

CAPÍTULO I

1. CAMPO CONTEXTUAL PROBLEMÁTICO

1.1. CONTEXTO NACIONAL, REGIONAL, LOCAL Y/O INSTITUCIONAL

CONTEXTO REGIONAL

En los países de la región andina, la congestión vehicular o embotellamiento tanto urbano como interurbano y el flujo vehicular, se ven saturados debido al exceso de demanda de vías, produciendo incremento en los tiempos de viajes y las consecuencias de la congestión provocan accidentes a pesar de que los vehículos no pueden circular a gran velocidad, también se deriva la violencia vial. La congestión del tráfico o la distribución normal de transporte genera una demanda de espacios mayor del que se dispone en las carreteras.

La provisión privada de vialidad también podría ser una solución. Por ejemplo, la vialidad de Santiago de Chile en los últimos años se ha transformado gracias a la conclusión de cientos de kilómetros de autopistas privadas construidas a un costo de cientos de millones de dólares, cifras menores, por cierto, a los potenciales beneficios de una reducción en el tráfico. México también se ha beneficiado de miles de kilómetros de autopistas privadas a lo largo del país.

VENEZUELA

“La congestión del tráfico o la distribución del transporte es un problema que en este país, se puede solucionar con la intervención de los municipios, pero cuando los problemas son mayores, el Estado asume el control, a través de organismos públicos como el Ministerio del Transporte. Para que estas soluciones se lleven a cabo, el tema crucial a resolver es el de la protección de los derechos de propiedad de las vías, en relación al parqueo. El no solucionarlos a tiempo ha hecho que se pierda una cultura implícita del respeto por las leyes y se observe entonces una vulneración flagrante de actividades como el uso de la bocina o la discriminación al momento de ceder la vía. Esto es más crucial cuando la bocina o el uso de la calzada, no permiten el paso de peatones, o personas con capacidades especiales, lo mismo sucede con el paso de vehículos exclusivos, como las ambulancias, los bomberos, las patrullas, etc.”

CRÍTICA

Estos problemas deben resolverse a través de los gobiernos locales y deben así mismo venir acompañadas por estrategias, como la habilitación de vías exclusivas para el transporte público o de tráfico reversible, que vaya en un sentido durante la mañana y en otro durante la tarde. También se requieren políticas de mejoramiento en la conducta cívica de los conductores y peatones, y una integración de la autoridad encargada del tránsito que responda a los problemas de forma rápida y eficaz.

“Estas medidas no constituyen un buffet donde se puede escoger la que más convenga. Sin un cambio integral, cualquier conjunto de medidas

se quedaría corto. El tráfico en Caracas es un problema costosísimo tanto para las empresas como para el Estado, y provoca una disminución dramática en la calidad de vida de todos. Las soluciones están al alcance de la mano de los hacedores de políticas, y es nuestro deber como ciudadanos exigirles una solución.

A pesar de que en la Venezuela actual esto pareciera ser un obstáculo imposible de superar, no lo es. De hecho, en los últimos años se han invertido miles de millones de dólares en infraestructura privada en países con menor nivel de desarrollo que Venezuela.

La inversión privada en infraestructura requiere que el inversionista pueda recuperar su inversión, lo cual requiere un compromiso por parte del Estado. A pesar de lo difícil que puede ser el diseño de contratos en esta área, algunos autores encuentran que la recuperación de la inversión en infraestructura vial en el mundo en desarrollo ha tenido menores problemas que la recuperación de inversión en otro tipo de infraestructura, como la provisión de agua.

La experiencia demuestra que la renegociación de contratos de infraestructura vial tiende a ser frecuente y se da a los pocos años de vigencia de los contratos. Sin embargo, los proveedores privados pueden incorporar ese mayor riesgo en el costo de construcción de la obra, y habría que ver si ese costo sigue siendo mayor a los importantes beneficios de que la nueva obra se construya. Lo más probable es que, incluso con esos costos, la obra sea viable desde el punto de vista financiero y social.”

Ariel López: Congestión Vial, enfermedad social de la ciudad
ariellopez.blogspot.com/.../congestin-vial-un-moderno-flagelo-de-la....

CRITICA

En Quevedo al igual que en otras partes del país, el empleo de los automotores para ir al trabajo, o al lugar de estudio es casi obligado en el caso de los que poseen vehículos livianos de transporte; no son muchos los que voluntariamente quieran dejar el automóvil en casa, a menos que encuentren grandes problemas para estacionar. El automóvil provee psicológicamente la idea de mucha mejor movilidad y una sensación de seguridad, lo que explica que sea tan apetecido. Ante estas ventajas del automóvil, los usuarios tienen una disposición a tolerar un determinado nivel, -aun no dilucidado- de congestión; sin embargo en las horas pico, se observa la inmensa cantidad de vehículos congestionados y haciendo uso indiscriminado de la bocina. Es necesario mantener el tráfico bajo control, aplicando medidas sobre la realidad concreta del transporte.

PERÚ

Congestión vehicular en Lima, todo lo que perdemos y contaminamos

Tránsito desordenado y contaminación son algunos de los males que nos aquejan. Un estudio determinó que el problema nos cuesta \$6,000 millones.

Uno de los problemas más graves y con mayor urgencia a resolver, en nuestra ciudad, es el caos vehicular. Caos generador de consecuencias nefastas como el incremento de la contaminación, serios daños a nuestra salud, el aumento del índice de mortalidad y pérdida económica debido al tiempo que desperdiciamos.

Pero, ¿cómo se origina tanto desorden y caos en nuestras calles?

Lima es sede de las principales fuentes de trabajo en cualquier rubro. Una de estas fuentes es el transporte público que, como conocemos, fluye en constante desorden.

La educación vial es una de las principales causas de la gran Congestión vehicular en nuestra ciudad. La enseñanza en temas de este tipo ha sido muy limitada durante los últimos tiempos por parte de las autoridades hacia los ciudadanos. Esta falta de educación permite que transportistas y peatones no respeten las normas de tránsito y hagan lo que mejor les parezca en las calles. Se ha llegado a hablar de “cultura combi”.

La agudización del congestionamiento vehicular en el Centro de Lima es el principal problema que está generando el servicio de buses del Metropolitano, en su inicio del recorrido por el jirón Lampa, y la avenida Emancipación, rumbo a Caquetá. Los conductores de este sistema de transporte reconocen que la Ruta Centro es muy difícil de realizar (por lo angosto de las vías y lo estrecho de los giros) y riesgosa, por la gran cantidad de peatones y vehículos particulares.

“Los policías de tránsito y los semáforos no ayudan mucho, siempre vas a encontrar carros cruzados por todos lados, interrumpiéndonos el paso. Comparado a otras rutas, realmente es más difícil de transitar” aseguró un conductor del Metropolitano, que pidió no ser identificado por temor a represalias.

Según los choferes de los buses articulados, el mayor punto de congestionamiento lo encuentran en el cruce del jirón Puno y el jirón Lampa, pues los autos que transitan por Puno al voltear a la izquierda al llegar a Lampa, con dirección a la Plaza de Armas, congestionan más este último

jirón, bloqueando así el corredor exclusivo de El Metropolitano, pues la cola de autos empieza en el jirón Carabaya, y cruza el jirón Azángaro, ambos paralelos a Lampa. “Por más que regulemos el orden de los automóviles particulares, el jirón Lampa se llena porque hay una mala sincronización de los semáforos desde Puno hasta Ucayali y porque nadie quiere entrar a Abancay, debido a que la congestión es peor”, admitió un policía de tránsito de la zona, quien para dar preferencia al Metropolitano, usualmente hace retroceder a los vehículos que se estancan en el cruce peatonal de los jirones Puno y Lampa, por la congestión.

Quienes más sufren, y seguirán padeciendo este congestionamiento, son los conductores que deben cruzar el jirón Lampa desde el Paseo de los Héroes Navales hasta la Plaza de Armas, pues aseguran que antes de la llegada del Metropolitano este tramo les demandaba un viaje de 15 a 20 minutos, pero que desde el lunes pasado les toma casi tres cuartos de hora.

Para Luis Quispe, director de la ONG Luz Ámbar, la ruta centro de El Metropolitano es la zona de mayor conflicto. “Antes el jirón Lampa tenía cuatro carriles. En la actualidad los vehículos particulares solo usan dos, debido a que la otra mitad ahora es parte del corredor exclusivo del Metropolitano. Se ha reducido el jirón Lampa terriblemente, sobrecargando la congestión vehicular en el jirón Carabaya, sabiendo que estas dos rutas son las vías de acceso al Centro de Lima”.

Además, Quispe Candía señala que “también se ha afectado al peatón, pues se ha reducido hasta la calzada por donde ellos transitan, para dar espacio al corredor del Metropolitano y eso genera gran malestar a la población, y los pone en riesgo”.

El director de Luz Ámbar indica que el actual caos vehicular en el Centro se pudo controlar desde un inicio. “Se debió poner pasos a desnivel en Puno para que los vehículos particulares transiten sin muchos problemas. Se debió tener en cuenta a los demás vehículos y no solo al Metropolitano, por eso se ven problemas como en el jirón Camaná, donde los trabajadores del ministerio de la Mujer deben usar la vereda para poder entrar a su playa de estacionamiento. Ahora, lógicamente, esto es imposible” señaló Quispe Candia.”

actualidad **congestión vehicular** | TodoAutos, autos nuevos y venta ...
www.todoautos.com.pe/portal/.../tag/actualidad-congestión-vehicular

CRÍTICA

En Perú, debido a la congestión vehicular, se podría asegurar que una de las soluciones más inmediatas sería cambiar de sentido algunas vías alternas. Cuando el autor de esta redacción señala: “El jirón Azángaro y Ayacucho podrían cambiar de sentido (pasar a ser de sur a norte)”. Se plantea que las municipalidades pueden intervenir en la solución. El mismo autor sugirió “limitar la cantidad de vehículos que circulen por estas vías o un mejor control de los taxis. Estos autos solo ingresarían al Centro por autorización de la Municipalidad de Lima.

El problema ya está, hay que pensar cómo mitigarlo. En nuestra ciudad de Quevedo, se puede aplicar la misma alternativa de la hora pico y placa, pero se lo aplicaría a través de una ordenanza municipal, haciendo uso de las competencias que la Constitución de la República y el COOTAD plantean.

CONTEXTO NACIONAL

La congestión de tránsito se ha convertido en una enfermedad social en todo el mundo y los indicadores muestran que seguirá agravándose, desmejorando la calidad de vida de los ciudadanos. El explosivo aumento de la cantidad de automóviles y el indiscriminado deseo de querer usarlos por razones de comodidad y estatus, amenazan con paralizar el movimiento de las ciudades.

La situación no es percibida como un problema mayor por amplios sectores de la ciudadanía, incluso de muchas autoridades. Los dueños de automóviles anhelan usarlos y soportan la congestión que les afecta, y los que aún no lo son, esperan poder ser propietarios algún día.

TRES CIUDADES ASUMEN EL CONTROL DEL TRÁNSITO

“El Consejo Nacional de Competencias transferirá mañana esta responsabilidad a los municipios de Quito, Guayaquil y Cuenca

Actualidad / Quito

Quito, Guayaquil y Cuenca son las primeras tres ciudades del país que asumirán las competencias en materia de tránsito, transporte y seguridad vial, en cumplimiento al Art. 264 de la Constitución de la República que establece que la planificación, regulación y control del tránsito y transporte público corresponde a cada Municipio en su jurisdicción.

Para este propósito mañana se reúne en Cuenca el Consejo Nacional de Competencias (CNC), encuentro al que asistirán los alcaldes de las tres ciudades mencionadas, confirmó el subsecretario de Descentralización de la SENPLADES, Gustavo Bedón.

El funcionario precisó que para la transferencia se aplica un modelo de gestión, que implica un proceso de transición en el que han avanzado las tres ciudades ya citadas. “El proceso es progresivo, se ha identificado a estos tres municipios que asumirán la competencia y tendrán un plazo de implementación de un año”.

Mencionó que “luego tenemos un segundo grupo de municipios: Ibarra, Manta, Ambato y Loja, que tienen un proceso de implementación de dos años. Después el tercero, de 10 municipios adicionales, con un proceso de implementación de tres años y el resto de cabildos en cuatro años”.

Bedón admitió que se fomenta el incentivo para conformar las mancomunidades municipales, es decir que puedan unirse.

La Asociación de Municipalidades Ecuatorianas (AME) confirmó que a la sesión de mañana asistirá el presidente de este organismo, Jorge Martínez Vásquez, quien además es alcalde de Ibarra y vocal del CNC.

Son 221 municipios los que accederán a las nuevas competencias que son obligatorias y se la hará de manera progresiva de acuerdo a la evaluación que realice el Consejo, organismo técnico encargado de hacer efectiva la descentralización en el país”

<http://www.ppelverdadero.com.ec/index.php/actualidad/item/tres-ciudades-asumen-el-control-del-transito.html>

CRÍTICAS

En suma el análisis de las declaraciones a la prensa, demuestran que manejo del tránsito ha sido desastroso por lo que se deben hacer las respectivas correcciones para mejorar este servicio. “Será un proceso paulatino. Asumiremos esta responsabilidad de forma transitoria”, expresó un

vocero de la Cámara de Transportistas de Quito, recordó que en 1995, a través de los decretos ejecutivos 3304 y 3305, el Gobierno ya delegó, especialmente al Municipio de Quito, la responsabilidad de planificación del tránsito y transporte terrestre. Lo que implica una descentralización de los gobiernos locales, con gran sentido de eficiencia al servicio de su comunidad. En la ciudad de Quevedo, todavía no despegamos abiertamente. Debemos crear una cultura de identidad popular en nuestra ciudad, para lograr la presión necesaria en actividades que requieren de la participación colectiva de nuestra comunidad.

Por: Redacción Cotopaxinoticias.com

Latacunga (Cotopaxi). El director de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), Mauricio Peña, se reunió este lunes 9 de julio en Latacunga con los representantes de esta municipalidad, de la Municipalidad de Rumiñahui (Pichincha), de Mejía (Pichincha) y de Santo Domingo (Santo Domingo de los Tsáchilas), para para coordinar los pasos a seguir en el proceso de descentralización de las competencias de tránsito.

Verónica Zurita, alcaldesa de Santo Domingo, fue quien planteó que se le entregue a su Municipalidad el control del tránsito desde el 1 de agosto. Le siguieron los representantes de Rumiñahui y Mejía.

Sin embargo, Peña explicó que para transferir la competencia y los recursos económicos respectivos es necesario que capaciten al personal e implementen el sistema de matriculación y revisión vehicular.

Pero el argumento de los representantes municipales es que se puede adelantar todo menos la infraestructura para la revisión debido a que el

proceso tomará largo tiempo y demandará dinero. Ante esto, Peña aceptó considerar la posibilidad de adelantar la entrega de las competencias y dar oportunidad para que se implemente luego la revisión vehicular, que mientras tanto estará a cargo de la ANT.

En el caso de Latacunga, José Garcés, director municipal de Planificación, afirmó que esta institución ya ha conformado un equipo de técnicos para que lleven adelante el proceso de asumir el control de tránsito en el cantón y que “se está asignando el terreno” donde se construirá el patio de revisión vehicular.

Otro de los acuerdos fue que la ANT y las Municipalidades unificarán los estudios de manejo de tránsito en cada uno de los cantones para evitar, por ejemplo, que la Agencia Nacional de Tránsito apruebe la creación de nuevas cooperativas de transporte sin tomar en cuenta que en algunos cantones ya no hacen falta.

Esto fue ante el pedido del alcalde de Mejía, Edwin Yáñez, y de la Alcaldesa de Santo Domingo en el sentido de que sus cantones están saturados de vehículos de servicios públicos. Incluso, Zurita solicitó que no se de paso a las moto taxis salvo en sitios turísticos y en el sector rural.

Latacunga, Rumiñahui, Mejía y Santo Domingo están en el grupo de municipalidades que –según un estudio realizado previamente- aún no podían asumir la competencia de tránsito hasta que completen su capacidad operativa.

<http://www.ppelverdadero.com.ec/index.php/actualidad/item/tres-ciudades-asumen-el-control-del-transito.html>

CRÍTICAS

En Ecuador la congestión de tránsito ha ido en aumento, todo indica que seguirá agravándose; constituyendo un peligro cierto que se cierne sobre la

calidad de vida urbana. La congestión vehicular es causada por el uso intensivo del automóvil que posee ventajas al facilitar la movilidad personal otorgando sensación de seguridad.

La situación se ve agravada en la región debido al diseño y conservación de la viabilidad de las ciudades, estilo de conducción que no respetan a los demás, defectuosa información sobre las condiciones de tránsito y gestión inapropiada de las autoridades competentes.

