



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE**

**FACULTAD DE CIENCIAS  
ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS**

**CARRERA DE DERECHO  
INFORME FINAL DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN  
CURRICULAR, MODALIDAD SEMIPRESENCIAL**

**TEMA:  
LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO COMO  
MECANISMOS DE PREVENCIÓN Y SANCIÓN; SU  
EFICACIA EN EL CANTÓN OTAVALO, IMBABURA,  
ECUADOR**

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de ABOGADO DE LA REPÚBLICA  
DEL ECUADOR**

**Línea de Investigación:** 8. Desarrollo social y del comportamiento humano

**Autora:** Kristel Narciza Mora Calderón  
**Tutor:** Ab. Pedro Sebastián Jaramillo Aguilar Msc.

**Ibarra - 2023**



# UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

## BIBLIOTECA UNIVERSITARIA

### AUTORIZACIÓN DE USO Y PUBLICACIÓN

#### A FAVOR DE LA UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

#### 1. IDENTIFICACIÓN DE LA OBRA

En cumplimiento del Art. 144 de la Ley de Educación Superior, hago la entrega del presente trabajo a la Universidad Técnica del Norte para que sea publicado en el Repositorio Digital Institucional, para lo cual pongo a disposición la siguiente información:

DATOS DE CONTACTO			
<b>CÉDULA DE IDENTIDAD:</b>	1002976627		
<b>APELLIDOS Y NOMBRES:</b>	Mora Calderón Kristel Narciza		
<b>DIRECCIÓN:</b>	Otavalo, Diego López de Zuñiga y Alonso de Carvajal		
<b>EMAIL:</b>	<a href="mailto:knmorac@utn.edu.ec">knmorac@utn.edu.ec</a>		
<b>TELÉFONO FIJO:</b>	062924848	<b>TELF. MÓVIL:</b>	0999440004

DATOS DE LA OBRA	
<b>TÍTULO:</b>	LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO COMO MECANISMOS DE PREVENCIÓN Y SANCIÓN; SU EFICACIA EN EL CANTÓN OTAVALO, IMBABURA, ECUADOR
<b>AUTOR (ES):</b>	Kristel Narciza Mora Calderón
<b>FECHA: DD/MM/AAAA</b>	20-09-2023
SOLO PARA TRABAJOS DE GRADO	
<b>PROGRAMA:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>PREGRADO</b> <input type="checkbox"/> <b>POSGRADO</b>
<b>TITULO POR EL QUE OPTA:</b>	Abogado
<b>ASESOR /DIRECTOR:</b>	Dr. Pedro Jaramillo Msc.

## CONSTANCIAS

La autora manifiesta que la obra objeto de la presente autorización es original y se la desarrolló, sin violar derechos de autor de terceros, por tanto, la obra es original y que es el titular de los derechos patrimoniales, por lo que asume la responsabilidad sobre el contenido de la misma y saldrá en defensa de la Universidad en caso de reclamación por parte de terceros.

Ibarra, a los diecinueve días del mes de octubre de 2023.

**LA AUTORA:**

(Firma).....

**Kristel Narciza Mora Calderón**

## **CERTIFICACIÓN DIRECTOR DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR**

Ibarra, 20 de septiembre de 2023

Ab. Pedro Sebastián Jaramillo Aguilar MSc.

TUTOR DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

CERTIFICA:

Haber revisado el presente informe final del trabajo de Integración Curricular del estudiante MORA CALDERON KRISTEL NARCIZA, el mismo que se ajusta a las normas vigentes de la Universidad Técnica del Norte; en consecuencia, autorizo su presentación para los fines legales pertinentes.



Ab. Pedro Sebastián Jaramillo Aguilar MSc.

C.C.: 1003129705

## **APROBACIÓN DEL COMITÉ CALIFICADOR**

El Comité Calificado del trabajo de Integración Curricular “LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO COMO MECANISMOS DE PREVENCIÓN Y SANCIÓN; SU EFICACIA EN EL CANTÓN OTAVALO, IMBABURA, ECUADOR” elaborado por MORA CALDERON KRISTEL NARCIZA, previo a la obtención del título de ABOGADA DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, aprueba el presente informe de investigación en nombre de la Universidad Técnica del Norte:



Firmado digitalmente por:  
PEDRO SEBASTIAN  
JARAMILLO AGUILAR

Msc. Pedro Sebastián Jaramillo Aguilar

**DIRECTOR**



Firmado digitalmente por:  
ALEXANDRA ELIZABETH  
RESTREPO SANCHEZ

Msc. Alexandra Elizabeth Restrepo Sánchez

**ASESORA**

## **DEDICATORIA**

Este trabajo lo dedico a mis hijos por su comprensión y paciencia ya que han tenido que sobrellevar mi ausencia. Gracias por ser mi motivación y fortaleza en momentos difíciles. Son mi inspiración para mejor como persona y profesional. Así también se la dedico a mi amiga Nancy quien ha sido un pilar fundamental en la finalización de la carrera ya que sin esperar nada a cambio me dio su apoyo incondicional.

Kristel Mora C.

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco a cada docente que formo parte en el proceso de mi formación académica, entregando sus conocimiento y experiencias que nos servirán en nuestra vida profesional.

A mis compañeros quienes con su amistad, amabilidad y generosidad hicieron una experiencia inolvidable los años vividos en la Universidad

Kristel Mora

## RESUMEN

Las alas de la Constitución de la República del Ecuador deben cubrir y proteger los derechos de los ciudadanos frente al riesgo o peligro de quebrantamiento de la seguridad vial que trae consigo otros derechos humanos, sobre todo, frente a la reiterada vulneración del principio de proporcionalidad en las infracciones o contravenciones de tránsito debidamente tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal, por lo que el objetivo general de esta investigación consiste en evaluar la eficacia de los mecanismos de prevención y la imposición de sanciones de las contravenciones de tránsito en el cantón Otavalo y determinar su impacto en la seguridad vial y la tranquilidad de la población. En el que se utilizó una metodología amplia en una investigación de tipo teórico-descriptiva, con un enfoque mixto y profundidad descriptiva, recurriendo a los métodos socio-jurídico, deductivo, inductivo y analítico, sintético para precisar con rigurosidad el tema investigado, teniendo en cuenta el análisis documental, las encuestas y las entrevistas para obtener una visión más completa de los mecanismos de prevención que representan las contravenciones de tránsito y el impacto que estas generan en la sociedad. Los resultados obtenidos señalan que las contravenciones de tránsito tipificadas en la legislación penal se constituyen como mecanismos de prevención de accidentes de tránsito, evitando severos daños en esta materia; pero no son suficientes, pues deben estar acompañados de campañas y políticas públicas implementadas por los gobiernos locales que les permita tener mayor autonomía en materia vial.

**Palabras clave:** Contravenciones de tránsito, mecanismos de prevención, sanción, derechos humanos, cantón Otavalo.

## **ABSTRACT**

The wings of the Constitution of the Republic of Ecuador must cover and protect the rights of citizens against the risk or danger of violation of road safety that brings with it other human rights, above all, against the repeated violation of the principle of proportionality in traffic offenses or violations duly typified in the Comprehensive Organic Criminal Code, so the general objective of this investigation is to evaluate the effectiveness of prevention mechanisms and the imposition of sanctions for traffic violations in the canton. Otavalo and determine its impact on road safety and the tranquility of the population. In which a broad methodology was used in a theoretical-descriptive investigation, with a mixed approach and descriptive depth, resorting to socio-legal, deductive, inductive and analytical, synthetic methods to rigorously specify the subject investigated, taking into account documentary analysis, surveys and interviews to obtain a more complete vision of the prevention mechanisms that traffic violations represent and the impact they generate in society. The results obtained indicate that the traffic violations typified in the criminal legislation are constituted as mechanisms for the prevention of traffic accidents, avoiding severe damages in this matter; but they are not enough, since they must be accompanied by campaigns and public policies implemented by local governments that allow them to have greater autonomy in road matters.

**Keywords:** Traffic violations, prevention mechanisms, sanctions, human rights, Otavalo canton.

## ÍNDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN .....	19
Antecedentes de la investigación .....	19
Problema de investigación .....	21
Formulación del problema .....	22
Delimitación del problema.....	23
Temporal .....	23
Espacial .....	23
Justificación .....	23
Objetivos .....	24
General .....	24
Específicos .....	24
Preguntas directrices .....	25
Problemas o dificultades presentadas .....	25
CAPÍTULO 1: Marco Teórico.....	26
1.1. Fundamentación legal de las contravenciones de tránsito .....	42
1.1.1. Constitución de la República del Ecuador.....	43
1.1.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial .....	44
1.1.3. Código Orgánico Integral Penal (COIP) .....	47

1.1.4. Reglamento de aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en Ecuador.....	49
1.1.5. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización .....	53
1.2. Vulnerabilidad de derechos frente a la punición de las contravenciones de tránsito .....	54
1.3. Fundamentación empírica .....	55
1.5.- Procedimiento sancionatorio para estas contravenciones .....	62
1.6.- Mecanismos de prevención de las contravenciones de tránsito de primera clase por exceso de velocidad .....	64
<b>CAPÍTULO 2. Materiales y Métodos.....</b>	<b>66</b>
2.1. Tipo de Investigación.....	66
2.1.1. Por su carácter o finalidad .....	66
2.1.2. Según la modalidad o el enfoque: .....	67
2.1.3. Según el alcance o profundidad.....	67
2.1.4. Por la naturaleza de la información que se recoge para responder al problema de investigación.....	67
2.2. Métodos.....	68
2.2.1. Método socio-jurídico .....	68
2.2.2. Método inductivo .....	68
2.2.3. Método deductivo.....	69

2.2.4. Método Analítico–Sintético .....	69
2.3. Técnicas e instrumentos de investigación .....	70
2.3.1. Análisis de documentos .....	70
2.3.2. Técnicas de investigación de campo .....	70
2.4. Instrumentos .....	71
2.4.1. El cuestionario .....	71
2.4.2. Preguntas estructuradas .....	71
2.5. Participantes: Población y muestra .....	72
2.6. Técnicas de procesamiento y análisis de datos .....	73
2.7. Caracterización de las variables .....	74
2.7.1. Variable independiente .....	74
2.7.2. Variables dependientes .....	74
<b>CAPÍTULO 3: Análisis de Resultados y Discusión .....</b>	<b>75</b>
3.1. Prevención de accidentes de tránsito en la legislación ecuatoriana .....	75
3.2. Bien jurídico protegido en las contravenciones de tránsito .....	78
3.3. Análisis de resultados de las entrevistas a funcionarios del GAD Municipal de Otavalo y de la Unidad Judicial Penal del cantón Otavalo .....	80
3.4 Análisis de las entrevistas: .....	85
3.5. Análisis de resultados de las encuestas a conductores de vehículos livianos que circulan por el cantón Otavalo con licencia Tipo B.....	86
3.6. Discusión de los resultados .....	95

CAPÍTULO 4: Propuesta.....	99
4.1 CONCLUSIONES .....	104
4.2 RECOMENDACIONES.....	106
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	107
ANEXOS .....	116
Anexo 1: Modelo de Entrevista .....	116
Anexo 2: Modelo de Encuesta .....	118
Anexo 3. Evidencia Entrevista realizada a López Franco Amanda, Inspectora del Cantón Otavalo .....	122
Anexo 4. Evidencia Entrevista realizada a la Ab. Elizabeth Guananga, jefe del Distrito Sur. MOVILDELNORT .....	123
Anexo 5. Evidencia Entrevista realizada al Dr. Alzivar Tulcanazo. Juez de la Unidad Penal del Cantón Otavalo.....	124
Anexo 6. Fotografías que evidencian el levantamiento de la encuesta en las calles del cantón Otavalo. ....	124

## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1.</b> El exceso de velocidad en vehículos Livianos y Públicos.....	52
<b>Tabla 2.</b> Límite de velocidad y sanción para vehículos livianos. ....	57
<b>Tabla 3.</b> Límite de velocidad y sanción para transporte público. ....	58
<b>Tabla 4.</b> Límite de velocidad y sanción para vehículos de carga. ....	59
<b>Tabla 5.</b> De la composición y la muestra de la encuesta .....	72
<b>Tabla 6 .</b> De la composición y la muestra de las entrevistas.....	73
<b>Tabla 7.</b> Tabla de Resumen de la Encuesta .....	80
<b>Tabla 8.</b> Conocimiento sobre las contravenciones de tránsito.....	87
<b>Tabla 9.</b> Sancionado o no por contravenciones de tránsito.....	88
<b>Tabla 10.</b> Sancionado o no por contravenciones de tránsito.....	88
<b>Tabla 11.</b> Efectividad en la prevención de las contravenciones de tránsito.....	90
<b>Tabla 12.</b> Sanción más efectiva que conlleva a mejorar conductas de tránsito .....	91
<b>Tabla 13.</b> Cambio en su comportamiento de manejo después de recibir una sanción por contravención de tránsito .....	93
<b>Tabla 14.</b> Mejoras en el sistema de contravenciones para aumentar su eficiencia en la prevención de accidentes de tránsito.....	94

## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Ilustración 1.</b> Principales GAD Cantonal, I-II Trimestre, 2022 .....	76
<b>Ilustración 2:</b> Conocimiento sobre las contravenciones de tránsito.....	87
<b>Ilustración 3.</b> Sancionado o no por contravenciones de tránsito .....	89
<b>Ilustración 4.</b> Efectividad en la prevención de las contravenciones de tránsito.....	90
<b>Ilustración 5.</b> Sanción más efectiva que conlleva a mejorar conductas de tránsito .....	92
<b>Ilustración 6.</b> Cambio en su comportamiento de manejo después de recibir una .....	93
<b>Ilustración 7.</b> Mejoras en el sistema de contravenciones para aumentar su eficiencia en la prevención de accidentes de tránsito.....	95

## INTRODUCCIÓN

Las contravenciones son un instituto jurídico bastante analizado dentro del Derecho Penal, debido a que constituye un término jurídico que designa aquellos actos que van en contra de lo que la ley penal establece y estos actos, vistos de manera separada, pueden representar un peligro tanto para quienes lo realizan, como para el resto de la sociedad, por lo que es inminente analizarlos como mecanismos preventivos a los fines de evitar daños mayores en la comisión de las mismas.

Es de señalar que, las contravenciones cumplen con los mismos requisitos legales de un delito de tránsito, como son la antijuricidad, tipicidad, culpabilidad y sanción. No obstante, se diferencian de los delitos y, así la ley lo establece, al señalarlas como faltas, en lugar se tipificarlas como delitos, debido a que son infracciones de menor gravedad, por lo que las sanciones que se imponen a las contravenciones son menos graves que las impuestas a los delitos, con el objetivo final de evitar, en la medida de lo posible, la imposición de penas como la prisión preventiva, para dar paso a otra forma de ejercer el *ius puniendi* como penas pecuniarias, imponiendo el pago de multas o las medidas que restringen otros derechos, por lo que en esta investigación también persigue estudiarlas desde su punición, aplicándose sanciones como asistencia y presentación ante la autoridad competente señalada en el decreto de medida cada cierto tiempo, la realización de trabajo comunitario, labor social y otras.

### **Antecedentes de la investigación**

Las contravenciones de tránsito en la legislación ecuatoriana han sido estudiadas por varios autores que las conciben, desde varios puntos de vista, en esta investigación serán miradas desde la posibilidad de analizarlas como mecanismos idóneos para prevenir accidentes de tránsito, particularmente en el cantón Otavalo, cuyos resultados pudieran hacerse extensivos a

todo el territorio nacional. Por lo que se hará una revisión bibliográfico-documental para obtener información desde bibliotecas digitales, Google académico y repositorios universitarios que, sin duda, reportan información científica actualizada sobre la temática investigada.

Es de resaltar que el mundo, a través del tiempo, ha estado en cambios constantes, un ámbito de permutación y evolución ha sido la materia de tránsito que se ha regulado en la legislación de tránsito, con el propósito de controlar el tránsito terrestre y prevenir los accidentes viales a nivel mundial. En el Ecuador, se debe recordar que los juzgamientos por infracciones de tránsito los conocían las Comisarías de Tránsito, reducidas en un Capítulo del extinto Código penal. Posteriormente con la vigencia de la CRE, en el año 2008, se actualiza, en general, la legislación en el país, y entre ellas, la normativa vial, con la sanción de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de 2008, la cual fue reformada en 2011, con el propósito de lograr una mejor prevención, tratamiento y establecimiento de procedimientos, tanto para los delitos como para las contravenciones de tránsito y la imposición de sanciones proporcionales al cometimiento de las infracciones.

En esta novedosa legislación las contravenciones de tránsito hacen referencia a aquellas infracciones que tienen el más bajo nivel de gravedad y pueden ser de diversa naturaleza, con aplicación a muchos aspectos de la vida cotidiana de las personas respecto a situaciones donde se observa falta de respeto a las normas de movilidad vial, que van, desde formas de comportarse en público hasta aquellas que se extienden al modo de conducir un vehículo, de observar algunos usos, como el uso de cinturón de seguridad, la conducción de vehículo con llantas en mal estado, entre otras; con las cuales, al decir de López (2020), “se busca sancionar la imprudencia, irresponsabilidad e irrespeto por parte del infractor, que omite el deber objetivo de cuidado, que está reflejado en la sección de infracciones de tránsito”.

Es de señalar que, estas contravenciones de tránsito están vinculadas al principio de proporcionalidad previsto en la Constitución de la República del Ecuador [en adelante CRE] (2008) en el Art. 76, numeral 6, que señala: “La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza” (Asamblea Nacional Constituyente, CRE, 2008). Esta vinculación viene dada por el hecho que en los Arts. 383 al 392 del Código Orgánico Integral Penal [en adelante COIP] (2014) se establecen sanciones de privación de libertad para los infractores, que *prima facie* no están ajustadas a la comisión de la infracción, como se ampliará *a posteriori*.

Desde esta perspectiva, las infracciones de tránsito, no incluidas dentro de los delitos culposos de tránsito, que ameritan penas más severas y que están tipificados en el Capítulo octavo del COIP, constituyen un tema de vanguardia en el ámbito de la seguridad vial y la normativa urbana de movilidad. En el cantón Otavalo, Provincia de Imbabura, Ecuador, estas contravenciones constituyen un desafío permanente para las autoridades en general y las viales, en particular, así como para la sociedad, por la inseguridad que representan.

### **Problema de investigación**

En el primer y segundo trimestre del año 2022, se registró un incremento del 9% de accidentes de tránsito, con respecto al 2021 en el mismo período (Instituto Nacional de Estadística y Censos – INEC, Agencia Nacional de Tránsito, 2020-2022), aunado, este hecho, a la recurrente violación de las normas viales en el cantón Otavalo ha despertado el interés de esta investigación. La seguridad vial concebida como un tema de prioridad por los cantones, afecta de manera directa a la población, debido a que padece las consecuencias negativas de las infracciones, contravenciones y delitos de tránsito, por las constantes lesiones, pérdidas económicas, humanas y merma en la calidad de vida de los ciudadanos, conductores y

transeúntes/peatones. Por lo que, es motivo suficiente para investigar las causas subyacentes de estas contravenciones de tránsito, sobre todo, las consideradas más graves, como el exceder los límites de velocidad, dentro y fuera del rango moderado señalado en los reglamentos correspondientes, y analizar la eficacia de las medidas implementadas para lograr una prevención efectiva y una sancionar proporcional al daño ocasionado.

### **Formulación del problema**

Toda investigación científica parte de un problema, en este caso de un problema jurídico que aqueja a la sociedad. Como se ha señalado previamente, la latente situación vial en el país da lugar a que se investigue detenidamente para determinar las causas e implementar políticas públicas que mermen el cometimiento de infracciones de tránsito. Por lo que se generan interrogantes que deben ser respondidas con resultados pertinentes que contribuyan a resolver el problema planteado. Por ello, en esta investigación se pretende determinar si las contravenciones de tránsito, en particular, las tipificadas en el Art. 386 del COIP, relativas a las contravenciones de tránsito de primera clase, en su numeral 3, “La o el conductor que, con un vehículo automotor, *exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado*, establecidos en el reglamento correspondiente. Será sancionado con dos salarios básicos unificados (en adelante SBU) del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días” (Asamblea Nacional, COIP, 2014, Art. 386), así como las tipificadas en el Art. 389.6 del COIP, fungen como mecanismos de prevención de accidentes de tránsito, pues la imposición de estas sanciones previenen y evitan incidentes mayores en materia vial; del mismo modo, dar respuesta a una inquietud nacional, cuál es la eficacia de los mecanismos de prevención y sanción de las contravenciones de tránsito en el cantón Otavalo. Y, desde esta perspectiva, comprobar cómo estos impactan en la seguridad vial y en la tranquilidad de la población.

## **Delimitación del problema**

### **Temporal**

Para establecer la temporalidad del estudio se ha considerado analizar el período 2021-2023, que permitió obtener datos e información sobre el cometimiento de contravenciones de tránsito en el cantón Otavalo, ofrecida por organismos competentes y por los funcionarios que fueron entrevistados, así como por los conductores que fueron encuestados.

### **Espacial**

La investigación se delimitó desde su espacio en el estudio de las contravenciones y su mecanismo de prevención en el cantón de Otavalo, donde se desarrollaron parte de las actividades de investigación, como la revisión documental, las entrevistas y encuestas dirigidas a funcionarios judiciales y del GAD municipal de cantón Otavalo que ofrecieron información y opiniones muy acertadas que reflejan el contexto espacial en que se hace esta investigación.

### **Justificación**

El valor de esta investigación viene dado por la inminente necesidad de generar conocimiento y concientización en la población ecuatoriana que permita gestionar de una manera más eficaz la seguridad vial en el cantón Otavalo. De ello, se deriva el poder identificar las deficiencias, que en los últimos años se han observado, en los mecanismos de prevención y sanción de las contravenciones de tránsito, con el propósito de presentar propuestas conducentes a la ejecución de políticas públicas adecuadas que contribuyan a minimizar los siniestros viales. En este sentido, los resultados de esta indagación serán valiosos para la toma de decisiones y la implementación progresiva de estrategias que susciten la, tan anhelada, cultura vial y conduzcan al fortalecimiento de la responsabilidad ciudadana.

Además, los resultados de este Trabajo de Integración Curricular generarán, sin duda

alguna, impactos desde el contexto teórico como práctico. A nivel teórico, permitirá tener conocimientos más precisos sobre la seguridad vial y sus consecuencias, plasmadas en la CRE, en el COIP y en leyes como la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (en adelante LOTTTSV) o en el Reglamento de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, (en adelante RGLOTTTS), en la Ley Orgánica de la Función Judicial (en adelante LOFJ), entre otras, que contribuyan a una actuación más acorde con la normativa vigente por parte de la ciudadanía. Desde un punto de vista práctico, se confía que las deducciones de este trabajo investigativo contribuyan al diseño de políticas públicas preventivas y de reducción de las contravenciones de tránsito y que los organismos competentes del cantón Otavalo implementen acciones concretas y efectivas que mejoren la seguridad vial.

Todo lo expresado anteriormente genera un problema de fondo, que con esta investigación se pretenda dar algunas soluciones viables, sobre ¿cuál es la eficacia de los mecanismos de prevención y sanción de las contravenciones de tránsito en el cantón Otavalo y cómo estos impactan en la seguridad vial y en la tranquilidad de la población?

