



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN
CARRERA DE JURISPRUDENCIA
MODALIDAD PRESENCIAL

INFORME FINAL DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE: ABOGADO

TEMA:

**INIMPUTABILIDAD DE LOS ADOLESCENTES INFRACTORES EN LA LEY
ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL
Y SU INCIDENCIA EN EL COMETIMIENTO DE DELITOS EN EL CANTÓN
VINCES.**

AUTOR:

LUIS EDUARDO JORDÁN YÉPEZ

TUTORA:

LCDA. MARIA ELENA SALAZAR SÁNCHEZ, MSC.

BABAHOYO - ECUADOR

2019



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN
CARRERA DE JURISPRUDENCIA
MODALIDAD PRESENCIAL

DEDICATORIA

Los resultados de este proyecto de investigación, están dedicados a todas las personas que de alguna forma colaboraron para la feliz culminación de este proyecto de investigación

En especial a Dios, mi madre, hermanos, esposa e hijos, quienes en el transcurso de mi formación académica estuvieron presente apoyando mis ganas de superación.

Luis Jordán



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN
CARRERA DE JURISPRUDENCIA
MODALIDAD PRESENCIAL

AGRADECIMIENTO

Dejo asentado mi eterno agradecimiento a la Universidad Técnica de Babahoyo, Facultad de Ciencias Jurídica, Social y de la Educación, carrera de Jurisprudencia, en las personas de sus dignísimas autoridades.

De manera especial a la Lcda. María Elena Salazar Sánchez, Msc. Y al Ab. Daniel Alejandro Gómez Villalba, Msc., quienes en calidad de tutor y lector respectivamente, supieron compartir sus sabios conocimientos como verdaderos profesionales para finalizar con éxito el presente proyecto.

Luis Jordán



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN
CARRERA JURISPRUDENCIA
MODALIDAD PRESENCIAL

CERTIFICADO DE AUTORÍA DEL INFORME FINAL DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

Yo, **LUIS EDUARDO JORDÁN YÉPEZ**, portador de la cédula de identidad número **120134485-8** egresado de la carrera de Jurisprudencia, previo a la obtención del título de Abogado de los Tribunales de la República del Ecuador, declaro que soy el autor del presente trabajo de investigación, el mismo que es original, auténtico y personal cuyo tema es:

INIMPUTABILIDAD DE LOS ADOLESCENTES INFRACTORES EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Y SU INCIDENCIA EN EL COMETIMIENTO DE DELITOS EN EL CANTÓN VINCES.

Todos los efectos académicos y legales que se desprenden del presente trabajo, es de responsabilidad exclusiva del autor.

LUIS EDUARDO JORDÁN YÉPEZ
C.I. 120134485-8



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN
CARRERA DE JURISPRUDENCIA
MODALIDAD PRESENCIAL



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN
CARRERA DE JURISPRUDENCIA
MODALIDAD PRESENCIAL

**CERTIFICADO DE APROBACIÓN DEL TUTOR DEL INFORME
FINAL DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN PREVIA A LA
SUSTENCIÓN.**

Babahoyo, 18 de abril del 2019

En mi calidad de Tutor del Informe Final del Proyecto de Investigación, designado por el Consejo Directivo con oficio ES_047_19, con 28 de enero del 2019, mediante resolución CD- FAC.C.J.S.E- SE-002-RES-006-2019, certifico que el Sr. (a) (ta) LUIS EDUARDO JORDÁN YÉPEZ, ha desarrollado el Informe Final del Proyecto titulado:

**INIMPUTABILIDAD DE LOS ADOLESCENTES INFRACTORES EN LA LEY
ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL
Y SU INCIDENCIA EN EL COMETIMIENTO DE DELITOS EN EL CANTÓN
VINCES.**

Aplicando las disposiciones institucionales, metodológicas y técnicas, que regulan esta actividad académica, por lo que autorizo al egresado, reproduzca el documento definitivo del Informe Final del Proyecto de Investigación y lo entregue a la coordinación de la carrera de la Facultad de Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Educación y se proceda a conformar el Tribunal de sustentación designado para la defensa del mismo.

