
Apellidos: **CELA MOTA**

CARACTERÍSTICAS DEL VEHICULO

PLACA
TB B7968

MARCA
MAZDA

TIPO
CAMIONETA

COLOR
PLATA

CLASE DE CONTRAVENCION

Art. 139	Art. 140	Art. 141	Art. 142	Art. 143	Art. 144	Art. 145	Literal	Numeral
						X	E	

CANTÓN

LUGAR DE CONTRAVENCION

MAYO Av. Bolívar y 3ra Sección Estadio Atereno

BREVE RELATO DEL HECHO Y CIRCUNSTANCIA

EXCEDE LOS LÍMITES DE VELOCIDAD TUCOS DEL PASO PEQUEÑO

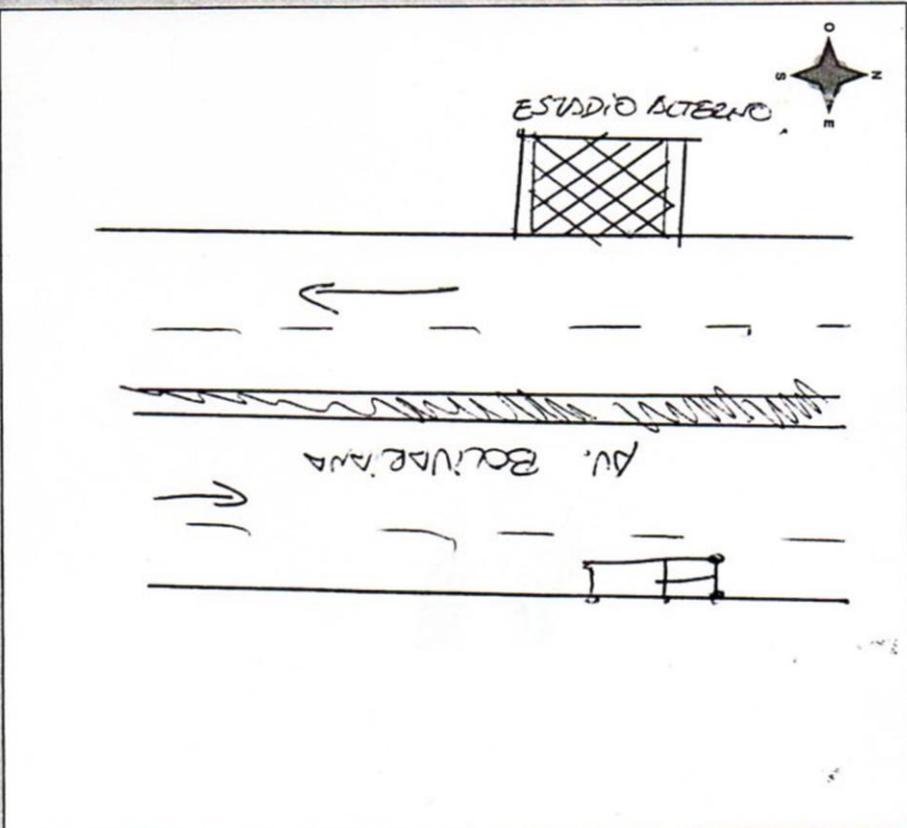
AGENTE DE TRÁNSITO - Autor del Parte

Firma: *[Firma]* Unidad: **303005 Nº 18**
Nombre: **YELIRO CAVILAN** Reparto: **7202310**
Grado: **GR5** Código: **180367979-4**
Fecha/Hora: **17/01/2013 08:03** ci: **180367979-4**

EL PAGO DE LA MULTA SE EFECTUARÁ DENTRO DE LOS 10 DIAS POSTERIORES A LA FECHA DE NOTIFICACION, PASADOS LOS CUALES SE INCREMENTARÁ EL 2% DE MORA SOBRE EL VALOR PRINCIPAL, POR CADA MES O FRACCION DE MES DE RETRASO, SIN PERJUICIO DE RECAUDAR ESTOS VALORES MEDIANTE EL PROCESO COACTIVO.
NOTA: TIENE 3 DIAS TERMINO PARA IMPUGNAR ESTA CONTRAVENCION ANTE EL JUEZ DE TRÁNSITO COMPETENTE.