## **Objetivos**

### **General**

Evaluar la eficacia de los mecanismos de prevención y la imposición de sanciones de las contravenciones de tránsito, de primera clase, sobre todo, en las que se exceden los límites de velocidad, determinando su impacto en la seguridad vial y la tranquilidad de la población en el cantón Otavalo.

### **Específicos**

- a) Identificar las contravenciones de tránsito de primera clase sancionadas en el COIP en las cuales se incurre en el cantón Otavalo, tomando en cuenta las de exceso de velocidad

dentro y fuera del rango moderado y sus incidencias en el entorno;

b) Apreciar la efectividad de las medidas de prevención implementadas por las autoridades locales que reposan en políticas públicas;

c) Analizar el sistema sancionatorio vigente en el COIP y su aplicación por los jueces locales en el cantón Otavalo, considerando su efectividad y proporcionalidad con las contravenciones cometidas.

### **Preguntas directrices**

a) ¿Las contravenciones de tránsito, las de exceso de velocidad dentro y fuera del rango moderado, fungen como mecanismos de prevención de accidentes de tránsito?

b) ¿Cuál es la eficacia de los mecanismos de prevención y sanción de las contravenciones de tránsito en el cantón Otavalo?

c) ¿Cómo estos impactan en la seguridad vial y en la tranquilidad de la población?

### **Problemas o dificultades presentadas**

El lograr los resultados esperados y las respuestas a estos objetivos planteados, sin duda, se encontrará con dificultades o limitaciones que deberán ser superadas, como restricciones en el acceso a datos e información actualizada sobre el cometimiento de contravenciones de tránsito, tomando en cuenta la escasa disponibilidad de registros y estadísticas recientes y, además, confiables. Limitaciones en el tiempo y recursos económicos disponibles para la realización de un estudio científico detallado sobre las contravenciones en el cantón; la poca colaboración de las autoridades locales, tanto viales como judiciales, en la adquisición de datos sobre el tema, entre otros. Retos de toda investigación que deben ser superados con la consolidación de una adecuada metodología y técnicas de investigación que permitan obtener los resultados esperados.

## CAPÍTULO 1: Marco Teórico

En apartado tiene como finalidad determinar en qué estado de conocimiento se encuentra el problema planteado de las contravenciones de tránsito como mecanismos de prevención y sanción; su eficacia en el cantón Otavalo, Imbabura, Ecuador; lo que conllevó a la revisión bibliográfica a través de la búsqueda y selección de varios autores, que conforman la doctrina nacional e internacional, sobre esta institución jurídico penal que tiene como objetivo principal prevenir accidentes de tráfico y promover la seguridad vial en el país, en repositorios digitales de google académico, en bases de datos de revistas indexadas, en tratados internacionales y en la legislación ecuatoriana.

Al hacer esta indagación científica, se percibe que las contravenciones han sido estudiadas desde varias perspectivas, como lo hace Soria (2019) en su Trabajo intitulado – Criterios contradictorios de interpretación de los plazos para la prescripción del ejercicio de la acción en las contravenciones penales y su afectación a la seguridad jurídica– en el cual considera:

a las contravenciones como infracciones penales, que como lo señala el Art. 18 del COIP, debe tener tres elementos fundamentales como: 1. La tipicidad, 2. La antijuricidad y, 3. La culpabilidad, elementos que tienen como base principal la conducta humana que se manifiesta en dos modalidades: la acción y omisión, por lo que la pena no constituye un elemento de la infracción sino de la consecuencia de la conducta típica, antijurídica y culpable.

Esta autora infiere que una infracción penal está caracterizada, en principio, por una conducta penalmente relevante, como lo señala el Art. 22 del COIP, que está constituida por una

acción o una omisión que ponen en riesgo y peligro bienes jurídicos penalmente tutelados y, que tienen, además, una misma estructura jurídica de acción, antijuricidad, tipicidad, culpabilidad y la imposición de una pena o castigo.

Por lo que es indispensable recurrir a una definición de contravención, como lo hace García-Falconí (2015) en su Libro –El nuevo Código Orgánico Integral Penal– puntualiza que la contravención “cumple con los mismos requisitos que un delito penal respecto a la tipicidad, antijuricidad y culpabilidad. La única diferencia es que la propia ley decide tipificarla como una falta, en lugar de hacerlo como delito, atendiendo a su menor gravedad del hecho”. En este mismo sentido, Jarrín (2019), afirma que “la contravención es el acto de ejecutar en clara oposición a lo que está mandado o reglado; es decir, es actuar en total contraposición a la ley, es la acción de un individuo en forma contraria a la norma claramente tipificada en esta”. Del mismo modo, lo hace el autor colombiano Reyes-Echandía (2021) “se entiende por contravención, aquel comportamiento humano que, a juicio del legislador, produce un daño social de menor entidad que el delito y, por eso, se conmina con sanciones generalmente leves”.

Desde esta perspectiva, es de comentar el criterio de López (2020), en su obra intitulada –Principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito de primera clase con pena privativa de libertad–, en la que señala que

(...) el bien jurídico protegido es la vida, el bienestar y la salud de los conductores y transeúntes, y al sancionar evitar accidentes de tránsito y muertes. La crítica que realizo, es que, a pesar de la promulgación del Código Orgánico Integral Penal en el año 2014, estadísticamente no han disminuido los siniestros de tránsito, (...). Por lo que no es efectiva la protección del bien jurídico por parte del Estado ecuatoriano y, peor aún, la sanción al causar daño al mismo.

El bien jurídico protegido, sin duda, es esencial en el estudio de los delitos y las contravenciones, “como conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código” (Asamblea Nacional, COIP, 2014, Art. 18). Posteriormente, el mismo cuerpo legal establece la diferenciación entre contravenciones y delitos, señalando que una de las diferencias significativas entre ambas figuras jurídicas es la sanción impuesta, considerando los delitos, como la infracción penal sancionada con pena privativa de libertad mayor a treinta días, y concibiendo a las contravenciones, como esa infracción personal sancionada con pena no privativa de libertad o privativa de libertad que no superen los treinta días.

Las infracciones de tránsito, específicamente las contravenciones de tránsito, son estudiadas desde la efectividad de los mecanismos de reparación integral a la víctima, como lo lleva a cabo Cisneros (2020), al expresar que las contravenciones de tránsito “excepcionalmente involucran lesividad (Numeral 1, Art. 381 COIP) porque son una manifestación de prevención general que dista de la finalidad de la pena declarada constitucionalmente en el Art. 201 y se persigue a través de éstas, la vigencia y eficacia de la norma penal para la convivencia social”. Esta autora, asevera que, desde el principio de proporcionalidad previsto en la Constitución, la reparación integral carece de fundamento en las contravenciones de tránsito porque, en general, no hay daño ni destinatario, y, por vía de excepción, en la contravención de segunda clase concurre este elemento, cuando se ocasionan daños materiales cuyos costos son inferiores a dos salarios básicos unificados, de conformidad con el Art. 387 del COIP.

Desde el punto de vista previo, las contravenciones, analizadas desde los bienes jurídicos protegidos o tutelados por el Estado y el grado de lesividad, representan ilícitos de menor relevancia penal, clasificados en contravenciones de primera a séptima clase en los Arts. 383 al 392 del COIP, en los que prevalece la imposición de penas no privativas de libertad y pena

privativa de libertad no superior a 30 días; esta consideración fundada en el principio de proporcionalidad, que considera que no hay lesividad constituyéndose en una forma de prevención penal centrada en el respeto a la norma y la convivencia social. Siendo justamente, este el sentido que se quiere dar a esta investigación.

Es de subrayar que la clasificación de las infracciones de tránsito que hace el COIP, deriva de, entre otros aspectos, de la medida del daño ocasionado, que trae como consecuencia la medida de la pena que representan en la escala sancionatoria, como reseña Sternberg-Lieben (2016). Lo que hace entender que, “a mayor relevancia del bien jurídico protegido, sumado a la lesividad, se tiene una mayor intensidad de la medida de la pena privativa de libertad, las penas no privativas de libertad, y la necesidad de aplicación específica de medidas de reparación”.

Esto permite comentar la importancia de la finalidad de la pena, ya que al estudiarse las infracciones de tránsito es indispensable establecer la conexión que debe existir entre la naturaleza retributiva de la pena y una de las funciones más destacadas, cual es la preventiva, propia de los delitos. En este sentido, el COIP en su Art. 52 tipifica que “los fines de la pena son la prevención general para la comisión de delitos y el desarrollo progresivo de los derechos y capacidades de la persona con condena, así como la reparación del derecho de la víctima” (Asamblea Nacional, COIP, 2014, Art. 52). Lo que permite indicar que la finalidad de la pena puede ser analizada desde tres perspectivas: la colectiva, referida a la prevención general en la sociedad, que es el aspecto relevante de esta investigación; la perspectiva del reo, garantizar sus derechos e intereses y, por último, y no menos importante, los derechos y garantías de la víctima.

Vista de esta manera la finalidad de la pena, desde esta retribución penal, es fácil concebir que la función de prevención en la comisión de los actos ilícitos es esencial, pues, la persona debe ser castigada por lo que haya cometido, mas no por sus condiciones personales,

como la peligrosidad o la capacidad de delinquir. Aspecto este que es expuesto por Ferrajoli (2011), al enseñar que:

(...) en efecto, si la prevención se concibe no solo con el fin de la pena (el por qué castigar), sino también como su criterio de aplicación (el cuándo castigar), desaparece cualquier clase de razón para que se castigue solo por lo que ha hecho y no también por lo que uno es, o incluso parece o es posible que uno sea, o por lo que parece que se ha hecho o que uno es según la opinión de la generalidad a la que va destinada la función disuasoria y disciplinaria de la pena.

De lo dicho, queda indicar que el Estado busca la armonía en la sociedad y la convivencia, como fin estatal, por lo que sería conveniente construir conceptos de pena más acordes a la realidad de las contravenciones de tránsito, para el logro, sin que sea una utopía social más, de la eficacia en la justicia y no se vulneren los derechos humanos.

Al hablar de las penas, es indispensable referirse a su clasificación más importante, como lo infiere Barrionuevo (2021), quien en su Trabajo intitulado –Las penas accesorias a la privativa de libertad en el cometimiento de las infracciones de tránsito por exceso de velocidad en el cantón Ambato–, de penas privativas de libertad y penas no privativas de libertad, aplicables a las contravenciones de tránsito. En cuanto a las penas privativas de libertad, sostiene la autora que “su función principal es el de la protección de los bienes jurídicos de las agresiones intolerantes por la sociedad, es decir, la función como tal de la pena es la prevención absoluta del delito y no de la realización de una justicia eficiente”. Al hacer mención de estas penas en las contravenciones de tránsito, en general, parecieran atentar contra el principio de proporcionalidad, por lo que se deberían buscar penas menos gravosas para el cometimiento de las mismas.

En relación a las penas no privativas de libertad, “las considera como aquellas impuestas por el órgano jurisdiccional, según los cuales se restringen otros derechos diferentes a los de la libertad de la persona” (Barrionuevo, 2021). Este tipo de sanción está establecido en el COIP, de la siguiente manera:

1. Tratamiento médico, psicológico, capacitación, programa o curso educativo.
2. Obligación de prestar un servicio comunitario.
3. Comparecencia periódica y personal ante la autoridad, en la frecuencia y en los plazos fijados en sentencia.
4. Suspensión de la autorización o licencia para conducir cualquier tipo de vehículo.
5. Prohibición de ejercer la patria potestad o guardas en general.
6. Inhabilitación para el ejercicio de profesión, oficio, empleo o cargo público.
7. Prohibición de salir del domicilio o del lugar determinado en la sentencia.
8. Pérdida de puntos en la licencia de conducir en las infracciones de tránsito.
9. Restricción del derecho al porte o tenencia de armas.
10. Prohibición de aproximación o comunicación directa con la víctima, sus familiares u otras personas dispuestas en sentencia, en cualquier lugar donde se encuentren o por cualquier medio verbal, audiovisual, escrito, informático, telemático o soporte físico o virtual.
11. Prohibición de residir, concurrir o transitar en determinados lugares.
12. Expulsión y prohibición de retorno al territorio ecuatoriano para personas extranjeras.
13. Pérdida de los derechos de participación.
14. Inhabilitación para contratar con el Estado que se aplicará en sentencias

condenatorias por delitos de peculado, enriquecimiento ilícito, concusión, cohecho, tráfico de influencias, oferta de realizar tráfico de influencias, y testaferrismo; así como, lavado de activos, asociación ilícita y delincuencia organizada relacionados con actos de corrupción, pena no privativa de la libertad que será comunicada al organismo técnico regulatorio del Sistema Nacional de Contratación Pública.

La o el juzgador podrá imponer una o más de estas sanciones, sin perjuicio de las penas previstas en cada tipo penal. (Asamblea Nacional, COIP, 2014, Art. 60)

Algunos de estos numerales del Art. 60 del COIP son aplicables a las contravenciones de tránsito, como medidas más idóneas y propicias para prevenir la comisión de accidentes de tránsito o de daños a terceros, cumpliéndose la finalidad de la pena; coincidiendo con criterios como el de Foucault (2009) al afirmar que

Existe una relación directa entre el delito y la naturaleza de las sanciones; por lo que, es evidente que, al delito no hay que verlo solo desde el punto de vista de la materialización, sino, estudiarlo desde el origen del mismo. (...) los individuos no recibirán sólo un castigo, es decir, una sanción, sino a su vez, deben ser re educados para que exista una concientización en el actuar.

Por lo que se convoca al Estado ecuatoriano a mantener políticas públicas direccionadas al logro de los fines de la pena, tal como están establecidos en el COIP, y evitar, en lo posible un Estado meramente sancionador, que se mantiene en el *ius puniendi* conservador, para dar paso al nacimiento de un ente de soporte de la dignidad del ser humano, donde lo esencial sea evitar que se repitan conductas delictuales y no el castigo y la represión como características de un Estado moderno.

Desde una mirada latinoamericana sobre este tema, es inminente la opinión de Zaffaroni

(1989), en su obra –En busca de las penas perdidas–, en la que expone la deslegitimación del sistema penal vigente en países en vías de desarrollo, como Argentina, Perú, Chile, Ecuador, entre otros, al sostiene que

La causa fundamental de la deslegitimación de tales sistemas estaría dada por el hecho de que ellos irremisiblemente provocan más violencia que la que previenen, principalmente a través de los abusos represivos, prisiones preventivas que se convierten en penas, accidentes de tránsito y abortos que el sistema no impide, etcétera. Frente a ello, el abolicionismo se presentaría como una alternativa atractiva; sin embargo, ella resulta utópica dada la realidad actual de los países marginales.

El criterio del jurista del Sur ha inducido a que en América Latina sea más propicio optar por un principio de reacción penal mínima, de limitar el *ius puniendi* estatal, para mermar el clima de violencia que el mismo sistema penal de los Estados genera y que es difícil contrarrestar. Lo cual debe ser motivo de profunda preocupación para aquellos quienes estamos comprometidos, de una u otra manera, con el respeto de los derechos humanos.

Siguiendo esta perspectiva, es de subrayar que la legislación positiva ecuatoriana establece medidas no privativas de libertad, aplicables a las contravenciones de tránsito, como medidas para apaciguar la crisis carcelaria y minimizar la intervención estatal en el ámbito penal, muchas veces denominadas –medidas de seguridad–, que según el pensar del profesor Zavala-Baquerizo (1986) se caracterizan por:

- a) Es un juicio de reproche; b) su fin es la restauración del orden jurídico; c) inclina su mirada al delito cometido y al daño producido; d) persigue la intimidación; e) su función es la retribución; f) persigue una prevención general; g) es determinada en su duración; h) sólo puede ser aplicada por autoridad jurisdiccional competente; i) contra ella procede

recurso; j) puede ser aplicada exclusivamente a imputables; y, k) sólo puede aplicarse posterior al cometimiento del delito.

Sin duda, al estimar esta posición de penar el cometimiento de ilícitos de manera menos gravosa para el sujeto activo, da apertura a la posibilidad de “hacer las valoraciones actuales a la luz del respeto irrestricto de los derechos fundamentales, es decir, poniendo límites materiales al *ius puniendi*, desde el contexto del Estado constitucional de derechos y justicia” (p. 780), como aseveran enfáticamente Arroyo-Baltán, L. y Albert-Márquez (2018).

Desde otra óptica, los autores Calle y Ortega (2022) en su obra –El derecho de apelación y su vulneración en contravenciones de tránsito que no aplican pena privativa de libertad–, analizan esta garantía constitucional de recurrir de los fallos ente la Corte Provincia de Justicia, en materia de contravenciones de tránsito que no impliquen penas privativas de libertad, lo cual es inconstitucional y, al respecto precisan:

El más alto deber del Estado es respetar los derechos de los ciudadanos; no obstante, dentro de la normativa penal, concretamente en el tema de las contravenciones de tránsito, se puede advertir que, no se respeta ese derecho a recurrir a la segunda instancia cuando se trata de sentencias que no contemplan pena privativa de libertad, con lo cual se está dejando en la indefensión a los contraventores, pues, se les está negando, de manera expresa que, puedan acudir ante un Tribunal de mayor nivel, para que revise la actuación –sentencia– del juez de primer nivel que tramitó la causa, lo que evidentemente lleva a sostener que, el ciudadano que ha sido sometido a un proceso contravencional, no puede hacer valer su derecho, en caso de que considere que la sentencia dictada en su contra, no es justa.

De este tenor se deduce que, en los procesos judiciales relativos a las contravenciones

de tránsito que, si bien imponen penas menos gravosas a los contraventores, no es menos cierto que están garantizadas con todos los derechos y principios constitucionalmente establecidos. No obstante, el inciso quinto del Art. 644 del COIP tipifica: “La sentencia dictada en las contravenciones de tránsito, será de condena o ratificatoria de inocencia y podrá ser apelada ante la Corte Provincial únicamente si la pena es privativa de libertad” (Asamblea Nacional, COIP, 2014). Articulado que vulnera el derecho constitucional que tienen los ciudadanos ecuatorianos de recurrir a un Tribunal superior o de alzada cuando consideren que la decisión emitida por el Tribunal competente vulnera sus derechos; aunque ésta se trate de una decisión que amerite pena no privativa de libertad.

Esta investigación, indubitablemente, contribuye con el desarrollo de esta investigación debido a que las contravenciones de tránsito son vistas, desde este estudio como mecanismos de prevención, y en el cual se debe tomar muy en cuenta la sanción impuesta. Si la sanción impuesta es no privativa de libertad, valga decir, multas equivalentes a salarios básicos unificados, reducción de puntos en la licencia de conducir, retención del vehículo, entre otras, y el contraventor no está de acuerdo con el veredicto del juez, debería estar facultado a recurrir este fallo, pues así lo establece la CRE (2008) en su Art. 76, numeral 7, literal m, que expresamente contiene: “En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: 7. El derecho de las personas a la defensa incluirá las siguientes garantías: m) Recurrir el fallo o resolución en todos los procedimientos en los que se decida sobre sus derechos” (Asamblea Nacional Constituyente, CRE, 2008).

Este ha sido un tema polémico dentro del derecho procesal penal ecuatoriano, por lo que la Corte Constitucional del Ecuador (en adelante CCE) en Sentencia N° 1965-18-EP/21, Caso

N° 1965-18-EP, de fecha 17 de noviembre de 2021, determinó:

La Corte declara la vulneración del derecho al doble conforme originada en una laguna estructural consistente en la omisión del legislador de instituir un recurso procesal apto para garantizar el derecho al debido proceso cuando la condena penal se da por primera vez en segunda instancia. En consecuencia, la Corte habilita, con efectos *inter pares*, un recurso –a ser regulado por la Corte Nacional de Justicia– que garantice el derecho al doble conforme en el indicado supuesto, hasta que el legislador cumpla la orden –también emitida en esta sentencia– de colmar la referida laguna. (Resumen Sentencia N° 1965-18-EP/21)

Para mayor abundamiento sobre esta garantía procesal, Carrasco-Yépez (2022) hace una referencia indispensable al pronunciamiento de la Corte Nacional de Justicia del Ecuador, la cual mediante resolución con fuerza de ley N° 04-2022 fechada 30 de marzo de 2022, expidió la Normativa que Regula el recurso Especial de Doble Conforme, con la finalidad de normar una novedosa instancia en la búsqueda de justicia y equidad en el campo penal. Al respecto afirma:

El derecho al doble conforme en materia penal constituye una garantía que tiene la persona condenada para que su sentencia condenatoria pueda ser confirmada en dos instancias judiciales. Es decir, el recurso especial de Doble Conforme otorga la posibilidad de revisar íntegramente el fallo condenatorio dictado, entregando una mayor seguridad jurídica y respeto a los derechos de las personas a las que haya impuesto una sentencia condenatoria. Es así que esta garantía procesal permite proteger a las personas procesadas, limitar el poder punitivo y evitar la condena de personas inocentes o condenas desproporcionales al hecho delictivo.

Y estos criterios de la CCE siguen en evolución, como se puede verificar en Sentencias 2251-19-EP/22 y 2516-19-EP/22, en los cuales la CCE al examinar 2 acciones extraordinarias de protección, que fueron planteadas en contra de autos de inadmisión de recursos de casación en materia penal, declaró que en esos casos existía flagrante vulneración del derecho al doble conforme, generada por la laguna estructural identificada en la Sentencia 1965-18-EP/21.

Desde esta visión, es importante señalar la distinción que existe entre los delitos de tránsito y las contravenciones, ya que son actos distintos que generan consecuencias diferentes, por lo que no pueden ser juzgadas por un mismo procedimiento; lo cual es resaltado por Arévalo y Valle (2022) en su trabajo titulado —Recurso de apelación y derecho a la defensa frente a las contravenciones de tránsito—, al sostener que

Un delito de tránsito puede ser juzgado a través de un procedimiento directo, ordinario, el cual es un procedimiento penal que lleva a cabo una investigación y acusa al infractor sobre la base de las pruebas recogidas. En cambio, en cuanto a las contravenciones de tránsito, por cuanto el propósito es impugnar la sanción debido a la presunta infracción de tránsito, estas contravenciones se resuelven mediante un procedimiento especial para no afectar el derecho a la defensa del acusado.

Sin duda la ley, confiere las diferencias a estos dos institutos jurídicos, en la que el procedimiento recoge aspectos procedimentales esenciales tales como la citación, la notificación, la adjudicación y las sanciones sobre las contravenciones en materia de tránsito; siendo de interés para esta investigación la sanción impuesta. Por lo que el COIP, entiende que para determinadas faltas se pueden imponer tanto penas privativas de libertad como no privativas de libertad, tal como lo establece para las contravenciones denominadas graves, según el contenido jurídico de los Arts. 383, 384, 385 y 386, entre las que se incluyen las

contravenciones de primer grado; y, las contravenciones de segunda, tercera, cuarta, quinta, sexta y séptima clase son sancionadas con pena no privativa de libertad, lo cual es proporcional al peligro o riesgo que estas conductas representan dentro del actuar en la sociedad.

Por su parte, Machado (2022) en su análisis –Cuáles son las cinco infracciones de tránsito más frecuentes en Quito– señala que “en la lista de infracciones más comunes en Quito aparecen malas prácticas como conducir un vehículo sin portar la licencia, no utilizar el cinturón de seguridad y no hacer el traspaso de dominio del vehículo”. Constituyendo todas ellas, irrespeto a las normas de tránsito vigentes en el país y las incidencias de estas infracciones son hechos que se repiten en el día a día en Quito y, que no distan mucho de lo ocurrido en las calles del cantón Otavalo.