CONTEXTO LOCAL

En la ciudad de Quevedo, el tráfico a las doce del día es pesado, muy estresante el conducir ese momento, el sol del mediodía y la inmensa cantidad de ruidos, no ayuda en nada a resolver el embotellamiento que también se origina, producto de este caos vehicular, que con poco o mucho por hacer en la vía legal se puede solucionar, sea aplicando por parte del GAD tal vez estrategias de uso de la vía o sancionando el inadecuado empleo de la bocina, por parte de la Ley de Transporte.

Cuando las ambulancias, los bomberos o la policía, hacen sonar su sirena, hay conductores que no toman asunto y por no perder su puesto en el tráfico, no se mueven y congestionan con su vehículo el paso de estas unidades de transporte especial. Otros conductores en cambio aprovechan la alta velocidad de estas unidades para seguirlos de cerca a gran velocidad y tratar de llegar con extrema rapidez a otros lugares en su ruta. Lo cierto es que gran cantidad de accidentes se ocasionan por esta actitud negligente.

En la actualidad el Gobierno Autónomo Descentralizado, en apoyo a la labor que realiza la Comisión Nacional de Tránsito, prepara y dispone la planificación que regula y controla el tránsito, en especial para la circulación

y facilidades que necesitan los vehículos de circulación especial como las ambulancias, bomberos, patrulleros y en general todo vehículo de emergencia. Pero tal parece que estas disposiciones se cumplen a medias, puesto que existen gran cantidad de accidentes ocasionados por la negligencia de los conductores de vehículos a motor que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia no dejan la vía libre.

El gobierno autónomo descentralizado, puede asumir sus competencias, respaldados en la Constitución de la República y en la COOTAD.

CRÍTICA

Algunas medidas eficientes son: el mejoramiento de intersecciones, regulación de espacios de parada y comportamiento de autobuses, demarcación de las vías, señalización, semáforos inteligentes, despeje de carriles destinados a estacionamientos, y reversibilidad del sentido de tránsito en horas punta en avenidas principales. Estas medidas pueden traer importantes alivios para la congestión y tienen en general un bajo costo, siendo el conocimiento de la ingeniería de tránsito es el principal requisito.

1.2. SITUACIÓN ACTUAL DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN

Las competencias del Gobierno Autónomo Descentralizado, permiten solucionar el uso inadecuado de la bocina u otros dispositivos sonoros, a través de la expedición de las ordenanzas municipales reguladoras. Por otra parte el congestionamiento vehicular en las horas de mayor concentración, se pueden resolver en esta ciudad de Quevedo, a través de las ordenanzas

municipales, que indiquen el uso de las vías alternas, a partir de ciertas horas.

Importantes logros pueden alcanzarse mediante la racionalización de los estacionamientos, pues su disponibilidad y costo condicionan la accesibilidad en automóvil. Prohibición permanente o diurna en avenidas principales, pago por estacionar en otras vías públicas, regulación del estacionamiento pagado en sitios privados, reglamentación del estacionamiento ofrecido gratuitamente por instituciones y empresas al público o a sus trabajadores, estacionamientos intermedios para continuar el viaje en transporte público, son medidas potencialmente útiles, si se aplican en los ámbitos apropiados y con alcances adecuados.

La restricción vehicular ha demostrado no ser una eficiente herramienta para controlar la congestión. Si bien, en un principio saca de circulación un 10% de los vehículos (aplicándola a 1 dígito) es una medida efectista, pero que genera efectos negativos a mediano y largo plazo. En las ciudades donde se ha implementado ha generado un aumento adicional a la tasa de motorización de hasta un 20%. El control de esta medida por parte de la policía de tráfico, genera un efecto adicional de congestión al detener los vehículos que no respetan la norma. Y el entorno perimetral al área de aplicación de la medida ve aumentado su tránsito en torno a un 8%, producto de los vehículos que antes cruzaban el área, ahora la bordean. Por cuanto sólo y por un corto plazo los vehículos cuyo origen y destino esté dentro del área restringida se verán beneficiados, ya que cuando deseen salir del área restringida deberán entrar en el anillo perimetral que cuenta con un 8% adicional de vehículos.

1.3. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.3.1 PROBLEMA GENERAL

¿Cómo incide el cohecho, la sanción inefectiva y la cultura indisciplinada del conductor sobre la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, ante la planificación del GAD sobre los dispositivos sonoros observados en la ciudad de Quevedo al año 2011?

1.3.2 PROBLEMAS DERIVADOS

1.3.2.1. ¿De qué forma incide el cohecho a las autoridades que aplican la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en la disciplina del conductor ante el uso de la bocina observado en la ciudad de Quevedo al año 2011?

1.3.2.2. ¿De qué forma influye la cultura indisciplinada del conductor sobre la falta de coercitividad de las sanciones aplicadas por la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en el desacato a las normas de tránsito vehicular observado en la ciudad de Quevedo al año 2011?

1.3.2.3. ¿Cómo influye la sanción inefectiva al conductor por parte de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en la reincidencia de las condiciones que producen el congestionamiento vehicular observado en la ciudad de Quevedo al año 2011?

1.4. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

CATEGORIAS: -LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE,
TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL
POBLACIÓN: - 3900 PERSONAS A INVESTIGAR.
LUGAR: -CIUDAD DE QUEVEDO
TEMPORAL: -Año 2011.

1.5. JUSTIFICACIÓN

Esta investigación tiene como objetivo fundamental la solución al problema de la congestión de tránsito vehicular en las horas pico o cuando se necesita el paso de vehículos motorizados de emergencia.

Por una parte conozco que en las disposiciones del Libro I De la Organización del Sector, Capítulo IV De las Competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales y Metropolitanos, se previene que son los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales quienes en el ámbito de sus competencias, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción. Sin embargo continua el tráfico intenso a las horas pico en las principales calles de la ciudad de Quevedo, creando las condiciones para que en este intenso tráfico los conductores irrespeten las disposiciones del paso obligado que debe darse a vehículos de emergencia. Por otra parte, no se utilizan las vías alternas, que permitan la descongestión del tráfico, ni se obliga a su utilización. Es decir no se reglamentan las disposiciones para la obligatoriedad del desvío del tráfico por parte de los GAD, ni se sanciona de manera efectiva la omisión de la obligatoriedad de dar paso a vehículos de emergencia.

1.6. OBJETIVOS

1.6.1 OBJETIVO GENERAL

Analizar cómo incide el cohecho, la sanción inefectiva y la cultura indisciplinada del conductor sobre la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para que se garantice el cumplimiento de la planificación del GAD sobre los dispositivos sonoros observados en la ciudad de Quevedo.

1.6.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1.6.2.1. Investigar de qué forma incide el cohecho a las autoridades que aplican la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para que se garantice la disciplina del conductor ante el uso de la bocina observado en la ciudad de Quevedo.

1.6.2.2. Estudiar de qué forma influye la cultura indisciplinada del conductor sobre la falta de coercitividad de las sanciones aplicadas por la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para que se impida el desacato a las normas de tránsito vehicular observado en la ciudad de Quevedo.

1.6.2.3. Analizar cómo influye la sanción inefectiva al conductor por parte de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para que se impida la reincidencia de las condiciones que producen el congestionamiento vehicular observado en la ciudad de Quevedo.

CAPÍTULO II

2. MARCO TEÓRICO

2.1. ALTERNATIVAS TEÓRICAS ASUMIDAS

POLITICA

La legislación ecuatoriana asume como parte fundamental del desarrollo de nuestras comunidades, el trabajo conjunto intersectorial e interinstitucional, de manera que en la actualidad podemos observar las disposiciones legales que en materia de planificación, organización, ejecución, control, evaluación y reingeniería se otorgan a las entidades locales como el Gobierno Autónomo Descentralizado GAD o el Gobierno Provincial.

Las competencias están diseñadas para que estas entidades de gobierno local asuman nuevos roles y se fortalezcan otros que le son propias a sus derechos y obligaciones, así por ejemplo el GAD puede emitir ordenanzas sobre el transporte o el uso de la vía pública, porque son atribuciones que permiten un trabajo más efectivo.

De modo que las ordenanzas que impidan la vulneración de los derechos a vivir libres de contaminación, tales como el ruido o el estrés, son parte de las políticas de gobierno a nivel local y nacional, que toda entidad pública debe asumir, para emitir normas, reglamentos y ordenanzas que le permitan resolver esta problemática.

EDUCATIVA

Los conductores, transeúntes y todos los miembros de una comunidad deben tener pautas de conducta sobre sus deberes en el uso y manejo de la vía pública, así como en las formas de preservar lo suyo; por esta razón, la educación es la mejor vía para que todos los miembros de una comunidad o de un colectivo, puedan asumir roles de importancia tanto en el cumplimiento de sus deberes y derechos, como de sus obligaciones.

Se necesita que los encargados de la educación junto a todas las autoridades locales, seccionales o nacionales, emitan criterios que permitan educar a las personas y usuarios de un programa o sistema, en referencia al buen uso de la bocina, para que se impida enfermedades, accidentes o cualquier otro problema de salud.

JURÍDICA

La inexistencia de lo que es necesario normar o reglamentar, debe tipificárselo si no lo está, para que se pueda ordenar acciones y sancionar en el caso necesario o exigirlo si es menester. El manejo sustentado de la ley, en este caso de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Código de Organización Ordenamiento Territorial Autonomía y Descentralización, permiten crear ordenanzas que incidan en el buen uso de la vía pública a pretexto de ordenar y regular la transportación, así como ejercer un buen uso de las bocinas o pitos en los lugares de mayor concentración y a las horas pico.

El manejo de la vía legal, a través de la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte dentro de su jurisdicción, permitirá que las acciones sobre el uso de la vía pública en todas sus extensiones se

puedan controlar y sancionar ante el mal manejo de la misma, libre de los hechos que se puedan suscitar ocasionalmente.

Les corresponde a los GAD, en el ámbito de sus competencias, hacer cumplir todas las regulaciones emitidas en materia de transporte y uso de la vía pública, en coordinación con las entidades locales y nacionales. Así como lo dice el artículo 30.5.- literal e, al momento de decidir sobre las vías alternas que han de utilizarse para el traslado de ingreso o salida de su ciudad. De la misma manera lo que dice el artículo antes citado en su literal j, sobre la revisión y control técnico vehicular del ruido con origen en medios de transporte.

ECONÓMICA

La razón del apuro y del uso de las bocinas, generalmente es el llegar a buen tiempo a nuestras obligaciones de trabajo o negocio, mezclado con el atraso y el escaso tiempo para cumplir a cabalidad todas nuestras obligaciones en otro sitio; todo con el ánimo de ganar dinero o de no perderlo en nuestros asuntos económicos y legales financieros.

Esta es una razón por la que generalmente siempre estamos de apuro y exigimos a los choferes más velocidad, con más riesgo para los usuarios del transporte y para nosotros mismos. Por otra parte los intereses de grandes empresarios se verían afectados por disposiciones que contraríen a la forma de ganar más dinero, sin que esto les interese en cuanto a la salud o seguridad de las demás personas. Por todo esto es que se indiscrimina el uso de la bocina y se agrede a todos los demás a nombre de cumplir las obligaciones comerciales.

SOCIAL

El transporte masivo hacia los mismos sectores de destino, así como el empleo de muchas formas de hacerlo, sea en colectivos, buses, taxis. Motocicletas, bicicletas o cualquier carro particular, son causas para que el comportamiento de las personas sea diferente en el sentido de querer llegar primero. Esto obliga a una agresión de carácter intimidante, pero necesario para abrirse paso entre los demás, a pesar de las prohibiciones del mal uso de la bocina en sitios de concentración. De ahí pasa a una agresión más general, cuando todo el tiempo se hace uso de la bocina, terminando por ser una de las causas que frecuentemente originan enfermedades como la sordera, el estrés, la gastritis y cuando no los accidentes de tránsito.

CULTURAL

Las costumbres se hacen difíciles de controlar, cuando se viven con ellas de manera normal y no se presenta ninguna regulación de carácter legal.

La conducción de un vehículo, nos vuelve agresivos casi instantáneamente, casi es una respuesta por la forma como todos los demás son agresivos con nosotros. Entre la razón de llegar a tiempo o querer llegar primero, la gente que viaja agrede a otras, y todos no se quieren dejar de agredir, por eso es que en una congestión vehicular usted lo que más escucha son bocinas e insultos. Por otro lado el uso de la vía pública no tiene restricciones cuando todos quieren viajar por la misma calle, a la misma hora y basta con un obstáculo, para que el lugar se concentre de vehículos y peatones con la misma intención.

2.2. CATEGORÍAS DE ANÁLISIS TEÓRICO CONCEPTUAL

LAS CAUSAS DE LOS PROBLEMAS DE MOVILIDAD

Obviamente la causa principal es la gran saturación del parque automotor, tanto particular como público, que se explica principalmente por el incremento de la población, el crecimiento económico y la expansión geográfica de la ciudad. Pero trato de hacer una enumeración simple de algunas de las causas del problema, que ocurren:

1.- Permanente crecimiento de la cantidad de vehículos que ruedan en la ciudad.

2.- Atraso en la infraestructura vial.

Casi que puedo afirmar con certeza que en los últimos 20 años, con excepción de las denominadas avenidas, los alcaldes en la ciudad de Quevedo no han construido nuevas vías. Por el contrario se han reducido vías como la avenida Walter Andrade y algunas arterias principales como la Avenida Siete de Octubre y la calle Bolívar.

3.- Pésimo estado de la malla vial. La sobretasa al rodaje, creada para reparar la malla vial se desvió para otros rumbos.

4.- Inoperancia de la Policía de Tránsito y posiblemente de los Gobiernos Autónomos Descentralizados; por otro lado hoy en la nueva Comisión de Tránsito, no sabemos sobre las estrategias referentes a la movilidad y el uso de la vía para el estacionamiento. Estas entidades que deberían estar elaborando estudios permanentes para descongestión vial mediante la

construcción de puentes o de pasos a desnivel en puntos críticos que generan altas densidades de congestión y accidentes de tránsito diarios.

Mientras los países occidentales tienen grupos de ingenieros y planificadores cuyo oficio es hacer estudios permanentes sobre el tratamiento de los problemas de transporte urbano y las soluciones, nuestros alcaldes no destinan presupuesto para la planeación y estudios de movilidad; es más fácil un viaje rápido, mirar lo de moda y tomar prestadas de otras partes ideas como lo hizo Peñaloza con el Transmilenio que importó del Brasil, para salir al paso, sin que las soluciones sean el producto de estudios y planeación que se ajusten al problema de nuestra ciudad.

5.- Inoperancia de la policía de tránsito, que se ha dedicado a cazar infractores en las horas de pico y placa, haciéndose invisibles durante el resto del día.

6.- Semáforos mal programados, que funcionan con software desactualizado. Además nuestras vías tienen demasiados semáforos y cruces, etc.

7.- Sobreoferta de taxis, buses, y busetas originada en actos de corrupción de las entidades del control de licencias, cupos y chatarrización. Paradójicamente falta un sistema decente de transporte público.

8.- La disminución del precio de vehículos por la revaluación del peso y el aumento del acceso al crédito han hecho que la gente tenga más posibilidad de adquirir automóvil particular.

9.- En la ciudad de Quito, la implantación del mismo Pico y placa, motivó a quienes tienen ingresos suficientes a adquirir uno o más vehículos para poder circular toda la semana.

10.- Falta de planeación y demoras en las obras públicas y reparcho de vías. En varios países los arreglos se hacen en horas nocturnas. Acá cualquier día a una hora pico cierran un carril central sin previo aviso.

¿No es lo que ocurre en la ciudad de Quevedo?

11.- Probablemente debido a que los medios han vendido la imagen de que el automóvil es símbolo de estatus en el mundo en desarrollo, todos deseamos tener un automóvil y usarlo, no importa que tengamos que gastar el ingreso de dos años en un auto cuya duración se estima en 10 años. Las exposiciones con los autos de moda son frecuentes así como las promociones y campañas publicitarias que atrapan a los consumidores como moscas. El auto hoy es un indicativo de ascenso social.

12.- La tendencia personalista de movernos individualmente sobre cuatro ruedas, es decir una persona por vehículo. Esto afecta a la población que no tiene vehículo y genera costos al Estado en materia de congestión, contaminación ambiental, acústica, visual y estrés, que finalmente pagamos todos en impuestos e importación de combustible.

FUNDAMENTO LEGAL

CONSTITUCION DE LA REPUBLICA

TÍTULO V

ORGANIZACIÓN TERRITORIAL DEL ESTADO

Capítulo primero

Principios generales

Art. 238.- Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional.

Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los consejos provinciales y los consejos regionales.