-COPIA 2-

CROQUIS



Hospital Municipal de la Merced
 Gerencia
 1992



Rb. de entrega el presente se entrega a cargo de
 este hospital por el presente se entrega a cargo
 de este hospital por el presente se entrega a cargo

Amparo a ... de ... del 501

Amparo a ... de ... del 501

A Gerencia Espaldas Amparo - Ecuador
 Direc: C/da. Rejamenqui Iqito Vilell

A Gerencia Espaldas Amparo - Ecuador
 Direc: C/da. Rejamenqui Iqito Vilell

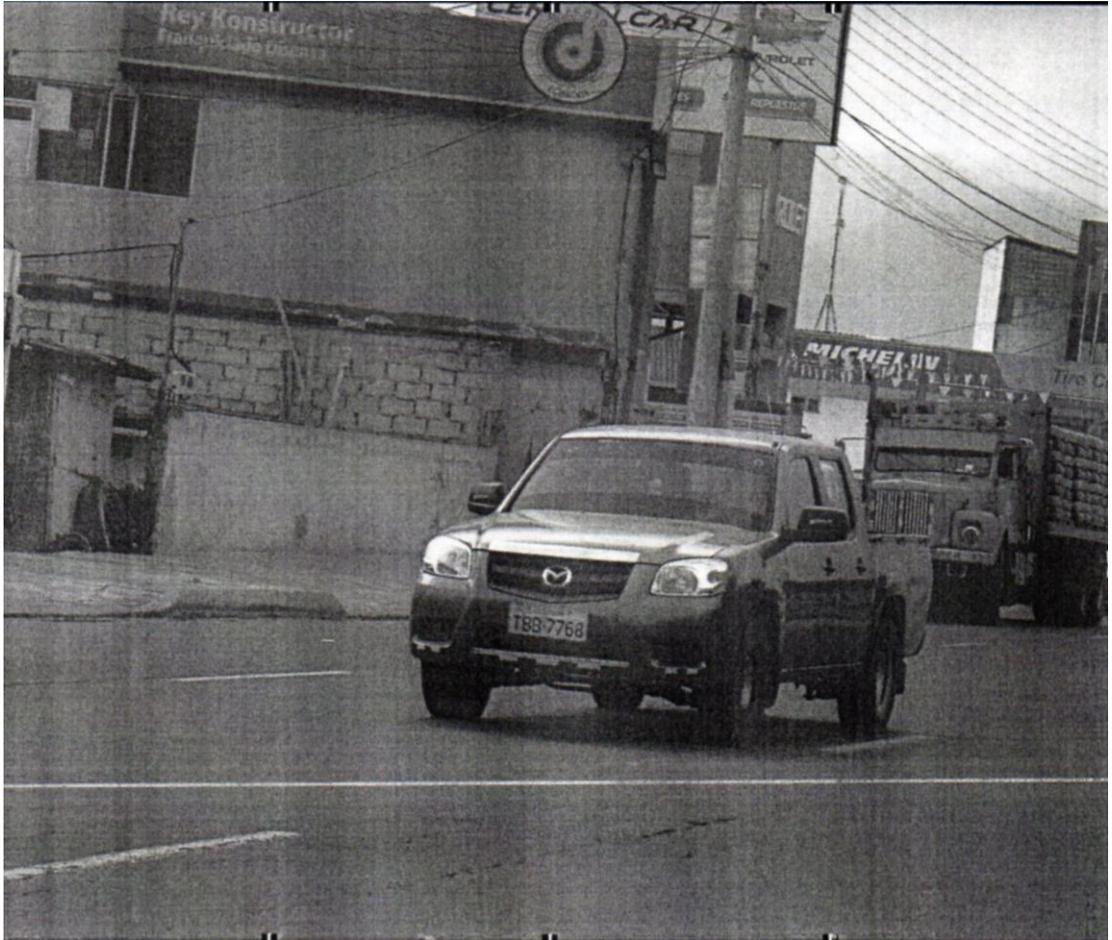
Nº 43850

Nº 43850

NUESTRA SEÑORA DE LA MERCED
 HOSPITAL MUNICIPAL

NUESTRA SEÑORA DE LA MERCED
 HOSPITAL MUNICIPAL

1992





POLICÍA NACIONAL DEL ECUADOR

**DIRECCION NACIONAL DE CONTROL DEL TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL
JEFATURA OPERATIVA DE CONTROL DE TRANSITO Y
SEGURIDAD VIAL DE
TUNGURAHUA**