En relación a la contravención: Conducir sin la licencia de conducir, “es la infracción más común que se comete en Quito. Hasta el 15 de diciembre de 2022, la Agencia Metropolitana de Tránsito (en adelante AMT) ha emitido 33.557 multas por este concepto. Para esta contravención, el COIP establece una sanción de 10% del salario básico unificado (en adelante SBU), es decir, USD 42,5, y la reducción de tres puntos en la licencia de conducir”.

La segunda contravención más frecuente en Quito es: Manejar sin el cinturón de seguridad: “esta conducta es catalogada como una infracción de cuarta clase, según el COIP. En lo que va de 2022, la AMT ha entregado 15.669 de estas multas. Quienes la incumplen son sancionados con el 5% de SBU (USD 21,5) y con la reducción de 1,5 puntos en la licencia de conducir”.

La tercera contravención en importancia, por su cometimiento en jurisdicción de Quito es: Estacionar el vehículo en sitios prohibidos. “Esta es quizá, una de las infracciones que provocan mayor congestión en Quito, según la AMT. Esta contravención es sancionada con el

10% del SBU, valga decir, USD 43, y la reducción de tres puntos en la licencia de conducir”.

La cuarta contravención en ocurrencia en Quito es:

No hacer el traspaso de dominio. “Una persona que adquiere un vehículo usado tiene la obligación de realizar los trámites legales para que ese automotor se convierta en su propiedad. El COIP establece un plazo máximo de 30 días para cumplir este trámite y no ser sujeto de multas. Quienes no realicen el traspaso de dominio serán sancionados con USD 21,5 y 1,5 puntos menos en la licencia de conducir. En lo que va de 2022, la AMT registra 11.019 de estas infracciones.

Y la última de estas contravenciones de tránsito más reiteradas por los conductores en Quito es:

No obedecer las señales de tránsito. Conducir a exceso de velocidad, irrespetar la luz roja del semáforo y hablar por el celular mientras se conduce, son algunas de las contravenciones de tránsito más frecuentes en Quito. El COIP establece sanciones para estas infracciones. Por ejemplo, una persona que conduce a exceso de velocidad o que se pasa la luz roja del semáforo es sancionada con el 30% del SBU (USD 127,5) y 6 puntos menos en la licencia de conducir. Mientras que el conductor que habla por el celular recibe una multa de USD 42,5 y menos 3 puntos en su licencia.

Estas contravenciones más recurrentes en Quito, son el reflejo de la conducta vial de los ecuatorianos, lo que se puede hacer extensivo a muchas provincias del interior del país, tal como sucede con el cantón Otavalo, en el cual estas contravenciones son bastante frecuentes también, pero quien concientiza esta conducta vial, puede evitar los constantes accidentes de tránsito, por lo que estas sanciones impuestas por el Estado ecuatoriano fungen como mecanismos

preventivos de otros daños generados por los accidentes y siniestros viales.

Los accidentes de tránsito son un problema de salud pública, que año a año trae como resultado millones de víctimas en el mundo, derivado de múltiples razones, como fallas mecánicas, imprudencia de los conductores y peatones, inobservancia de los conductores a las normas viales, entre otras; no obstante, este flagelo aún persiste en las sociedades como la ecuatoriana. Mucho se ha hecho a nivel internacional, se debe recordar que, en 2015 los países del planeta, de manera unánime adoptaron la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y sus 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible” (Organización de las Naciones Unidas [en adelante ONU], 2015), en el que se hace énfasis en el “Objetivo 3: salud y bienestar, que tiene como una de sus metas, (...), reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo” (ONU, 2015), permitiendo, de esta manera, priorizar la seguridad vial, que contribuya al mejoramiento de la calidad de vida de los seres humanos y, en la medida de lo posible, una drástica disminución en los sucesos trágicos en las vías a nivel mundial.

El Estado ecuatoriano siempre ha estado presto a brindar seguridad y prevención a la sociedad en general, prueba de ello fue el “Objetivo 1 del Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 Toda una Vida de Ecuador” el cual buscaba “garantizar una vida digna con igualdad de oportunidades para todas las personas” (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2017). La importancia deviene de una de sus directrices de este objetivo que es la salud, la cual debe ser preservada por el Estado y que se ve afectada por los siniestros y accidentes de tránsito, lo que conduce al estudio detenido de las estrategias de prevención y seguridad vial, con el propósito de determinar su compatibilidad con este plan estratégico y el cumplimiento de metas y propósitos del buen vivir estatal.

Del mismo modo, el Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025 dentro del Eje

Institucional, objetivo 14 que se direcciona en fortalecer las capacidades del Estado con énfasis en la administración de justicia y eficiencia porque pretende garantizar el pleno goce de los derechos a través de prácticas regulatorias encaminadas a la transparencia y el cumplimiento de la ley (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2021). Por tanto, analizar cómo se tutela la seguridad vial, la prevención de los accidentes de tránsito por medio de la tipificación de las contravenciones de tránsito es un aspecto elemental dentro de este Plan Nacional que, acorde con los principios establecidos en la Constitución, como el principio de proporcionalidad, el del debido proceso, del respeto y garantías de los derechos de los ciudadanos, son parte de las políticas del eje institucional.

Recientemente, la Organización Mundial de la Salud [en adelante OMS] (2022), en declaración política que adoptaron todos Estados Miembros durante la Reunión de Alto Nivel de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial Mundial, “en virtud de la cual se comprometen a reducir en un 50% las defunciones y los traumatismos causados por las colisiones de tránsito de aquí a 2030, lo que constituye un hito para la seguridad vial y la movilidad sostenible”. Esta reunión tuvo un lema interesante “El horizonte de 2030 para la seguridad vial: asegurar una década de acción y resultados” (OMS, 2022), lo que evidencia la preocupación por el continuo acecho de la seguridad vial, que afecta a todos los habitantes de un país, como Ecuador, lo cual puede mitigarse con políticas efectivas de prevención.

Una vez que se han revisado las principales investigaciones recientes sobre las contravenciones de tránsito en el Ecuador, que constituyen el aporte doctrinal a este valioso instituto jurídico-penal, es menester hacer referencia a la normativa nacional, debido a que desde la Constitución, los instrumentos internacionales y las disposiciones sustantivas y adjetivas consideran relevante la regulación de las contravenciones de tránsito como mecanismos de

prevención y, a las cuales, se hace necesario imponerles las sanciones correspondientes.

### **1.1. Fundamentación legal de las contravenciones de tránsito**

Las bases legales de esta investigación son elementales para determinar el marco teórico de los derechos fundamentales que son conferidos a los ciudadanos, que tienen un rol que cumplir de protección de los derechos individuales de las personas, tanto en su dimensión subjetiva como objetiva, lo que otrora se denominaban los derechos clásicos, que actualmente se han visto inmersos dentro de los denominados derechos colectivos y sociales, que permite ultimar que la realización de los mismos permite la creación de principios y valores encuadrados dentro del marco constitucional de los países, como aseveran Pérez y Carrasco (2018). Rol que requiere ineludiblemente, para su cristalización, el cumplimiento de ciertos requisitos, entrelazados entre sí, con fuerza vinculante, debidamente institucionalizados, con contenido y estructura sólida, como *condictio sine qua non* para que sean directamente aplicados y vinculados con el poder público, debiendo, en palabras del jurista alemán Robert Alexy (2001) “ser garantizados por la justicia constitucional”. Lo que hace deducir que los derechos fundamentales, según esta premisa, tienen el carácter de principios considerados mandatos de optimización.

Debido a ello, es necesario establecer el marco constitucional y legal aplicable a las contravenciones de tránsito detectadas, con mayor frecuencia, en la ciudad de Otavalo, para contar con las herramientas de análisis necesarias y evitar cometer interpretaciones erróneas o imprecisas, con la finalidad tener un espectro legal que permita determinar los mecanismos de prevención y la imposición de penas proporcionales para impedir la vulneración de derechos de los contraventores.

### *1.1.1. Constitución de la República del Ecuador*

En la Constitución de la República del Ecuador modificada por la Asamblea Nacional del Ecuador en el año 2008, se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*, lo que hace necesario una normativa, de carácter eminentemente técnica, que de forma integral norme en su conjunto los diversos aspectos relacionados con la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. En este contexto, se determina que el nuevo sistema de la Ley de Tránsito presenta inconsistencias en algunos de sus artículos por errores de interpretación en cuanto a la aplicabilidad de las sanciones referentes a infracciones de tránsito; lo que se traduce en vulneración de las garantías constitucionales, como será analizada más adelante.

Es de advertir que, el nuevo régimen de competencias vigente en el país, contempla que sean los Gobiernos Autónomos Descentralizados los que asuman las competencias del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2012). Por ello, en la Resolución Nro. 006 CNC-2012, publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 712 de mayo de 2012 del Consejo Nacional de Competencias, enuncia las competencias de los gobiernos municipales.

La Constitución Política de la República del Ecuador, expedida en el año 1998 y derogada en el año 2008, fue la primera norma constitucional en transferir las competencias a los Consejos Municipales en cuanto a la planificación, organización y regulación del tránsito y transporte terrestre, de acuerdo con las necesidades de la comunidad, de conformidad con el Art. 234. La Constitución de 2008, de la misma manera transfiere estas competencias, en su Art. 264 numeral 6, en concordancia con el literal f) del Art. 55 del Código Orgánico Territorial, Autonomía y Descentralización (en adelante COOTAD), que expresa “Los gobiernos

municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: 6. Planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial dentro de su territorio cantonal” (Asamblea Nacional Constituyente, CRE, 2008).

Del mismo modo, el Art. 394 constitucional establece “El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza” (Asamblea Nacional Constituyente, CRE, 2008). Lo cual lleva al establecimiento de normas de aplicación a las que estén sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte que circulan, transitan o utilizan las carreteras y vías públicas o aquellas privadas abiertas al tránsito y transporte terrestre en el país.

De esta manera, como asevera Zaffaroni (2018), “el derecho penal se construye como apéndice del derecho constitucional y, por ende, queda sometido a éste. La ley constitucional es la primera ley penal”. De esto se desprende una regla básica en derecho, que es fácilmente aplicable en materia de tránsito, la del derecho penal de acto: nadie puede ser penado por lo que es, sino por lo que ha hecho.

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

La Asamblea Constituyente estableció para esa época que existía una proliferación desordenada de operadores por cuanto no existía un marco jurídico que organice, regule y controle la actividad del transporte terrestre a nivel nacional y, 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, lo que hace que se sancione la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (en adelante LOTTTSV) en 2008 por la Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador, que de conformidad con el Art. 1, tiene por objeto:

La organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del

Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos (Asamblea Nacional Constituyente, LOTTTSV, 2008, Art. 1)

Esta ley, acorde con las necesidades de la sociedad ecuatoriana se fundamenta en principios generales, que son vitales en el desarrollo de esta investigación, como el derecho a la vida, al libre tránsito y a la movilidad, la formación del sector, mejorar la calidad de vida del ciudadano, el respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación entre otros. Para ello, establece la misma Ley, en su Art. 5, que “El Estado, a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y planificación a conductoras y conductores profesionales o no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social” (Asamblea Nacional Constituyente, LOTTTSV, 2008, Art. 5).

El Art. 138 de LOTTTSV establece que las contravenciones de tránsito, son leves, graves y muy graves, y se clasifican a su vez, en leves de primera, segunda y tercera clase y, graves de primera, segunda y tercera clase. Para lo cual en el Art. 139 expone las contravenciones leves de primera clase, en el Art. 140, las contravenciones leves de segunda clase, en el Art. 141, las contravenciones leves de tercera clase, en el Art. 142 las graves de primera clase, en el Art. 143 las graves de segunda clase, y en el Art. 144 las graves de tercera clase; y en los Arts. 145 y 146 expone las contravenciones muy graves, como es el conducir un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, drogas o en estado de embriaguez, en la cual al infractor se le impone multa de un SBU, privación de libertad por 3 días y pérdida de 10 puntos en su licencia de conducir.

Esta investigación hace referencia, particularmente, a las contravenciones establecidas como *muy graves* en el Art. 145 de la LOTTTSV, que establece: “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” (Asamblea Nacional, LOTTTSV, 2021, Art. 145). Estas sanciones traen consigo, en reiteradas ocasiones, la prevención de accidentes de tránsito.

Además, algo importante en esta Ley, de particular interés para este trabajo investigativo, es lo establecido en el Libro Cuarto, de la Prevención, donde señala algunas generalidades de cómo deben actuar los ciudadanos en el ámbito vial, como bien lo tipifican los Arts. 181 al 184, que obliga a los usuarios de la vía a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias, desde una visión prevencionista. Del mismo modo, los Arts. 252 al 258 del Reglamento de la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre, y Seguridad Vial [en adelante RLOTTTSV] (2012), en el Libro IV de la Prevención establece la importancia de esta normativa desde la prevención como medida indispensable para evitar tantos accidentes e infortunios viales.

Es importante señalar que la Asamblea Nacional, en abril de 2021, aprobó las reformas a la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, que según Redacción de El Universo (2021) ha establecido cinco ejes indispensables:

- a.- Movilidad sostenible: Se busca incentivar al transporte eléctrico para preservar el medio ambiente (...).
- b.- Educación vial: Se creará una malla curricular para entidades educativas privadas y públicas, tanto para los conductores como para los estudiantes del nivel inicial hasta el

bachillerato, la materia se denominará del tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (...).

c.- Seguridad vial: La nueva Ley de Tránsito plantea la posibilidad de que en áreas escolares sería de 20 Km/h.

d.- Capacitación a funcionarios de tránsito: los GADs deberán capacitar a su personal de control de tránsito al menos dos veces al año y establecer un plan de carrera (...).

e.- Planificación, control y tecnología: Con el objetivo de controlar a las unidades de transporte público, la Ley de Tránsito obliga a que las unidades de transporte cuenten con un sistema de posicionamiento global satelital (GPS). (El Universo, 2021)

Este proyecto de Ley aún no ha sido aprobado por el Ejecutivo Nacional a lo cual debe seguir la aprobación de su respectivo reglamento de aplicación, para garantizar la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, tránsito y Seguridad Vial en el país, así como la prevención en el cometimiento de infracciones de tránsito.

### *1.1.3. Código Orgánico Integral Penal (COIP)*

El COIP (2014) en el Capítulo Octavo de las Infracciones de Tránsito, en la Sección Tercera, Contravenciones de Tránsito, indicando que son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial, y de acuerdo a su dimensión y trascendencia social son sancionadas, a pesar de un acto culposo, con penas privativas de libertad; y, las contravenciones también son sancionados con penas privativas de libertad, multas, rebaja de puntos en la licencia de conducir, privación de libertad a todas aquellas personas que conducen en estado de embriaguez y a quienes infringen la ley.

En los artículos 383 al 392 del COIP, indica las contravenciones de primera clase hasta

las contravenciones de séptima clase. Siendo importantes para esta investigación como mecanismos de prevención, así como la sanción que se impone a cada una de ellas. Como señala Jarrín (2019), este articulado de la norma penal establece a las contravenciones como clases de primera hasta la séptima, de acuerdo a la gravedad del hecho cometido, y cuyas sanciones por contravenir a la ley de tránsito van desde la pena privativa de libertad, multas pecuniarias y reducción de puntos en su licencia de conducir, todas ellas variarán de acuerdo a la clase de contravención en la que haya incurrido el presunto infractor.

Del mismo modo, en este cuerpo legal se tipifican en el Art. 386, las contravenciones de tránsito de primera clase, en las que se sanciona al infractor con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir *a la persona que conduzca un vehículo automotor que exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado*, establecidos en el reglamento correspondiente.

En relación a las contravenciones de tránsito, las cuales toma en cuenta, más adelante en 2014 el COIP, Cárdenas y Cárdenas (2013), desde un punto de vista dogmático, por lo que es citado en esta investigación, en su obra *Práctica de Tránsito*, señalan:

que las contravenciones para que sean punibles deben reunir los cuatro elementos que son necesarios para constituir estas faltas, a saber:

- 1.- Acto humano, puesto que para su consumación se requiere una conducta activa o pasiva del que lo comete.
- 2.- Tipicidad, porque la conducta vivencia la norma, tanto en sus aspectos objetivos como subjetivos.
- 3.- Antijuricidad, porque su actuar afecta el orden social.

4.- Culpabilidad, por aquello que liga al autor de un hecho punible con la responsabilidad que el mismo ocasiona, sea civil o penal. Posibilidad de que le sea imputado una contravención a una persona por su obrar mediante una acción u omisión contravencional.

Una de las deficiencias en la eficacia de las normas de tránsito es su desconocimiento, por lo que la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y Policía Nacional del Ecuador trabajan en conjunto para que la ciudadanía conozca los tipos de infracciones que constituyen contravenciones, así como los delitos, sanciones y multas, en cada uno de los casos.

#### *1.1.4. Reglamento de aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en Ecuador*

Es de advertir, que existe escasa regulación de los reglamentos en el ordenamiento jurídico ecuatoriano. La Constitución no tiene una definición de reglamento, ni incluye una regulación detallada sobre la potestad reglamentaria, asevera Melero (2002). Esta escasa regulación jurídica no ha impedido extraer de la regulación constitucional y legal notas distintivas que caracterizan a los reglamentos como son el principio de legalidad, la competencia para dictar los reglamentos, la jerarquía normativa y la reserva de ley, que permiten la existencia de reconstrucciones.

De esta manera, la LOTTTSV se amplía por el Reglamento que en su Art. 1 prevé las normas de aplicación a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte, así como las regulaciones para los automotores y vehículos de tracción humana, animal y mecánica que circulen, transiten o utilicen las carreteras y vías públicas o aquellas privadas abiertas al tránsito y transporte terrestre en el país.

En este Reglamento como cuerpo legal se contempla la forma y los procedimientos a

seguir frente a las infracciones de tránsito, que en su artículo 230 señala:

los Agentes de Tránsito de la CTE, y de los GADS, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 166 de la Ley, están facultados para detener a los conductores que cometan delitos y contravenciones muy graves de tránsito, según lo expresado en este capítulo. Podrán llamar a la Policía Nacional cuando las circunstancias de la infracción así lo ameriten. (Asamblea Nacional Constituyente, RLOTTTSV, 2012, Art. 230)

También en este Reglamento de aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Arts. 190, 191, 232,237, 238, especifica exactamente en el Capítulo VI, de los límites de velocidad, por ser una de las contravenciones graves y de mayor cometimiento dentro de la sociedad en general y la población de Otavalo, en particular:

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

Art. 191.- Los límites máximos y rangos moderados de velocidad vehicular permitidos en las vías públicas, con excepción de trenes y autocarriles, son los siguientes:

Para vehículos livianos, motocicletas y similares: Tipo de Límite Rango Fuera del Vía máximo moderado rango moderado (Art. 142.g, Art. 145.e de la Ley) de la Ley Urbana  
50 Km/h mayor que 50 Km/h mayor que 60 - menor o igual km/h que 60 Km/h Perimetral  
90 Km/h mayor que 90 Km/h mayor que 120 - menor o igual Km/h que 120 km/h Rectas  
en 100 Km/h mayor que 100 Km/h mayor que carreteras - menor o igual 135 Km/h que  
135 Km/h Curvas en 60 Km/h mayor que 60 Km/h mayor que 75 Carreteras - menor o

igual Km/h que 75 Km/h

Para vehículos de transporte público de pasajeros: Tipo de Límite Rango Fuera del Vía máximo moderado rango moderado (Art. 142.g (Art. 145.e de la Ley) de la Ley Urbana 40 Km/h mayor que 40 Km/h mayor que 50 - menor o igual km/h que 50 Km/h Perimetral 70 Km/h mayor que 70 Km/h mayor que 100 - menor o igual Km/h que 100 km/h Rectas en 90 Km/h mayor que 90 Km/h mayor que Carreteras - menor o igual 115 Km/h que 115 Km/h Curvas en 50 Km/h mayor que 50 Km/h mayor que 65 Carreteras - menor o igual Km/h que 65 Km/h

Para vehículos de transporte de carga: Tipo de Límite Rango Fuera de la vía máximo moderado rango moderado (Art. 142.g (Art. 145.e de la Ley) de la Ley Urbana 40 Km/h mayor que 40 Km/h mayor que 50 - menor o igual km/h que 50 Km/h Perimetral 70 Km/h mayor que 70 Km/h mayor que 95 - menor o igual Km/h que 95 km/h Rectas en 70 Km/h mayor que 70 Km/h mayor que Carreteras - menor o igual 100 Km/h que 100 Km/h Curvas en 40 Km/h mayor que 40 Km/h mayor que 60 Carreteras - menor o igual Km/h que 60 Km/h

Las señales de tránsito deberán indicar tanto el límite de velocidad máximo como los rangos moderados. En caso de discrepancia entre los límites y rangos aquí indicados y los que se establezcan en las señales de tránsito, prevalecerán estas últimas. La Agencia Nacional de Tránsito y los GADs de ser el caso y manteniendo la debida coordinación, podrán establecer límites menores de velocidad, por razones de prevención y seguridad, así por ejemplo para el transporte escolar, o, en áreas de seguridad o carga, o limitar el acceso a determinadas vías respecto de determinado tipo de vehículos. (Asamblea Nacional, RLOTTTSV, 2012, Art. 230)

**Tabla 1.** *El exceso de velocidad en vehículos Livianos y Públicos*

<b>Vehículos Livianos</b>				<b>Transporte Público y de Pasajeros</b>			
Tipo de vía	Límite Máx.	Rango Moderado	Fuera del rango moderado	Tipo de vía	Límite máx.	Rango moderado	Fuera del rango moderado
URBANA	50 km/h	Mayor 50 Km/h Menor 60 Km/h	Mayor 60 Km/h	URBANA	40 km/h	Mayor 40 Km/h Menor 50 Km/h	Mayor 50 Km/h
PERIMETRAL	90 km/h	Mayor 90 Km/h Menor 120 Km/h	Mayor 120 Km/h	PERIMETRAL	70 km/h	Mayor 70 Km/h Menor 100 Km/h	Mayor 100 Km/h
RECTAS EN CARRETERA	100 km/h	Mayor 100 Km/h Menor 135 Km/h	Mayor 135 Km/h	RECTAS EN CARRETERA	90 km/h	Mayor 90 Km/h Menor 115 Km/h	Mayor 115 Km/h

Fuente: RLOTTTSV, 2012, (Art. 191). Autora: Mora (2023).

Como se puede observar en el Cuadro 1, todo tipo de vía tiene un límite de velocidad establecido, el cual, de ser necesario, será modificado por cada GAD.

Es importante conocer que, en Ecuador, exceder estos límites de velocidad constituye una contravención de tránsito de cuarta clase y se sanciona con el 30% del salario básico unificado (SBU) del trabajador en general, es decir, \$135 (año 2023); además, la reducción de seis puntos en su licencia de conducir. Donde existen cámaras, afirma El Universo (2021), los controles se generan desde el dispositivo (cámara sancionadora), que envía la imagen como información a un software; personal capacitado la verifica, los agentes civiles de tránsito deben validarla (la infracción cometida) y se notificará por los medios más efectivos y adecuados.

### *1.1.5. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización*

Debido a que, de conformidad con lo previsto en la Constitución de la República vigente se requiere regular la organización, competencias, facultades y funcionamiento de los organismos autónomos descentralizados, se promulgó este Código en Registro Oficial Suplemento 303, de 19-octubre-2010, con el propósito de establecer la organización político-administrativa del Estado ecuatoriano en el territorio: el régimen de los diferentes niveles de gobierno autónomos descentralizados y los regímenes especiales, con el fin de garantizar su autonomía política, administrativa y financiera.