LCDA. MARIA ELENA SALAZAR SANCHEZ, MSC.
DOCENTE DE LA FCJSE



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN
CARRERA JURISPRUDENCIA
MODALIDAD PRESENCIAL



RESUMEN EJECUTIVO

La imputabilidad de los adolescentes infractores dispuestas en las leyes y convenios internacionales es un tema muy polémico en la legislación de muchos países. El aumento de los delitos graves de tránsito, las noticias de otros países de América Latina mencionan el incremento de las infracciones de tránsito, en donde se encuentran involucrados los menores de 18 años de edad, ya sea como autores o encubridores, están llevando a la sociedad a plantear nuevas alternativas en el campo jurídico, socio educativo para atenuar el aumento del auge delictivo de los adolescentes infractores de la ley de tránsito, que redunde en beneficio de la colectividad internacional.

Se estudiará la ubicación de la inimputabilidad de los adolescentes infractores en la estructura del cometimiento de delitos concernidos en concordancia a la ley orgánica de transporte terrestre y seguridad vial en el cantón Vinces, así como la acción liberae in causa, los elementos de la inimputabilidad y los motivos de esta, que vienen a ser la falta de desarrollo mental o inmadurez mental, el trastorno mental transitorio, falta de salud mental, el miedo grave, el temor fundado, algunos estudiosos del derecho consideran a la embriaguez y drogadicción, materia que se estudiará para saber por qué sí o porque no debe ser considerada como un motivo de inimputabilidad.

Todas estas causas generan efectos negativos ante la opinión de la colectividad vinceña, a sus instituciones encargadas de garantizar el control y orden público, las pérdidas humanas, materiales, a ocasionando mutilación de la familia, lo que origina conmoción a la sociedad. El fundamento favorable es la incapacidad de conocer y valorar ya que esa capacidad se consigue a través de la educación y la convivencia en sociedad. Tal situación puede ser motivada por la sordomudez o por cualquier otra causa originaria o sobrevenida. Esta incapacidad no permite percibir y valorar lógicamente los actos, es decir, se trata de una situación similar a la ignorancia de la Ley, o sea la imposibilidad de conocimiento o asunción de la antijuricidad

Palabras clave: imputabilidad de los adolescentes infractores, salud mental, convivencia en sociedad.



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN
CARRERA JURISPRUDENCIA
MODALIDAD PRESENCIAL

EXECUTIVE SUMMARY

The imputability of adolescent offenders disposed in international laws and conventions is a very controversial issue in the legislation of many countries. The increase in serious traffic offenses, news from other Latin American countries mention the increase in traffic infractions, where children under 18 are involved, either as perpetrators or accessories, they are leading the society to propose new alternatives in the legal field, educational partner to mitigate the increase of the criminal boom of adolescents who violate the traffic law, which will benefit the international community.

The location of the non-attribution of adolescent offenders in the structure of the commission of crimes concerned will be studied in accordance with the organic law of land transport and road safety in the canton of Vinces, as well as the action liberae in cause, the elements of the non-criminality and the reasons for this, which come to be the lack of mental development or mental immaturity, transient mental disorder, lack of mental health, serious fear, well-founded fear, some legal scholars consider intoxication and drug addiction, a subject that will study to know why or why it should not be considered as a reason for unimpeachable.

All these causes generate negative effects before the opinion of the vinceña community, to its institutions in charge of guaranteeing the control and public order, the human, material losses, to causing mutilation of the family, which causes commotion to society. The foundation of the exemption is the inability to know and value since that capacity is achieved through education and coexistence in society. Such situation can be motivated by the deaf-mutism or by any other original or supervening cause. This incapacity does not allow perceiving and logically assessing the acts, that is, it is a situation similar to the ignorance of the Law, that is, the "impossibility of knowledge or assumption of unlawfulness.