Ambato, 17 de Enero del 2013
Oficio Nro. 2013-204-JC)CTSVT-SZT-18

Señor:

Dr. Marcelo Cárdenas

JUEZ SEGUNDO DE TRANSITO DE TUNGURAHUA

En su despacho.-

De mi consideración:

Para su conocimiento y fines legales pertinentes, me permito remitir a usted, el Parte Policial No.016, fecha 17 de Enero del 2013, suscrito por el señor Cbos. de Policía Gavilanes Negrete Arturo, en el que informan la detención del señor **CELA NAUYA LUIS FAVIAN, por exceder los límites de velocidad fuera del rango moderado**, ocurrido en la Av. Bolivariana a la altura del Estadio Alterno.

Adjunto al presente un certificado médico emitido por el Hospital Municipal Nuestra Señora de la Merced, una contravención No0696432 y una fotografía.

Por la gentil atención que se digne brindar al presente, expreso mi agradecimiento.

De usted/iffiuv Atentamente **Y LIBERTAD**

Vallejo Pazmiño

Policía

**EFE OPERATIVO DE CONTROL DE TRANSITO Y
SEGURIDAD VIAL DE TUNGURAHUA.
Y SEGURIDAD VIAL DE TUNGURAHUA (Enc)**



c).

FV/ca-

Protección y Seguridad, ¡Nuestro Compromiso!

Protección y Seguridad (Nuestro Compromiso)

Ubicación: Avda. Atahualpa y Quis Quis Telefax: 032-840024 jpttungura@policiaecuador.gov.ec

id: 12A1W-718A-B>J-6131-eSIS(0ISS6;13

CORTE PROVINCIAL DE JUSTICIA DE TUNGURAHUA
JUZGADO SEGUNDO DE TRANSITO

Ingresado por: CHALANR

Recibida el *día* de hoy, jueves diecisiete de enero de 2013, a las trece horas y un minuto, el proceso seguido por: AGENCIA NACIONAL DE TRANSITO en contra de CELA ÑAU Y A LUIS F AVIAN, en: 5 foja(s), adjunta APREHENSION POR CONducir EXCEDIENDO LOS LIMITES DE VELOCIDAD. Corresponde al número: 18452-2013-0122.

Ambato, Jueves 17 de Enero del 2013


Sr. Alonso Guerrero Cañar
SECRETARIO

JUZGADO SEGUNDO DE TRANSITODRE TUNGURAHUA.- Ambato, jueves 17 de enero del 2013, a las 13H35.- VISTOS: Avoco conocimiento de la presente causa en mi calidad de Juez Temporal del Área de Tránsito de Tungurahua Encargado de este Despacho, según acción de personal No. 814-CJ-DPT, de fecha 12 de Septiembre del 2.012 y por encontrarse de turno legal este despacho. En lo principal: En atención al parte policial de novedades adjunto al oficio No 2013-204-JOCTSVT-SUB-ZT-18, remitido por el señor Jefe Operativo de Control de Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua y por disponer el Art. 178.1 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se señala para el día de hoy JUEVES 17 de ENERO del 2.013, a las 15h15, para que tenga lugar la AUDIENCIA ORAL DE JUZGAMIENTO, con relación al aprehendido señor LUIS FAVIAN CELA NAUYA, quién ha sido detenido por cometer una contravención muy grave de tránsito, así como también concorra el señor POLICIA ARTURO GAVILANES NEGRETE, quién ha elaborado el parte policial respectivo, para lo cual remítase atento oficio al señor Jefe Operativo de Control de Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua, para que ordene la comparecencia del detenido, diligencia que se la realizará en el Juzgado Segundo de Tránsito de Tungurahua (PALACIO DE JUSTICIA).- Actúe el Sr. Alonso Guerrero Cañar, en su calidad de Secretario Titular.- Notifíquese.