A los fines de resaltar la importancia de este Código Orgánico Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) en materia de tránsito se tomarán en cuenta algunos de sus artículos, como el Art. 55, que describe las competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

(...) c.- Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.

f.- Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal. (Asamblea Nacional, COOTAD, 2010, Art. 55)

Asimismo, el Art. 130 expone el ejercicio de la competencia de tránsito y transporte:

El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro

del territorio cantonal.

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código. (Asamblea Nacional, COOTAD, 2010, Art. 130)

Del contenido de este Código Orgánico se extrae la independencia y autonomía que, en materia de tránsito, tienen los gobiernos autónomos descentralizados municipales, que pueden sin ninguna objeción contratar empresas como EDELNOR para contribuir a garantizar la planificación, regulación y control del tránsito, del transporte y de la seguridad vial, tal como sucede en el cantón Otavalo, Provincia de Imbabura.

## **1.2. Vulnerabilidad de derechos frente a la punición de las contravenciones de tránsito**

El concepto de vulnerabilidad, como expone Tello (2018) proviene de las ciencias sociales, particularmente de los estudios de pobreza y desarrollo, y se presenta como un concepto relacional que depende de las contradicciones y conflictos sociales; y como fenómeno, se encuentra condicionado por este tipo de relaciones. Actualmente, en el contexto de los derechos humanos, constituye un elemento fundamental para elevar la calidad de vida, así como promover y proteger los derechos de las personas, en este caso, de los presuntos infractores de tránsito.

En las contravenciones de tránsito tipificadas en el COIP, los Tratados y Convenios internacionales, la CRE, la doctrina y la Corte Constitucional del Ecuador se debe garantizar el derecho al debido proceso, bajo el cual se imponga una sanción justa y proporcional, que abarca dentro de sí otros derechos como el derecho a la legítima defensa, a la presunción de inocencia,

que no son otra cosa que derechos fundamentales. Siendo el derecho a recibir una sanción o multa adecuada y equivalente a la infracción penal elemental en el mantenimiento de la paz social, “este principio de proporcionalidad en la aplicación de la sanción correspondiente a cada contravención, es un principio constitucional e infra constitucional, en el que el juez debe aplicar la interpretación para averiguar el verdadero significado de la norma, o la intención del legislador” (Guastini, 2014)

En una sociedad como la del siglo XXI es necesaria la existencia de un justo equilibrio entre el ciudadano y el Estado, donde las garantías procesales eviten la arbitrariedad e inseguridad que pueda afectar los intereses de los particulares; lo cual obliga al Estado a garantizar los derechos humanos y evitar su vulneración en situaciones como las contravenciones de tránsito, a los fines de lograr el éxito de la administración de justicia, plasmando normativas con carácter preventivo para evitar, en gran medida los accidentes de tránsito y daños materiales.

Las contravenciones de tránsito si bien son consideradas mecanismos para la prevención de accidentes y siniestros viales, en la práctica se observa que la sociedad tiene desconocimiento de estas infracciones y sus consecuencias penales, valga decir, su sanción, que hasta puede llegar a días de prisión del contraventor, lo que para muchos abogados en ejercicio y expertos en la materia, constituye vulneración de estos derechos, sobre todo, en la Provincia de Imbabura, cantón Otavalo, lo cual se puede combatir, con políticas disuasivas de estas infracciones penales.

### **1.3. Fundamentación empírica**

Por medio de este proceso empírico se pretende observar, medir y experimentar la realidad ecuatoriana en cuanto a las contravenciones de tránsito expuestas en el COIP que conducen, a prevenir y evitar riesgos y peligros en, ya que, al imponer sanciones por

infracciones, se pretende disuadir a los conductores de cometer actos peligrosos en la vía pública, promoviendo así un comportamiento más responsable y seguro en la conducción vehicular. Se ha sostenido por autores como Álvarez y Contreras (2015), que las consecuencias negativas asociadas a las infracciones, como multas o suspensiones de licencia, constituyen barreras defensivas que disuaden a los conductores de comportamientos peligrosos o riesgosos, reduciendo, en consecuencia, la probabilidad de accidentes viales.

La experiencia revela que, de todas las contravenciones de tránsito, *la velocidad excesiva e inadecuada* es el principal problema de seguridad vial en muchas provincias y la Provincia de Imbabura no escapa a esta tendencia. Sin duda, que la velocidad puede ser apreciada desde varias perspectivas, como la que afirma que tiene muchos impactos positivos, el más obvio es que permite disminuir considerablemente el tiempo de viaje, mejorando, en consecuencia, la movilidad de las personas, no siendo este el sentido de esta investigación. Esta realidad ha conllevado a que la Agencia Nacional de Tránsito conjuntamente con Panavial, S.A., (2022) hagan un permanente llamado a la ciudadanía ecuatoriana para que se enmarque en los límites de velocidad que estipula el Art. 191 del Reglamento, creando una cultura de respeto a la ley y normas de tránsito y de esta forma, contribuir en la reducción de los accidentes de tránsito en las carreteras de Ecuador y que día a día enlutase a las familias del país.

De acuerdo a Movidelnor (2021), se aplica la normativa correspondiente a aquellos infractores que exceden los límites de velocidad permitidos por la ley, como se evidencia en los cuadros 2, 3 y 4, que se exponen de la siguiente manera:

**Tabla 2.** Límite de velocidad y sanción para vehículos livianos.

Tipo de vía	Límite Máx.	Rango Moderado (Art. 142.G de la Ley)		Consecuencias	Fuera del rango moderado (Art. 145.E de la Ley)		Consecuencias
		Mayor	Menor		Mayor	Menor	
URBANA	50 Km/h	Mayor Km/h	50	30% del SBU	Mayor Km/h.	60	100% SBU
		Menor Km/h	60				
PERIMETRAL	90 Km/h	Mayor Km/h	90	30% del SBU	Mayor Km/h.	120	100% SBU
		Menor Km/h	120				
RECTAS CARRETERA	EN 100 Km/h	Mayor Km/h	100	30% del SBU	Mayor Km/h	135	100% SBU
		Menor Km/h	135				
CURVAS CARRETERA	EN 60 Km/h	Mayor Km/h	60	30% del SBU	Mayor Km/h.	75	100% SBU
		Menor 75 Km/h					

Fuente: Movidelnor EP (2021) Autora: Mora (2023).

**Tabla 3.** Límite de velocidad y sanción para transporte público.

Tipo de vía	Límite Máx.	Rango Moderado (Art. 142.G de la Ley)	Consecuencias	Fuera del rango moderado (Art. 145.E de la Ley)	Consecuencias
URBANA	40 Km/h	Mayor 40 Km/h Menor 50 Km/h	30% del SBU	Mayor 50 Km/h.	100% SBU
PERIMETRAL	70 Km/h	Mayor 70 Km/h Menor 100 Km/h	30% del SBU	Mayor 100 Km/h.	100% SBU
RECTAS EN CARRETERA	90 Km/h	Mayor 90 Km/h Menor 115 Km/h	30% del SBU	Mayor 115 Km/h	100% SBU
CURVAS EN CARRETERA	50 Km/h	Mayor 50 Km/h Menor 65 Km/h	30% del SBU	Mayor 65 Km/h.	100% SBU

Fuente: Movidelnor EP (2021)    Autora: Mora (2023).

**Tabla 4.** Límite de velocidad y sanción para vehículos de carga.

Tipo de vía	Límite Máx.	Rango Moderado (Art. 142.G de la Ley)	Consecuencias	Fuera del rango moderado (Art. 145.E de la Ley)	Consecuencias
URBANA	40 Km/h	Mayor 40 Km/h Menor 50 Km/h	30% del SBU	Mayor 50 Km/h.	100% SBU
PERIMETRAL	70 Km/h	Mayor 70 Km/h Menor 95 Km/h	30% del SBU	Mayor 95 Km/h.	100% SBU
RECTAS EN CARRETERA	70 Km/h	Mayor 70 Km/h Menor 100 Km/h	30% del SBU	Mayor 100 Km/h	100% SBU
CURVAS EN CARRETERA	40 Km/h	Mayor 40 Km/h Menor 60 Km/h	30% del SBU	Mayor 60 Km/h.	100% SBU

Fuente: Movidelnor EP (2021) Autora: Mora (2023).

Es de advertir que, la Agencia Nacional de Tránsito y los GADs, de ser el caso, y manteniendo la debida coordinación, podrán establecer límites menores de velocidad, por razones de prevención y seguridad así, por ejemplo, para el transporte escolar, o, en áreas de seguridad o carga, o limitar el acceso a determinadas vías respecto de determinado tipo de vehículos, como lo expresa el. Reglamento, 2011.

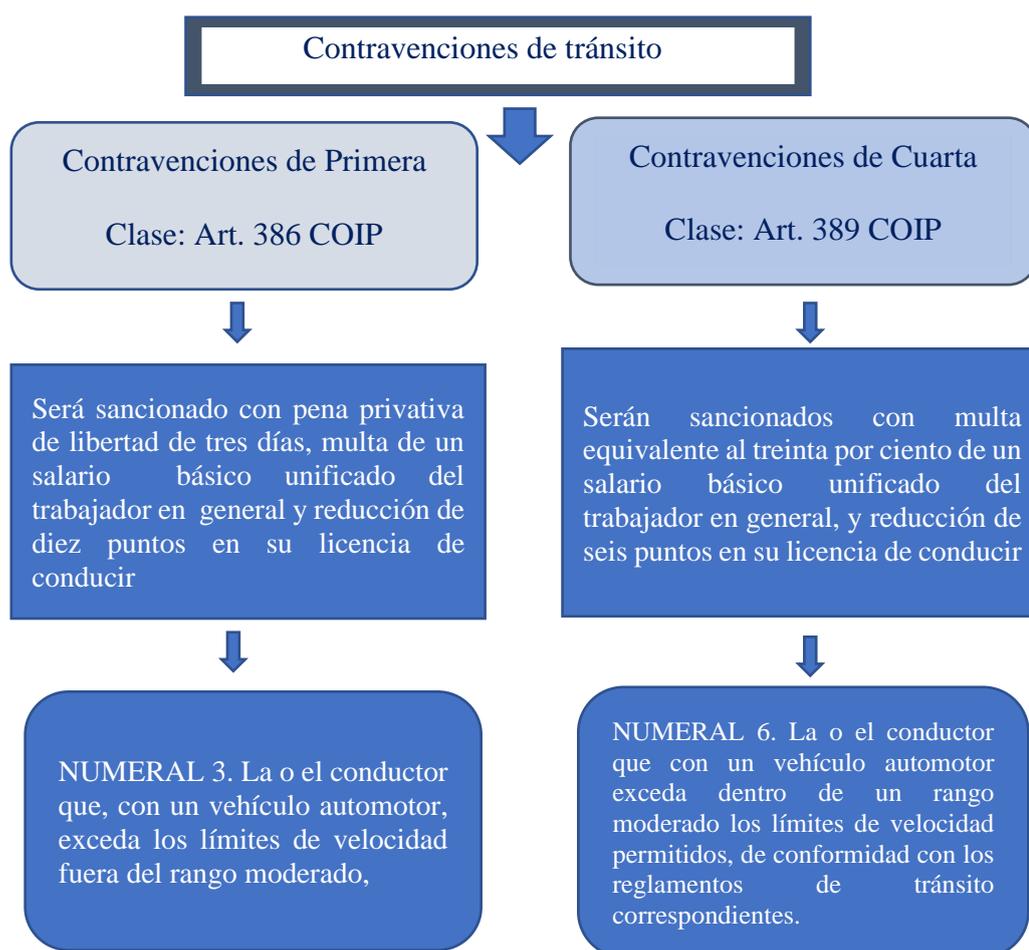
Como lo expresa la normativa sancionadora de Movidelnor EP, como Empresa Pública de Movilidad del Norte del país, establece que el pago de la multa se debe efectuar dentro de los diez (10) días hábiles posteriores a la fecha de notificación. En caso de mora, se cancelará una multa adicional del dos por ciento (2%) sobre el valor principal por cada mes o fracción de mes

de mora, hasta un máximo equivalente al cien por ciento (100%) de la multa. El infractor tiene tres (3) días para impugnar las contravenciones ante el Juez de Tránsito competente después de su debida notificación.

#### 1.4. Contravenciones de tránsito por exceso de velocidad

El COIP, de manera clara, las establece en su Art. 386, numeral 3 y en su Art. 389, numeral 6, que el siguiente Cuadro 1, se esgrime:

**Cuadro 1.**



Fuente: COIP (2021) Autora: Mora (2023)

Las *contravenciones de tránsito de primera clase* establecidas en el Art. 386.3 COIP (2021) y las establecidas en el Art. 389.6 COIP (2021) se caracterizan por sancionar a los conductores que exceden los límites de velocidad fuera del rango permitido, con sanciones severas, por lo que constituyen institutos jurídicos preventivos de accidentes de tránsito. Si se controla a los conductores a no exceder los límites de velocidad permitida, sostiene Tello-Vásquez (2023) se habrá garantizado vías con menos riesgos de accidentes de tránsito. Es justo, lo que se pretende en las calles del cantón Otavalo, en que la prevención de accidentes de tránsito se hace presente, controlando los excesos de velocidad, con la implementación de medios electrónicos –foto radares– que detectan el exceso de velocidad.

En el Ecuador existen dos tipos de rangos de velocidad que pueden ser infringidos por los conductores, como se aprecia en el Cuadro 1, anteriormente expuesto, dentro y fuera del rango moderado establecido en los reglamentos. Por lo que el ordenamiento jurídico ecuatoriano, con el propósito de determinar en qué rango se encuentra la contravención establece estos límites de velocidad, que contribuyen, considerablemente, en la prevención de accidentes de tránsito, pues los conductores, para evitar ser sancionados, controlan la velocidad de sus vehículos automotores, trayendo como consecuencia positiva, la disminución de los accidentes de tránsito.

Es importante señalar que el Reglamento otorga a los GAD, según el Art. 190 la facultad de: Las Unidades Administrativas y los GAD, en sus correspondientes jurisdicciones territoriales, determinarán los límites máximos de velocidad en las diferentes vías del país, pero, de manera general, se sujetarán a los límites establecidos en el presente capítulo.

Al señalar estas contravenciones de tránsito graves, el juzgamiento de las mismas, previsto en el Art. 178.1 LOTTTSV, es bastante preciso, lo que inquieta a los conductores y

actúa como mecanismo preventivo de accidentes viales, el cual sostiene que “quien fuere sorprendido en el cometimiento de una contravención muy grave, será detenido y puesto a órdenes del juez competente de turno, dentro de las 24 horas siguientes, para su juzgamiento en una sola audiencia donde se concederá la prueba. Algo que contribuye a que se prevengan accidentes de tránsito en las vías del cantón Otavalo es que la ley sanciona la reincidencia en la comisión de cualquiera de las contravenciones con el doble del máximo de la multa establecida para la contravención.

Se han establecido mecanismos para detectar y notificar las contravenciones por exceso de velocidad por medios electrónicos y tecnológicos, en puntos estratégicos de las principales vías del cantón Otavalo, compuestos por los registros electrónicos de los sistemas de seguridad, foto radares, cámaras de vigilancia de seguridad, cámaras instaladas en los peajes y otros implementados por las instituciones públicas, o el Gobierno Autónomo Descentralizado, a cargo de la administración de vías, avenidas y autopistas; los cuales se consideran pruebas suficientes para la aplicación de las contravenciones.

### **1.5.- Procedimiento sancionatorio para estas contravenciones**

El procedimiento sancionatorio para las contravenciones de tránsito de primera clase en Ecuador, establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de Ecuador, generalmente sigue los siguientes pasos:

**Infracción de tránsito:** La contravención de tránsito de primera clase ocurre cuando un conductor comete una infracción leve, como exceso de velocidad, estacionamiento indebido o no respetar una señal de tráfico.

**Notificación de la infracción:** Cuando un conductor comete una infracción de tránsito, el agente de tránsito o la autoridad correspondiente puede notificar al conductor sobre la

infracción. Esto puede hacerse mediante una boleta de citación o una notificación por correo.

**Derecho a la defensa:** El conductor tiene derecho a presentar una defensa en contra de la infracción. Puede hacerlo dentro de un plazo específico, generalmente establecido en la notificación de la infracción. En esta etapa, el conductor puede presentar pruebas o argumentos que demuestren que no cometió la infracción o que existen circunstancias atenuantes.

**Proceso administrativo:** Si el conductor decide no presentar una defensa o si, después de analizar la defensa presentada, se determina que la infracción es válida, se procede con el proceso administrativo. Esto generalmente implica la imposición de una multa y la acumulación de puntos en la licencia de conducir del infractor, según lo establecido en la ley de tránsito vigente.

**Pago de la multa:** El conductor tiene la opción de pagar la multa impuesta dentro del plazo establecido. Si paga la multa, se considera que ha cumplido con la sanción y no se acumulan más puntos en su licencia de conducir.

**Recurso de revisión:** Si el conductor no está de acuerdo con la decisión administrativa, puede presentar un recurso de revisión ante la autoridad de tránsito correspondiente. En este caso, se revisarán nuevamente las pruebas y argumentos presentados por el conductor y se tomará una decisión final.

De conformidad con el Art. 147 de la LOTTTSV. Para el juzgamiento de las contravenciones en materia de tránsito establecidas en el Código Integral Penal, se crearán los Juzgados de Contravenciones de Tránsito, en las capitales de provincia y en los cantones que lo ameriten, bajo la jurisdicción de la Función Judicial. Para el control y ejecución de las contravenciones de tránsito establecidos en el Código Orgánico Integral Penal, serán competentes los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales y Metropolitanos de la circunscripción territorial donde haya sido cometida la contravención,

cuando estos asuman la competencia; y la Comisión de Tránsito del Ecuador en su jurisdicción.

Y el Art. 148 del mismo cuerpo normativo establece que en los lugares donde no existan juzgados de tránsito y/o Juzgados de Contravenciones de Tránsito, el conocimiento y resolución de las causas por delitos y contravenciones corresponderá a los jueces de lo penal de la respectiva jurisdicción. Y el Art. 179 expone todo el procedimiento de manera clara.

### **1.6.- Mecanismos de prevención de las contravenciones de tránsito de primera clase por exceso de velocidad**

Frente a este procedimiento sancionatorio que puede considerarse gravoso para los conductores, es importante para el Estado ecuatoriano, desplegar un conjunto de mecanismos de prevención que reduzcan los accidentes de tránsito y mantengan la seguridad en las carreteras nacionales. Los conductores deben ser conscientes de los límites de velocidad en diferentes áreas y respetarlos en todo momento para contribuir a la seguridad vial. Entre estas medidas se tienen:

**Señalización adecuada:** El uso de señales de tráfico, como límites de velocidad, señales de advertencia y señales de zona escolar, es fundamental para informar a los conductores sobre las restricciones de velocidad en diferentes áreas. Respetar estas señales es esencial para evitar contravenciones.

**Radares y cámaras de velocidad:** La instalación de radares y cámaras de velocidad en las carreteras y calles ayuda a detectar a los conductores que exceden los límites de velocidad permitidos. Estos dispositivos pueden registrar la velocidad de un vehículo y emitir multas automáticamente a los infractores.

**Educación vial:** Las campañas de educación vial son fundamentales para concienciar a los conductores sobre la importancia de respetar los límites de velocidad y los peligros del exceso de velocidad. Estas campañas suelen ser llevadas a cabo por las autoridades de tránsito

y organizaciones de seguridad vial.

**Presencia policial:** La presencia visible de agentes de tránsito en las carreteras y calles puede disuadir a los conductores de exceder los límites de velocidad. Los controles de velocidad aleatorios también son comunes para hacer cumplir las leyes de tránsito.

**Calles y carreteras bien diseñadas:** El diseño adecuado de las calles y carreteras, incluyendo la colocación de señales, pasos de peatones y reductores de velocidad, puede contribuir a mantener velocidades más seguras y reducir el exceso de velocidad.

**Tecnología en vehículos:** Algunos vehículos modernos están equipados con tecnología de asistencia al conductor, como sistemas de control de velocidad crucero adaptativos, que ayudan a los conductores a mantener una velocidad segura y reducen el riesgo de exceso de velocidad.

**Sanciones y multas efectivas:** La imposición de multas significativas por exceso de velocidad, junto con la acumulación de puntos en la licencia de conducir, puede disuadir a los conductores de violar los límites de velocidad.

**Programas de concienciación y educación para conductores:** Los programas de capacitación y educación para conductores, tanto antes de obtener la licencia como de manera continua, pueden ayudar a crear una cultura de conducción responsable. Todas estas medidas deben estar acompañadas de extensas políticas públicas, por parte del Estado para minimizar los accidentes de tránsito, sobre todo, los derivados de excesos de velocidad.

## CAPÍTULO 2. Materiales y Métodos

### 2.1. Tipo de Investigación

La concepción de la investigación científica siempre se ha concebido dentro del estudio de las ciencias sociales como conjunto de métodos que se aplican para conocer, de manera más detallada, un asunto o problema en profundidad, como el que se abordó en este análisis de las contravenciones de tránsito como mecanismos de prevención y sanción; su eficacia en el cantón Otavalo, Imbabura, Ecuador y generar novedosos conocimientos en el área para evitar, en la medida de lo posible accidentes y siniestros de tránsito y que los principios constitucionales de procedimiento sean vulnerados con reiteración.

#### 2.1.1. *Por su carácter o finalidad*

Se consideró una *investigación teórica* ya que ayudó a generar conocimiento de un tema que, genera bastante descontento dentro de la sociedad por los mecanismos de imposición de sanciones; pero que, desde un estricto punto de vista práctico, existe desconocimiento de las contravenciones de tránsito, lo que trae como consecuencia el que los conductores incurran con bastante frecuencia en el cometimiento de las mismas, por lo que es importante teorizar, de manera didáctica, estas infracciones penales que permitirán prevenir numerosos accidentes de tránsito y concientizar a la población otavaleña; de igual forma, hizo parte de la estrategia de estudio ya que contribuyó a la recolección de datos e información necesarias.

Ayudando así este tipo de investigación, a generar nuevos planteamientos o interpretaciones a partir de datos ya existentes, como en este caso de la normativa legal en materia de tránsito, en la cual se establecen de manera precisa las contravenciones de tránsito clasificadas en clases, tomando en cuenta su gravedad, sancionadas en el COIP y en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

### 2.1.2. Según la modalidad o el enfoque:

Esta investigación contó con un *enfoque mixto*, es decir, *cualitativo y cuantitativo* que basó su búsqueda en el análisis y revisión documental sobre las contravenciones de tránsito, y en respuestas de los encuestados y entrevistados, con la intención de obtener resultados que permitieran hacer generalizaciones sobre la inobservancia de las normas de tránsito por conductas de los contraventores que ponen en riesgo y peligro a la ciudadanía, siendo susceptibles de ser sancionados con penas privativas de libertad o con penas no privativas de libertad.

### 2.1.3. Según el alcance o profundidad

El presente trabajo de integración curricular se desarrolló dentro de una investigación de tipo descriptivo-teórica; *descriptiva* ya que buscó referir y examinar el fenómeno de estudio referido a las infracciones penales de las contravenciones de tránsito estatuidas en el COIP que se han erigido como mecanismos de prevención y cuya sanción contribuye a que los conductores se concienticen en el adecuado uso de las vías públicas en el Ecuador; investigación descriptiva que facilitó, además, la creación de una propuesta de solución relacionada con el tema de investigación, para brindar un amplio panorama de la inobservancia de las contravenciones de tránsito y su impacto en los mecanismos de prevención y sanción en el cantón Otavalo.