Capítulo tercero

Gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales

Art. 253.- Cada cantón tendrá un concejo cantonal, que estará integrado por la alcaldesa o alcalde y las concejales y concejales elegidos por votación popular, entre quienes se elegirá una vicealcaldesa o vicealcalde.

La alcaldesa o alcalde será su máxima autoridad administrativa y lo presidirá con voto dirimente. En el concejo estará representada proporcionalmente a la población cantonal urbana y rural, en los términos que establezca la ley.

Capítulo cuarto

Régimen de competencias

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

6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

Art. 269.- El sistema nacional de competencias contará con un organismo técnico conformado por un representante de cada nivel de gobierno, que tendrá las siguientes funciones:

1. Regular el procedimiento y el plazo máximo de transferencia de las competencias exclusivas, que de forma obligatoria y progresiva deberán asumir los gobiernos autónomos descentralizados. Los gobiernos que acrediten tener capacidad operativa podrán asumir inmediatamente estas competencias.

Sección segunda

Ambiente sano

Art. 14.- Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente Sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, sumakkawsay.

Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.

LEY DEL COOTAD

Código Orgánico De Organización Territorial, Autonomía y Descentralización

Artículo 55.- 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:

f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;

Artículo 57.- Atribuciones del concejo municipal.- Al concejo municipal le corresponde

a) El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones;

Artículo 115.- Competencias concurrentes.- Son aquellas cuya titularidad corresponde a varios niveles de gobierno en razón del sector o materia, por lo tanto deben gestionarse obligatoriamente de manera concurrente.

Su ejercicio se regulará en el modelo de gestión de cada sector, sin perjuicio de las resoluciones obligatorias que pueda emitir el Consejo Nacional de Competencias para evitar o eliminar la superposición de funciones entre los niveles de gobierno. Para el efecto se observará el interés y naturaleza de la competencia y el principio de subsidiariedad.

Artículo 117.- Consejo Nacional de Competencias.- El Consejo Nacional de Competencias es el organismo técnico del Sistema Nacional de Competencias; es una persona jurídica de derecho público, con autonomía

administrativa, presupuestaria y financiera, patrimonio propio y sede en donde decida por mayoría de votos.

El Consejo Nacional de Competencias se organizará y funcionará conforme el reglamento interno que dicte para el efecto.

Artículo 119.- Funciones.- Son funciones del Consejo Nacional de Competencias, además de las señaladas en la Constitución, las siguientes:

b) Organizar e implementar el proceso de descentralización;

f) Disponer a los ministros de Estado y demás autoridades la transferencia de las competencias y recursos de conformidad con lo establecido en la Constitución y la ley

p) Realizar evaluaciones anuales de los resultados alcanzados en la descentralización de las competencias a cada uno de los niveles de gobierno, así como balances globales del proceso, que serán socializados entre los diferentes niveles de gobierno y la ciudadanía; y,

Artículo 125.- Nuevas competencias constitucionales.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizado son titulares de las nuevas competencias exclusivas constitucionales, las cuales se asumirán e implementarán de manera progresiva conforme lo determine el Consejo Nacional de Competencias.

Artículo 128 inciso 3º.- Sistema integral y modelos de gestión.- Todas las competencias se gestionarán como un sistema integral que articula los distintos niveles de gobierno y por lo tanto serán responsabilidad del Estado en su conjunto.

El ejercicio de las competencias observará una gestión solidaria y subsidiaria entre los diferentes niveles de gobierno, con participación ciudadana y una adecuada coordinación interinstitucional.

Los modelos de gestión de los diferentes sectores se organizarán, funcionarán y someterán a los principios y normas definidos en el sistema nacional de competencias.

Los modelos de gestión que se desarrollen en los regímenes especiales observarán necesariamente

la distribución de competencias y facultades, criterios y normas, contenidas en este Código para los distintos niveles de gobierno.

Artículo 130.- 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 de su territorio cantonal.

La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia.

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.

Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios.

En lo aplicable estas normas tendrán efecto para el transporte fluvial.

Artículo 154.- Transferencia de competencias.- Para la transferencia progresiva de nuevas competencias adicionales o residuales a los gobiernos autónomos descentralizados, el Consejo Nacional de Competencias observará el siguiente proceso:

a) Informes habilitantes: El proceso de transferencia iniciará con la elaboración de un informe del estado de situación de la ejecución y cumplimiento de las competencias a ser descentralizadas y un informe de la capacidad operativa de los gobiernos autónomos descentralizados para asumir las nuevas competencias.

Para el informe sobre el estado de situación de la ejecución y cumplimiento de las competencias, el Consejo Nacional de Competencias solicitará al organismo nacional de la Función

Ejecutiva correspondiente, la elaboración de un informe técnico sectorial sobre el estado de ejecución y cumplimiento actual de las nuevas competencias. El informe incluirá un detalle de los talentos humanos, los recursos materiales y tecnológicos correspondientes a tales competencias, así como también de los déficits existentes y una estimación total de los recursos necesarios para alcanzar la suficiencia en el ejercicio de las competencias.

Paralelamente, el Consejo Nacional de Competencias solicitará al organismo rector de las finanzas públicas, la elaboración de un informe de los recursos financieros existentes para la gestión de las competencias, el mismo que incluirá la información presupuestaria a nivel departada, debidamente territorializada y una estimación de los recursos necesarios para alcanzarla suficiencia.

En relación con el informe de la capacidad operativa actual de cada uno de los gobiernos autónomos descentralizados que van a asumir las nuevas competencias, el Consejo Nacional de Competencias establecerá los

mecanismos y procedimientos, para formarlos conjuntamente con las asociaciones respectivas de cada nivel de gobierno.

b) Informe de la comisión de costeo de competencias: Con los informes del estado de situación de la ejecución y cumplimiento de la competencia, de capacidad operativa de los gobiernos autónomos descentralizados y de recursos existentes, se integrará una comisión técnica sectorial de costeo de competencias, de conformidad con el artículo 123 de este Código, la cual identificará los recursos necesarios correspondientes a las competencias, y presentará un informe vinculante al Consejo Nacional de Competencias, en el plazo establecido por el mismo. Este informe deberá considerar las diferencias de escala en los costos según las densidades de población, así como también una cuantificación de los déficits financieros que servirán para definir las políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios territoriales en el proceso de desarrollo.

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

Capítulo IV

DE LAS COMPETENCIAS DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS REGIONALES, MUNICIPALES Y METROPOLITANOS

(Denominación sustituida por el Art. 19 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011)

Art. 30.4.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la

Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar,regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar.

Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales en el ámbito de sus competencias, planificar, regular y controlar las redes interprovinciales e intercantonales de tránsito y transporte.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales en el ámbito de sus competencias, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su jurisdicción.

Cuando dos o más ámbitos de operación del transporte terrestre y tránsito establecidos jerárquicamente por esta Ley: Internacional, Intraregional, Interprovincial, Intraprovincial e Intracantonal utilicen simultáneamente redes viales emplazadas fuera de las áreas definidas como urbanas por los Gobiernos Autónomos Municipales, la regulación y control del transporte terrestre y tránsito serán ejercidas por la entidad pública con la competencia en el transporte terrestre y tránsito de mayor jerarquía. La regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el sistema de red estatal-troncales nacionales, definidas por el Ministerio del ramo, será competencia exclusiva de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre,Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 30.5.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:

- a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;
- b) Hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento, en coordinación con la Agencia Nacional y los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales;
- c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito urbano e intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;
- d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;
- e) Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, de conformidad con las políticas del ministerio sectorial;
- f) Construir terminales terrestres, centros de transferencia de mercadería, alimentos y trazado de vías rápidas, de transporte masivo o colectivo;
- g) Declarar de utilidad pública, con fines de expropiación, los bienes indispensables destinados a la construcción de la infraestructura del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en el ámbito cantonal;
- h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector;
- i) Aprobar y homologar medios y sistemas tecnológicos de transporte público, taxímetros y otros equipos destinados a la regulación del servicio de transporte público y comercial, cumpliendo con la normativa generada por la

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

j) Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la misión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre;

k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales;

l) Promover, ejecutar y mantener campañas masivas, programas y proyectos de educación en temas relacionados con el tránsito y seguridad vial dentro del cantón;

m) Regular y suscribir los contratos de operación de servicios de transporte terrestre, que operen dentro de sus circunscripciones territoriales;

n) Suscribir acuerdos y convenios de cooperación técnica y ayuda económica con organismos nacionales o internacionales, que no supongan erogación no contemplada en la proforma presupuestaria aprobada;

o) Regular los títulos habilitantes a regir luego de una fusión y/o escisión, según el caso, de las empresas operadoras de transporte terrestre y prestador de servicios de transporte en el ámbito intracantonal;

p) Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las compañías y/o cooperativas debidamente constituidas a nivel intracantonal;

q) Implementar auditorías de seguridad vial sobre obras y actuaciones viales fiscalizando el cumplimiento de los estudios, en el momento que considere oportuno dentro de su jurisdicción;

r) Autorizar, en el ámbito de sus atribuciones, pruebas y competencias deportivas que se realicen utilizando, en todo el recorrido o parte del mismo, las vías públicas de su jurisdicción en coordinación con el organismo

deportivo correspondiente y la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y,

s) Las demás que determine las leyes, ordenanzas y sus reglamentos.

SECCION TERCERA

CONTRAVENCIONES LEVES DE TERCERA CLASE

Artículo 141. CONTRAVENCIONES LEVES DE TERCERA CLASE.- Incurrir en contravenciones leves de tercera clase y serán sancionados con multa equivalente al quince por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 5,6 puntos en su licencia de conducir

g.) Los conductores de vehículos a motor que, ante las señales de alarmas o toque de sirenas de un vehículo de emergencia no dejen la vía libre.

SECCION SEPTIMA

CONTRAVENCION MUY GRAVES

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

a.) Quien conduzca sin haber obtenido la licencia.,

b.) Quien conduzca con licencia anulada, revocada o suspendida, la misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito.,

c.) Quien condujere un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible

d.) Para el tipo de vehículo que conduce., el conductor que faltare de obra a la autoridad o agente de tránsito.,

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

f.) Quien conduzca un vehículo prestando servicios de transporte de pasajeros o bienes sin contar con el título habilitante correspondiente, o , realice un servicio diferente para el que autorizado., si además el vehículo hubiere sido pintado con el mismo color y características de los vehículos autorizados, el juez dispondrá que el vehículo con el que se cometió la infracción sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación., dicho cumplimiento solo será probado, con la certificación que para el efecto extenderá la Autoridad correspondiente, previa la respectiva verificación, que estará bajo su responsabilidad. Los costos del cambio de pintura del vehículo estará a cargo del contraventor.

g.) Quienes participen con vehículos a motor en competencias en las vías públicas sin el permiso correspondiente., y ,

h.) Quien causare un accidente de tránsito, del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciendo enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, menor a quince días.

En el caso del literal a.) No se aplicara la reducción de puntos en los casos señalados en los literales c.)f.) y h.) No se aplicara la pena de prisión y el infractor será sancionado con mínimo dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y el vehículo será retenido por el plazo mínimo de siete días. El vehículo solo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente, y el propietario del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa.

La reincidencia en el cometimiento de las infracciones contenidas en este artículo, serán sancionadas con el doble de la pena establecida en la ley.

FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA Y LEGAL

- La competencia de los GAD

- Constitución de la República del Ecuador

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

6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

Art. 269.- El sistema nacional de competencias contará con un organismo técnico conformado por un representante de cada nivel de gobierno, que tendrá las siguientes funciones:

1. Regular el procedimiento y el plazo máximo de transferencia de las competencias exclusivas, que de forma obligatoria y progresiva deberán asumir los gobiernos autónomos descentralizados. Los gobiernos que acrediten tener capacidad operativa podrán asumir inmediatamente estas competencias.

- La ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

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.

- Artículo 139, literal a de LOTTTSV.

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

a) El conductor que use inadecuadamente y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas establecidas en el

Reglamento de la presente Ley y demás normas aplicables, referente a la emisión de ruidos;

- Reglamento a la Ley de tránsito.

El presente reglamento establece las normas de aplicación a las que están sujetos los conductores, peatones, automotores, operadoras de transportes 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.

- El congestionamiento vehicular.

Se refiere tanto urbana como interurbanamente, a la condición de un flujo vehicular que se ve saturado debido al exceso de demanda de las vías, produciendo incrementos en los tiempos de viaje y atochamientos. Este fenómeno se produce comúnmente en las horas pico, y resultan frustrantes para los automovilistas, ya que resultan en pérdidas de tiempo y consumo excesivo de combustible.

- El cohecho.

Es un delito que consiste en que una autoridad o funcionario público acepta o solicita una dádiva a cambio de realizar u omitir un acto.

- La cultura indisciplinada del conductor sobre la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Los conductores que cometen repetidamente graves infracciones a la ley de tránsito, consciente de lo que no deben de hacer sin importar el problema que causan a la sociedad y los riesgos a los que se exponen a diarios ellos y los demás usuarios.

- El cohecho a las autoridades.

El cohecho a la autoridad es cuando este acepta una remuneración para cumplir con un acto debido por su función o calificado si recibe una dádiva para obstaculizar el cumplimiento de un acto o no llevarlo a cabo, ya sea dicho acto constitutivo o no de delito.

- Lo coercitivo.

Interpretación jurídica. De un lado, fuerza o violencia que se hace a una persona para precisarla a que diga o ejecute alguna cosa, y en este sentido su empleo origina múltiples consecuencias de orden civil, ya que los actos ejecutados bajo **coacción** adolecerían del vicio de nulidad, y en el orden penal.

- El desacato.

Delito configurado por el hecho de provocar a duelo, amenazar, injuriar o de cualquier modo ofender en su dignidad o decoro a un funcionario público, a causa del ejercicio de sus funciones o al tiempo de practicarlas. La pena se agrava si el ofendido fuere el jefe del Estado, un miembro del Congreso, un gobernador de provincia, un ministro o un juez.

- La sanción.

La amenaza legal de un mal por la comisión u omisión de ciertos actos o por la infracción de determinados preceptos.

- La reincidencia.

Circunstancia agravante de la responsabilidad criminal, que consiste en haber sido el reo condenado antes por el delito análogo al que se le imputa”, y de la segunda, que es “circunstancia que puede ser agravante, derivada de anteriores condenas del reo, por delitos de índole diversa del que se juzga.

DERECHO COMPARADO

COLOMBIA

TITULO III.

NORMAS DE COMPORTAMIENTO.

CAPITULO I.

REGLAS GENERALES Y EDUCACIÓN EN EL TRÁNSITO.

ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

ARTÍCULO 56. OBLIGATORIEDAD DE ENSEÑANZA. <Artículo modificado por el artículo 9 de la Ley 1503 de 2011. El nuevo texto es el siguiente:> **Se establece como obligatoria**, en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria, la enseñanza en educación vial de manera sistemática, de conformidad con los objetivos y propósitos señalados en la presente ley.

PARÁGRAFO. Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, tendrán un plazo de doce (12) meses a partir de la fecha de sanción de la presente ley para expedir la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo y para presentar las orientaciones y estrategias pedagógicas para la educación en seguridad vial en cada uno de los niveles de educación aquí descritos.

PERÚ.

LEY DE TRANSITO PERÚ

Artículo 5º.-

En materia de tránsito terrestre, las Municipalidades Provinciales en su respectiva jurisdicción y de conformidad con el presente Reglamento tienen las siguientes competencias:

1) Competencias normativas

a) Emitir normas y disposiciones complementarias necesarias para la aplicación del presente Reglamento dentro de su respectivo ámbito territorial.

2) Competencias de gestión

a) Administrar el tránsito de acuerdo al presente Reglamento y las normas nacionales complementarias;

b) Implementar y administrar los registros que el presente Reglamento establece.

c) Recaudar y administrar los recursos provenientes del pago de multas por infracciones de tránsito.

d) Instalar, mantener y renovar los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, conforme al presente Reglamento.

3) Competencia de fiscalización

a) Supervisar, detectar infracciones e imponer sanciones por el incumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento y sus normas complementarias.

Artículo 6º.-

Las Municipalidades Distritales en materia de tránsito terrestre, ejercen funciones de gestión y fiscalización, en el ámbito de su jurisdicción, en concordancia con las disposiciones que emita la Municipalidad Provincial respectiva y las previstas en el presente Reglamento.

En materia de vialidad, la instalación, mantenimiento y renovación de los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, conforme al Reglamento correspondiente.

DE LOS CONDUCTORES Y EL USO DE LA VÍA

SECCIÓN I

ASPECTOS GENERALES

Artículo 83º.-

El conductor de cualquier vehículo debe tener cuidado y consideración con los peatones y con los vehículos que transiten a su alrededor. Debe tomar las debidas precauciones con los peatones que despejen la intersección en el momento que el semáforo ya no los autoriza a cruzar la calzada, debiendo detener su marcha absteniéndose de usar la bocina de forma que pudiera causar sobresalto o confusión al peatón. Debe tener especial consideración con los minusválidos, niños y ancianos.