DR. MARCELO CARDENAS
JUEZ TEMPORAL DEL AREA DE TRANSITO ENCARGADO

Certifico:



Sr. Alonso Guerrero Cañar
SECRETARIO

En Ambato martes diecisiete de enero del dos mil trece, a partir de las trece horas y treinta y siete minutos, mediante boletas judiciales notifiqué el AUTO que antecede a: No se notifica a AGENCIA NACIONAL DE TRANSITO, LUIS FAVIAN CELA NAUYA, por no haber señalado casilla. Certifico:



Sr. Alonso Guerrero Cañar
SÉCRETARIO

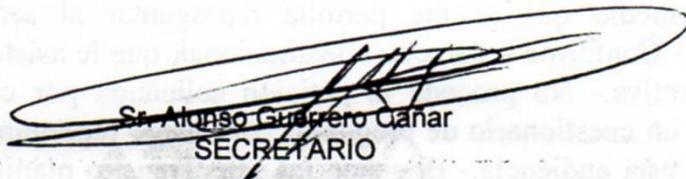
JUZGADO SEGUNDO DE TRANSITO DE TUNGURAHUA. Ambato, jueves 17 de enero del 2013, las 16h36. ACTA DE AUDIENCIA ORAL DE JUZGAMIENTO, DE CONTRAVENCION MUY GRAVE EN RELACIÓN AL APREHENDIDO SEÑOR: LUIS FAVIAN CELA NAUYA.- VISTOS: En Ambato, hoy día jueves diecisiete de Enero del dos mil trece, a las quince horas veinte minutos, se constituye el Juzgado Segundo Provincial de Tránsito de Tungurahua, integrado por el Dr. Marcelo Cárdenas, Juez Temporal Area de Tránsito encargado y el suscrito Secretario, con el objeto de practicar la diligencia de AUDIENCIA ORAL DE JUZGAMIENTO respecto del aprehendido señor LUIS FAVIAN CELA NAUYA, quién comparece con el defensor público el Abg. Orlando Medina, con matrícula No. 02-2006-22 del FAB, y casillero Judicial No. 58, y en base al derecho previsto en la Constitución de la República del Ecuador y comparece el Agente del orden señor Cbos. Arturo Gavilanes Negrete, autor del parte policial.- Siendo éstos el día y hora señalados para el efecto, el señor Juez, de conformidad con lo dispuesto en el Art. 178.1 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, da por iniciada la diligencia, concediendo la palabra al agente del orden que elaboró el parte policial, quién al respecto dice: En este momento se ha procedido a tomarle el juramento de Ley al agente del orden quién ha manifestado ratificarse en el contenido del parte policial y reconoce que la firma y rúbrica constante en dicho documento es la suya propia de sus puño y letra y que la utiliza en todos sus actos.- Seguidamente se concede la palabra al Abg. Orlando Medina, quién comparece como el defensor público del hoy detenido señor LUIS FAVIAN CELA NAUYA, quién dice y manifiesta: impugno el parte policial elaborado por el agente de Policía, por cuanto ha violado el procedimiento en lo que tiene que ver a la lectura de los derechos constitucionales estipulados en nuestra carta magna, por lo tanto por su intermedio que se me permita repreguntar al señor policía referente a lo manifestado.- Conforme a derecho constitucional, que le asiste al detenido, se concede la prueba respectiva.- No procede la petición solicitada por cuanto no se ha formulado previamente un cuestionario de preguntas para luego repreguntar.- No tengo prueba que presentar en esia audiencia.- Ei señor Juez de Tránsito manifiesta: Por ei contenido deí parte policial suscrito por el Agente de Policía autor del parte policial, viene a mi conocimiento la aprehensión del señor LUIS FAVIAN CELA NAUYA, quién se ha encontrado conduciendo un