### 2.1.4. Por la naturaleza de la información que se recoge para responder al problema de investigación

La información que se recogió, procesó y analizó tuvo que ver directamente con el análisis de las contravenciones de tránsito y sus políticas de prevención y sanción, en una sociedad donde los accidentes de tránsito se han convertido en un problema de salud pública, pues un alto porcentaje de las muertes producidas en el país, derivan de accidentes de tránsito, como lo reseña el INEC 2022; además, de la vulneración del derechos al imponérsele a los

contraventores sanciones que no son proporcionales con el cometimiento del ilícito penal; información basada, también en encuestas y entrevistas debidamente diseñadas, dentro de la investigación cualitativa, que es la de mayor uso en el ámbito de las ciencias sociales, aplicando una serie de técnicas específicas para analizar características peculiares, que devienen del cometimiento de estas infracciones penales.

## **2.2. Métodos**

### *2.2.1. Método socio-jurídico*

Cuyo objetivo fue el estudio de la realidad social ecuatoriana en las vías públicas del cantón Otavalo, en las que, con bastante frecuencia, se cometen infracciones de tránsito detectadas por dispositivos electrónicos o por los funcionarios competentes, lo cual constituye una incidencia en el comportamiento de los conductores a reducir, de manera significativa, los accidentes de tránsito, que son un flagelo cantonal. Así las cosas, el derecho constitucional busca transformar los acontecimientos sociales, de ahí la incorporación de este método científico que contribuyó a optimizar la adquisición de nuevos conocimientos y estrategias jurídicas para el análisis de las contravenciones de tránsito como mecanismos de prevención al imponerles las penas señaladas en el COIP. Este método estuvo apoyado en la encuesta realizada a 80 personas conductoras de vehículos que emitieron su opinión, de la manera más veraz posible y en la encuesta a expertos en el área.

### *2.2.2. Método inductivo*

Para la aplicación de este método en la investigación sobre las contravenciones de tránsito en el cantón Otavalo, se hizo necesario seguir un enfoque basado en la observación y recopilación de datos específicos basados en la casuística analizada. Ello se logró gracias a la recolección de información sobre los tipos de infracciones más comunes, las sanciones impuestas más frecuentes según el COIP y los datos estadísticos sobre accidentes de tránsito.

Posteriormente, en virtud del análisis de los datos obtenidos se identificaron patrones y tendencias que permitieron generar conclusiones y recomendaciones relativas a la efectividad de las contravenciones de tránsito como mecanismos de prevención en el cantón analizado.

Este método de gran utilidad en la ciencia jurídica, aportó a la investigación, desde la recolección de datos en los casos particulares estudiados, que la prevención es un mecanismo indefectible para evitar los accidentes de tránsito, así como garantizar los derechos de los conductores por parte de la autoridad de tránsito competente.

### *2.2.3. Método deductivo*

Con el cual se comenzó verificando la existencia de premisas generales sobre las contravenciones de tránsito en el Ecuador y luego aplicarlas a situaciones específicas en el cantón. Se partió de la premisa o afirmación general que señala que la imposición de sanciones, en las contravenciones en materia de tránsito, es disuasiva en la reducción de conductas riesgosas y peligrosas en la vía pública. Con esta premisa general se pudo hacer una evaluación sobre su aplicación en el contexto específico del cantón Otavalo.

### *2.2.4. Método Analítico–Sintético*

Fue tomado en cuenta en el desarrollo de esta investigación aun siendo procesos intelectuales inversos, pero que operan en perfecta unidad como son el análisis y la síntesis. Se desglosaron los diferentes aspectos relacionados con las contravenciones de tránsito en el área estudiada, como el ordenamiento jurídico existente, los mecanismos de sanción, los factores más comunes en el cometimiento de accidentes de tránsito y la incidencia de las sanciones en la conducta de los conductores otavaleños.

Una vez analizados estos aspectos constitutivos de las contravenciones de tránsito, se sintetizó la información obtenida para tener una visión global de cómo las contravenciones de

tránsito y su política sancionatoria impactan en la prevención de accidentes en el cantón; siendo un procedimiento lógico que permitió desglosar un todo en sus partes, en sus cualidades, en sus constantes relaciones con otra disciplina como el derecho procesal penal, sometido al método sintético que tuvo como objetivo central resumir los aspectos más relevantes de las contravenciones de tránsito.

## **2.3. Técnicas e instrumentos de investigación**

### *2.3.1. Análisis de documentos*

Permitió acceder al contenido de información expuesto por diversos autores que conforman la doctrina tanto nacional como internacional que se ha venido pronunciando acerca de las infracciones de tránsito que culminan con la imposición de una multa de pago obligatorio, reducción de puntos en la licencia de los conductores o, incluso, penas de días de privación de libertad para el presunto infractor. Se hizo uso de repositorios digitales, bibliotecas nacionales y distintas obras: textos, ensayos, artículos científicos y tesis que abordan con anterioridad la temática; del mismo modo, se tomó, muy en cuenta, la información proveniente de la Agencia Nacional de Tránsito con sede en el Cantón Otavalo, empresa Movidelnor, que contribuyó en el desarrollo de esta investigación.

### *2.3.2. Técnicas de investigación de campo*

Que permitieron la recopilación de datos de conformidad como se presentaron en su entorno original y luego se procedió a analizarlos, desde varias perspectivas, fundamentalmente desde los mecanismos de prevención de los accidentes de tránsito; entre ellas:

**a. Encuesta:** Tomando en cuenta que es una investigación descriptiva, en la que se recopilaron datos mediante el cuestionario previamente diseñado, sin modificar el entorno ni el fenómeno socio-jurídico a ser analizado, se recurrió a este instrumento metodológico y, lo

primero que se hizo fue fijar claramente los objetivos que se buscaban con la encuesta a las 80 personas, quienes con su experiencia como conductores emitieron sus criterios indicando, entre otras cosas, la función de prevención de accidentes de tránsito que trae consigo las contravenciones de tránsito y así justificar el problema planteado.

**b. Entrevistas:** Aunado a la revisión documental se consideró indispensable recurrir a la técnica de la entrevista, a través de la cual, se obtuvo información directamente de funcionarios judiciales de la Unidad Penal de Otavalo y funcionarios del GAD municipal, quienes con su experticia sobre la materia de tránsito, dieron sus puntos de vista, de la manera más objetiva posible y con el propósito de contribuir a que se tenga un conocimiento más preciso de estas instituciones jurídico-penales y el impacto en la eficacia preventiva de accidentes de tránsito en el cantón. Esta técnica de la entrevista se estructuró en preguntas abiertas con la intención de obtener respuestas descriptivas del fenómeno jurídico estudiado para obtener resultados y conclusiones que contribuyan al desarrollo científico penal de las contravenciones de tránsito.

## **2.4. Instrumentos**

### *2.4.1. El cuestionario*

Se diseñó un cuestionario abierto, con un lenguaje sencillo, mediante el cual se recolectó la información, de la manera más verás posible, sobre aspectos como el conocimiento y percepción de los conductores sobre las contravenciones y las sanciones, las experiencias de los infractores con el proceso de sanción y los efectos de las sanciones en el comportamiento de conducción en la vía pública, y, por último, se analizaron los datos.

### *2.4.2. Preguntas estructuradas*

Del mismo modo, se diseñó un conjunto de preguntas específicas y objetivas que

permitieron recopilar información relevante. Una vez identificados los aspectos clave que se querían analizar, se elaboraron preguntas claras y precisas que abordaron aspectos como el conocimiento de las regulaciones de tránsito, su percepción sobre la efectividad de las contravenciones de tránsito y su sanción en la prevención de accidentes viales, así como la experticia en la aplicación y

## 2.5. Participantes: Población y muestra

La presente investigación comprende un estudio de campo, donde se efectuó el sondeo de información a los conductores de la población del cantón Otavalo, menor a 100 personas. Por ser la población menor a 100 individuos no se realiza el cálculo de la muestra

**Tabla 5.** *De la composición y la muestra de la encuesta*

Composición	Muestra
Abogados de libre ejercicio del cantón Otavalo, con especialidad registrada en materia Penal, en el cantón Otavalo	6
Conductores de vehículos livianos que circulan por el cantón Otavalo, con licencia Tipo B.	34
Conductores de vehículos de transporte público, con licencia Tipo D, intracantonal, del cantón Otavalo, pertenecientes a la Cooperativa de Transporte 8 de septiembre y Transportes Imbaburapak	30
<b>Total</b>	<b>70</b>

Autora: Mora (2023).

**Tabla 6 . De la composición y la muestra de las entrevistas**

Composición	Muestra
Funcionarios judiciales de la Unidad Judicial Penal, del complejo Judicial de Otavalo, del área de la Dirección de Tránsito y de Contravenciones.	3
Funcionarios del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Otavalo, de la Dirección de Seguridad Ciudadana.	2
Total	5

Autora: Mora (2023).

## 2.6. Técnicas de procesamiento y análisis de datos

En el procesamiento y análisis de datos se siguió un enfoque sistémico y riguroso, en el que se procedió a la selección del título y la temática de investigación, seguida de la recopilación de información documental, algunas estadísticas proporcionadas por el INEC sobre accidentes de tránsito, registro de sanciones y las encuestas a los conductores y autoridades, que guiadas con una adecuada metodología y siguiendo los formatos de las Normas APA 7ma edición, se estructuró científicamente la investigación. Con lo cual se pudo dar respuesta a las interrogantes de la investigación, por medio de comparaciones entre las diferentes contravenciones de tránsito, identificar patrones de conducta en los usuarios de la vía pública y tendencias y la búsqueda de las variables de la investigación. Por último, los resultados obtenidos fueron interpretados y relacionados con la revisión documental previa y los objetivos de la investigación para proponer, de manera sucinta, algunos lineamientos de mejora en la prevención de los accidentes de tránsito en el cantón Otavalo y mecanismos más propicios de imposición de sanciones. Bajo este contexto se obtuvieron conclusiones fundamentadas sobre el conocimiento de las contravenciones de tránsito y su impacto en la prevención de accidentes en el cantón Otavalo.

## **2.7. Caracterización de las variables**

### *2.7.1. Variable independiente*

Las contravenciones de tránsito en el cantón Otavalo, Imbabura, Ecuador

### *2.7.2. Variables dependientes*

- a. Mecanismos de prevención y sanción de las contravenciones de tránsito;
- b. Eficacia de los mecanismos de prevención y sanción de las contravenciones de tránsito en el cantón Otavalo, Imbabura, Ecuador.

## **CAPÍTULO 3: Análisis de Resultados y Discusión**

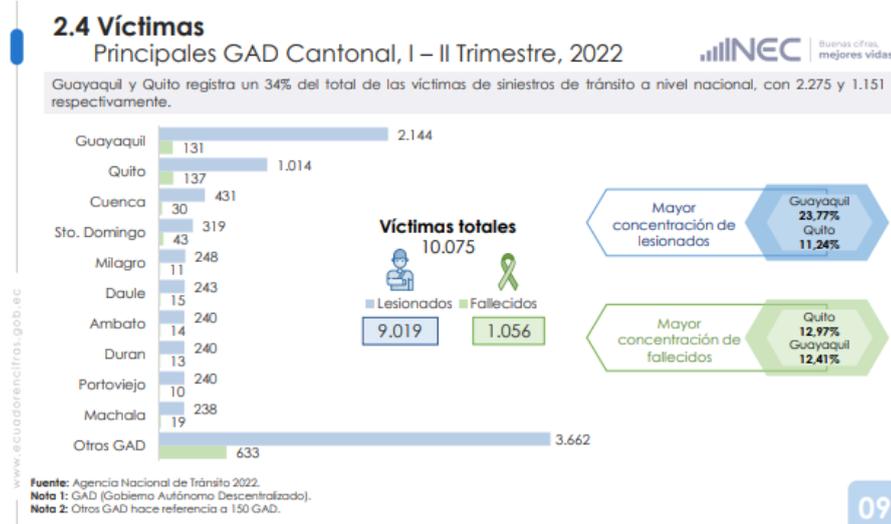
### **3.1. Prevención de accidentes de tránsito en la legislación ecuatoriana**

Los accidentes de tránsito han constituido, desde hace algunas décadas, una problemática de salud pública en el mundo, tal como lo ha reiterado la OMS (2022). Las estimaciones de este Organismo internacional son alarmantes, cada año mueren alrededor de 1.4 millones de personas por causas derivadas de accidentes de tránsito. En el Ecuador, los accidentes de tránsito son estimados como la sexta causa de muerte (INEC, 2022): “en 2021, a nivel nacional se registró una tasa de mortalidad en accidentes de tránsito de 12 fallecidos por cada 100.00 habitantes. A nivel provincial, Morona Santiago registró la tasa más alta, con 35,4 fallecidos por cada 100.000 habitantes”.

Sin duda, estas cifras preocupan, considerablemente; más aún porque estas van en aumento. Frente a esta realidad nacional, tal como se evidencia en el Cuadro 7, en que las víctimas por accidentes de tránsito son una causa aún no resuelta por el Estado ecuatoriano a nivel nacional y a nivel provincial; sólo queda cobijarse en políticas públicas que conlleven a una prevención efectiva de los accidentes de tránsito. Se ha determinado que los factores humanos, como aseveran Castillo, Coral y Salazar (2021), “tales como: estado de embriaguez, exceso de velocidad o imprudencia del conductor o peatón, el conducir con yantas en mal estado, aumentan la probabilidad de ocurrencia de siniestros en vehículos livianos”.

### Ilustración 1. Principales GAD Cantonal, I-II Trimestre, 2022

Cuadro 7.



Fuente: Agencia Nacional de Tránsito, 2022.

Si se observa detenidamente, las principales causas de los accidentes de tránsito a nivel nacional, son conductas que se pueden prevenir con acertadas políticas de difusión y conocimiento social de las contravenciones de tránsito debidamente establecidas en el COIP. Estas estrategias de seguridad vial han sido implementadas desde la década posterior a la CRE, valga decir desde 2010 hasta la actualidad, así lo recuerda Moreno-Samaniego (2019), ya que se han tomado en cuenta las sugerencias de seguridad vial realizadas en el Informe de Avances en Seguridad Vial en América Latina y El Caribe del Banco Interamericano de Desarrollo, en sus tres actividades:

Primera actividad estratégica: Apoyar la introducción de estándares de seguridad en los vehículos; asegurar el cumplimiento de la inspección técnica de vehículos; y, implementar campañas de difusión masiva unificadas entre los organismos encargados de la seguridad vial, que respondan a la realidad de las actitudes y comportamientos de los actores viales.

En materia de prevención de accidentes de tránsito se han elaborado teorías de interés jurídico, como la teoría de la disuasión, propuesta por autores como Von Liszt, Zaffaroni, Roxin, entre otros, resaltados por Tamay (2019), apunta que las sanciones impuestas por contravenciones de tránsito pueden tener un *efecto preventivo* al incrementar el costo percibido por el cometimiento de una infracción de tránsito. Según esta teoría, si los conductores perciben que las consecuencias de una infracción son altas y probables, serán menos proclives a asumir riesgos en la vía, lo que a su vez puede contribuir a la reducción de accidentes o siniestros viales.

No obstante, es indispensable destacar que la efectividad de las contravenciones de tránsito como mecanismo de prevención de accidentes de tránsito deriva de diversos factores, como la adecuada aplicación y cumplimiento de las leyes de tránsito, la existencia de sistemas de fiscalizaciones eficientes y la educación vial, en todos los escenarios posibles, partiendo desde los colegios y escuelas. Además, otros aspectos complementarios, como la educación, la formación y la concientización de los conductores, también desempeñan un papel esencial en la prevención de accidentes de tránsito, que se tipifica en la LOTTTSV, en los Arts. 181 y 182, y RLOTTTSV.

Art. 181.- Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes. Queda prohibido conducir de modo negligente o temerario. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar el vehículo que conducen y adoptar las precauciones necesarias para su seguridad y de los demás usuarios de las vías, especialmente cuando se trate de mujeres embarazadas, niños, adultos mayores de 65 años de edad, invidentes u otras personas con discapacidades.

Art. 182.- No se podrá conducir vehículos automotores si se ha ingerido alcohol en niveles superiores a los permitidos, según las escalas que se establezcan en el Reglamento; ni sustancias estupefacientes, narcolectivos y psicotrópicas. Todos los conductores están obligados a someterse, en el momento que el agente de tránsito lo solicite, a las pruebas que se establezcan para la detección de posibles intoxicaciones por alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas. La negativa de los conductores a realizarse los exámenes que se señalen en esta Ley y su Reglamento, será considerada como presunción de estar en el máximo grado de intoxicación. A igual control están obligados los usuarios de las vías cuando se hallen implicados en algún accidente de tránsito. (Asamblea Nacional del Ecuador, LOTTTSV, 2008, Arts. 181 y 182)

Se puede evidenciar que el Estado ecuatoriano es preventivo en materia de tránsito, pero esta política estatal se ve mermada por la falta de conciencia y falta de actitud de los conductores en la disminución de los accidentes, como se evidencia en el cantón Otavalo que, aunque no aparece en las estadísticas nacionales como una provincia con altos índices de accidentes de tránsito, si se aprecia un incremento paulatino en los mismos.

### **3.2. Bien jurídico protegido en las contravenciones de tránsito**

Es un tema bastante debatido en la ciencia jurídica, pues, el *bien jurídico* es considerado una de las limitaciones, más precisas, al *ius puniendi* estatal, que se evidencia tipificado en el COIP, en sus Arts. 19 y 371, al clasificar las infracciones penales en delitos y contravenciones, tomando como elemento relevante la medida de la pena. Según la cual, el delito se castiga con pena privativa de libertad mayor a los 30 días y, a la contravención, por su parte, se le impone una pena no privativa de libertad o privativa de libertad de hasta 30 días.

El principio de proporcionalidad fundado en la lesividad es indispensable para analizar

este tema, por lo que Cisneros (2020) establece lo siguiente:

Las contravenciones, desde la perspectiva de bienes jurídicos y del criterio de lesividad representan injustos de menor relevancia penal, clasificados en contravenciones de primera a séptima clase, en los Arts. 383 al 392 *ibidem*, que privilegian la imposición de penas no privativas de libertad y pena privativa de libertad no superior a 30 días, esto en atención al criterio de proporcionalidad, considerándose que por regla general no hay lesividad (víctima) al tratarse de una forma de prevención penal centrada en el respeto a la norma y la convivencia social.

Como se ha señalado anteriormente, la tipología de las infracciones de tránsito en delitos y contravenciones, de conformidad con el COIP, deriva de la medida del daño que causan, lo cual es sancionado con penas que representan la escala sancionatoria. De esta manera, la lesividad que ocasiona la infracción penal de tránsito, aunada a la mayor relevancia del bien jurídico protegido o tutelado, genera la mayor o menor intensidad de la medida de la pena y la inminente necesidad de medidas de reparación del daño ocasionado.

En las contravenciones de tránsito, es de insistir, no existe antijuricidad material, debido a que, por regla general, no representan daño alguno en su perpetración o consumación, por lo que no conduce a la imposición de penas privativas de libertad sino penas no privativas de libertad. Del mismo modo, se observa en ellas, ausencia de toda lesividad, lo cual no conduce a la imposición de mecanismos obligatorios de reparación integral del daño. De allí que, las contravenciones de tránsito plasmadas en los Arts. 383 al 392 del COIP, protegen un bien jurídico, como lo es la propiedad, en aquellas infracciones en que se ocasiona un daño a la propiedad, no de quien conduce sino de otra persona, lo que trae como consecuencia inmediata la reparación integral, como una de las finalidades de la pena.

### 3.3. Análisis de resultados de las entrevistas a funcionarios del GAD Municipal de Otavalo y de la Unidad Judicial Penal del cantón Otavalo

En el presente Trabajo de Integración Curricular se utilizó como técnica la encuesta, con un cuestionario de preguntas abiertas y semi abiertas, que fue realizada a diversos conductores de vehículos livianos y vehículos de transporte público y profesionales del derecho, presentada mediante tablas que exponen las opiniones de los entrevistados sobre el objetivo general del este trabajo de investigación.

Entrevistados: Ab. Elizabeth Guananga, jefe de Distrito Sur; Amanda López Franco, Inspectora del Cantón Otavalo; Dr. Alzivar Tulcanazo, Juez Penal del Cantón Otavalo.

**Tabla 7.** *Tabla de Resumen de la Encuesta*

#### **Pregunta 1. ¿Cuál es su opinión sobre la efectividad de las diversas contravenciones de tránsito como mecanismos de prevención de accidentes en el cantón Otavalo?**

<b>Funcionarios del GAD Municipal Otavalo</b>	<b>Respuesta</b>
Ab. Elizabeth Guananga Jefe de Distrito Sur.	Puedo decir que es importante ya que ayudan a mantener un control, pero las sanciones no disminuyen el cometimiento de infracciones.
Amanda López Franco Inspector del Cantón Otavalo	Uno de los mecanismos comprobados aquí en el cantón es que ha reducido lo que es los accidentes de tránsito tanto leves y graves es la prevención que hemos dado en los operativos de control, tanto sancionatorios como preventivos y ha dado funcionamiento, estamos implementando mucho más para en las unidades educativas la educación vial.
<b>Juez Penal del Cantón Otavalo</b>	<b>Respuesta</b>
Dr. Alzivar Tulcanazo Juez de la Unidad Penal del Cantón Otavalo	En Otavalo pienso que la generalidad incluso en la globalidad el sistema penal funciona a través de la prevención, la prevención es positiva y es negativa, cuando la prevención es negativa cuando se le da una amenaza de una pena, es positiva cuando se le conduce a la rehabilitación. Las contravenciones y los delitos que contienen los catálogos penales tienden a ser una prevención negativa, es decir, la amenaza de una sanción si esta no se observa las reglas o el reglamento

para conducir. Es decir, todas las contravenciones conllevan a que se observe el debido cuidado en todos los conductores, toda contravención conlleva a que se reduzcan los accidentes de tránsito, es decir, hay efectividad en la implementación de figuras contravencionales, pero darle un porcentaje, de decir, es efectivo en tal grado o menor grado creo que eso sería un asunto de criterio técnico por parte de la empresa de movilidad, ellos son los que llevan un conteo de todas las infracciones que emiten, pero partiendo desde el punto de vista jurídico toda contravención tiende a prevenir y si tiende a prevenir es con el fin de dar efectividad a la sociedad.