Keywords: imputability of adolescent offenders, mental health, coexistence in society.



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN
CARRERA JURISPRUDENCIA
MODALIDAD PRESENCIAL



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN
CARRERA JURISPRUDENCIA
MODALIDAD PRESENCIAL



**RESULTADOS DEL INFORME FINAL DEL PROYECTO DE
 INVESTIGACIÓN**

TEMA:

INIMPUTABILIDAD DE LOS ADOLESCENTES INFRACTORES EN LA LEY
 ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL
 Y SU INCIDENCIA EN EL COMETIMIENTO DE DELITOS EN EL CANTÓN
 VINCES. PRESENTADO POR, LUIS EDUARDO JORDÁN YÉPEZ, LCDA.
 MARIA ELENA SALAZAR SÁNCHEZ, MSC.

OTORGA LA CALIFICACIÓN DE:

10.

EQUIVALENTE

Diez (Excelente).

Tribunal

.....
 Lcdo. Ricardo Arana Cadena, Msc.
Delegado del Decano

.....
 Lcda. Patricia Camacho Abril, Msc.
Delegada especialista

.....
 Ab. Daniel Gomez Villalba, Msc.
Delegado del CIDE

.....
 Ab. Gisela Berruz Mosquera
Secretaria de la FCJSE





UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN
CARRERA JURISPRUDENCIA
MODALIDAD PRESENCIAL



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN
CARRERA JURISPRUDENCIA
MODALIDAD PRESENCIAL



INFORME FINAL DEL SISTEMA DE URKUND

En mi calidad de Tutor de del informe final del proyecto de investigación del Sr. **LUIS EDUARDO JORDÁN YÉPEZ**, cuyo tema es: **INIMPUTABILIDAD DE LOS ADOLESCENTES INFRACTORES EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Y SU INCIDENCIA EN EL COMETIMIENTO DE DELITOS EN EL CANTÓN VINCES..** Certifico que este trabajo de investigación fue analizado por el sistema anti plagio Urkund obteniendo como porcentaje de similitud un, (9%), que evidencian las fuentes principales y secundarias que se deben considerar para ser citadas y referenciadas de acuerdo a las normas de redacción adoptadas por la institución.

Considerando que en el informe final el porcentaje máximo permitido es el 10% de similitud queda aprobado para su publicación.

URKUND

Documento [Proyecto final de Luis Jordán.docx](#) (D50827662)
Presentado 2019-04-16 15:07 (-05:00)
Presentado por lejordan61@yahoo.com
Recibido msalazar.uta@analysis.arkund.com
9% de estas 20 páginas, se componen de texto presente en 3 fuentes.



Para evidenciar se junta una captura de imagen de los resultados del porcentaje indicado por lo que, certifica para los fines legales.


LCDA. MARÍA ELENA SALAZAR SÁNCHEZ, MSC.
DOCENTE DE LA FCJSE.

ÍNDICE

Contenido

DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTO.....	iii
CERTIFICADO DE AUTORÍA DEL INFORME FINAL DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN.....	¡Error! Marcador no definido.
CERTIFICADO DE APROBACIÓN DEL TUTOR DEL INFORME FINAL.....	¡Error! Marcador no definido.
CERTIFICADO DE APROBACIÓN DEL LECTOR DEL INFORME FINAL.....	¡Error! Marcador no definido.
RESUMEN EJECUTIVO.....	vi
EXECUTIVE SUMMARY.....	vii
RESULTADOS DEL INFORME FINAL DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN.....	¡Error! Marcador no definido.
INFORME FINAL DEL SISTEMA DE URKUND.....	¡Error! Marcador no definido.
ÍNDICE.....	x
ÍNDICE DE TABLAS.....	xiii
ÍNDICE DE GRÁFICO.....	xiv
ÍNDICE DE IMAGEN.....	xv
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I.- DEL PROBLEMA.....	2
1.1. IDEA O TEMA DE INVESTIGACIÓN.....	2
1.2. MARCO CONTEXTUAL.....	2
1.2.1. Contexto internacional.....	2
1.2.2. Contexto nacional.....	4
1.2.3. Contexto local.....	5
1.2.4. Contexto institucional.....	5
1.3. SITUACIÓN PROBLEMÁTICA.....	6