RESUMEN DEL DERECHO COMPARADO

En Colombia se generan artículos que regulan el tránsito, en base a la educación en este tópico que ya trae consigo la comunidad; se obliga a las escuelas y colegios a presentar planes didácticos y pedagógicos sobre la formación en tránsito. En Perú, en cambio la gestión de tránsito y la planificación de la vialidad dependen de los municipios y de su acción desconcentrada sobre la gestión y la fiscalización. En ambos países tienen especial disposición legal para el uso de la bocina, sobre todo cuando se lo aplica frente a grupos vulnerables como los niños y ancianos.

En general ningún plan de restricción de demanda del uso de la vía o del empleo de medios de alerta como luces o bocinas, podrá funcionar si no

viene acompañado por un aumento en la oferta vial de estrategias del transporte público y de vialidad.

El primer tema es crucial, y pasa por privilegiar sistemas tradicionales – como autobuses, Jeeps o Metrobuses – que abarquen una mayor población, antes que sistemas costosos y de alcance limitado como el Metro. El transporte público requiere una integración de sus rutas y un rediseño del sistema que evite los múltiples trasbordos, permita al usuario pagar una tarifa única e incluya la regulación para aumentar la frecuencia y la constancia del servicio.

El segundo tema sobre el aumento en la vialidad debe enfocarse en la descongestión de las zonas críticas de la ciudad y solucionar las paradojas que hacen que, por ejemplo, un camión que viene desde Quito o Santo Domingo hacia el Empalme o a Babahoyo o a la vía a Valencia, tenga que pasar por la avenida Siete de Octubre. Para ello, se requiere el papel activo del Estado, ya sea en calidad de proveedor de vialidad a través de los organismos desconcentrados como el Gobierno Autónomo Descentralizado de la ciudad de Quevedo, o como creador de las condiciones necesarias para que la empresa privada la genere, como es el caso de las concesiones sobre los peajes.

La inversión en vialidad pública generalmente requiere solucionar los problemas de financiamiento que, en las condiciones actuales de las finanzas públicas ecuatorianas, no están presentes. Las condiciones parecieran ser propicias para una inversión masiva del Estado en la solución de este problema. Otras inversiones, como la reparación de vialidad y la sincronización de semáforos, tienen un bajo costo.

2.3. PLANTEAMIENTO DE HIPÓTESIS

2.3.1 HIPÓTESIS GENERAL

El cohecho, la sanción inefectiva y la cultura indisciplinada del conductor sobre la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, no garantiza el cumplimiento de la planificación del GAD sobre los dispositivos sonoros observados en la ciudad de Quevedo.

2.3.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

2.3.2.1. El cohecho a las autoridades que aplican la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, no garantiza la disciplina del conductor ante el uso de la bocina observado en la ciudad de Quevedo.

2.3.2.2. La cultura indisciplinada del conductor sobre la falta de coercitividad de las sanciones aplicadas por la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, no impide el desacato a las normas de tránsito vehicular observado en la ciudad de Quevedo.

2.3.2.3. La sanción inefectiva al conductor por parte de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, no impide la reincidencia de las condiciones que producen el congestionamiento vehicular observado en la ciudad de Quevedo.

MATRIZ COMPARATIVA

<p>PROBLEMA GENERAL ¿Cómo incide el cohecho, la sanción inefectiva y la cultura indisciplinada del conductor sobre la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, ante la planificación del GADsobre los dispositivos sonoros observados en la ciudad de Quevedo al año 2011?</p>	<p>OBJETIVO GENERAL Analizar cómo incide el cohecho, la sanción inefectiva y la cultura indisciplinada del conductor sobre la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para que se garantice el cumplimiento de la planificación del GADsobre los dispositivos sonoros observado en la ciudad de Quevedo.</p>	<p>HIPOTESIS El cohecho, la sanción inefectiva y la cultura indisciplinada del conductor sobre la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, no garantiza el cumplimiento de la planificación del GADsobre los dispositivos sonoros observado en la ciudad de Quevedo.</p>
<p>PROBLEMA ESPÉCIFICO</p> <p>1. De qué forma incide el cohecho a las autoridades que aplican la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en la disciplina del conductor ante el uso de la bocina observado en la ciudad de Quevedo al año 2011?</p> <p>2. De qué forma influye la cultura indisciplinada del conductor sobre la falta de coercitividad de las sanciones aplicadas por la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en el desacato a las normas de tránsito vehicular observado en la ciudad de Quevedo al año 2011?</p> <p>3. Cómo influye la sanción inefectiva al conductor por parte de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en la reincidencia de las condiciones que producen el congestionamiento vehicular observado en la ciudad de Quevedo al año 2011?</p>	<p>OBJETIVO ESPECIFICO</p> <p>1. Investigar de qué forma incide el cohecho a las autoridades que aplican la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para que se garantice la disciplina del conductor ante el uso de la bocina observado en la ciudad de Quevedo.</p> <p>2. Estudiar de qué forma influye la cultura indisciplinada del conductor sobre la falta de coercitividad de las sanciones aplicadas por la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para que se impida el desacato a las normas de tránsito vehicular observado en la ciudad de Quevedo.</p> <p>3.- Analizar cómo influye la sanción inefectiva al conductor por parte de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para que se impida la reincidencia de las condiciones que producen el congestionamiento vehicular observado en la ciudad de Quevedo.</p>	<p>HIPOTESIS ESPECIFICO</p> <p>1. El cohecho a las autoridades que aplican la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, no garantiza la disciplina del conductor ante el uso de la bocina observado en la ciudad de Quevedo.</p> <p>2. La cultura indisciplinada del conductor sobre la falta de coercitividad de las sanciones aplicadas por la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, no impide el desacato a las normas de tránsito vehicular observado en la ciudad de Quevedo.</p> <p>3. La sanción inefectiva al conductor por parte de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, no impide la reincidencia de las condiciones que producen el congestionamiento vehicular observado en la ciudad de Quevedo.</p>

2.4. OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES DE LA HIPÓTESIS ESPECÍFICA 1

CONTENIDOS	CATEGORIAS	VARIABLES	INDICADOR	INDICE
<p>VARIABLE INDEPENDIENTE</p> <p>El cohecho a las autoridades que aplican la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial,</p> <p>VARIABLE DEPENDIENTE</p> <p>No garantiza la disciplina del conductor ante el uso de la bocina observado en la ciudad de Quevedo.</p>	<p>1-El cohecho a las autoridades.</p> <p>2- La ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.</p> <p>3- La disciplina del conductor.</p> <p>4.- el uso de la bocina</p>	<p>1.- Denuncias permanentes del cohecho efectuado por el usuario al agente.</p> <p>2.- Inadecuada aplicación de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.</p> <p>3.- Persistencia del hecho doloso del cohecho por parte del conductor, a pesar de las depuraciones al interior de la institución policial.</p> <p>4.- Falta de ordenamiento en el tránsito vehicular.</p>	<p>1.- Casos de multas por cohechos.</p> <p>2.- Reincidencia de las infracciones de tránsito.</p> <p>3.- Condiciones de tránsito deficientes por falta de planificación del GAD.</p> <p>4.- Desorganización del tránsito en las horas pico.</p>	<p>1.- Alto índice de casos de multas por cohechos.</p> <p>2.- Reincidencia de las infracciones de tránsito, debido a la inadecuada aplicación de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.</p> <p>3.- Alto índice de conductores multados por cohecho, debido a las condiciones de tránsito deficientes por falta de planificación del GAD</p> <p>4.- Alto índice de desorganización del tránsito en las horas pico, debido a la falta de ordenamiento vehicular.</p>

**MATRIZ DE OPERACION DE LAS VARIABLES DE LA HIPOTESIS
ESPECIFICAS 2**

CONTENIDOS	CATEGORIAS	VARIABLES	INDICADOR	INDICE
<p>VARIABLE INDEPENDIENTE</p> <p>La cultura indisciplinada del conductor sobre la falta de coercitividad de las sanciones aplicadas por la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial,</p> <p>VARIABLE DEPENDIENTE</p> <p>no impide el desacato a las normas de tránsito vehicular observado en la ciudad de Quevedo.</p>	<p>1- La cultura indisciplinada del conductor.</p> <p>2- La falta de coercitividad de las sanciones.</p> <p>3- El desacato a las normas de tránsito vehicular en la ciudad de Quevedo.</p>	<p>1- La falta de cultura del conductor para acatar las disposiciones de ley.</p> <p>2- La reincidencia a continuar congestión de tránsito.</p> <p>3- No se cumplen las normas sobre el uso de las vías, dispuestas por las ordenanzas municipales.</p>	<p>1.- Congestión vehicular producida por no mover su transporte en caso de emergencia.</p> <p>2.- No se utilizan las vías secundarias en las horas pico.</p> <p>3.- Conductores desconocen las ordenanzas actualizadas emitidas por municipio.</p>	<p>1.- Alto índice de congestión vehicular producida por no mover su transporte en caso de emergencia, debido a la cultura indisciplinada del conductor.</p> <p>2.- Alto índice de conductores no utilizan las vías secundarias en las horas pico.</p> <p>3.- Muchos conductores desconocen las ordenanzas actualizadas emitidas por municipio.</p>

**MATRIZ DE OPERACION DE LAS VARIABLES DE LA HIPOTESIS
ESPECIFICAS 3**

CONTENIDOS	CATEGORIAS	VARIABLES	INDICADOR	INDICE
<p>VARIABLE INDEPENDIENTE</p> <p>La sanción inefectiva al conductor por parte de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial,</p> <p>VARIABLE DEPENDIENTE</p> <p>no impide la reincidencia de las condiciones que producen el congestionamiento vehicular observado en la ciudad de Quevedo.</p>	<p>1.- La sanción inefectiva al conductor.</p> <p>2- La ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.</p> <p>3- la reincidencia de las condiciones que producen el congestionamiento vehicular.</p>	<p>1.- Desinterés en cumplir normativas, induce a cometer el mismo error.</p> <p>2.- Sanciones muy leves frente a la reincidencia.</p> <p>3.- No hay cambios sustanciales en el manejo de la congestión vehicular, por parte de las autoridades.</p>	<p>1.- Llamados de atención, en relación al mismo tipo de infracción.</p> <p>2.- Facilidad de cumplir las sanciones que invitan a la reincidencia.</p> <p>3.- Organismos y autoridades desarrollan medidas para el momento.</p>	<p>1.- Alto índice de llamados de atención, en relación al mismo tipo de infracción, evidencia el desinterés en cumplir normativas.</p> <p>2.- Muchos conductores tienen facilidad de cumplir las sanciones que invitan a la reincidencia, debido a las sanciones muy leves.</p> <p>3.- Alto índice de organismos y autoridades desarrollan medidas para el momento, lo que provoca la reincidencia de las condiciones que producen la congestión vehicular.</p>

CAPÍTULO III

3. METODOLOGÍA

3.1.- METODOLOGÍA EMPLEADA:

3.1.1. MÉTODO DEDUCTIVO

Consiste en descubrir conocimientos partiendo de lo general a lo particular y permite extender los conocimientos que se tienen sobre una clase de terminada de fenómenos a otro cualquiera que pertenezcan a esa misma clase.

3.1.2. MÉTODO INDUCTIVO

Consiste en la obtención de conocimientos de lo particular a lo general. De los hechos a las causas y el descubrimientos de leyes.

3.1.3.- MÉTODO ANALÍTICO

Que consiste en la descomposición material o mental del objeto de investigación en sus partes integrantes con el propósito de describir los elementos esenciales que lo conforman.

3.1.4.- MÉTODO SINTÉTICO

Consiste en la integración material o mental de los elementos o nexos esenciales de los objetivos, con el objetivo de fijar las cualidades y rasgos principales inherentes al objeto.

3.1.5.- EL MÉTODO HISTÓRICO

Presupone el estudio de tallado de todos los antecedentes, causas y condiciones históricas en que surgió y se desarrolló un objeto o proceso determinado.

3.1.6. MÉTODO CIENTÍFICO

Proceso sistemático, metódico, técnico y tecnológico de tratamiento, estudio y resultados empleados en la búsqueda constante de la verdad.

3.1.7. MÉTODO DESCRIPTIVO

Es aquel que detalla las características de las variables dentro de una situación, describe los fenómenos asociados con la población bajo estudio y estima las proporciones de esa población.

Podría ser un problema relacionado con la población y su descripción en términos de edades, sexo, profesión, nivel de ingreso, estado civil, ubicación, población, vivienda, salud y otro aspecto.

3.2. TIPO DE ESTUDIO

Investigación aplicada.- Está encaminada a resolver problemas prácticos, le interesa la aplicación inmediata de los resultados.

Investigación de campo.- Se realiza en el mismo lugar en donde se producen los acontecimientos, en contacto directo con quien o quienes son los gestores del problema.

Investigación descriptiva.- Descripción de las características que identifican los diferentes elementos y componentes, y sus interrelaciones.

Investigación explicativa.- Buscan la asociación o correlación entre variables.

3.3. UNIVERSO Y MUESTRA

POBLACIÓN: Ciudad de Quevedo: **68 367**
PEA (Población Económicamente Activa)
(Habitantes adultos)

MUESTRA SEGMENTADA:

Segmentos de Investigación: 1200 habitantes
600 conductores
300 peatones
100 estudiantes
2 200 personas

n= MUESTRA

N=POBLACIÓN

e= Error probable

$$e^2 = (5\%)^2 = (5/100)^2$$

$$e^2 = (25/10\ 000) = 0.0025$$

$$n = N / [e^2 (N-1) + 1]$$

$$n = 2\ 200 / [0.0025 (2\ 120-1) + 1] = 2\ 200 / [0.0025 (2\ 199) + 1]$$

$$n = 2\ 200 / [5.4975+1]$$

$$n = 2\ 200 / [6.4975]$$

$$n = 339.$$

n= 339 personas a encuestar.

Como tenemos 339 personas para aplicar las encuestas, ahora debemos conocer cuántas personas de cada segmento corresponden en las 339 personas de la muestra obtenida. Para eso, tenemos que: a) transformar los segmentos de la población en porcentajes y b) luego aplicarlos a la muestra obtenida.

a) -Si 2 200 personas son 100%

1 2 00 habitantes son X%

$$X = (12\ 00)(100) = 54.54\% \text{ habitantes}$$

2 200

600 consumidores son X%

$$X = (600)(100) = 27.27\% \text{ consumidores.}$$

300 consumidores de mercado son X%

$$X = (300)(100) = 13.64\% \text{ consumidores de mercado}$$

. 100 estudiantes son X%

$$X = (100)(100) = 4.55\% \text{ estudiantes.}$$

En porcentajes:

Segmentos de Investigación: 12 00=54.54% habitantes

600 = 27.27% consumidores
300 = 13.64.% consumidores de mercado
100 = 4.55% estudiantes
2 200 = 100 % personas

b) Aplicamos las porcentualidades a la muestra obtenida:

54.54% (339) = 184.89 = 185 habitantes

27.27.%(339) = 92.44. = 92 consumidores

13.64%(339) = 46.23 = 46 consumidores de mercado

4.55%(339) = 15.42 = 15 estudiantes

339 personas a encuestar

3.4. MÉTODOS Y TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN.

Encuestas.- Para obtener datos estadísticos de los diferentes aspectos a estudiarse. Aplicables a una población numerosa.

1.- ¿Cree usted que existe un alto índice de casos de cohechos ante las multas por parte de los agentes de tránsito?

SI () NO ()

2.- ¿Existe reincidencia de las infracciones de tránsito, debido a las sanciones muy leves durante la aplicación de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?

SI () NO ()

3.- ¿Considera usted que hay un alto índice de conductores multados por cohecho, debido a las condiciones de tránsito deficientes por falta de planificación del GAD ante el uso de la bocina?

SI () NO ()

4.- ¿Existe un alto índice de desorganización del tránsito en las horas pico, debido a la falta de ordenamiento vehicular?

SI () NO ()

5.- ¿Está de acuerdo que el alto índice de congestión vehicular producida por no mover su transporte en caso de emergencia, se debe a la cultura indisciplinada del conductor?

SI () NO ()

6.- ¿Conoce usted que un alto índice de conductores no utilizan las vías secundarias en las horas pico?

SI () NO ()

7.- ¿Considera usted que muchos conductores desconocen las ordenanzas actualizadas emitidas por municipio?

SI () NO ()

8.- ¿Cree usted que el alto índice de llamados de atención en relación a la reincidencia en la infracción, evidencia el desinterés en cumplir normativas?

SI () NO ()

9.- ¿Está de acuerdo con que muchos conductores fácilmente cumplen las sanciones que invitan a la reincidencia, debido a las sanciones muy leves?