**Pregunta 2. ¿Cuáles considera que son los principales desafíos en la aplicación y ejecución de las sanciones —multas equivalentes a cierto porcentaje del Salario Básico Unificado, reducción de puntos en la licencia de conducir, pena privativa de libertad por varios días— por contravenciones de tránsito en el cantón Otavalo?**

<b>Funcionarios del GAD Municipal Otavalo</b>	<b>Respuesta</b>
Ab. Elizabeth Guananga Jefe de Distrito Sur.	<p>Uno de los principales desafíos es que en cuestión de multas no todos los usuarios cancelan de manera inmediata y se demoran meses e incluso años para realizar el pago de las multas que fueron cometidas.</p> <p>En cuanto a las multas, con la actual reforma a la ley, hoy en día las contravenciones más comunes ya no tienen reducción de puntos, pero en los casos que, si reduce, los usuarios suelen impugnar y esto conlleva a un trámite judicial que termina en una decisión de juez, con la presentación de pruebas pertinentes.</p> <p>En cuanto al PPL, en las infracciones más graves existe la PPL y al ser varios días muchos de los casos los usuarios pierden sus trabajos o les afecta emocionalmente el permanecer en un centro de reclusión.</p> <p>En general, los mayores desafíos como actos es la agresión verbal, física o psicológica por parte de los conductores quienes no aceptan o se sienten inconformes con las citaciones emitidas, en especial, con los conductores en estado de embriaguez que son más agresivos.</p>
Amanda López Franco Inspector del Cantón Otavalo	Yo creo que los principales desafíos son los que hemos tenido en los operativos de control, más que todo en la pena privativa de libertad, ya que se da por estados de embriaguez y las personas actúan de una manera agresiva, también tenemos las multas equivalentes a cierto porcentaje del salario básico que se dejan acumular los conductores y se ha venido

	generando varios problemas al pagar las multas y se generan intereses y es por eso que los usuarios se molestan.
<b>Juez Penal del Cantón Otavalo</b>	<b>Respuesta</b>
Dr. Alzivar Tulcanazo Juez de la Unidad Penal del Cantón Otavalo	<p>Como le indique si se parte de la prevención negativa, toda sanción conlleva en lo principal evitar que se dé la contravención y si se llega a la contravención esperar que no se repita, esta es la prevención negativa. Mientras más fuerte es la prevención negativa más fuerte es la efectividad, es decir, si la amenaza viene que se le va a sancionar al bolsillo con una fuerte cantidad de dinero, si ocasiona la contravención le obliga a ser más cuidadoso, si le ponen la amenaza que se le va a rebajar ciertos puntos a su récord de puntos le va obligar a ser más cuidadoso y aún más si le dicen que va ir privado de la libertad le obliga a ser más cuidadoso, es decir si es mayor la amenaza mayor es la efectividad. Ahora también hay un punto que señala muchos equivalentes a cierto porcentaje del salario básico unificado del trabajador en general, en la privativa de libertad y reducción de puntos.</p> <p>Si hay que agregar que no todas las contravenciones son sancionadas con privación de libertad únicamente en el catálogo de infracciones podemos observar conducir en estado de embriagues, las que recuerdo, conducir sin haber obtenido la licencia de conducir se encuentran en el artículo 386b en la primera parte, esas serían las que con llevan privación de a la libertad, en las de más únicamente aplica multas y reducción de puntos incluso ni los puntos porque con la reformas que se dieron en el 2021 en el Código Orgánico Integral penal las infracciones medianas y leves podríamos decir así, ya no tienen reducción de puntos únicamente la multa incluso si paga la multa le rebajan el 50 % si paga dentro de los 10 días le rebajan el 50% entonces la gente opta por aquello y poco opta por venir acá.</p>

**Pregunta 3. Según su opinión, ¿existen medidas adicionales que se podrían implementar para mejorar la eficiencia de las contravenciones de tránsito en la prevención de accidentes en el cantón Otavalo?**

<b>Funcionarios del GAD Municipal Otavalo</b>	<b>Respuesta</b>
Ab. Elizabeth Guananga Jefe de Distrito Sur.	Claro, es de suma importancia implementar más campañas de impacto social con los conductores por medio de la sensibilización, (sientan lo que otros

	sientan) y socialización y vean que puede pasar.
Amanda López Franco Inspector del Cantón Otavalo	Estamos trabajando en eso estamos implementando capacitaciones de educación vial en las instituciones educativas lo que hace que reduzca la tasa de accidentes e incidentes de tránsito donde los conductores serían más responsables y construir una ciudad más segura como peatones y conductores educados en educación vial.
<b>Juez Penal del Cantón Otavalo</b>	<b>Respuesta</b>
Dr. Alzivar Tulcanazo Juez de la Unidad Penal del Cantón Otavalo	Siempre he dicho esto, las entidades que regulan el tráfico, el transporte, el tránsito, no solo deberían concentrarse en los operativos de conductores, en fin operativos que hacen para verificar que no haya contravenciones, también deberían concentrarse en el desarrollo de la persona y en donde se da principalmente el desarrollo de la persona técnicamente, psicológicamente se da en los primeros años académicos en la escuelita, en los primeros años del colegio, se debería reforzar este tema de educación vial, ahí está el fuerte y se evitaría muchas contravenciones, se evitaría un gran número de contravenciones.

**Pregunta 4. ¿Qué factores considera Usted que influyen en la percepción y cumplimiento de las sanciones por contravenciones de tránsito entre los conductores del cantón Otavalo?**

<b>Funcionarios del GAD Municipal Otavalo</b>	<b>Respuesta</b>
Ab. Elizabeth Guananga Jefe de Distrito Sur.	Los factores que influyen son: Salud, Irresponsabilidad, Inobservancia de la ley, así también la impericia del conductor y no puedo dejar de nombrar la imprudencia de los usuarios viales.
Amanda López Franco Inspector del Cantón Otavalo	Como factores consideramos que es la imprudencia la impericia la irresponsabilidad de cada uno de los conductores, ya que los vehículos no hacen la revisión a los tiempos establecidos que establece la ley.
<b>Juez Penal del Cantón Otavalo</b>	<b>Respuesta</b>
Dr. Alzivar Tulcanazo Juez de la Unidad Penal del Cantón Otavalo	Es el deber cultural, aún se puede decir existen factores irregulares en las escuelas de conducción profesionales y no profesionales que les permiten tener su certificado de aprobación incluso sin saber, entonces esa es la principal repercusión de contravenciones, si está estudiando para obtener una licencia tipo C de carácter profesional que me va a conllevar a conducir un taxi o una camioneta de servicio comercial por lo menos tiene que tener un

básico del conocimiento de lo que es deber de cuidado.

**Pregunta 5. ¿Cuál es su experiencia en la gestión de casos relacionados con contravenciones de tránsito y cómo ha impactado en la seguridad vial de este cantón?**

<b>Funcionarios del GAD Municipal Otavalo</b>	<b>Respuesta</b>
Ab. Elizabeth Guananga Jefe de Distrito Sur.	Realizar un mayor número de capacitaciones en especial a conductores profesionales, estudiantes, ayuda en primeros auxilios en accidentes, y capacitaciones en unidades educativas y a personas con discapacidades.
Amanda López Franco Inspector del Cantón Otavalo	Bueno el impacto desde que estamos aquí como agentes de tránsito en el cantón Otavalo es muy visible ya que ha reducido totalmente los accidentes de tránsito y ha impactado en la seguridad vial ya que hemos tenido los controles de tránsito a diario, realizamos dos controles de tránsito: uno sancionatorio y otro preventivo, hemos elaborado varias estrategias donde solicitamos la gestión de la empresa como Movidelnor gestionamos para señalética en las unidades educativas, señales verticales, horizontales en las vías del cantón Otavalo.
<b>Juez Penal del Cantón Otavalo</b>	<b>Respuesta</b>
Dr. Alzivar Tulcanazo Juez de la Unidad Penal del Cantón Otavalo	Como le dije en la pregunta primera es un asunto de carácter técnico que debe tener información la empresa de movilidad o las direcciones de transporte de los municipios. Incluso las jefaturas de tránsito de la policía nacional ellos deberían tener un conteo de cómo se ha verificado la seguridad vial dentro de la provincia dentro de la región y ellos son los que realizan esa gestión para hacer esta relación con contravenciones de tránsito, en lo que es a nosotros únicamente es la impugnación.

**Pregunta 6. ¿Qué recomendaciones o acciones considera Usted necesarias para fortalecer y mejorar el sistema de contravenciones de tránsito en el cantón Otavalo, en términos de su eficiencia en la prevención de accidentes?**

<b>Funcionarios del GAD Municipal Otavalo</b>	<b>Respuesta</b>
Ab. Elizabeth Guananga Jefe de Distrito Sur.	Como principales acciones y recomendaciones sería tener mayor control, apoyo de redes sociales para socialización de campañas de su trabajo en conjunto con entidades públicas, municipio, PPNN, FFAA, comisaria, etc. Con el fin de llegar a todos los sectores tanto urbanos como rurales.

Amanda López Franco Inspector del Cantón Otavalo	Yo creo que para prevenir los accidentes de tránsito es un trabajo mancomunado con las entidades públicas como, policía nacional, personales de agentes de tránsito ya que intervienen en lo que es la seguridad vial dentro del cantón, para realizar operativos más seguidos de concientización y prevención en seguridad vial en el cantón.
<b>Juez Penal del Cantón Otavalo</b>	<b>Respuesta</b>
Dr. Alzivar Tulcanazo Juez de la Unidad Penal del Cantón Otavalo	Las recomendaciones que le di anteriormente, implementar políticas mas no reformas legislativas que incentiven a que el conductor por sí solo busqué cumplir con el deber de cuidado al momento que conduce. Al momento que recibe el incentivo, automáticamente va reducir las infracciones de tránsito tanto contravenciones como delitos. Esta sería una de las recomendaciones y otra sería fomentar y fortalecer la educación vial en los pequeños. Ellos son los que en el futuro van a ser conductores. Estas son las recomendaciones que deberían fortalecer para mejorar sistema de contravenciones.

Fuente: Los entrevistados (2023). Autora: Mora, (2023).

### 3.4 Análisis de las entrevistas:

Las respuestas que dieron los entrevistados evidencia un claro conocimiento del significado y finalidad preventiva que tienen las contravenciones de tránsito en el cantón Otavalo, debido a que, de tener un conocimiento claro de las mismas, conlleva a la prevención de accidentes de tránsito, porque modifica la conducta de los conductores al verse afectados con la imposición de penas privativas de libertad o penas no privativas de libertad que afectan su bolsillo, su economía familiar, lo que trae como consecuencia el evitar los accidentes o siniestros de tránsito.

Es importante señalar, como lo han expresado los entrevistados que todas las contravenciones conllevan a que se observe el debido cuidado en todos los conductores, toda contravención inclina a que se reduzcan los accidentes de tránsito, es decir, hay efectividad en la implementación de figuras contravencionales, pero dar un porcentaje de efectividad

corresponde a un criterio técnico por parte de la empresa de movilidad provincial. Pero la praxis evidencia ser un mecanismo de prevención, la cual debe estar acompañada de otras políticas públicas implementadas por el Estado ecuatoriano.

La imposición de estas sanciones, que tienen carácter preventivo, una vez cometidas las infracciones, se enfrenta a desafíos que deben superarse como el pago de multas, que no son cumplidas por los infractores y, aquellos, a los que se les somete a medidas de privación de libertad generan consecuencias irreparables para el Estado como el hacinamiento carcelario, daños psicológicos a los usuarios, entre otros. Lo que conduce a implementar medidas adicionales que contribuyan al mejoramiento de la eficiencia de las contravenciones de tránsito en la prevención de siniestros viales en Otavalo.

La situación vial en el país, en general, y en el cantón Otavalo, en particular, requiere de mayor atención de los organismos competentes para llevar a cabo acciones que fortalezcan y mejoren el sistema de contravenciones de tránsito, con campañas de socialización, mayor control vial, apoyo en redes sociales, mayor participación de entidades públicas en este flagelo nacional, como el municipio, PPNN, FFAA, comisaría para educar y concientizar a los conductores y a la sociedad en general.

### **3.5. Análisis de resultados de las encuestas a conductores de vehículos livianos que circulan por el cantón Otavalo con licencia Tipo B.**

En el presente Trabajo de Integración Curricular se utilizó como técnica la encuesta, con un cuestionario de preguntas abiertas y semi abiertas, que fue realizada a diversos conductores de vehículos livianos y vehículos de transporte público y profesionales del derecho, presentada mediante tablas que exponen las opiniones de los encuestados sobre el objetivo general del este trabajo de investigación.

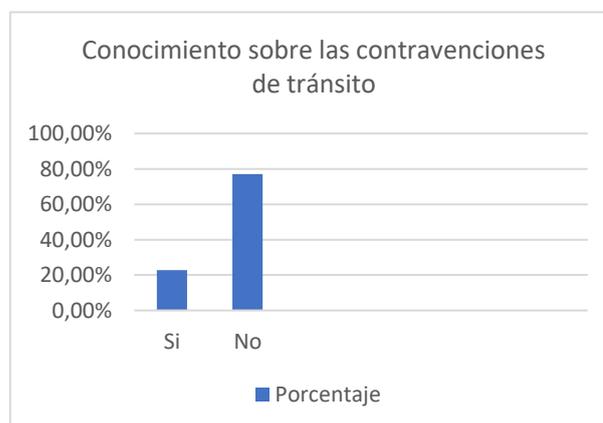
**Pregunta 1: ¿Existe suficiente información y conocimiento sobre las contravenciones de tránsito en el Ecuador?**

**Tabla 8.** *Conocimiento sobre las contravenciones de tránsito*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Si	6	22,85%
No	54	77,14%
<b>TOTAL</b>	<b>70</b>	<b>100%</b>

Fuente: Personas encuestadas conductoras de vehículos (2023).

**Ilustración 2:** *Conocimiento sobre las contravenciones de tránsito*



Fuente: Personas encuestadas conductoras de vehículos.  
 Autora: Mora (2023).

**Análisis:** En relación a esta interrogante sobre la existencia de suficiente información y conocimiento sobre las contravenciones de tránsito en el Ecuador, un porcentaje superior de conductores tienen conocimiento de estas infracciones; no obstante, un porcentaje importante desconoce esta política preventiva de los accidentes de tránsito, que conlleva a la implementación de políticas públicas de educación y concientización vial.

**Pregunta 2: ¿Ha recibido Usted alguna vez una sanción por el cometimiento de una contravención de tránsito, en el cantón Otavalo? Si su respuesta es afirmativa, favor señalar cuál de ellas:**

**Tabla 9.** Sancionado o no por contravenciones de tránsito

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Si	58	82,85%
No	12	17,14%
<b>TOTAL</b>	<b>70</b>	<b>100%</b>

Fuente: Personas encuestadas conductoras de vehículos (2023).

**Tabla 10.** Sancionado o no por contravenciones de tránsito

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Conducción de vehículo con llantas en mal estado	5	7,14%
Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan	3	4,29%
Conducción de vehículo en estado de embriaguez	12	17,14%
Contravenciones de tránsito de primera o segunda clase	27	38,57%
Contravenciones de tránsito de	4	5,71%

tercera, cuarta o quinta clase

Contravenciones de tránsito de sexta 7 9,99%

o séptima clase

---

TOTAL	58	82,85%
-------	----	--------

Fuente: Personas encuestadas conductoras de vehículos.  
Autora: Mora (2023).

### Ilustración 3. Sancionado o no por contravenciones de tránsito



Fuente: Personas encuestadas conductoras de vehículos.  
Autora: Mora (2023).

**Análisis:** En esta respuesta a la pregunta abierta de si en su experiencia como conductor, ha recibido una sanción por el cometimiento de una contravención de tránsito, el ochenta y dos por ciento (82%) contestaron que sí, lo cual evidencia que los conductores, en algún momento de la vida, incurren en infracciones de tránsito por transgredir la normativa de Tránsito. Aduciendo además que las contravenciones más recurrentes son las contravenciones de tránsito de primera o segunda clase y la conducción de vehículo en estado de embriaguez.

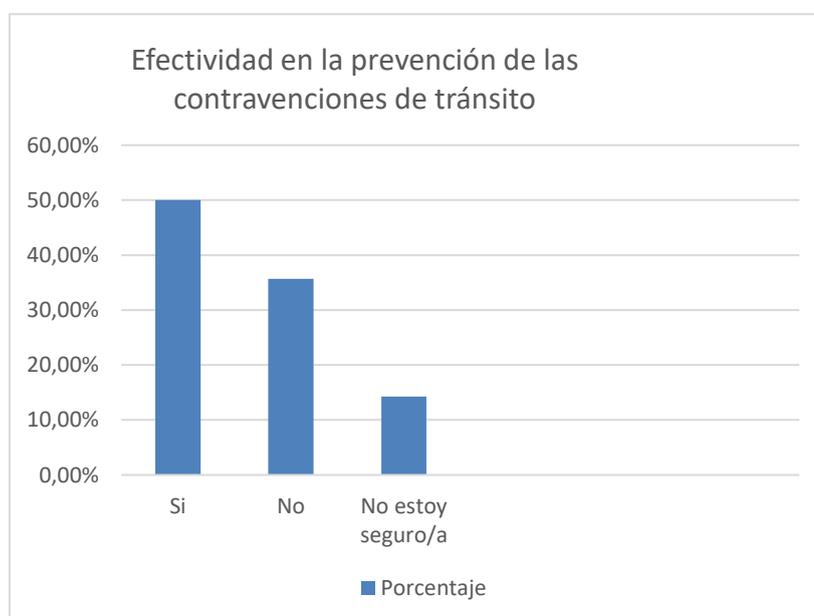
**Pregunta 3: En su opinión, ¿considera Usted que las contravenciones de tránsito son efectivas para prevenir accidentes en el cantón Otavalo?**

**Tabla 11.** *Efectividad en la prevención de las contravenciones de tránsito*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Si	35	50%
No	25	35,71%
No estoy seguro/a	10	14,28%
<b>TOTAL</b>	<b>70</b>	<b>100%</b>

Fuente: Personas encuestadas conductoras de vehículos (2023).

**Ilustración 4.** *Efectividad en la prevención de las contravenciones de tránsito*



Fuente: Personas encuestadas conductoras de vehículos. Autora: Mora (2023).

**Análisis:** Esta interrogante dentro del cuestionario presentado ¿considera Usted que las contravenciones de tránsito con contundencia con un 50% de los encuestados, quienes consideran que las contravenciones de tránsito son efectivas para prevenir accidentes en el cantón Otavalo, pero deben estar acompañadas de otras medidas.

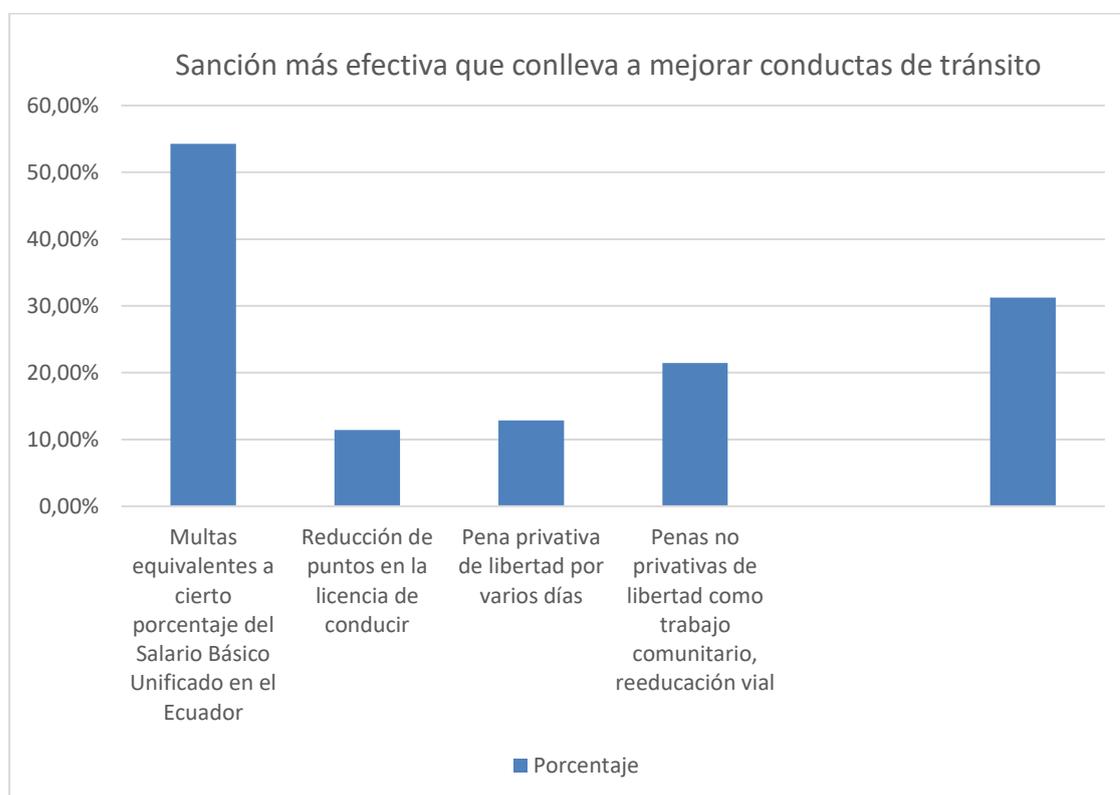
**Pregunta 4: ¿Cuál considera Usted que es la sanción más efectiva en las contravenciones de tránsito que conlleven a mejorar conductas de tránsito en la vía pública? He aquí algunas de ellas:**

**Tabla 12.** Sanción más efectiva que con lleva a mejorar conductas de tránsito

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Multas equivalentes a cierto porcentaje del Salario Básico Unificado en el Ecuador	38	54,29%
Reducción de puntos en la licencia de conducir	8	11,43%
Pena privativa de libertad por varios días	9	12,86%
Penas no privativas de libertad como trabajo comunitario, reeducación vial	15	21,43%
<b>TOTAL</b>	<b>70</b>	<b>100%</b>

Fuente: Personas encuestadas conductoras de vehículos (2023).

**Ilustración 5.** Sanción más efectiva que conlleva a mejorar conductas de tránsito



Fuente: Personas encuestadas conductoras de vehículos.  
 Autora: Mora (2023).

**Análisis:** En cuanto a la sanción más efectiva en las contravenciones de tránsito que conlleven a mejorar conductas de tránsito en la vía pública los encuestados en una respuesta abierta consideraron que las multas equivalentes a cierto porcentaje del Salario Básico Unificado en el Ecuador son las más efectivas en la prevención de accidentes de tránsito, pues, el hecho de afectar el bolsillo, la economía de los usuarios actúa como mecanismo preventivo de inmediato.

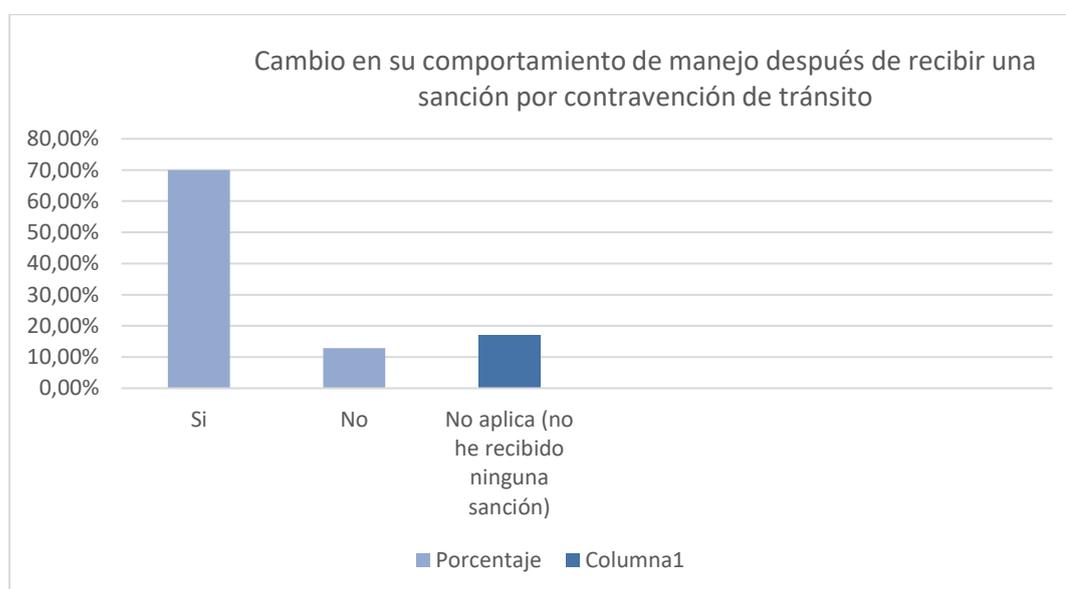
**Pregunta 5: ¿Ha notado Usted algún cambio en su comportamiento de manejo después de recibir una sanción por contravención de tránsito?**

**Tabla 13.** *Cambio en su comportamiento de manejo después de recibir una sanción por contravención de tránsito*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Si	49	70,00%
No	9	12,86%
No aplica (no he recibido ninguna sanción)	12	17,14%
<b>TOTAL</b>	<b>70</b>	<b>100%</b>

Fuente: Personas encuestadas conductoras de vehículos (2023).