1.4. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	8
1.4.1. Problema general.....	8
1.4.2. Subproblemas o Derivados.....	8
1.5. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	8
1.6. JUSTIFICACIÓN.....	9
1.7. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	10
1.7.1. Objetivo general.....	10
1.7.2. Objetivos específicos.....	11
CAPÍTULO II.- MARCO TEÓRICO O REFERENCIAL.....	12
2.1. MARCO TEÓRICO.....	12
2.1.1. Marco conceptual.....	12
2.1.2. Marco referencial.....	34
2.1.2.1. Antecedentes de la investigación.....	34
2.1.2.2. Categoría de análisis.....	39
2.1.3. Postura teórica.....	39
2.2. HIPOTESIS.....	40
2.2.1. Hipótesis general.....	40
2.2.2. Sub hipótesis específica.....	41
2.2.3. Variables.....	41
CAPITULO III.- RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	42
3.1 RESULTADOS OBTENIDOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	42
3.1.1 Pruebas estadísticas aplicadas.....	42
3.1.2. Análisis e Interpretación de datos.....	43
3.2. CONCLUSIONES ESPECÍFICAS Y GENERALES.....	53
3.2.1. Específicas.....	53
3.2.2. General.....	53

3.3. RECOMENDACIONES ESPECÍFICAS Y GENERALES.	54
3.3.1. Específicas	54
3.3.2. General.	54
CAPÍTULO IV: PROPUESTA TEORICA DE APLICACIÓN	55
4.1 PROPUESTA DE APLICACIÓN DE RESULTADOS	55
4.1.1. Alternativa obtenida	55
4.1.2. Alcance de la alternativa.....	55
4.1.3. Aspectos básicos de la alternativa	56
4.1.3.1 Antecedentes.....	56
4.2. OBJETIVOS	58
4.2.1 General.....	58
4.2.2 Específicos.....	58
4.3. ESTRUCTURA GENERAL DE LA PROPUESTA.....	59
4.3.1. Título	59
4.3.2. Componentes	59
4.4. RESULTADOS ESPERADOS DE LA INVESTIGACIÓN	95
BIBLIOGRAFÍA	96
ANEXOS.....	

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N° 1 Población.....	42
Tabla N° 2 Menores que infringen la ley de tránsito transporte y seguridad vial	43
Tabla N° 3 Menor comete una infracción de tránsito.....	44
Tabla N° 4 La sociedad que necesita para su seguridad.....	45
Tabla N° 5 Infractor de ley	46
Tabla N° 6 Víctima de un menor infractor.....	47
Tabla N° 7 Malla curricular las asignaturas	48
Tabla N° 8 Jueces especializados de niños, niñas y adolescentes	49
Tabla N° 9 Provisional especializados de niños, niñas y adolescentes	50
Tabla N° 10 Personas adultas para cometer delitos usando vehículos	51
Tabla N° 11 Cometimiento de delitos e infracciones de tránsito	52

ÍNDICE DE GRÁFICO

Gráfico N° 1 Menores que infringen la ley de tránsito transporte y seguridad vial	43
Gráfico N° 2 Menor comete una infracción de tránsito.....	44
Gráfico N° 3 La sociedad que necesita para su seguridad.....	45
Gráfico N° 4 Infractor de ley	46
Gráfico N° 5 Víctima de un menor infractor	47
Gráfico N° 6 Malla curricular las asignaturas	48
Gráfico N° 7 Jueces especializados de niños, niñas y adolescentes	49
Gráfico N° 8 Provisional especializados de niños, niñas y adolescentes	50
Gráfico N° 9 Personas adultas para cometer delitos usando vehículos.....	51
Gráfico N° 10 Cometimiento de delitos e infracciones de tránsito	52