vehículo a exceso de velocidad, conforme así consta del parte policial, mismo que en esta audiencia ha sido ratificada legalmente por el agente del orden; por lo tanto aplicándose la garantía constitucional del debido proceso el agente del orden a dado a conocer sus derechos Constitucionales establecidos en los numerales 3ro. y 4to. Del Art. 77 de la Constitución de la República del Ecuador, y ha sido trasladado al CDP, donde ha ingresado sin presentar huellas de maltratos físicos ni hematomas en su cuerpo, conforme así consta del certificado médico. Por su parte la defensa del hoy aprehendido ha presentado su exposición en derecho, impugnando por cuanto ha violado los derechos constitucionales consagrados en nuestra carta magna y solicita se resuelva la presente contravención conforme a derecho, por lo tanto estamos frente a la comisión de una contravención muy grave de tránsito, esto es por conducir un automotor excediendo los límites de velocidad fuera del rango moderado, conforme se establece claramente los límites permitidos y que el conductor tiene que respetar esto es el señalado en el Art. 191 numeral 1 del Reglamento general para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, esto en concordancia con el Art. 232 Ibídem que prevee que la detención del conductor infractor procede cuando se haya obtenido la fotografía de la infracción, fotografía que consta adjunta al parte policial en la misma que consta claramente el límite de velocidad permitido y la velocidad fuera del rango permitido en la que se encontraba circulando el hoy aprehendido. Por lo tanto al no haberse desvirtuado la responsabilidad que pesa en su contra, tomando en cuenta el contenido del parte policial del cual se desprende la existencia de una contravención muy grave de tránsito, y tampoco ha justificado con ninguna documentación de ser adulto.

mayor. En tal razón aplicando lo que disponen los Arts. 76, 82, y 83 numeral 1 de la Constitución de la República del Ecuador, por lo tanto “HACIENDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCION Y LAS LEYES DE LA REPUBLICA”, se sanciona al señor LUIS FAVIAN CELA ÑAU YA, con licencia de conducir tipo B No. 0603762162, con la pena de TRES DIAS de prisión; y, multa de TRESCIENTOS DIECIOCHO DOLARES AMERICANOS, equivalente a una remuneración básica del trabajador en general, y la reducción de 10 puntos del registro de su licencia en caso de haberla obtenido, por considerar que ha cometido la contravención muy grave de tránsito tipificada y sancionada por el literal e) del Art. 145 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, descontándose el tiempo que hubiese permanecido detenido por esta causa. La Pena de prisión la cumplirá en el Centro de Rehabilitación Social de Ambato, debiendo para lo cual girarse la correspondiente boleta constitucional de encarcelamiento para la autoridad carcelaria de esta ciudad de Ambato. La multa deberá ser consignada en la Agente Nacional de Regulación de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua. Notifíquese con la presente a los organismos de tránsito correspondientes de esta Jurisdicción a fin de que surtan los efectos determinados en el Art. 179 de la Ley de la materia. Notifíquese.

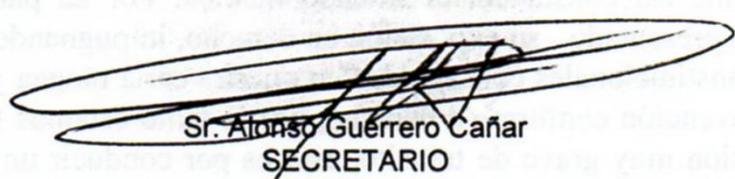
DR. MARCELO CARDENAS G.
JUEZ TEMPORAL DEL AREA DE TRANSITO ENCARGADO.

Certifico:



Sr. Alonso Guerrero Cañar
SECRETARIO

En Ambato, jueves diecisiete de enero del dos mil trece, a partir de las dieciseis horas y cincuenta y un minutos, mediante boletas judiciales notifiqué la SENTENCIA que antecede a: AGENCIA NACIONAL DE TRANSITO en la casilla No. 740 del Dr./Ab. COMISION DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL DE TUNGURAHUA . CELA NAUYA LUIS FAVIAN en la casilla No. 58 y correo electrónico gresmo4@hotmail.com del Dr./Ab. DEFENSORIA PUBLICA DE TUNGURAHUA . Certifico:



Sr. Alonso Guerrero Cañar
SECRETARIO



COMISION DE TRANSITO DE _____

No **C** **583910**
PLACA _____ CEDULA **0603762162** CATEGORIA _____

APELLIDOS Y NOMBRES **SELA NAUYA LUIS FAVIAN**

LUGAR DE INFRACCION _____

FECHA DE INFRACCION **17/01/2013** VALOR **318**

FECHA DE PAGO RECARGO _____
18/01/2013

REPÚBLICA DEL ECUADOR
 DIRECCIÓN GENERAL DE REGISTRO CIVIL
 CIUDADANIA 060376216-2
 SELA NAUYA LUIS FAVIAN
 CHIMBORAZO/RIOBAMBA/FLORES
 21 SEPTIEMBRE 1987
 C.C. 002-0182-00276 M
 CHIMBORAZO/RIOBAMBA
 FLORES 1987



ECUATORIANA ***** V4444V4444 -9
 CASADO MARÍA ALICIA TARRÓN ILLVIS TUROR
 PRIMARIA EMPLEADO
 FRANCISCO SELA AUCANCELA
 JOSEFA NAUYA CURICAMA
 AMBATO VILLAGE DE LA MADRE 06/08/2009
 06/08/2021
 FECHA DE CIUDADANIA
 FORMAS REN 1543744

REPÚBLICA DEL ECUADOR
 CONSEJO NACIONAL ELECTORAL
 CERTIFICADO DE VOTACIÓN
 REFERÉNDUM Y CONSULTA POPULAR 07/05/2011
 078-0005 NÚMERO 0603762162 CÉDULA
 SELA NAUYA LUIS FAVIAN
 CHIMBORAZO RIOBAMBA
 PROVINCIA CANTON
 FLORES FLORES
 PARROQUIA TORA
 (F) PRESIDENTA (E) DE LA JUNTA

BANCO DEL PACÍFICO S.A. COMPROBANTE DE TRANSACCION
 2011-10-0
 INAL. BANCO - COPIA: CUENTE

Sentencia 2013-0102
 No-06883
 REPUBLICA DEL ECUADOR
 JUZGADO PROVINCIAL DE TRANSITO DE: TUNGURAHUA
 En la ciudad de: AMBATO a: Enero 17/2013, ante
 el señor: DR. MARCELO CARRERAS Juez Provincial de Tránsito de: TUNGURAHUA
 e infrascrito secretario que certifica comparece el Sr. LUIS FAVIAN SELA NAUYA
 con el objeto de ser juzgado por la infracción constante en el parte Policial respectivo,
 al efecto el JUZGADO ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DE LA REPUBLICA Y
 POR AUTORIDAD DE LA LEY, impone la sanción de \$ 318 por la infracción
 al ART. 145, Literal e), De la ley de Tránsito Vigente, con la cual se determina la
 presente diligencia firmando el comprobante con el Sr. Juez y Secretario que certifica.
 EL JUEZ DE TRANSITO,
 EL INFRACTOR
 EL SECRETARIO

REPÚBLICA DEL ECUADOR
JUZGADO SEGUNDO DE TRANSITO DE TUNGURAHUA

R. del E.
BOLETA DE LIBERTAD

Ambato, Enero 19 del 2013.

Señor.-
DIRECTOR DEL CENTRO DE REHABILITACIÓN SOCIAL DE AMBATO.-
Sírvasse disponer la inmediata LIBERTAD del SEÑOR (A):

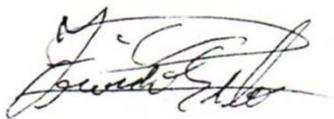
LUIS FAVIAN SELA (CELA) NAUYA.

El mismo que se encuentra detenido a mis órdenes y siempre que no tenga otra orden de prisión.