SI () NO ()

10.- ¿Alto índice de organismos y autoridades desarrollan medidas para el momento sin sancionar su incumplimiento, lo que provoca la reincidencia de las condiciones que producen la congestión vehicular?

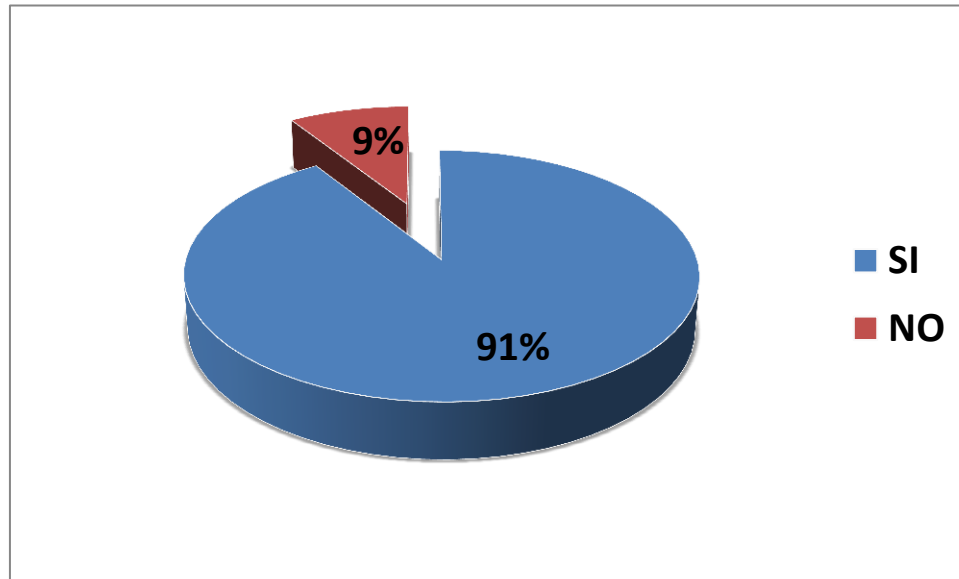
SI () NO ()

3.5. PROCEDIMIENTO. TABULACIÓN E INTERPRETACIÓN DE DATOS

#	CONTENIDO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
1	¿Cree usted que existe un alto índice de casos de cohechos ante las multas por parte de los agentes de tránsito?	309	91%	30	9%	339	100%
2	¿Existe reincidencia de las infracciones de tránsito, debido a las sanciones muy leves durante la aplicación de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?	319	94%	20	6%	339	100%
3	¿Considera usted que hay un alto índice de conductores multados por cohecho, debido a las condiciones de tránsito deficientes por falta de planificación del GAD ante el uso de la bocina?	300	88%	39	12%	339	100%
4	¿Existe un alto índice de desorganización del tránsito en las horas pico, debido a la falta de ordenamiento vehicular?	319	94%	20	6%	339	100%
5	¿Está de acuerdo que el alto índice de congestión vehicular producida por no mover su transporte en caso de emergencia, se debe a la cultura indisciplinada del conductor?	329	97%	10	3%	339	100%
6	¿Conoce usted que un alto índice de conductores no utilizan las vías secundarias en las horas pico?	319	94%	20	6%	339	100%
7	¿Considera usted que muchos conductores desconocen las ordenanzas actualizadas emitidas por municipio?	270	78%	69	22%	339	100%
8	¿Cree usted que el alto índice de llamados de atención en relación a la reincidencia en la infracción, evidencia el desinterés en cumplir normativas?	309	91%	30	9%	339	100%
9	¿Está de acuerdo con que muchos conductores fácilmente cumplen las sanciones que invitan a la reincidencia, debido a las sanciones muy leves?	339	100%	0	0%	339	100%
10	¿Alto índice de organismos y autoridades desarrollan medidas para el momento sin sancionar su incumplimiento, lo que provoca la reincidencia de las condiciones que producen la congestión vehicular?	339	100%	0	0%	339	100%
	TOTAL	3152	93%	238	7%	3390	100%

GRAFICOS ESTADÍSTICOS

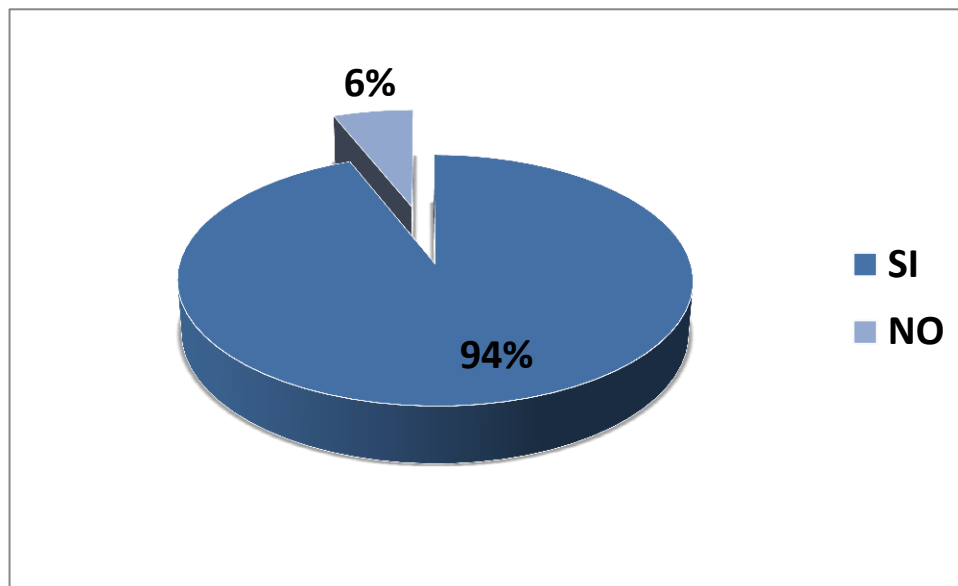
#	CONTENIDO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
1	¿Cree usted que existe un alto índice de casos de cohechos ante las multas por parte de los agentes de tránsito?	309	91%	30	9%	339	100%



ANÁLISIS

El 91% de los encuestados creen que existe un alto índice de casos de cohechos ante las multas por parte de los agentes de tránsito. Sustentado en las denuncias que a diario salen en los medios de comunicación y las experiencias de los miles de conductores sobre la conducta de los agentes de tránsito, quienes muy por la mañana (salen a desayunar), ya están en las calles a la caza de una infracción cometida por algún despistado conductor, o de quienes fortuitamente se dejan engañar por parte de ellos. Por otra parte, la preferencia del conductor infractor, es la de arriesgarse a realizar un cohecho y no dejarse aplicar una multa acompañada de una rebaja de puntos. Esto evidencia una desorganización al interior de la Comisión de Tránsito y una muy mala cultura de los conductores y peatones.

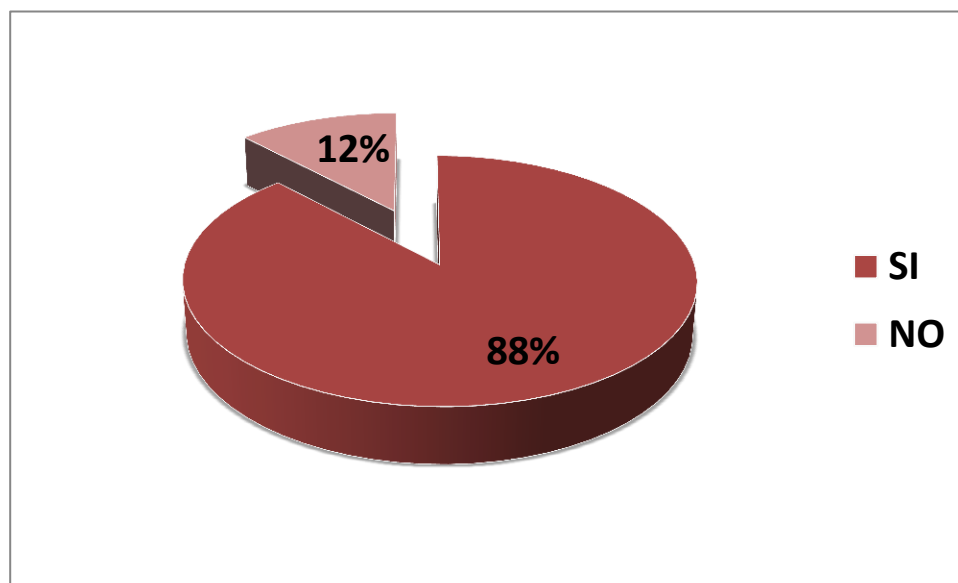
#	CONTENIDO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
2	¿Existe reincidencia de las infracciones de tránsito, debido a las sanciones muy leves durante la aplicación de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?	319	94%	20	6%	339	100%



ANÁLISIS

Una gran parte de las respuestas, esto es el 94%, afirma que existen reincidencias de las infracciones de tránsito, debido a las sanciones muy leves durante la aplicación de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Esto presupone una infracción común o un pensamiento colectivo que desvaloriza el sentido de justicia aplicado, por un sentido de viveza criolla que se superpone a la norma o reglamento aplicado. Es decir que se pretende vivir el desorden como lo más normal, y se es muy sabido cuando se escapa de la ley. Para esto se debe instaurar una sanción más efectiva al momento de generar una expectativa de coacción ante el hecho doloso.

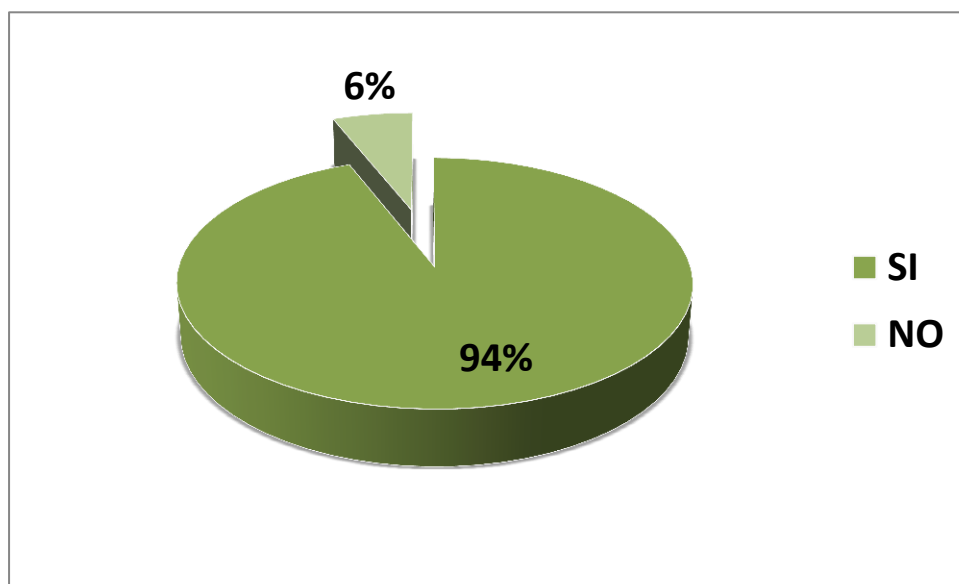
#	CONTENIDO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
3	¿Considera usted que hay un alto índice de conductores multados por cohecho, debido a las condiciones de tránsito deficientes por falta de planificación del GAD ante el uso de la bocina?	300	88%	39	12%	339	100%



ANÁLISIS

El 88% de los encuestados opinan que hay un alto índice de conductores multados por cohecho, debido a las condiciones de tránsito deficientes por falta de planificación del GAD ante el uso de la bocina. Esto pretende comprobar que el indiscriminado uso de la bocina, que debe ser ordenado y regulado por la Gobierno Autónomo Descentralizado, no lo es y esta es la causa por la que muchos conductores pretenden aplicar la ley del más fuerte en relación a pedir paso para tratar de avanzar en medio de la congestión. Por esta razón mi propuesta se fundamenta en la reorganización de las normativas de tránsito y la sanción un tanto mejor aplicada de la sanción para su incumplimiento.

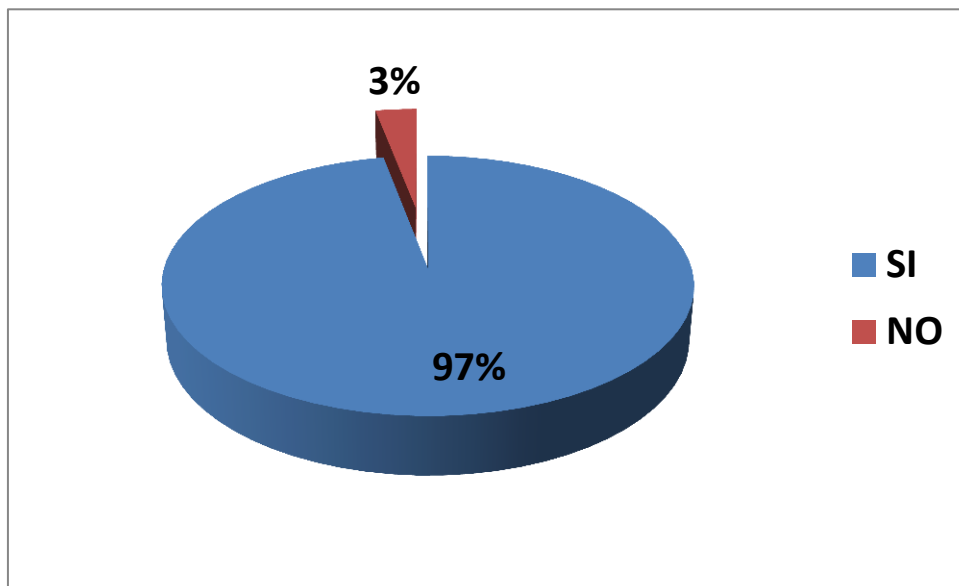
#	CONTENIDO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
4	¿Existe un alto índice de desorganización del tránsito en las horas pico, debido a la falta de ordenamiento vehicular?	319	94%	20	6%	339	100%



ANÁLISIS

Muchos encuestados, en un 94%, están seguros que existe un alto índice de desorganización del tránsito en las horas pico, debido a la falta de ordenamiento vehicular. Lo que nos permite ampliar las competencias del GAD, al corregir este desorden en los términos de planificar el tránsito en estas horas y disponer el uso de vías alternas, así como el de modificar la disposiciones legales a través de la exposición de mi propuesta sobre el artículo 139 de la ley Orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial.

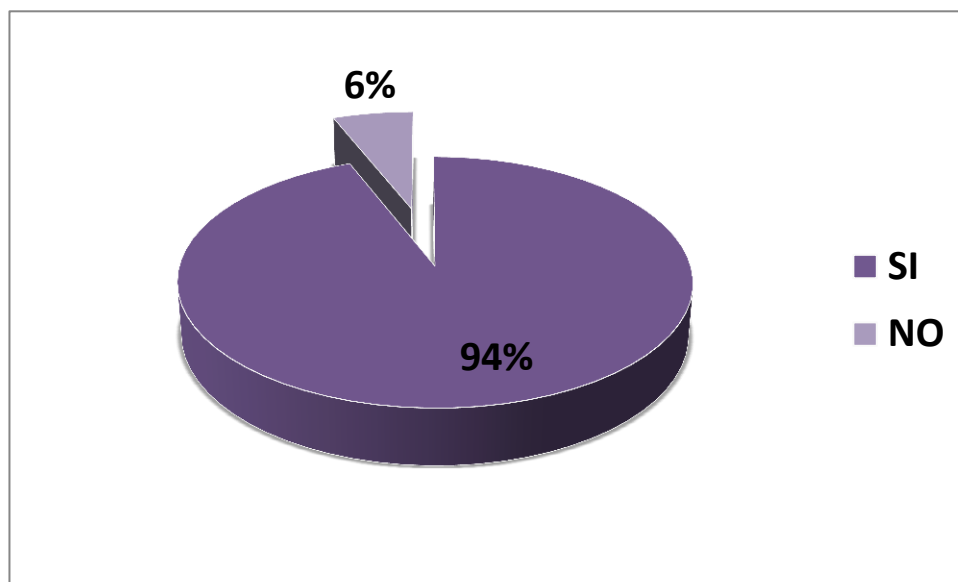
#	CONTENIDO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
5	¿Está de acuerdo que el alto índice de congestión vehicular producida por no mover su transporte en caso de emergencia, se debe a la cultura indisciplinada del conductor?	329	97%	10	3%	339	100%



ANÁLISIS

El 97% de los encuestados están de acuerdo en que el alto índice de congestión vehicular producida por no mover su transporte en caso de emergencia, se debe a la cultura indisciplinada del conductor. Por lo tanto se deduce que existe una conducta agresiva en el conductor, que lo incita a posesionarse del espacio que debe existir para otros conductores. De la misma manera se vulnera el espacio y el derecho de los transportes especiales como el de la ambulancia, Cuerpo de bomberos, policía, y otros.