ÍNDICE DE IMAGEN

Imagen N° 1: Los peatones.....	61
Imagen N° 2: Normas generales de circulación de peatones por la vía pública.....	63
Imagen N° 3: Señales obligatorias	63
Imagen N° 4: Cruce de calles	64
Imagen N° 5: Cruce de calles reguladas por semáforos	65
Imagen N° 6: Cruce de calles por pasos regulados por marcas viales	66
Imagen N° 7: Pasos regulados por un agente	67
Imagen N° 8 Circulación de peatones por vías fuera de poblado.....	68
Imagen N° 9: La necesidad de cruzar al otro lado de la carretera.....	69
Imagen N° 10 La entrada de las autopistas o autovías existe un cartel informativo	70
Imagen N° 11 Los pasajeros.....	71
Imagen N° 12 Conductores de vehículos motorizados.....	73
Imagen N° 13 Usa el cinturón de seguridad.....	74
Imagen N° 14: Airbag	74
Imagen N° 15 Silla de retención infantil	75
Imagen N° 16 El factor humano en la Seguridad Vial	76
Imagen N° 17 Usuarios vulnerables	78
Imagen N° 18 Los medios de transporte a motor –automóviles	80
Imagen N° 19 La bicicleta ha ido ganando protagonismo como sistema de transporte urbano	81
Imagen N° 20 Del peaton	82
Imagen N° 21 De los pasajeros	84
Imagen N° 22: Al conductor.....	90
Imagen N° 23: Delos ciclistas	91
Imagen N° 24 De los conductores	94

INTRODUCCIÓN

La imputabilidad es el conjunto de condiciones subjetivas que debe reunir el perpetrador de un delito, suponiendo en él la capacidad de conocer y comprender dicha ilicitud para que sea factible colocar en sus manos las consecuencias de su acto, por lo dicho se puede afirmar que la inimputabilidad constituye el aspecto negativo de la imputabilidad.

El competente para ejercer la acción en las infracciones cometidas por los adolescentes, es el Fiscal de Adolescentes Infractores, que inicia la investigación desde que por cualquier motivo llega a su conocimiento los hechos en los que se encuentra comprometida la responsabilidad del adolescente. Como lo determina el artículo 341 del Código Orgánico de la Niñez y Adolescencia. El desarrollo de este trabajo consta de tres capítulos que se resumen de la siguiente manera:

En el primer capítulo se describe la problematización a investigarse, su planteamiento y diferentes sub-problemas derivados, la delimitación, justificación y la enunciación de los objetivos que orientan el proceso investigativo de este trabajo.

En el segundo capítulo detallamos el marco conceptual, con el cual fundamentamos a partir de la recopilación y de la información bibliográfica que otros autores han aportado con respecto a las variables del tema de investigación.

El tercer capítulo, corresponde a la metodología aplicada en la que señala el tipo de investigación, y el procedimiento para recolección de la información respectiva en los adolescentes menores de 18 y mayores de 12 años de edad, en el canton Vines, así como jueces y juezas que laboran en la Unidad Judicial, la misma que se utilizará como fuente de estudio para este trabajo.

CAPÍTULO I.- DEL PROBLEMA

1.1. IDEA O TEMA DE INVESTIGACIÓN

Inimputabilidad de los adolescentes infractores en la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial y su incidencia en el cometimiento de delitos en el cantón Vinces

1.2. MARCO CONTEXTUAL

1.2.1. Contexto internacional

La inimputabilidad de los adolescentes infractores dispuestas en las leyes y convenios internacionales es un tema muy polémico en la legislación de muchos países. El aumento de los delitos graves de tránsito, las noticias de otros países de América Latina mencionan el incremento de las infracciones de tránsito, en donde se encuentran involucrados los menores de 18 años de edad, ya sea como autores o encubridores, están llevando a la sociedad a plantear nuevas alternativas en el campo jurídico, socio educativo para atenuar el aumento del auge delictivo de los adolescentes infractores de la ley de tránsito, que redunde en beneficio de la colectividad internacional.