**Ilustración 6.** *Cambio en su comportamiento de manejo después de recibir una sanción por contravención de tránsito*



Fuente: Personas encuestadas conductoras de vehículos.  
 Autora: Mora (2023).

**Análisis:** En cuanto a la interrogante bastante subjetiva de si ¿Ha notado Usted algún cambio en su comportamiento de manejo después de recibir una sanción por contravención de tránsito? Los encuestados, en un alto porcentaje del 70% señalan que la sanción impuesta *a posteriori* ha generado mayor concientización en el cuidado del manejo y conducción de vehículos y la reincidencia ha disminuido considerablemente.

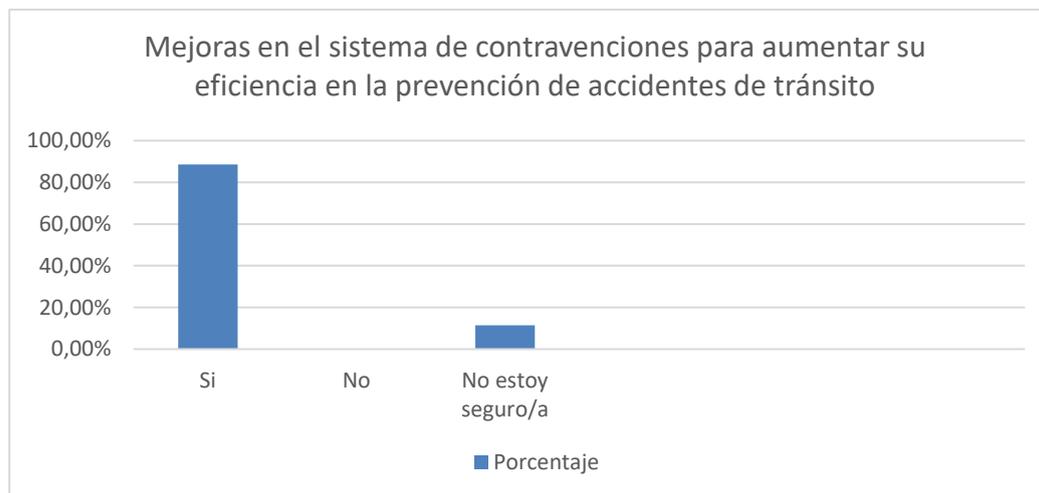
**Pregunta 6: ¿Crees que se necesitan mejoras en el sistema de contravenciones y su sanción en el cantón Otavalo para aumentar su eficiencia en la prevención de accidentes de tránsito?**

**Tabla 14.** *Mejoras en el sistema de contravenciones para aumentar su eficiencia en la prevención de accidentes de tránsito*

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Si	62	88,57%
No	0	00%
No estoy seguro/a	8	11,43%
<b>TOTAL</b>	<b>70</b>	<b>100%</b>

Fuente: Personas encuestadas conductoras de vehículos (2023).

**Ilustración 7.** *Mejoras en el sistema de contravenciones para aumentar su eficiencia en la prevención de accidentes de tránsito*



Fuente: Personas encuestadas conductoras de vehículos.  
 Autora: Mora (2023).

**Análisis:** Esta pregunta sobre si se necesitan mejoras en el sistema de contravenciones y su sanción en el cantón Otavalo para aumentar su eficiencia en la prevención de accidentes de tránsito, es fundamental para el desarrollo de esta investigación, pues, permite presentar los resultados basados en esta inminente necesidad de acompañar la legislación contravencional con políticas públicas diseñadas a la educación vial, al control adecuado del tránsito.

### 3.6. Discusión de los resultados

En primer término, al tomar en cuenta el criterio de los entrevistados y de los autores analizados en la revisión documental, permitió hacer un análisis de las contravenciones de tránsito como mecanismos de prevención que al imponer una pena como privación de libertad o multas que afectan su economía familiar actúan como alicientes para disminuir los accidentes de tránsito; evidenciándose innegable eficacia en la política preventiva que se implementa en el cantón Otavalo, Imbabura; criterio que muchas veces no es compartido, como señala Barrionuevo (2021) “existen varias personas que, a pesar del endurecimiento de las sanciones

pecuniarias, siguen cometiendo infracciones de tránsito; reincidencias que es producto de la falta del deber objetivo de cuidado”; sobre todo, esto sucede en las contravenciones por exceso de velocidad.

En segundo término, esta investigación reconoció la necesidad de más políticas públicas implementadas por el Estado ecuatoriano que contribuyan a la prevención del cometimiento de accidentes de tránsito, que ocasionan tanto daño en la sociedad, como la pérdida de vidas en los siniestros de tránsito, daños a la propiedad de terceras personas, incremento del hacinamiento carcelario, desequilibrios en la economía doméstica de los infractores de tránsito; pues los jueces, deben imponer sanciones frente al cometimiento de estas infracciones:

De conformidad con la competencia establecida para los jueces de primera instancia que conocen materia penal en el Código Orgánico de la Función Judicial y según las clases de procedimientos regulados en el COIP, son conocidas por jueces de contravenciones, jueces de contravenciones de tránsito, jueces de flagrancia, jueces multicompetentes, jueces multicompetentes penales, jueces de garantías penales y jueces especializados de tránsito. (Corte Nacional de Justicia del Ecuador, Proyecto de Ley Descriminalización de ciertas infracciones de tránsito, 2022)

Este grupo amplio de judicaturas penales, a nivel nacional, y se refleja en la jurisdicción del cantón Otavalo, tienen que cumplir con labores continuas por el incremento del ingreso de causas de tránsito, como asevera la Corte Nacional del Ecuador:

Las judicaturas del país que tienen competencia para conocer temas de tránsito y otros asuntos de materia penal, su carga laboral viene dada en un gran número por los primeros. Los juzgados de contravenciones conocen casi en su totalidad contravenciones de tránsito; en los juzgados multicompetentes penales, las causas de tránsito representan

la tercera parte de su carga laboral; en las unidades judiciales penales, las dos terceras partes de su actividad se centra en sustanciar procesos de tránsito. En resumen, las causas de tránsito (delitos y contravenciones) que conocen los jueces con competencia en materia penal equivalen a más de la mitad del total de los casos que tramitan, lo que significa una gran carga laboral para esos juzgadores. (Corte Nacional de Justicia del Ecuador, Proyecto de Ley Descriminalización de ciertas infracciones de tránsito, 2022)

Estas estadísticas, sin duda, evidencian que las infracciones de tránsito siguen siendo un flagelo social, del cual se puede liberar con medidas preventivas, como son el tipificar las contravenciones de tránsito, pero no son suficientes. Tal como lo expresaron los entrevistados funcionarios del GAD Municipal y de la Unidad Judicial Penal del cantón Otavalo que, con su experticia, consideran que deben implementarse más medidas de prevención en el cantón, como la educación vial, tener mayor control vial, apoyo de redes sociales para socialización de campañas a favor de la seguridad vial, en coordinación con entidades públicas, municipio, PPNN, FFAA, comisaria, etc. Criterio que coincide con lo expuesto por Quezada, Asanza y Suqui (2021) quienes consideran “que las propuestas para frenar la elevación en la tasa de contraventores, al igual que la de mortalidad por accidentes de tránsito, deben ser hechas desde una perspectiva antropológica sociocultural”. Autores que siguen la opinión de De la Torre-Saravino o la de Sánchez-Ferreira, entre otros.

En opinión del docente universitario García-Ramírez, director del Observatorio de Seguridad Vial de Loja (2022) una gran cantidad de siniestros de tránsito que se registran en el Ecuador se debe a la falta de una cultura de prevención, al respecto sostiene “la seguridad vial es una responsabilidad común de los conductores, peatones, entes de control y autoridades del país. El trabajo para reducir el número de accidentes de tránsito depende del esfuerzo conjunto

de todos los actores”. Del mismo modo, Arévalo y Valle (2022) y Machado (2022) consideran que quienes conducen los vehículos en la vía pública ostentan un protagonismo en la prevención si son más precavidos al momento de conducir. Debiendo tener cuidado en no exceder los límites de velocidad permitidos, percatarse de la escala de riesgo que representan las vías públicas, irrestricto respeto a las señales de tránsito, prestar la debida atención al conducir, evitar el manipular dispositivos electrónicos y reportar las vías nacionales y provinciales en mal estado, entre otras conductas que permitirán a los conductores no incurrir en la comisión de contravenciones que le acarreen sanciones que luego sean de difícil cumplimiento.

#### **CAPÍTULO 4: Propuesta**

Aunque este Trabajo de Integración Curricular intitulado Las contravenciones de tránsito como mecanismos de prevención y sanción; su eficacia en el cantón Otavalo, Imbabura, Ecuador no se enmarca en una investigación acción, y tampoco contiene un objetivo que haga referencia a una propuesta de solución referida el mejoramiento normativo de las contravenciones de tránsito en el Ecuador; no obstante, ello, se presentan algunas ideas tentativas direccionadas a la orientación metodológica para lograr la prevención de accidentes de tránsito, como:

Potenciar el conocimiento de la importancia de la Ley a través de la comprensión de la Constitución de la República del Ecuador y la Ley de Tránsito, y el Código Orgánico Integral Penal, fundamentalmente en materia de contravenciones y su penalidad, y, en general, en temas de movilidad. Comprender las obligaciones y derechos que todo peatón, conductor, ciclista y motociclista tienen al caminar o conducir por las vías del territorio nacional. Adoptar una actitud responsable y consciente del papel que desarrollamos en la vía pública. Poner en práctica los conocimientos adquiridos, a través del ejercicio práctico como peatón y conductor. Promover y estimular a una buena conducta vial, al entorno que nos rodea, amigos y familia, respetando las normativas nacionales, leyes y obligaciones. (Tulcán, 2021)

Dentro de estas *campañas de educación y concientización vial* se propone tomar en cuenta que las empresas que cuentan con varios conductores (dos como mínimo o diez vehículos –propios o de terceros–), como compañías de transporte, taxistas, empresas estatales, entre otras, deben establecer políticas de selección de sus conductores, con la intervención de médicos y psicólogos que evalúen su comportamiento frente a situaciones de riesgo en la vialidad. Estas empresas deben:

Ofrecer cursos de educación vial (hasta 16 capacitaciones anuales, sumando las del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo) con la orientación de agentes de tránsito profesionales y técnicos en agentes de tránsito que los capaciten en el conocimiento y el cumplimiento de normas y señales de tránsito, como el uso de cinturón de seguridad y de elementos de protección personal, el exceso de velocidad, entre otras. También se les deben exigir los exámenes psicosenométricos, físicos y pruebas de conducción definitiva. En las políticas de comportamiento humano también se deben regular las horas máximas de conducción. En este punto, (...) lo ideal es que no supere las 10.5 horas diarias. Estas, además, deben incluir procesos de controles diarios de consumo de alcohol y de sustancias alucinógenas, con el personal y las herramientas idóneas para ello. (Satrack, 2022)

Todas estas disposiciones internas deben estar acompañadas de procesos de revisión pre operativa de todos los vehículos, se recomienda, también obtener para estos vehículos repuestos certificados y originales que garanticen una vida útil y debido funcionamiento. La seguridad vial es una corresponsabilidad de todos, por lo que hacerlo con conciencia es evitar o prevenir accidentes de tránsito que tanto daño y congoja han ocasionado en el seno de las familias ecuatorianas.

Es importante señalar y dar a conocer a los infractores de tránsito del cantón Otavalo, el recurso de apelación en contravenciones de tránsito con sanciones de privación de libertad en sentencias menores a 15 días, ya que es indispensable determinar si este recurso podrá ser subsanado en un tiempo menor al establecido en la sentencia y de resolverse después de este tiempo el recurso de apelación carecería de efectividad, ya que la finalidad de este pedimento o táctica procedimental consiste en impedir que el procesado pase el menor tiempo posible privado

de su libertad. El propósito de esta *propuesta de conocimiento e información de este recurso de apelación* es lograr vías efectivas, por parte de los entes judiciales, para que los contraventores de tránsito sean privados de su libertad el menor tiempo posible o de no ser admitido el recurso qué otras medidas alternas se pueden solicitar a favor de estos infractores de tránsito, con la intención de evitar el cumplir la pena impuesta por el juzgador, sobre todo, en aquellas contravenciones que se considera se pueden reparar con la implementación de medidas sustitutivas, entre ellas, el trabajo comunitario.

Para el logro de esta propuesta, lo primero que se debe hacer es determinar cuáles son las contravenciones de tránsito a las que se les imponen sanciones de privación de libertad, que den lugar a la interposición del recurso de apelación. Entre estas contravenciones tipificadas en el COIP se encuentra la conducción de vehículos con llantas en mal estado, como lo prevé el Art. 383 con la imposición de una pena privativa de libertad de 5 a 15 días; asimismo, el Art. 384, referida al conducir vehículos bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan con pena privativa de libertad de 30 días. Igual resultado, se deriva del Art. 385, relativa a la conducción de vehículo en estado de embriaguez, con pena privativa de libertad de 5 días hasta un máximo de 30 días. Igualmente, en las contravenciones de primer grado sujetas a una pena privativa de 3 días, para aquellos que conduzcan sin su respectiva licencia de conducir, o el que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito y el exceder los límites de velocidad fuera del rango moderado.

Al respecto es importante señalar que la CRE permite efectivizar el poder interponer el recurso de apelación en este tipo de contravenciones que garantice el derecho de poder solicitar el cambiar la pena por una menos gravosa que no sea privación de la libertad. Del mismo modo, el legislador penal en el COIP ha previsto, como aseveran López y Redrobán (2023)

que las contravenciones con penas privativas de libertad tengan la posibilidad de ser recurridas, cuando existe una sentencia condenatoria; ya que, al estar sometidos a un sistema operado por humanos, la omisión o el error pueden ser elementos que coadyuven a llegar a una sentencia desproporcionada al no haber le intención de causar daño y vulnerar el derecho a la libertad de los procesados.

El hecho de que los contraventores tengan conocimiento que pueden recurrir las decisiones de los jueces competentes, pone de manifiesto el derecho al debido proceso, a la tutela judicial efectiva, que permitirá ejercerlos y evitar la privación de su libertad por el cometimiento de contravenciones, que bien pudieran estar sancionadas con penas menos gravosas en pro del principio *in dubio pro libertatis*.

Otro de los aspectos que pudiera formar parte de una *propuesta para lograr una política sancionatoria más proporcionada en las contravenciones de tránsito* tipificadas en el cuerpo legal penal sería presentar, después de un estudio científico, una Reforma de Ley despenalizando o descriminalizando algunas de las contravenciones de tránsito. Por lo que se debe tomar en cuenta que:

Hay delitos o contravenciones que, por su resultado grave de muerte o lesiones o por una violación considerable del deber objetivo de cuidado, como el conducir bajo el efecto de sustancias estupefacientes o bajo los efectos del alcohol, deben estar reprimidas penalmente; no obstante, hay muchas otras que por la negligencia o desatención menor de los conductores u otros actores del tránsito vial, que en algunos casos no producen ningún resultado, no deben ser abarcadas por el derecho penal (debido a que incluso no son susceptibles de penas privativas de libertad), sino por otras ramas del derecho que garanticen su control, prevención y represión. (Corte Nacional de

Justicia del Ecuador, 2022, Proyecto de Ley Descriminalización de ciertas infracciones de tránsito).

De lograrse esto a nivel nacional se conferiría mayor autonomía a los gobiernos autónomos descentralizados, desde las esferas política, administrativa y financiera; ya que, los gobiernos locales cuentan con capacidad de regirse por sus propias normas, en materia de tránsito, y hacerla efectiva a través de sus órganos, sin extralimitar los lineamientos establecidos en la Carta Magna. Desde esta perspectiva, permitiría que:

Los gobiernos autónomos descentralizados sustancien y resuelvan el procedimiento sancionador por contravenciones (faltas) de tránsito, en lugar de que estas infracciones sean conocidas por juezas y jueces con competencia en asuntos penales o de tránsito, y directamente registren, administren, custodien y recauden los cobros por las multas de tránsito, fortalecerá aún más la autonomía administrativa y financiera de la que gozan, sin depender de la intervención de ningún otro nivel de gobierno para este propósito, puesto que, según la Constitución de la República y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, los gobiernos autónomos regionales y municipales poseen la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre. (Corte Nacional de Justicia del Ecuador, 2022, Proyecto de Ley Descriminalización de ciertas infracciones de tránsito).

Esta propuesta surge porque al dar una mirada a las legislaciones circunvecinas del sur de América, principalmente, las contravenciones, faltas e infracciones de tránsito que se caracterizan por ocasionar daños muy leves o de carácter preventivo, son conocidas, para imponer su respectiva sanción, por autoridades de tránsito, por entes administrativos o por jueces administrativos, de concordancia con el principio de mínima intervención penal, y se desligan a los jueces penales del seguimiento de estas infracciones y se reserva para su conocimiento sólo los delitos de tránsito.

#### 4.1 CONCLUSIONES

Con la revisión documental realizada, el análisis de la normativa vigente en materia de tránsito y los resultados extraídos de la población consultada se determinó que al evaluar la eficacia de los mecanismos de prevención y la imposición de sanciones de las contravenciones de tránsito en el cantón Otavalo, que son componentes preventivos que reflejan efectividad en la prevención de accidentes de tránsito y determinan su impacto en la seguridad vial y la tranquilidad de la población; pero no son suficientes, debido a que el cometimiento de las contravenciones de tránsito tipificadas en el COIP sigue en aumento, aunque se acompañen de otras medidas preventivas, que mitigan, en cierta medida, las cifras negativas de accidentes de tránsito a nivel nacional.

Al consultar las leyes de tránsito y el COIP como normativa vial vigente en el Ecuador se pudieron identificar las principales contravenciones de tránsito en cuyo cometimiento incurren los conductores de vehículos, siendo las contravenciones de tránsito de primera o cuarta clase, las más recurrentes, tipificadas en los Arts. 386 y 389, referidas a la conductora o conductor que con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado o dentro del rango moderado, de conformidad con los reglamentos de tránsito correspondientes, pues, al identificar los elementos típicos de estas contravenciones, como la conducta atípica, se evidenció que dan lugar a la prevención de accidentes de tránsito, debido a que los conductores no quieren someterse a las severas sanciones de este tipo de contravenciones consideradas graves por la Ley.

El Estado ecuatoriano en su propósito de reducir los siniestros y accidentes de tránsito como política pública que obedece a principios nacionales e internacionales ha logrado la ejecución de medidas preventivas implementadas por las autoridades locales que reposan en

políticas públicas tanto del Estado ecuatoriano como de los gobiernos autónomos descentralizados que permitan sustanciar y resolver el procedimiento sancionador por contravenciones de tránsito; políticas dirigidas a la educación vial, desde los colegios, mayor control vial, mecanismos de difusión por redes sociales del conocimiento de las infracciones de tránsito, el establecimiento de dispositivos electrónicos o tecnológicos, como foto-radares, en vías de circulación del cantón para controlar el exceso de velocidad de los conductores de vehículos.

Tomando en cuenta el método científico deductivo de determinó que el sistema sancionatorio vigente en el COIP y su aplicación por los jueces locales en el cantón Otavalo, contribuye a la prevención de accidentes de tránsito, siendo su aplicación bastante efectiva; no obstante, los usuarios viales y los contraventores consideran que las sanciones impuestas por el cometimiento de las contravenciones tipificadas en el COIP, carecen de proporcionalidad debido a que la mayoría de ellas no ocasionan daño alguno y la imposición de penas privativas de libertad excede cualquier límite legal.

## 4.2 RECOMENDACIONES

Sugerir a la Agencia Nacional de Tránsito y a los GADS correspondientes desarrollar campañas de información y publicidad para que la sociedad otavaleña, sobre todo, cuente con información reciente, vigente y veraz sobre las consecuencias del cometimiento de infracciones de tránsito, en particular, las derivadas de sobrepasar los límites de velocidad permitidos.

Exhortar a la sociedad ecuatoriana a implementar campañas de concientización para evitar el cometimiento de contravenciones de tránsito de primera o segunda clase, debido a que son las más recurrentes, tipificadas en los Arts. 386 y 387, que contribuyan a la disminución de accidentes de tránsito que tanto afectan a la sociedad cantonal.

Sugerir tanto al Estado ecuatoriano como a las autoridades de los gobiernos autónomos descentralizados, a las empresas públicas y privadas, como la Empresa Pública Movidelnor que realice operativos, con su debida señalética, que contribuyan a la educación y concientización vial para lograr que los conductores del cantón observen el deber objetivo de cuidado que coadyuve a la prevención de accidentes y siniestros viales

Entender que las entidades de tránsito, los conductores de vehículos y los propietarios de los automotores mantienen una responsabilidad compartida en la prevención de los accidentes de tránsito, ya que la autoridad de tránsito está en la obligación de garantizar la seguridad vial en el país, los conductores de vehículos de observar irrestrictamente las normas de tránsito y los propietarios de vehículos de mantener sus vehículos en condiciones óptimas que prevengan accidentes de tránsito y de actualizar todos sus datos de su documentación (licencia, documento que evidencie el traspaso de dominio) para asegurar y garantizar el cumplimiento de la Ley de Tránsito.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alexy, R. (2001). *Teoría de los derechos fundamentales de la Ley*. Segunda reimpresión. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.
- Álvarez, E.; Contreras, A. (2015). *Disposición al pago de los conductores de vehículos por la violación de normas de tránsito en el casco urbano de la ciudad de Ocaña, aplicando el modelo spike*. (doctoral dissertation).
- Arévalo, E.; Valle, A. (2022). Recurso de apelación y derecho a la defensa frente a las contravenciones de tránsito. En *Iustitia Socialis. Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas y Criminalísticas*, vol. 7, N° 13, Santa Ana Coro, dic. 2022. Recuperado de <https://doi.org/10.35381/racji.v7i13.1961>;  
[http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2542-33712022000200038](http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2542-33712022000200038)
- Arroyo-Baltán, L.; Albert-Márquez (2018). La pena desde la axiología jurídica, a partir del itinerario jurídico de Jorge Zavala Baquerizo. En *Revista Dominio de las Ciencias*, Vol. 4, núm. 1, enero, 2018, 748-783. Recuperado de DOI: <https://doi.org/10.23857/dc.v4i1.831>  
<https://dominiodelasciencias.com/ojs/index.php/es/article/view/831/pdf>
- Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador. (2008) *Constitución de la República del Ecuador*. Montecristi: Registro Oficial número 449 de 20 de octubre de 2008.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2008) *Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. Registro Oficial Suplemento 398 de 07 –ago.- 2008, última modificación: 21 –ago.- 2018.