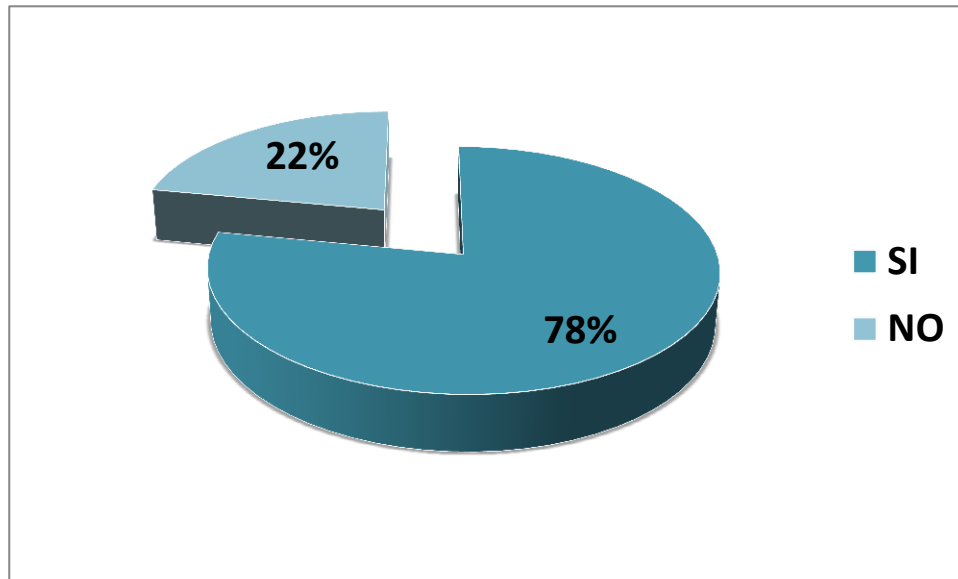
#	CONTENIDO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
6	¿Conoce usted que un alto índice de conductores no utilizan las vías secundarias en las horas pico?	319	94%	20	6%	339	100%



ANÁLISIS

Muchos encuestados indican que un alto índice de conductores no utiliza las vías secundarias en las horas pico, por tanto constituyen una causa para que el conductor utilice la bocina, al instante de intentar salir del congestionamiento vehicular. Esto implica a su vez que una autoridad del GAD, debe emitir algún tipo de ordenanza, que permita la fluidez vehicular a través de vías alternas y de esta forma se impida el empleo de la bocina como un medio persuasivo de pedir el despeje de vía. El no emplear vías alternas en las horas pico, debe ser sancionado, así como el uso de bocinas.

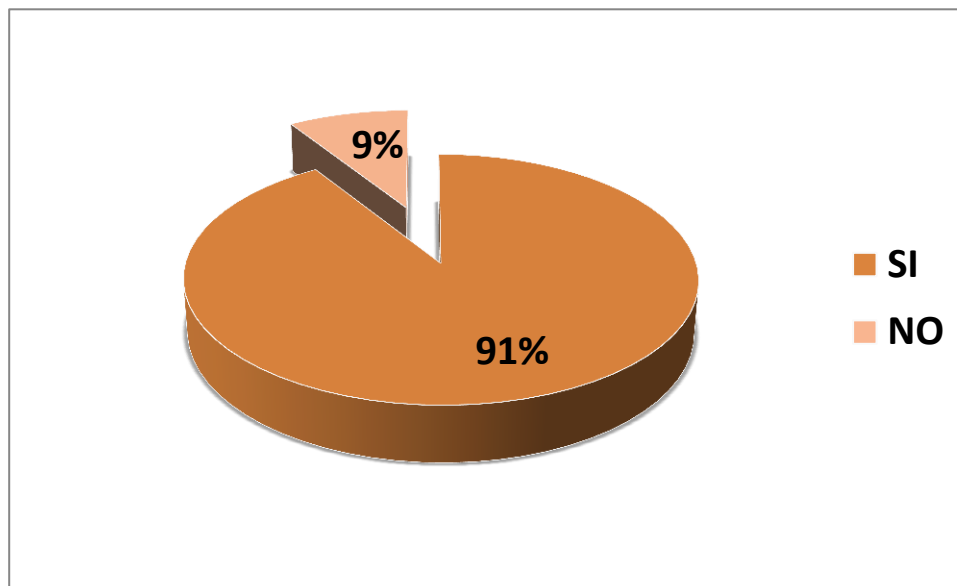
#	CONTENIDO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
7	¿Considera usted que muchos conductores desconocen las ordenanzas actualizadas emitidas por municipio?	270	78%	69	22%	339	100%



ANÁLISIS

Aparentemente la ciudadanía se muestra desinteresada en lo que respecta a ordenanzas municipales, ya que el 78% de los encuestados consideran que muchos conductores desconocen las ordenanzas actualizadas emitidas por el municipio, sobre todo en lo referente al transporte. Esto implica una actuación basada en la cultura de la imitación, es decir que los conductores se imitan unos a otros al momento de encontrarse sobre la calzada, cometiendo infracciones una y otra vez. Esta es la misma razón por la que se dejan llevar de una serie de costumbres delictivas, convirtiéndose en natural, el hecho alevoso en materia de tránsito.

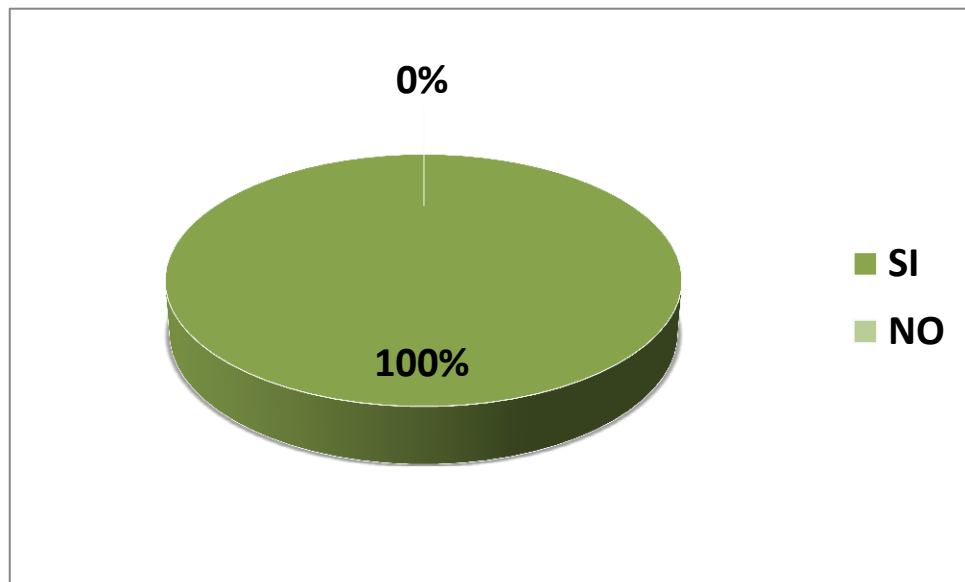
#	CONTENIDO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
8	¿Cree usted que el alto índice de llamados de atención en relación a la reincidencia en la infracción, evidencia el desinterés en cumplir normativas?	309	91%	30	9%	339	100%



ANÁLISIS

La mayoría de ciudadanos conocemos que el alto índice de llamados de atención en relación a la reincidencia en la infracción, evidencia el desinterés en cumplir normativas, por tanto se hace necesario el fortalecimiento de las normas existentes, sea a través de estrategias administrativas en el transporte por parte de los GAD, sea por parte del sistema jurídico como el de mi propuesta de transformar la contravención leve de primera clase en relación al uso de la bocina, al de contravención muy grave.

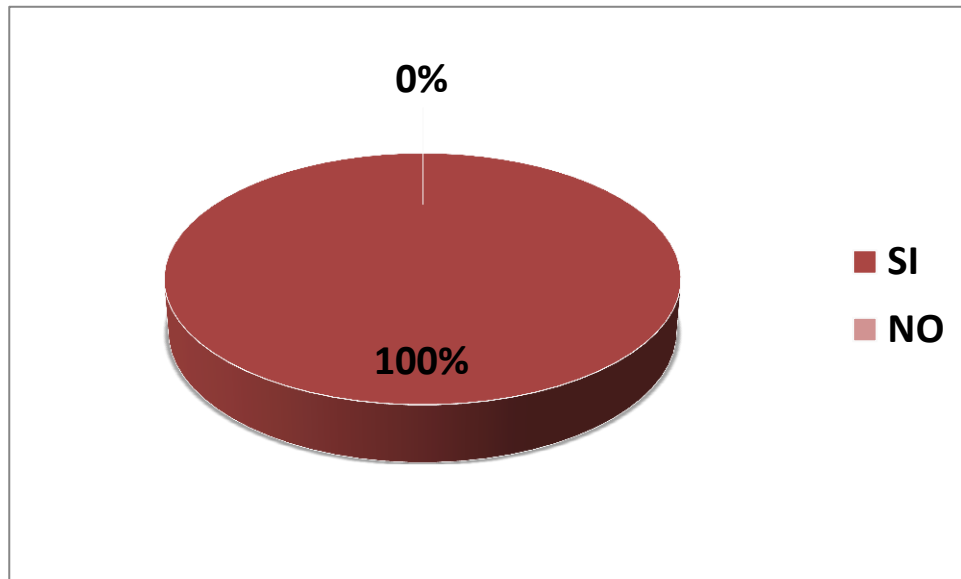
#	CONTENIDO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
9	¿Está de acuerdo con que muchos conductores fácilmente cumplen las sanciones que invitan a la reincidencia, debido a las sanciones muy leves?	339	100%	0	0%	339	100%



ANÁLISIS

Todos están de acuerdo en que muchos conductores fácilmente cumplen las sanciones de manera que se siente como que lo invitan a la reincidencia, debido a las sanciones muy leves que se aplican por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Es decir la sanción no es efectiva por que no coacciona a un cambio de actitud del conductor contraventor, ni detiene la intención del cohecho. Es decir que no se siente un cambio, como debería ser, luego de aplicarse una sanción, por el uso de la bocina.

#	CONTENIDO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
10	¿Alto índice de organismos y autoridades desarrollan medidas para el momento sin sancionar su incumplimiento, lo que provoca la reincidencia de las condiciones que producen la congestión vehicular?	339	100%	0	0%	339	100%

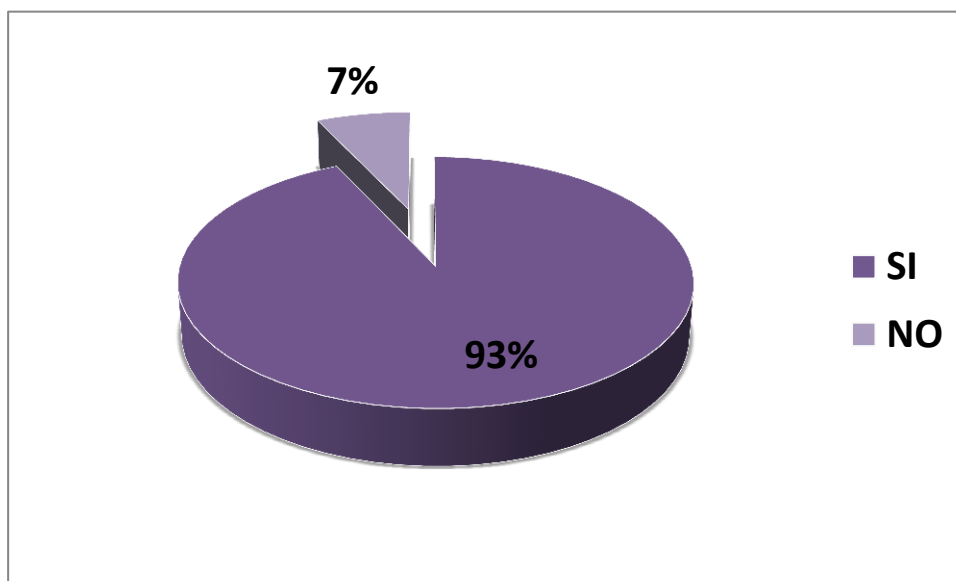


ANÁLISIS

Alto índice de organismos y autoridades desarrollan medidas para el momento sin sancionar su incumplimiento, lo que provoca la reincidencia de las condiciones que producen la congestión vehicular. Es decir que las medidas son parciales y de corto alcance, por otra parte creo que es un error pensar que estas medidas por si solas son efectivas. En este campo del transporte toda medida correctiva debe acompañarse de estrategias de apoyo, y de sanciones ejemplarizadoras. Por otra parte, debe educarse a la ciudadanía, para que haga conciencia de los problemas que acarrea el actuar independientemente en cuanto a la actuación de autoridades, usuarios del transporte y conductores.

3.6. COMPROBACIÓN Y DISCUSIÓN DE HIPÓTESIS

#	CONTENIDO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
	El cohecho, la sanción inefectiva y la cultura indisciplinada del conductor sobre la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, no garantiza el cumplimiento de la planificación del GAD sobre los dispositivos sonoros observados en la ciudad de Quevedo.	3152	93%	238	7%	3390	100%



ANÁLISIS

El 93% de las respuestas en la encuesta, indican que el cohecho, la sanción inefectiva y la cultura indisciplinada del conductor actúan sobre la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, razón por la cual no se garantiza el cumplimiento de la planificación del Gobierno Autónomo Descentralizado sobre los dispositivos sonoros observados en la ciudad de Quevedo. Por tanto se comprueba la veracidad de la hipótesis en lo referente a que estas causas planteadas, conducen a desarrollar una cultura y una actitud ciudadana delictiva.

CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES

Luego de un análisis profundo de las respuestas obtenidas en la aplicación de las encuestas, he llegado a la conclusión de que:

- .- Existe un alto índice de casos de multas por cohechos.
- .- Hay reincidencia de las infracciones de tránsito
- .- Conductores multados por cohecho, debido a las condiciones de tránsito deficientes por falta de planificación del GAD ante el uso de bocina
- .- Hay un alto índice de conductores multados por cohecho, debido a su falta de disciplina.
- .- Existe un alto índice de desorganización del tránsito en las horas pico, debido a la falta de ordenamiento vehicular.
- .- Hay una cultura indisciplinada del conductor.
- .- Los conductores no utilizan las vías secundarias en las horas pico.
- .- Muchos conductores desconocen las ordenanzas actualizadas emitidas por municipio.
- .- Existe un alto índice de llamados de atención, en relación al mismo tipo de infracción.
- .- Se evidencia el desinterés en cumplir normativas.
- .- Muchos conductores tienen facilidad de cumplir las sanciones que invitan a la reincidencia, debido a las sanciones muy leves.
- .- Alto índice de organismos y autoridades desarrollan medidas para el momento sin sancionar su incumplimiento, lo que provoca la reincidencia de las condiciones que producen la congestión vehicular.

RECOMENDACIONES

Sugerencia del cambio del literal a) del artículo 139 de las contravenciones leves de primera clase, al literal i) del artículo 145, de las contravenciones muy graves, de la misma ley, para que se resuelvan entre otras cosas:

El alto índice de casos de multas por cohecho. La reincidencia de las infracciones de tránsito. La inadecuada aplicación de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial ante el uso de la bocina. El alto índice de conductores multados por cohecho, debido a su falta de disciplina. El alto índice de desorganización del tránsito en las horas pico, debido a la falta de ordenamiento vehicular. La cultura indisciplinada del conductor. El empleo obligado de las vías secundarias en las horas pico. Que los conductores conozcan las ordenanzas actualizadas emitidas por municipio. La disminución del índice de llamados de atención, en relación al mismo tipo de infracción. El desinterés en cumplir normativas. La facilidad de cumplir las sanciones que invitan a la reincidencia, debido a las sanciones muy leves. Que los organismos y autoridades desarrollen medidas momentáneas. Desarrolle ordenanzas que son para el momento sin sancionar su incumplimiento. Creación de las ordenanzas municipales del uso de vías alternas que descongestionan el tráfico.

CAPÍTULO V

5. PROPUESTA ALTERNATIVA

5.1. TÍTULO

Cambio del literal a) del artículo 139 de las contravenciones leves de primera clase, al literal i) del artículo 145, de las contravenciones muy graves en la LOTTTSV.

5.2. PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA

Tal vez sea preferible sancionar más drásticamente, que lamentar pérdidas de vidas humanas. Muchos de nosotros leemos en alguna propaganda, “más vale perder un minuto en la vida, que la vida en un minuto”, es decir que nuestra forma de comportarnos frente a la obligación del transportista, nos puede llevar con felicidad o con desgracia a nuestro destino.