DIOS, PATRIA Y LIBERTAD,



Dr. MARCELO CARDENAS G.
JUEZ SEGUNDO DE TRANSITO DE TUNGURAHUA
TEMPORAL





CORTE PROVINCIAL DE JUSTICIA DE TUNGURAE TUA - UNIDAD JUDICIAL DE TRANSITO CON SEDE EN EL CANTON AMBATO. Ambato, miércoles 30 de octubre del 2013, las 11h23 VISTOS: Avoco conocimiento de la presente causa, en mi calidad de Juez titular de la Unidad Judicial de Transito del Cantón Ambato, según nombramiento emitido por el Consejo Nacional de la Judicatura; por resolución Nro. 092-2013 de fecha 21 de Agosto de 2013. expedida por el pleno del Consejo Nacional de la Judicatura, publicada en el Registro Oficial Nro. 97 de ni artes 8 de Octubre del ario en curso; y, en base al res orle o legal de causas por supresión de los juzgados Primero y Segundo provincial de transito de Tungurahua, En lo principal y atento al estado de la causa se dispone su archivo, tórnese en cuenta las casillas judiciales de los señores LUIS FAVIAN SELA NAUYA con casilla Judicial Nro. 5 8 de la Corte Provincial de Justicja y casilla judicial Nro. 740 perteneciente a la Agencia Nacional de Transito Actúe en la presente causa el Ab. Jorge Veloz en calidad de Secretario de la unidad Judicial de transito del Car]ton Ambato en funciones debí*lamente designado para dicho cargo. - Notifjquese.

DR. FLORES PESANTES FABIAN RICARDO
JUEZ

Certifico:

AB. JORGE LEONARDO VELOZ VASCO
SECRETARIO

Ec. Ambato, miércoles treinta de octubre del dos mil trece, a partir de las once horas y treinta y ocho minutos, mediante boletas judiciales notifique el AUTO que antecede a: AGENCIA NACIONAL DE TRANSITO CELA NAUYA LUIS FAVIAN en la casilla No. 58 y correo electrónico gresmo4@hotmail.com. Certifico:

MORALESM



AB. JORGE LEONARDO VELOZ VASCO
SECRETARIO

GLOSARIO

Irrespeto a la ley: No acatar disposiciones y la normativa de una ciudad, de un país o una región;

Irresponsabilidad: Uno de los valores más necesarios del ser humano es el sentido de responsabilidad, en todos los aspectos de su vida dentro de la sociedad; al no existir este principio se convierte en un anti valor que genera fracaso y pérdidas en todo sentido.

Negligencia: Del latín *negligentia*, es la **falta de cuidado o el descuido**. Una conducta negligente, por lo general, **implica un riesgo para uno mismo o para terceros** y se produce por la omisión del cálculo de las consecuencias previsibles y posibles de la propia **acción**.

Jurídica: Es lo relacionado con el Derecho, que es el conjunto de normas que regulan la conducta del hombre en sociedad, y establecen penas ante su incumplimiento. Proviene del vocablo latino iuridicus, de ius o iuris, que significa Derecho.

Prescripción: Acción y efecto de prescribir.

Modo de adquirir o perder el dominio u otros derechos reales o de librarse del cumplimiento de ciertas obligaciones por virtud del tiempo y determinadas condiciones de la ley.

Sentencia: La Sentencia es un acto jurisdiccional que emana de un juez que pone fin al proceso o a una etapa del mismo, la cual tiene como objetivo reconocer, modificar o extinguir una situación jurídica así como formular órdenes y prohibiciones. Esta es regida por normas de derecho público, ya que es un acto emanado por una autoridad pública en nombre del Estado y que se impone no solo a las partes litigantes sino a todos los demás órganos del poder público; y por normas de derecho privado en cuanto constituye una decisión respecto de una controversia de carácter privado, cuyas consecuencias se producen con relación a las partes litigantes.

Plazo: El **plazo**, jurídicamente es el tiempo legal o contractualmente establecido que ha de transcurrir para que se produzca un efecto jurídico, usualmente el nacimiento o la extinción de un derecho subjetivo o el tiempo durante el que un contrato tendrá vigencia.

Evidencia: **Evidencia** es un término que procede del latín *evidentiā* y que permite indicar una **certeza manifiesta que resulta innegable y que no se puede dudar**.

Confesión de parte: Es un acto procesal de prueba que consiste en la declaración de la parte realizada ante el Juez y bajo juramento, contestando al interrogatorio formulado por la otra parte o por el propio juez sobre hechos personales controvertidos en el proceso.