Esta situación de vulnerabilidad de los adolescentes es aprovechada por los adultos haciéndolos cometer delitos como asesinatos, venta de sustancias sujetas a fiscalización, violaciones, robos de vehículos agravados y otros. A lo largo de la historia las sociedades han evolucionado a los jóvenes al cometimiento de delitos por diferentes circunstancias que se presentan en cada nación como guerras, inmigración, a la par de los avances tecnológicos audio visuales e internet, lo que ha provocado que las legislaciones de algunos países renueven sus leyes con cambios sustanciales sin dejar de lado los derechos de los niños, niñas y adolescentes suscriptos en convenios internacionales, por lo que se las considere moderna como la legislación de Nicaragua que propone reforma a la ley tutelar de menores de 1973 en 1974 y a su reglamento de 1975.

Un cuarto de siglo después se reforma para llenar sus vacíos legales, otras como la de Argentina, que fundamentó la creación de la ley de menores por primera vez el 03 de enero de 1938, seguida de 1939 por la de Mendoza y Santa Fe.

El código penal colombiano de 1980 dedica su artículo 31 al concepto de inimputabilidad, es inimputable quien en el momento de ejecutar el hecho legalmente escrito, no tuviere la capacidad de comprender su ilicitud o de determinarse de acuerdo con esa impresión por inmadurez psicológica o trastorno mental. “La Convención de los Derechos del Niño de 1989, aprobada por el Congreso de la Republica de Colombia mediante la Ley 12 de 1991, define “niño” como toda persona menor de dieciocho (18) años de edad. A su vez, el Art. 3° de la Ley 1098 de 2006, actual Código de la Infancia y la Adolescencia, manifiesta que para todos los efectos de esa ley son sujetos titulares de derecho todas las personas menores de 18 años” (Luis Alfonso Castaño Gil, 2018) Mientras que en Estados Unidos no existe una ley de menores igual en todos los estados, algunos de estos como el de Kentucky condenan a los adolescentes infractores como adultos.

El párrafo 51 del Código Alemán señala " no hay acción punible cuando al tiempo del acto en condiciones de discernir el carácter ilícito de su acción o de obrar conforme a su propio discernimiento como consecuencia de una inconsciencia pasajera, de una perturbación morbosa de la actividad del espíritu o de una debilidad mental". El artículo 10 del Código Suizo "no es culpable aquel que por enfermedad mental, idiotez o grave alteración de la conciencia, no era, en el momento del hecho capaz de apreciar el carácter de ilícito del acto, de obrar según tal apreciación".

En términos generales siguiendo el esquema conceptual plasmado en los códigos penales Alemán y Suizo y en el proyecto de Código Penal tipo latinoamericano. El Código Penal tipo latinoamericano: "no es culpable quien, en el momento de la acción u omisión, y por causa de enfermedad mental, de desarrollo psíquico incompleto o retardado, de grave perturbación de la conciencia, no tuviere la capacidad de comprender el carácter ilícito del hecho o de determinarse de acuerdo con esa comprensión". Al igual que el Código Penal de Costa Rica (art. 42).

1.2.2. Contexto nacional

En el Ecuador el Art. 77 numeral 13 de la Constitución de la Republica, establece para las y los adolescentes infractores un sistema de medidas socio educativo proporcional a la infracción atribuida. El estado determinará mediante ley sanciones privativas y no privativas de libertad, por el periodo mínimo necesario, y se llevará a cabo en establecimientos diferentes a los de personas adultas. La privación de libertad será implantada como último recurso de internamiento temporal para adolescentes varones. En el caso de las mujeres no existe una comunidad terapéutica que trabaje con reparación integral alternativa al internamiento.