Por estas razones y muchas otras es que establezco en mi investigación, que el conductor es falto de disciplina ante el uso de la bocina, que se obliga al desacato a la normas de tránsito vehicular y la reincidencia de las condiciones que producen el congestionamiento vehicular se deben precisamente, a que no se reglamenta el tráfico en nuestra ciudad de Quevedo.

Ante esta necesidad, presento mi propuesta de cambio de calificación a las contravenciones sobre el uso de la bocina, de leves de primera clase al de muy graves. En espera de que parte de esta alternativa le salve la vida a miles de conductores y usuarios del transporte.

5.3. OBJETIVOS DE LA PROPUESTA

5.3.1. OBJETIVO GENERAL

Cambio del literal a) del artículo 139 de las contravenciones leves de primera clase, al literal i) del artículo 145, de las contravenciones muy graves en la LOTTTSV, para que se garantice el cumplimiento de la planificación del GAD sobre los dispositivos sonoros observados en la ciudad de Quevedo.

5.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1.6.2.1. Cambio del literal a) del artículo 139 de las contravenciones leves de primera clase, al literal i) del artículo 145, de las contravenciones muy graves en la LOTTTSV, para que se garantice la disciplina del conductor ante el uso de la bocina observado en la ciudad de Quevedo.

1.6.2.2. Cambio del literal a) del artículo 139 de las contravenciones leves de primera clase, al literal i) del artículo 145, de las contravenciones muy graves en la LOTTTSV, para que se impida el desacato a las normas de tránsito vehicular observado en la ciudad de Quevedo.

1.6.2.3. Cambio del literal a) del artículo 139 de las contravenciones leves de primera clase, al literal i) del artículo 145, de las contravenciones muy graves en la LOTTTSV, para que se impida la reincidencia de las condiciones que producen el congestionamiento vehicular observado en la ciudad de Quevedo.

5.4. CONTENIDOS

ARTÍCULO 139 EN VIGENCIA

CONTRAVENCIONES LEVES DE PRIMERA CLASE

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

- a) El conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas establecidas en el Reglamento de la presente Ley y demás normas aplicables, referente a la emisión de ruidos;
- b) Quien conduzca un vehículo automotor sin las placas de identificación correspondientes y de conformidad con lo establecido en el Reglamento;
- c) El conductor de transporte público de servicio masivo de personas y comercial, cuyo vehículo circule sin los distintivos e identificación reglamentarios, sobre el tipo de servicio que presta la unidad que conduce;
- d) La persona con discapacidad, que conduzca un vehículo adaptado a su discapacidad, sin la identificación o distintivo correspondiente;
- e) El conductor de un vehículo automotor que circule con personas en los estribos, pisaderas, parachoques o colgados de las carrocerías de los vehículos;
- f) El conductor de un vehículo de servicio público que no presente la lista de pasajeros tratándose de transporte público interprovincial o internacional;
- g) El conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento de conformidad con el Reglamento;
- h) Los conductores que no utilicen el cinturón de seguridad;
- i) El conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no advierta mediante una leyenda adecuada la prohibición de arrojar basura o cualquier otro objeto a la vía pública; o, no ponga a disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de basura;

- j) Los peatones que en las vías públicas no transiten por las aceras o zonas de seguridad destinados para el efecto, que ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no dejen la vía libre;
- k) Quien desde el interior de un vehículo arroje a la vía pública desechos que contaminen el medio ambiente;
- l) Quien ejerce actividad comercial o de servicio sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas;
- m) Los ciclistas que circulen por sitios en los que no esté permitida su circulación;
- n) Los motociclistas que circulen por sitios en los que no esté permitida su circulación;
- o) El comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días, contado a partir de la fecha del respectivo contrato;
- p) Los dueños o cuidadores de animales que los abandonen o los dejen vagar por las calles o carreteras, o los condujeran sin las debidas precauciones;
- q) Los ciclistas y conductores de vehículos de tracción animal que no respeten las señalización reglamentaria respectiva; y,
- r) El propietario de un vehículo que instale, luces, faros o neblineros en sitios prohibidos que no cumplan la norma de acuerdo al reglamento.

En los casos señalados en las contravenciones a), d), i), j), k), l), p) y q) a los conductores de automóviles, motocicletas, ciclistas, y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

SUGERENCIA

ARTÍCULO 145

SECCION 7ª.

Contravención muy grave

***Artículo145.- (Sanción en contravenciones muy graves).**-Incorre en contravención muy grave y será sancionado con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

- a) Quien conduzca sin haber obtenido la licencia.,
- b) Quien conduzca con licencia anulada, revocada o suspendida, la misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito.,
- c) Quien condujere un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce., el conductor que faltare de obra a la autoridad o agente de tránsito.,
- d) El conductor, que con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad fuera del rango moderado, de conformidad con el reglamento correspondiente.,
- e) Quien conduzca un vehículo prestando servicios de transporte de pasajeros o bienes sin contar con el título habilitante correspondiente, o , realice un servicio diferente para el que autorizado, si además el vehículo hubiere sido pintado con el mismo color y características de los vehículos autorizados, el juez dispondrá que el vehículo con el que se cometió la infracción sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación., dicho cumplimiento solo será probado, con la certificación que para el efecto extenderá la Autoridad correspondiente, previa la respectiva verificación, que estará bajo su responsabilidad. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo del contraventor.

f) Quienes participen con vehículos a motor en competencias en las vías públicas sin el permiso correspondiente., y

g) Quien causare un accidente de tránsito, del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciendo enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, menor a quince días.

h) El conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas establecidas en el reglamento de la presente ley y además normas aplicables referentes a la emisión de ruidos:

En el caso del literal a.) no se aplicara la reducción de puntos en los casos señalados en los literales c.).f.) y h.) No se aplicara la pena de prisión y el infractor será sancionado con mínimo dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y el vehículo será retenido por el plazo mínimo de siete días. El vehículo solo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente, y el propietario del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa.

La reincidencia en el cometimiento de las infracciones contenidas en este artículo serán sancionadas con el doble de lo establecido

ORDENANZAS

ORDENANZA QUE CREA Y REGULA EL ESTACIONAMIENTO TARIFADO DE QUEVEDO ESMUTQ

Que, el Art. 228 de la constitución de la República, determina que los gobiernos Autónomos Descentralizados gozan de autonomía funcional, económica y administrativa, en concordancia con lo establecido en el Art. 5 del Código Orgánico de la Organización Territorial y Descentralización COOTAD.

Art 1. Como indica el artículo 264 numeral 3 y 6 de la constitución de la República, establece como competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomo Descentralizado Municipal, el planificar, construir y mantener la vialidad urbana, así como el planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

Art 2. Que el artículo 54, literal m) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, dentro de las funciones del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal está el regular y controlar el uso del espacio Público Cantonal y, de manera particular el ejercicio de todo tipo de actividad que se desarrollare en él, la colocación de publicidad, redes o señalización.

Art 3. Es indispensable entregar a la ciudadanía un sistema que garantice el derecho de utilizar la vía pública en forma ordenada y organizada, y que en la misma se encuentre libre y no se obstruya su libre uso.

Art 4. En vista que el Cantón Quevedo como ha tenido incremento poblacional considerable, así como la del parque automotor, aumentando con ello la necesidad, como las de obtener un acceso a un parqueadero, con

ello descongestionar el casco central de la urbe del caos vehicular en la que se encuentra.

En uso de sus atribuciones contempladas en el art.57, literal a, Del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralizada COOTAD.

Expide:

LA ORDENANZA DE CREACIÓN DEL SISTEMA MUNICIPAL DE ESTACIONAMIENTO ROTATIVO TARIFADO DEL GOBIERNO MUNICIPAL DE QUEVEDO

OBJETIVO, ALCANCE Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Art 5. Crease el Estacionamiento Municipal Tarifado del gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de cantón Quevedo ESMUTQ con el objeto de devolver a todos los usuarios el derecho a utilizar la vía pública en forma organizada y ordenada, a través de la generación de una oferta permanente y continua de espacios libres para estacionamiento.

Art 6. Crease a su vez la Unidad Administrativa ESMUTQ que será la dependencia encargada de implementar y controlar el estacionamiento tarifado, para cuyo objetivo organizara un equipo de supervisores e inspectores, quienes cumplirán la función de controladores.

Art 7. Para la ocupación ordenada y controlada de la vía pública con estacionamiento de vehículo, se crea y establece el Estacionamiento Municipal Tarifado de Quevedo ESMUTQ bajo administración directa, supervisión y control del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Quevedo, el mismo que funcionara con límite de tiempo, previo al

pago de una tarifa y la aplicación de sanciones por contravenciones cometida durante su uso.

Art 8. El estacionamiento Municipal Tarifado de Quevedo se conocerá por las siglas ESMUTQ cuyos objetivos son los siguientes:

a) Ordenar y controlar el uso de la vía pública, liberando el espacio de la calzada que se ocupa en forma ilegal y caótica con estacionamientos para obtener una circulación vehicular más fluida.

b) Disminuir los conflictos de tráfico y la congestión vehicular en los sectores de la ciudad donde opere el sistema, especialmente en la zona central, con el fin de evitar la saturación de las vías, que debido a su geometría física, tiene una limitada capacidad.

c) Reducir los costos de operación de los vehículos que circulan continuamente en el área central de ciudad, en procura de encontrar espacios libres para el estacionamiento y la contaminación ambiental que aquello produce.

d) Obtener una mayor oferta de espacios de estacionamiento para un mayor número de usuarios en las calles de mayor demanda, a través del sistema de rotación y ocupación media.

e) Impulsar el uso equitativo de los estacionamientos en la vía pública, evitando su ocupación abusiva y aprovechamiento indiscriminado en beneficio particular, mediante la generación de una oferta controlada y técnicamente administrada de espacios de parqueo.

f) Desincentivar el estacionamiento ocioso en la vía pública, mediante la disponibilidad continua y rotativa de áreas de parqueo y,

g) Propiciar el respeto de las áreas de circulación peatonal y de las áreas de accesibilidad para personas con capacidades diferentes.

Art 9. La operación y control de estacionamiento se lo realizará en forma manual y/o, automática, sin perjuicio de las innovaciones tecnológicas que puedan implementarse

Art 10 El usuario será la persona que hará uso del sistema municipal de estacionamiento rotativo tarifado del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quevedo, utilizando como instrumento el tiquete.

Art 11 los tiquetes estarán a disposición de los usuarios en los locales autorizados por la Municipalidad, en coordinación con la entidad creada para el efecto.

Art 12. El horario para el cobro de estacionamiento será de lunes a sábados de 8 horas a 18 horas

Art.13 La zona en el cual se implementara estacionamiento será en el área considerada como el casco central de mayor congestionamiento de la ciudad.

AVENIDAS

- ✓ JUNE GUZMÁN
- ✓ SIETE DE OCTUBRE
- ✓ BOLÍVAR
- ✓ MALECÓN

TRANSVERSALES, CALLES

- ✓ CALLE PRIMERA
- ✓ CALLE SEGUNDA
- ✓ CALLE TERCERA
- ✓ CALLE CUARTA
- ✓ CALLE QUINTA
- ✓ CALLE SEXTA

- ✓ CALLE SÉPTIMA
- ✓ CALLE OCTAVA
- ✓ CALLE NOVENA
- ✓ CALLE DECIMA
- ✓ CALLE DECIMA
- ✓ CALLE DECIMA PRIMERA
- ✓ CALLE DECIMA SEGUNDA
- ✓ CALLE DECIMA TERCERA
- ✓ CALLE DECIMA CUARTA

Una vez que se ha culminado en Quevedo la Organización de la regulación del Estacionamiento Municipal Tarifado estacionamiento se procederá con las calles de San Camilo debido al caos vehicular que también afecta a dicha parroquia.

Art 14. La aplicación de estacionamiento se realizara en forma progresiva por fases o etapas, que incorpore los sectores del área central de la ciudad hasta cubrir la totalidad de la zona.

Art 15. Las zonas en las cuales se implementará el sistema de Estacionamiento Municipal Tarifado del cantón Quevedo se deberá incluir la zonificación al uso de espacios de 12 para el parqueo de motocicletas.

Art. 16 La Municipalidad del Cantón Quevedo a través de la Unidad Administrativa correspondiente, determinara los lugares de estacionamiento de vehículos en la vía públicas, en las zonas donde opere el estacionamiento, de conformidad con lo establecido en el artículo 30.4 de la Ley de Tránsito y transporte terrestres coordinando con la subjefatura de transito de Quevedo, la supervisión y el control de la adecuada ocupación de dichos lugares.

Art 17. Para la ocupación de los espacios de estacionamiento que forman parte de estacionamiento Dentro de los horarios y jornadas de funcionamiento que se establecerá en el respectivo Reglamento, los usuarios deberán pagar la tarifa determinada en esta Ordenanza.

Fuera de los horarios y jornadas de funcionamiento, los vehículos podrán ocupar los espacios de estacionamiento, sin costo y sin límite de tiempo.

Para la ocupación de los espacios autorizados dentro de la zona asignada a estacionamiento. Todos los vehículos públicos y privados están obligados a cancelar las tarifas establecidas en esta ordenanza con excepción de los vehículos de propiedad del Gobierno Municipal del Cantón Quevedo y aquellos a los que la unidad Administrativa de la estacionamiento, Otorgue autorización Especial.

Las excepciones al pago de la tarifa y las restricciones a la ocupación de la vía pública con estacionamientos dentro de la zona de estacionamiento, se establecerán en el respectivo Reglamento.

Art 18. La Unidad Administrativa estacionamiento, considerara lugares de estacionamientos exclusivos para los siguientes casos. Instituciones Bancarias, un espacio a instituciones públicas, y cancelaran una tasa anual de \$50.00 (cincuenta dólares de los estados Unidos de América) por el espacio de estacionamiento. Están exentos de estas tarifas y valores las entidades de beneficencia, sin embargo deberán seguir el trámite para su exoneración.

Art 19. Para la ocupación de espacio del estacionamiento se fija una tarifa de 0.25 (veinticinco centavos de dólar de los Estados Unidos de América) correspondiente a las vehículos, por cada hora o fracción de hora; esta tarifa podrá ser revisada y reajustada anualmente, sobre la base del informe de la unidad administradora del estacionamiento.

Por la ocupación de los espacios del estacionamiento por las motocicletas se fija en una tarifa de 0.15 (quince centavos de dólar de los Estados Unidos de América) por cada hora o fracción de hora; esta tarifa podrá ser revisada y reajustada anualmente, sobre la base del informe de la unidad administradora del estacionamiento.

Art 20. El mecanismo de pago por la ocupación de los espacios de estacionamiento constara en el respectivo Reglamento.

Art 21. A efectos de obtener una mayor intensidad de uso del área el estacionamiento, y disminuir el estacionamiento ocioso con un mayor índice de rotación vehicular, se establece que el tiempo máximo de ocupación de los espacios de estacionamiento, será de dos horas continuas, concediéndose cinco minutos adicionales de gracias, sin costo, tiempo luego del cual los vehículos estacionados deben obligatoriamente ser retirados por sus conductores.

Si un usuario ha cancelado el valor de la tarifa para ocupar un espacio de estacionamiento por máximo de una hora, se le concederá cinco minutos adicionales de gracias, sin costo.

En este caso, si el usuario no ha retirado su vehículo luego de haber transcurrido una hora y cinco minutos hasta dos horas, deberá en forma obligatoria, cancelar nuevamente el valor de la tarifa.

Si el usuario retira el vehículo antes del tiempo de dos horas, pagará el tiempo adicional a través del tiquete.

Art 22. Si un vehículo ha excedido el tiempo máximo de permanencia de dos horas y cinco minutos de gracia, se procederá a su inmovilización, y no podrá retirarse el vehículo hasta que el conductor cancele el valor de multa que por cada hora de exceso, se establece en los literales a y b del Art 26

de esta Ordenanza. En cualquier caso, la inmovilización será hasta por un tiempo límite de dos horas.

Si un vehículo que ha sido inmovilizado no es retirado luego de haber concluido el tiempo límite de dos horas, se incurrirá en una contravención de tránsito, conforme lo establece de La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, por lo que será retirado de la zona de estacionamiento. Mediante grúa o plataformas y trasladado hasta los patios que asigne la unidad administradora, las multas por esta concepto serán canceladas en la oficina de recaudaciones de estacionamiento.

Si el vehículo ha sido estacionado sobre la cazada peatonal o en zonas prohibidas, el controlador, de manera inmediata, solicitará que sea remolcado a los patios del sistema municipal de estacionamiento rotativo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quevedo.

Art 23. En todas aquellas vías que no formen parte del estacionamiento en las que no esté prohibido por las señales respectivas o por las restricciones establecidas en el Reglamento, los conductores podrán estacionar sus vehículos automotores sin límite de tiempo ni pago de tarifa.