Asamblea Nacional del Ecuador. (2010) *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización* (COOTAD). Editorial Jurídica del Ecuador.

Asamblea Nacional (2012) Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (25-jun-2012), Decreto Ejecutivo 1196, Registro Oficial Suplemento 731.

Asamblea Nacional del Ecuador. (2014) *Código Orgánico Integral Penal*. Registro Oficial Suplemento 180 de 10-feb-2014, Última modificación: 17-feb.-2021.

Asamblea Nacional del Ecuador. (2016) *Código Orgánico de la Función Judicial*. Primer Suplemento del Registro Oficial. Resolución N°01. Quito-Ecuador: Corte Nacional de Justicia del Ecuador.

Asamblea Nacional del Ecuador. (2021) Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2021). Artículo agregado por artículo 110 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 512. de 10 de agosto del 2021.

Barrionuevo, J. (2021). *Las penas accesorias a la privativa de libertad en el cometimiento de las infracciones de tránsito por exceso de velocidad en el cantón Ambato*. Ambato: Pontificia Universidad Católica del Ecuador. Recuperado de <https://repositorio.pucesa.edu.ec/bitstream/123456789/3145/1/77307.pdf>

Calle, H.; Ortega, S. (2022). El derecho de apelación y su vulneración en contravenciones de tránsito que no aplican pena privativa de libertad. En *Revista Polo del Conocimiento*. (Edición núm. 67), Vol. 7, N° 2, febrero 2022, 994-1015. ISSN: 2550-682X. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8354928.pdf>

Carrasco-Yépez, C. (2022). *Conozca sobre el Recurso Especial de Doble Conforme en materia*

*penal*. Quito: Departamento de Litigio Penal, página web. Recuperado de <https://www.meythalerzambranoabogados.com/post/conozca-sobre-el-recurso-especial-de-doble-conforme-en-materia-penal>

Cisneros, V. (2020). *La efectividad de los mecanismos de reparación integral a la víctima en las infracciones de tránsito*. (Tesis de Maestría). Quito: Universidad Andina Simón Bolívar. Recuperado de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/7802/1/T3384-MDPE-Cisneros-La%20efectividad.pdf>

Corte Constitucional del Ecuador (2021). *Sentencia N° 1965-18-EP/21*, Caso N° 1965-18-EP, de fecha 17 de noviembre de 2021. Recuperado de <https://www.funcionjudicial.gob.ec/www/pdf/sentencia%201965-18-EP21.pdf>

Corte Constitucional del Ecuador (2022). *Sentencias 2251-19-EP/22 y 2516-19-EP/22*. Recuperado de <https://www.corteconstitucional.gob.ec/sentencias-2251-19-ep-22-y-2516-19-ep-22/>

Corte Nacional de Justicia del Ecuador. (2022). *Proyecto de Ley Descriminalización de ciertas infracciones de tránsito*. Ecuador. Recuperado de [https://www.cortenacional.gob.ec/cnj/images/pdf/proyecto\\_ley/Descriminalizacion-de-infracciones-de-transito.pdf](https://www.cortenacional.gob.ec/cnj/images/pdf/proyecto_ley/Descriminalizacion-de-infracciones-de-transito.pdf)

Castillo, D.; Coral, C.; Salazar, Y. (2021). Modelización econométrica de los accidentes de tránsito en el Ecuador. En *Revista Politécnica*, nov. 2020-ene. 2021, vol. 46, N° 2, 21-28. <https://doi.org/10.33333/rp.vol46n2.02> Recuperado de <https://doi.org/10.33333/rp.vol46n2.02>; <http://scielo.senescyt.gob.ec/pdf/rpolit/v46n2/2477-8990-rpolit-46-02-21.pdf>

Cárdenas R., J.; Cárdenas V, J. (2013) *Práctica de Tránsito*. 1era Edición. Cuenca: Universidad de Cuenca.

El Universo (2021) *Qué cambios dejó la aprobación de la Asamblea a la Ley de Tránsito*. 5 de mayo, 2021. Ecuador. Recuperado de: [shorturl.at/jqAO6](https://www.eluniverso.com/shorturl/shorturl.at/jqAO6)

Empresa Pública de Movilidad. Movidelnor E.P. (2021). *Operaciones de Tránsito*. Ibarra-Ecuador. Recuperado de: [shorturl.at/biryG](https://www.movidelnor.gob.ec/shorturl/shorturl.at/biryG)

Empresa Pública de Movilidad. Movidelnor E.P. (2021). *Operaciones de Tránsito*. Ibarra-Ecuador. Recuperado de: <https://www.movidelnor.gob.ec/webepm/uniportalepm/>

Ferrajoli, L. (2011). *Derecho y razón. Teoría del garantismo penal*. Madrid: Editorial Trotta.

Foucault, M. (2009). *Vigilar y castigar: nacimiento de la prisión*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores Argentina.

García-Falconí, J. (2015). *El nuevo Código Orgánico Integral Penal*. Quito: Lex.

García-Ramírez, Y. (2022). ¿Cómo prevenir un accidente de tránsito? En *Noticias UTPL* del 5 de enero de 2022. Recuperado de <https://noticias.utpl.edu.ec/como-prevenir-un-accidente-de-transito-0>

Guastini, R. (2014). *Interpretar y Argumentar*. Primera ed. Quito: Centro de estudios políticos y constitucionales.

Instituto Nacional de Estadística y Censos – INEC (Sept-2022). *Estadísticas de Transporte. Siniestros de Tránsito Trimestral, I y II, 2022*. Quito: Agencia Nacional de Tránsito, 2020-2022. Recuperado de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web->

inec/Estadisticas\_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/ESTRA\_2021/2022\_ES  
TRA\_SINIESTROS.pdf

Jarrín, I. (2019) *Contravenciones penales en el COIP*. Quito: DerechoEcuador.com. Recuperado de <https://derechoecuador.com/contravenciones-penales-en-el-coip/#:~:text=La%20contravenci%C3%B3n%20es%20el%20acto,Autor.>

López, A. (2020). *Principio de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito de primera clase con pena privativa de libertad*. (Tesis de Maestría) Quito: Universidad San Francisco de Quito. Recuperado de <https://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/9385/1/126125.pdf>

López, E.; Redrobán, W. (2023). El recurso de apelación en contravenciones de tránsito, y la efectividad en sentencias menores a 15 días. En *Revista Metropolitana de Ciencias Aplicadas*, 6(S1), 6-11. ISSN: 2631-2662. Recuperado de <https://remca.umet.edu.ec/index.php/REMCA/article/view/626>

Machado, J. (2022) Cuáles son las cinco infracciones de tránsito más frecuentes en Quito. *En Primicias*, 18 de dic. 2022. Quito: Sociedad. Recuperado de <https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/infracciones-transito-quito-multas/>

Melero, E. (2002) “El concepto de reglamento en nuestra Constitución, desde una comprensión paradigmática del Derecho”. En *Cuadernos Const. De la Cátedra Fadrique Furió Ceriol*, N° 38/39, Valencia-España.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2012) *Herramientas de gestión para el Transporte Terrestre. Transferencia de la competencia de transporte terrestre, tránsito y seguridad*

*vial a favor de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, Metropolitanos y Municipal.*

Quito: MTOP.

Moreno-Samaniego, M. (2019). *Estrategias institucionales para la mejora de la seguridad vial en Ecuador y Chile, caso de análisis de los pilares 3 y 4 del Decenio de Acción*. Tesis de Maestría. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar. Recuperado de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6848/1/T2931-MRI-Moreno-Estrategias.pdf>

Organización de las Naciones Unidas [ONU] (2015). *Agenda 2023. Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Recuperado de [https://grupoenvera.org/sin-categoria/agenda-2030-asi-contribuye-envera-once-los-objetivos-desarrollo-sostenible/?gclid=Cj0KCQjwwISIBhD6ARIsAESAm41VOvo3jiDpn5PHGrImfuCb5XZ4NBPAq0ZxjGu4X-xLoxSyq8S5TwaAq6gEALw\\_wcB#anchor](https://grupoenvera.org/sin-categoria/agenda-2030-asi-contribuye-envera-once-los-objetivos-desarrollo-sostenible/?gclid=Cj0KCQjwwISIBhD6ARIsAESAm41VOvo3jiDpn5PHGrImfuCb5XZ4NBPAq0ZxjGu4X-xLoxSyq8S5TwaAq6gEALw_wcB#anchor)

Organización Mundial de la Salud [OMS] (30 de junio de 2022). *Reunión de Alto Nivel de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial Mundial*. NY: Comunicados de prensa. Recuperado de <https://www.who.int/es/news/item/30-06-2022-new-political-declaration-to-halve-road-traffic-deaths-and-injuries-by-2030-is-a-milestone-achievement>

Organización Mundial de la Salud (OMS) (2021) *Semana de la Seguridad Vial: OMS presentó Plan Mundial para reducir 50% las muertes y traumatismos en 2030*. Uruguay. Recuperado de: <https://www.paho.org/es/noticias/29-10-2021-semana-seguridad-vial-oms-presento-plan-mundial-para-reducir-50-muertes>

Pérez, J.; Carrasco, M. (2018) *Curso de Derecho Constitucional*. Decimosexta edición. Madrid:

Marcial Pons. Recuperado de: [shorturl.at/gjnvG](http://shorturl.at/gjnvG)

Quezada, J.; Asanza, C.; Suqui, G. (2021). La falta de regulación del incorrecto uso de licencias de conducir en el Ecuador. *Revista Sociedad & Tecnología*, 4(S2), nov. 2021, 500-515. ISSN: 2773-7349. Recuperado de DOI: <https://doi.org/10.51247/st.v4iS2.166>; <https://institutojubones.edu.ec/ojs/index.php/societec/article/view/166/454>

Reyes-Echandía, A. (2021) *En Diccionario Jurídico colombiano*. Bogotá: v/lex. Recuperado de <https://vlex.com.co/vid/es-diferencia-delito-contravencion-679348725>

Satrack. (2022). *Recomendaciones para diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial*. Blog Ecuador. Recuperado de <https://satrack.com.ec/blog/recomendaciones-para-disenar-e-implementar-el-plan-estrategico-de-seguridad-vial/>

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2017). *Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 Toda una Vida de Ecuador*. Quito; Observatorio Regional de Planificación para el Desarrollo de América Latina y el Caribe. Recuperado de <https://observatorioplanificacion.cepal.org/es/planes/plan-nacional-de-desarrollo-2017-2021-toda-una-vida-de-ecuador>

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2021). *Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025*. Quito: Gobierno del Ecuador. Recuperado de <https://www.planificacion.gob.ec/plan-de-creacion-de-oportunidades-2021-2025/>

Soria, S. (2019). *Criterios contradictorios de interpretación de los plazos para la prescripción del ejercicio de la acción en las contravenciones penales y su afectación a la seguridad*

*jurídica*. (Tesis de Maestría) Quito: Universidad Central del Ecuador. Recuperado de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/20636/1/T-UCE-0013-JUR-022-P.pdf>

Sternberg-Lieben, D. (2016). El bien jurídico, proporcionalidad y libertad del legislador penal. En *La teoría del bien jurídico. ¿Fundamento de legitimación del derecho penal o juego de abalorios dogmáticos?* Madrid: Editorial Marcial Pons.

Tamay, M. (2019). *La aplicación de la pena natural en el cantón Loja. Los principios de mínima intervención penal, oportunidad y proporcionalidad como garantía para la aplicación de la pena natural*. Tesis de Maestría. Loja: La Universidad de posgrado del Estado. Recuperado de <https://repositorio.iaen.edu.ec/bitstream/handle/24000/4927/TRABAJO%20DE%20TITULACI%20D3N%20-%20MICHAEL%20PATRICIO%20TAMAY%20CARRION.pdf;jsessionid=CEFD93BC6CC43F880388D5FE7E742B22?sequence=1>

Tello, L. (2018) Derechos Humanos y vulnerabilidad. En *Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM*. Recuperado de: [shorturl.at/rBHOT](http://shorturl.at/rBHOT)

Tello-Vásquez, M. (2023). *Foto radares en el cantón Cuenca: Regulación confrontada al principio de legalidad como garantía constitucional al debido proceso. Realidad 2020-2021*. Cuenca: Universidad de Azuay. Recuperado de <https://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/12915/5/T18442.pdf>

Tulcán, J. (2021). *Propuesta de un Plan de Educación sobre Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para estudiantes de terceros de bachillerato de los colegios del sector norte de la ciudad de Cuenca*. Cuenca: Universidad Politécnica Salesiana. Recuperado de

<https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/18429/1/UPS-CT008698.pdf>

Zavala-Baquerizo, J. (1986) *La Pena en general*. 1era Ed. Tomo I. Guayaquil: EQ. Editorial.

Zaffaroni, E. (1989) *En busca de las penas perdidas*. Buenos Aires: Astrea.

Zaffaroni, E. (2018) *Estructura básica del Derecho Penal*. Quito: Universidad Andina Simón

Bolívar. Recuperado de: [shorturl.at/ksDL1](http://shorturl.at/ksDL1)

## ANEXOS

## Anexo 1: Modelo de Entrevista



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y**  
**ECONÓMICAS**  
**CARRERA DE DERECHO**  
**INFORME FINAL DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN**  
**CURRICULAR**

Otavaló, 05 de julio de 2023.

Informe Final del Trabajo de Integración Curricular, intitulado: **“LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO COMO MECANISMOS DE PREVENCIÓN Y SANCIÓN; SU EFICACIA EN EL CANTÓN OTAVALO, IMBABURA, ECUADOR”**

Previo a la obtención del título de Abogado de la República.

**Objetivo general de la investigación:**

Evaluar la eficacia de los mecanismos de prevención y la imposición de sanciones de las contravenciones de tránsito en el cantón Otavaló y determinar su impacto en la seguridad vial y la tranquilidad de la población.

**Preguntas de la encuesta a funcionarios judiciales y funcionarios administrativos del GAD del cantón Otavaló:**

**1.-** ¿Cuál es su opinión sobre la efectividad de las diversas contravenciones de tránsito como mecanismos de prevención de accidentes en el cantón Otavaló?

- 2.- ¿Cuáles considera que son los principales desafíos en la aplicación y ejecución de las sanciones —multas equivalentes a cierto porcentaje del Salario Básico Unificado, reducción de puntos en la licencia de conducir, pena privativa de libertad por varios días— por contravenciones de tránsito en el cantón Otavalo?
- 3.- Según su opinión, ¿existen medidas adicionales que se podrían implementar para mejorar la eficiencia de las contravenciones de tránsito en la prevención de accidentes en el cantón Otavalo?
- 4.- ¿Qué factores considera Usted que influyen en la percepción y cumplimiento de las sanciones por contravenciones de tránsito entre los conductores del cantón Otavalo?
- 5.- ¿Cuál es su experiencia en la gestión de casos relacionados con contravenciones de tránsito y cómo ha impactado en la seguridad vial de este cantón?
- 6.- ¿Qué recomendaciones o acciones considera Usted necesarias para fortalecer y mejorar el sistema de contravenciones de tránsito en el cantón Otavalo, en términos de su eficiencia en la prevención de accidentes?

Estudiante: **Kristel Narciza Mora Calderón**

**Anexo 2: Modelo de Encuesta**

**UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y**  
**ECONÓMICAS CARRERA DE DERECHO**

**INFORME FINAL DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN**  
**CURRICULAR**

Otavaló, 05 de julio de 2023.

Informe Final del Trabajo de Integración Curricular, intitulado: **“LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO COMO MECANISMOS DE PREVENCIÓN Y SANCIÓN; SU EFICACIA EN EL CANTÓN OTAVALO, IMBABURA, ECUADOR”**

Previo a la obtención del título de Abogado de la República.

**Objetivo general de la investigación:**

Evaluar la eficacia de los mecanismos de prevención y la imposición de sanciones de las contravenciones de tránsito en el cantón Otavaló y determinar su impacto en la seguridad vial y la tranquilidad de la población.

**Preguntas de la encuesta a conductores de vehículo del cantón Otavaló:**

- 1.- ¿Considera Usted que existe suficiente información y conocimiento sobre las contravenciones de tránsito en el Ecuador?

Respuesta	Marcar con una X
Si	
No	

2.- ¿Ha recibido Usted alguna vez una sanción por el cometimiento de una contravención de tránsito, en el cantón Otavalo? Si su respuesta es afirmativa, favor señalar cuál de ellas:

Respuesta	Marcar con una X
Si	
No	

Respuesta	Marcar con una X
Conducción de vehículo con llantas en mal estado	
Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan	
Conducción de vehículo en estado de embriaguez	
Contravenciones de tránsito de primera o segunda clase	
Contravenciones de tránsito de tercera, cuarta	

o quinta clase	
Contravenciones de tránsito de sexta o séptima clase	

3.- En su opinión, ¿considera Usted que las contravenciones de tránsito son efectivas para prevenir accidentes en el cantón Otavalo?

Respuesta	Marcar con una X
Si	
No	
No estoy seguro /a	

4.- ¿Cuál considera Usted que es la sanción más efectiva en las contravenciones de tránsito que conlleven a mejorar conductas de tránsito en la vía pública? He aquí algunas de ellas:

Respuesta	Marcar con una X
Multas equivalentes a cierto porcentaje del Salario Básico Unificado en el Ecuador	
Reducción de puntos en la licencia de conducir	
Pena privativa de libertad por varios días	
Penas no privativas de libertad como trabajo comunitario, reeducación vial	

5.- ¿Ha notado Usted algún cambio en tu comportamiento de manejo después de recibir una sanción por contravención de tránsito?

Respuesta	Marcar con una X
Si	
No	
No aplica (no he recibido una sanción)	

6.- ¿Crees que se necesitan mejoras en el sistema de contravenciones y su sanción en el cantón Otavalo para aumentar su eficiencia en la prevención de accidentes de tránsito?

Respuesta	Marcar con una X
Si	
No	
No estoy seguro /a	

Estudiante: **Kristel Narciza Mora Calderón**

### Anexo 3. Evidencia Entrevista realizada a López Franco Amanda, Inspectora del Cantón Otavalo



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS**  
**CARRERA DE DERECHO**  
**INFORME FINAL DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR**

Otavalo, 05 de julio de 2023.

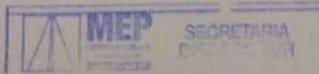
Informe Final del Trabajo de Integración Curricular, intitulado: **"LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO COMO MECANISMOS DE PREVENCIÓN Y SANCIÓN; SU EFICACIA EN EL CANTÓN OTAVALO, IMBABURA, ECUADOR"**

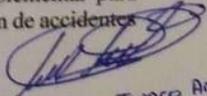
Previo a la obtención del título de Abogado de la República.

**Objetivo general de la investigación:**  
Evaluar la eficacia de los mecanismos de prevención y la imposición de sanciones de las contravenciones de tránsito en el cantón Otavalo y determinar su impacto en la seguridad vial y la tranquilidad de la población.

**Preguntas de la encuesta a funcionarios judiciales y funcionarios administrativos del GAD del cantón Otavalo:**

- 1.- ¿Cuál es su opinión sobre la efectividad de las diversas contravenciones de tránsito como mecanismos de prevención de accidentes en el cantón Otavalo?
- 2.- ¿Cuáles considera que son los principales desafíos en la aplicación y ejecución de las sanciones —multas equivalentes a cierto porcentaje del Salario Básico Unificado, reducción de puntos en la licencia de conducir, pena privativa de libertad por varios días— por contravenciones de tránsito en el cantón Otavalo?
- 3.- Según su opinión, ¿existen medidas adicionales que se podrían implementar para mejorar la eficiencia de las contravenciones de tránsito en la prevención de accidentes en el cantón Otavalo?



  
ACT: López Franco Amanda  
Inspectora del Cantón  
Otavalo  
Martes 11-07-2023

**Anexo 4. Evidencia Entrevista realizada a la Ab. Elizabeth Guananga, jefe del Distrito Sur. MOVILDELNORT**



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS**  
**CARRERA DE DERECHO**  
**INFORME FINAL DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR**

Otavaló, 05 de julio de 2023.

Informe Final del Trabajo de Integración Curricular, intitulado: **"LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO COMO MECANISMOS DE PREVENCIÓN Y SANCIÓN; SU EFICACIA EN EL CANTÓN OTAVALO, IMBABURA, ECUADOR"**

Previo a la obtención del título de Abogado de la República.

**Objetivo general de la investigación:**  
Evaluar la eficacia de los mecanismos de prevención y la imposición de sanciones de las contravenciones de tránsito en el cantón Otavaló y determinar su impacto en la seguridad vial y la tranquilidad de la población.

**Preguntas de la encuesta a funcionarios judiciales y funcionarios administrativos del GAD del cantón Otavaló:**

- 1.- ¿Cuál es su opinión sobre la efectividad de las diversas contravenciones de tránsito como mecanismos de prevención de accidentes en el cantón Otavaló?
- 2.- ¿Cuáles considera que son los principales desafíos en la aplicación y ejecución de las sanciones —multas equivalentes a cierto porcentaje del Salario Básico Unificado, reducción de puntos en la licencia de conducir, pena privativa de libertad por varios días— por contravenciones de tránsito en el cantón Otavaló?
- 3.- Según su opinión, ¿existen medidas adicionales que se podrían implementar para mejorar la eficiencia de las contravenciones de tránsito en la prevención de accidentes en el cantón Otavaló?

  
MOVILDELNOR E.P. 11-07-2023.

*Ab. Elizabeth Guananga*  
Jefe de Distrito Sur.

**Anexo 5. Evidencia Entrevista realizada al Dr. Alzivar Tulcanazo. Juez de la Unidad Penal del Cantón Otavalo**



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS**  
**CARRERA DE DERECHO**  
**INFORME FINAL DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR**

Otavalo, 05 de julio de 2023.

Informe Final del Trabajo de Integración Curricular, intitulado: **“LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO COMO MECANISMOS DE PREVENCIÓN Y SANCIÓN; SU EFICACIA EN EL CANTÓN OTAVALO, IMBABURA, ECUADOR”**

Previo a la obtención del título de Abogado de la República.

**Objetivo general de la investigación:**

Evaluar la eficacia de los mecanismos de prevención y la imposición de sanciones de las contravenciones de tránsito en el cantón Otavalo y determinar su impacto en la seguridad vial y la tranquilidad de la población.

**Preguntas de la encuesta a funcionarios judiciales y funcionarios administrativos del GAD del cantón Otavalo:**

- 1.- ¿Cuál es su opinión sobre la efectividad de las diversas contravenciones de tránsito como mecanismos de prevención de accidentes en el cantón Otavalo?
- 2.- ¿Cuáles considera que son los principales desafíos en la aplicación y ejecución de las sanciones —multas equivalentes a cierto porcentaje del Salario Básico Unificado, reducción de puntos en la licencia de conducir, pena privativa de libertad por varios días— por contravenciones de tránsito en el cantón Otavalo?
- 3.- Según su opinión, ¿existen medidas adicionales que se podrían implementar para mejorar la eficiencia de las contravenciones de tránsito en la prevención de accidentes en el cantón Otavalo?



UNIDAD JUDICIAL U.  
JUEZ  
OTAVALO

**Anexo 6. Fotografías que evidencian el levantamiento de la encuesta en las calles del cantón Otavalo.**