Propuesta: Idea o proyecto sobre un asunto que se presenta ante una o varias personas que tienen autoridad para aprobarlo o rechazarlo:

Reglamento de tránsito: Las normas establecidas en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, deben aplicarse en torno al Reglamento de la misma ley para que ésta sea aplicada de manera adecuada pero sobre todo de forma concatenada y justa.

Aplicación estricta: La correcta aplicación de la ley por parte de los administradores de justicia en su apego irrestricto a la norma y a su reglamento se refleja en aquellas sanciones que en muchos casos son severas y muy drásticas.

Reforma a la ley: Los honorables asambleístas al escuchar el clamor de la ciudadanía en general en cuanto tiene que ver con las drásticas sanciones que se tipifican en la ley de tránsito, han considerado que debe estudiarse a profundidad nuevamente la ley, y no descartan la posibilidad de una reforma en pro de una mejor cultura de movilidad, transporte, tránsito y seguridad vial.

Seguridad Vial

El propósito de todo Estado a través de sus gobiernos sean estos seccionales o locales, es alcanzar la seguridad en todos los sentidos, en este caso la vialidad requiere también de niveles de seguridad y de confianza. La Constitución del Ecuador reza en sus acápites sobre el goce de las garantías de los ciudadanos para trasladarse de un lugar a otro dentro del territorio ecuatoriano; estas garantías deben reflejarse en altas medidas de seguridad vial, tanto para los conductores como para los peatones.

Falta de precaución

Ausencia de cuidado y de prudencia que genera riesgos en el desempeño de un individuo cuando conduce un vehículo, esto deriva en contravenciones graves y posibles accidentes.

Accidentes de tránsito

En el Ecuador los índices de accidentes de tránsito son elevados a pesar de la entrada en vigencia de la última ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, debido a que la letra de la ley no es suficiente si no existe una concienciación sobre la aplicación correcta de las normas, pero sobre todo si estas normas son las adecuadas además de justas.

El exceso de velocidad no es el factor más importante para que se produzcan accidentes de tránsito, están otros factores como la impericia, la negligencia, el estado de embriaguez, entre otros; sin embargo, nada justifica la inobservancia de la ley.

Sanciones Drásticas

La ley de tránsito ecuatoriana considera que las contravenciones y los delitos de tránsito deben ser sancionadas de forma severa, castigando al infractor con más

de una pena, esto es a más de la multa pecuniaria y la reducción de puntos de la licencia de conducir se impone en muchos casos prisión y hasta reclusión, lo cual se considera muy fuerte y sobre todo injusto.

Cárcel

La pena de prisión o reclusión, dependiendo del caso, se convierte en la sanción más grave a la que un conductor se somete si infringe la ley de tránsito y su reglamento;

Multas pecuniarias

Al entrar en vigencia la nueva ley de tránsito, entró en vigencia también un sistema de multas muy elevado, tomando como referencia el sistema salarial ecuatoriano y considerando el salario básico unificado como un indicador porcentual para la aplicación de dichas multas, siendo por lo general demasiado altas.

Reducción de puntos a la licencia de conducir

El sistema de reducción de puntos en el Ecuador establece la forma de sancionar al conductor por sus infracciones de tránsito, este sistema determina que de un total de 30 puntos que un conductor adquiere al obtener su licencia de conducir, y que al sumar varias infracciones, eventualmente puede perder todos los 30 puntos, pero así mismo da la posibilidad de recuperar 20 puntos en una segunda oportunidad y 10 puntos en una tercera oportunidad a través de cursos aplicados con este fin. Sin embargo al perder todos los puntos obtenidos después de la última recuperación, el conductor perderá definitivamente todos los puntos y quedará revocada su licencia de conducir.

Salario Básico Unificado

En el año 2013 fue de \$318,00 y en el año 2014 es de \$340,00

LOTTTSV:

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

CPC:

Código de Procedimiento Civil

COIP:

Código Orgánico Integral Penal

LOFJ:

Ley Orgánica de la Función Judicial