Art 24. El tiempo de movilización será tarifado como uso normal del sistema municipal de estacionamiento rotativo tarifado del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Quevedo, igual sanción y procedimiento se tomará en cuenta si el usuario hiciere uso del mismo sin la utilización del tiquete.

Art 25. La municipalidad y la Administración de estacionamiento no se hace responsable por hurtos, pérdidas o extravíos de pertenencias de los usuarios, ni por daños al vehículo ocasionados por impericia del propio conductor o de otros conductores durante las maniobras de estacionamiento o salida del

área de parqueo. Los usuarios serán responsable exclusivos de los daños ocasionados a terceros durante las maniobras ocasionadas

El control y vigilancias a cargo de los supervisores e inspectores del sistema, sin bien garantiza que existan condiciones favorables para la seguridad de los vehículos contra la delincuencia, sin embargo de ningún modo alguno se compromete u obliga a la Municipalidad a responder por actos delictivos suscitados mientras un vehículo se encuentre ocupando los espacios de estacionamiento de estacionamiento.

Desde el momento de que un vehículo es retirado mediante grúa del aérea de estacionamiento, por haber incurrido en contravenciones de tránsito, la responsabilidad de su traslado y custodia, corresponde a la unidad administrativa del estacionamiento.

Se entenderá que los usuarios del sistema al hacer uso del mismo, están aceptando tácitamente estas condiciones bajo su propia responsabilidad, sin derecho a reclamo posterior.

Art 26. Constituye contravenciones a estas Ordenanzas:

- a)** La permanencia continua de un vehículo en un espacio de estacionamiento por más de dos horas cinco minutos;
- b)** El no acatar las instrucciones de los inspectores o supervisores
- c)** El no colocar el ticket de pago en forma visible en el parabrisas del vehículo;
- d)** El alterar los datos que han sido llenados por el inspector en el ticket de pago;
- e)** El negarse a pagar la tarifa correspondiente por la ocupación del espacio de estacionamiento durante las jornadas y horarios de operación del sistema;
- f)** La permanencia por más de dos horas en el espacio de estacionamiento de un vehículo que ha sido previamente inmovilizado;

g) El estacionarse en una vía unidireccional , en el costado opuesto al área de estacionamiento señalizada, o en doble columna en forma continua a dicha área; y ,

h) El estacionamiento en los sitios prohibidos que se señala en el Reglamento;

Art 27. El personal propio del sistema estacionamiento y los elementos de la Policía Nacional se encargaran de controlar y vigilar el cumplimiento de la normas, regulaciones y disposiciones en marcadas en la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, su Reglamento y esta Ordenanza, e impedir que se cometa contravenciones por su inobservancia, y por el uso inadecuado de los espacios de estacionamiento.

Art 28. Las contravenciones a estas ordenanzas señaladas en el literal, a) al d) del artículo 23 serán sancionadas por la Administración del estacionamiento a través del funcionario competente.

Art 29. Los propietarios o conductores de vehículos que ocupan el área de estacionamiento que incurran en contravenciones a esta Ordenanza, están sujetos a las sanciones que se establecen en este artículo de acuerdo al siguiente detalle.

a) En caso de que un vehículo permanezca en el espacio de estacionamiento por más de dos horas cinco minutos, la sanción correspondiente es la inmovilización del vehículo y el pago de una multa \$5,00 (cinco dólares) por cada hora o fracción de hora en exceso. Se procederá a la des inmovilización del vehículo una vez que se haya cancelado la multa correspondiente, que se lo realizara en la oficinas del estacionamiento, y se haya presentado al supervisor la constancia de dicho pago.

b) Por cometer las contravenciones señaladas en los literales b), c) y d) del artículo 23 de esta Ordenanza; esto es, por no acatar las instrucciones de los inspectores o supervisores, por no colocar el ticket de pago en forma visible en el parabrisas del vehículo, o por alterar los datos que han sido llenados por el inspector en el ticket de pago. La sanción a imponerse es la pérdida inmediata del derecho a ocupar el espacio de estacionamiento o a permanecer en el mismo, aun cuando se haya cancelado la tarifa correspondiente. En caso de agresiones verbales o físicas al personal del estacionamiento, el contraventor pasara a órdenes de las autoridades competentes, para las sanciones pertinentes. La alteración de los datos del ticket de pago, conllevara al pago de una multa de \$ 10,00 (diez dólares) que se lo realizara en las oficinas del estacionamiento

c) Por cometer las infracciones señaladas en los literales e) al h) del Art 23 de esta Ordenanza, esto es por negarse a pagar la tarifa correspondiente por la ocupación del espacio de estacionamiento durante las jornada y horarios de operación del sistema, por la permanencia por más de dos horas en el espacio de estacionamiento de un vehículo previamente inmovilizado, por estacionarse en el costado opuesto del área de estacionamiento señalizado, o en doble columna contigua a dicha área, o en los sitios prohibidos que se detalla en el reglamento correspondiente y la sanción a imponerse es el retiro inmediato del vehículo del área de estacionamiento, mediante grúa o plataforma y posterior traslado a los patios que disponga la unidad Administradora del estacionamiento, con el consiguiente pago de la multa por la contravención, así como el pago de los costos de retiro movilización y custodia.

Para el retiro del vehículo de los patios del estacionamiento Esta exigirá previamente la presentación de la constancia de los pagos realizados.

Art 30. La emisión del comprobante de pago por las sanciones establecidas en la Ordenanza, se la hará a nombre del propietario del vehículo infractor

Art 31 Las personas con capacidades diferentes, están exonerados del pago en el estacionamiento, sin embargo se sujetaran al máximo del tiempo permitido y a las prohibiciones contempladas en esta Ordenanza.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. La Municipalidad en forma previa al funcionamiento y operación del estacionamiento, implementará una campaña estratégica de disfunción, a través de los medios de comunicación de la localidad, con el objeto de que la ciudadanía en general conozca oportunamente los beneficios del sistema y pueda adaptarse a los cambios que se originen.

Segunda. El primer mes de funcionamiento del sistema en el área que comprende al plan piloto, será sin costo y correrá a cargo del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Quevedo.

Tercera. Los resultados financieros serán presentados por parte de la Unidad Administrativa del estacionamiento al consejo del Gobierno Municipal del Cantón Quevedo cada tres meses.

Cuarta. Quedan derogadas las normas anteriores que se opongan total o parcialmente a la presente ordenanza, prevaleciendo sobre cualquier otra de igual o menor jerarquía que se le oponga, en virtud de la naturaleza específica y especial del sistema municipal de estacionamiento rotativo tarifado del gobierno municipal del cantón Quevedo.

Quinta. La presente Ordenanza Municipal, entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación, cumpliendo con lo dispuesto en el Art.324 del COOTAD.

5.4.1 DESCRIPCIÓN DE LOS ASPECTOS OPERATIVOS RELACIONADOS CON EL CONTENIDO DE LA PROPUESTA

-Campaña de socialización del uso de la bocina de forma moderada.

-Campaña de socialización del empleo de las vías alternas en las horas pico o de mayor concentración vehicular.

-Campaña de socialización del cambio de la contravención de leve a muy grave y sus consecuencias.

-Exposición de la tesis y presentación de la: Creación de las ordenanzas municipales del uso de vías alternas que descongestionan el tráfico y sugerencia que considera el cambio del literal a del artículo 139 de las contravenciones leves de primera clase, al artículo 145 de las contravenciones muy graves.

-Aprobación por parte de la Universidad Técnica de Babahoyo y envío de este tema a la Asamblea Nacional, para su estudio, aprobación y expedición del registro oficial correspondiente.

5.5. RECURSOS DE LA PROPUESTA

5.5.1. RECURSOS HUMANOS

Wilper Ibán Garófalo Salazar
ESTUDIANTE INVESTIGADOR

Dr. Jorge Baños de Mora
DIRECTOR DE TESIS

Ab. Antonio Zevallos Vera
LECTOR DE TESIS

5.5.2.- MATERIALES

- Tesis.
- Impresiones en negro
- Empastado de tesis. CD
- Cuaderno académico. Bolígrafos

Equipos

- Cámara fotográfica
- Computadora
- Impresora multifunción

Costos por servicios

- Digitación del informe final (tesis).
- Costos por transporte. Costos por dirección y asesoría
- Viáticos encuestadores

5.5.3. PRESUPUESTO

Materiales	Costo
Libros	120
Hojas de papel.	10
Bolígrafos	3
Libreta de apuntes.	2
Cd's	3
Auxiliar de computación.	20
Impresiones	50
Pendrive.	20
Internet.	50
Grapadora.	4
Clip.	1
Resaltador	2
Digitación del informe final e impresión (tesis)	100
Costos por dirección y asesoría	100
Viáticos 4 c/día	150
Impresión de 251 encuestas 0.03 c/una	7.53
Honorarios a encuestadores	25
Total de gastos	\$667.53

5.6. CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN DE LA PROPUESTA

FECHA		Septiembre 2012				Octubre 2012				Noviembre 2012				Diciembre 2012			
SEMANAS		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Nº	ACTIVIDADES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	Tema			x	x												
2	Campo Contextual Probable					X											
3	Formulación Problema					x											
4	Delimitación, Justificación, Objetivos					x											
5	Marco Teórico					x	x	X									
6	Hipótesis, Operacionalización, Variables							X									
7	Metodología, Universo, Muestra							X									
8	Recolección Información, Tabulación, Gráfico,								x								
9	Conclusiones, Recomendaciones, Propuesta LECTOR DE TESIS									x							
10	Aprobación del Borrador de tesis									x	x						
11	Revisión										x	x					
12	Anexos											x	x				
13	Sustentación													x	X		

BIBLIOGRAFÍA

- La ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- Constitución de la República del Ecuador.
- Reglamento a la Ley de tránsito.
- Diccionario Jurídico Elemental –Guillermo Cabanellas de Torres.
- Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales –Manuel Ossorio.

CORREO ELECTRÓNICO

<http://bogotasinmovilidad.blogspot.com/>

Ariel López: **Congestión** Vial, enfermedad social de la ciudad
ariellopez.blogspot.com/.../congestin-vial-un-moderno-flagelo-de-la

Actualidad **congestión vehicular** | TodoAutos, autos nuevos y venta ...
www.todoautos.com.pe/portal/.../tag/actualidad-congestión-vehicular

<http://www.ppelverdadero.com.ec/index.php/actualidad/item/tres-ciudades-asumen-el-control-del-transito.html>

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN
ENCUESTAS A APLICARSE A CONDUCTORES, USUARIOS,
ESTUDIANTES DE JURISPRUDENCIA.

OBJETIVO.- Demostrar que el cohecho, la sanción inefectiva y la cultura indisciplinada del conductor sobre la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, no impiden el gestionamiento vehicular observado en la ciudad de Quevedo

MARQUE CON UNA X

1.- ¿Cree usted que existe un alto índice de casos de multas por cohechos a los agentes de tránsito?

SI () NO ()

2.- ¿Existe reincidencia de las infracciones de tránsito, debido a la inadecuada aplicación de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial?

SI () NO ()

3.- ¿Considera usted que hay un alto índice de conductores multados por cohecho, debido a las condiciones de tránsito deficientes por falta de planificación del GAD?

SI () NO ()

4.- ¿Existe un alto índice de desorganización del tránsito en las horas pico, debido a la falta de ordenamiento vehicular?

SI () NO ()

5.- ¿Está de acuerdo que el alto índice de congestión vehicular producida por no mover su transporte en caso de emergencia, se debe a la cultura indisciplinada del conductor?

SI () NO ()

6.- ¿Conoce usted que un alto índice de conductores no utilizan las vías secundarias en las horas pico?

SI () NO ()

7.- ¿Considera usted que muchos conductores desconocen las ordenanzas actualizadas emitidas por municipio?

SI () NO ()

8.- ¿Cree usted que el alto índice de llamados de atención en relación a la reincidencia en la infracción, evidencia el desinterés en cumplir normativas?

SI () NO ()

9.- ¿Está de acuerdo con que muchos conductores fácilmente cumplen las sanciones que invitan a la reincidencia, debido a las sanciones muy leves?

SI () NO ()

10.- ¿Alto índice de organismos y autoridades desarrollan medidas para el momento sin sancionar su incumplimiento, lo que provoca la reincidencia de las condiciones que producen la congestión vehicular?

SI () NO ()

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN. SE GUARDARÁ ABSOLUTA RESERVA. LA INFORMACIÓN SERÁ EMPLEADA EN EL LEVANTAMIENTO DE UNA TESIS JURÍDICA.

GLOSARIO

Autopista: Vía de calzadas separadas, cada una con dos (2) o más carriles, control total de acceso y salida, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y salidas directas a otras carreteras y con control de velocidades mínimas y máximas por carril.

Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.

Bus: Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.

Buseta: Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros.

Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos.

Camión: Vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga.

Capacidad de pasajeros: Es el número de personas autorizado para ser transportados en un vehículo.

Carretera: vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.

Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.

Casco: Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de las normas Icontec 4533 "Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos", o la norma que la modifique o sustituya.

Centro de enseñanza para conductores: Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta que tenga como actividad permanente la capacitación de personas que aspiran a conducir vehículos automotores y motocicletas.

Centro de enseñanza para formación de instructores: Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la formación de instructores en técnicas de conducción de vehículos automotores y motocicletas.

Chatarrización: Desintegración total de un vehículo automotor.

Choque o colisión: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.

Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo.

Ciclo vía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.

Cinturón de seguridad: Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento..

Conductor Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

Croquis: Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente.

Cruce e intersección: Punto en el cual dos (2) o más vías se encuentran.

Cuneta: Zanja o conducto construido al borde de una vía para recoger y evacuar las aguas superficiales.

Estacionamiento: Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito

Grúa: Automotor especialmente diseñado con sistema de enganche para levantar y remolcar otro vehículo.

Homologación: Es la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación.

Infracción: Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material.

Licencia de conducción: Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.

Luces de estacionamiento: Luces del vehículo que corresponden a las señales direccionales, pero en un modo de operación tal que prenden y apagan en forma simultánea.

Multa: Sanción pecuniaria. Para efectos del presente código y salvo disposición en contrario, la multa debe entenderse en salarios mínimos diarios legales vigentes.

Nivel de emisión de gases contaminantes: Cantidad descargada de gases contaminantes por parte de un vehículo automotor. Es establecida por la autoridad ambiental competente.

Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.

Paso peatonal a desnivel: Puente o túnel diseñado especialmente para que los peatones atraviesen una vía.

Paso peatonal a nivel: Zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones.

Parqueadero: Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos.

Peatón: Persona que transita a pie o por una vía

Remolque: Vehículo no motorizado, halado por una unidad tractora a la cual no le transmite peso. Dotado con su sistema de frenos y luces reflectivas.

Retén: Puesto de control instalado técnicamente por una de las autoridades legítimamente constituidas de la Nación.

Retención: Inmovilización de un vehículo por orden de autoridad competente.

Semáforo: Dispositivo electromagnético o electrónico para regular el tránsito de vehículos, peatones mediante el uso de señales luminosas.

Señal de tránsito: Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías

Taxi: Vehículo automotor destinado al servicio público individual de pasajeros.

Tráfico: Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado

Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

Vehículo de emergencia: Vehículo automotor debidamente identificado e iluminado, autorizado para transitar a velocidades mayores que las reglamentadas con objeto de movilizar personas afectadas en salud, prevenir o atender desastres o calamidades, o actividades policiales, debidamente registrado como tal con las normas y características que exige la actividad para la cual se matricule.

Vehículo de servicio particular: Vehículo automotor destinado a satisfacer las necesidades privadas de movilización de personas, animales o cosas.

Vehículo de servicio público: Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.

Vehículo escolar: Vehículo automotor destinado al transporte de estudiantes, debidamente registrado como tal y con las normas y características especiales que le exigen las normas de transporte público.

Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.

Vía arteria: Vía de un sistema vial urbano con prelación de circulación de tránsito sobre las demás vías, con excepción de la vía férrea y la autopista.

Vía de metro o metrovía: Es aquella de exclusiva destinación para las líneas de metro, independientemente de su configuración y que hacen parte integral de su infraestructura de operación.

Vía férrea: Diseñada para el tránsito de vehículos sobre rieles, con prelación sobre las demás vías, excepto para las ciudades donde existe metro, en cuyos casos será éste el que tenga la prelación.

Vía peatonal: Zonas destinadas para el tránsito exclusivo de peatones.

Vía principal: Vía de un sistema con prelación de tránsito sobre las vías ordinarias.

Zona escolar: Parte de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta (50) metros al frente y a los lados del límite del establecimiento.

Zona de estacionamiento restringido: Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados.

FOTOGRAFÍAS