El estado ecuatoriano protege a los grupos vulnerables y considera a las niñas, niños y adolescentes un grupo de atención prioritaria frente a otros, el Art. 305 del Código Orgánico de la Niñez y Adolescencia instituye los siguiente “Los adolescentes son penalmente inimputable, por tanto no serán juzgados por jueces penales ordinarios ni se les aplicara las sanciones previstas en las leyes para los adultos”

Los adolescentes infractores mayores de 12 años y menores de 18 años de acuerdo con el Art. 66 del Código de la Niñez y Adolescencia, son responsables por sus actos jurídicos. Su responsabilidad civil por los actos y contratos que celebren se hará efectiva sobre su acervo profesional o sobre los bienes de la asociación que representen.

No existen sanciones rigurosas en el Ecuador para los adolescentes, lo que está provocando daños en la sociedad, como accidentes de tránsito y muerte violentas, la falta de organismos de control que certifiquen el cumplimiento de las medidas socio educativas emanadas de los jueces de niños, niñas y adolescente en las instituciones encargadas de reinsertar a los adolescentes infractores en la sociedad para que no cometan delitos cada vez más graves de forma reincidente. “El adolescente que se encuentre detenido, internado preventivamente o cumpliendo una medida de privación de libertad, lo hará en centros especializados que aseguren su separación de los adultos” (Código de la Niñez y Adolescencia, 2013) Art. 322.

1.2.3. Contexto local

En el cantón Vinces perteneciente a la provincia de Los Ríos no existen las instituciones encargadas de cumplir las medidas socioeducativas dispuesta por la autoridad judicial cuando ha sido declarada la responsabilidad del adolescente, en un hecho tipificado como infracción penal, el juez dictaminará la privación total cuando se haya agotado todos los recurso que lo lleven a recibir las medidas socio educativas como lo establece el Código de niños, niñas y adolescente, o parcial de la libertad del adolescente infractor mayor de 14 años si la infracción está tipificada en el código integral penal es sancionada con reclusión, se aplica también al adolescente infractor menor de 14 años cuando comete delitos de asesinato, homicidio, violación, plagio de personas, robo de vehiculos con resultados de muerte. Falta de agentes de tránsito que controlen a los adolescentes conductores de vehículos motorizados, deficiencia en las señaléticas y semaforización permite se infrinja la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, provoca un alto índice de accidentes.

De acuerdo a lo planteado en la presente investigación, se propondrá la creación de instituciones legalmente reconocidas, para que sirvan de sitios de internamiento a los adolescentes infractores para la capacitación necesaria y cumplir las medidas socioeducativas dictaminadas por el juez.

1.2.4. Contexto institucional

La presente investigación se desarrolla en la Unidad Judicial, DINAPEN, instituciones educativas del cantón Vinces. Provincia de Los Ríos, donde se presenta uno de los principales problemas de infracciones de tránsito ocasionadas por los adolescentes , los mismos que son sometidos a un sistema de internamiento obligatorio dictaminado por un juez de niños, niñas y adolescentes sin que exista las medidas socio educativas. Todo lo anterior expuesto, indica que hace falta instituciones especializadas en enseñar a los adolescentes infractores el respeto y cumplimiento a la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial. El GAD municipal del cantón no se preocupa por aumentar y preparar agentes que controlen el tránsito en el cantón Vinces.

1.3. SITUACIÓN PROBLEMÁTICA

La imputabilidad así como la inimputabilidad de los adolescentes infractores en la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, dentro de la materia del derecho penal, al ser elementos del delito, siendo el primero mencionado un elemento positivo y el segundo negativo, han tenido un proceso de afianzamiento arduo y complicado, puesto que estos fueron comparados y en muchas ocasiones confundidos con los conceptos de culpabilidad, y de responsabilidad.

En esta investigación se tratará este tema, para comprender y llegar a una conclusión sobre la incidencia de los delitos de tránsito cometidos por los adolescentes inimputables, así como lo que conforma a la imputabilidad lo cual se refiere a la capacidad de entender y la capacidad de querer, se debe ser cuidadosos con estos temas por cuanto no tienen relación con el derecho privado, al que se conoce como la capacidad de goce y la capacidad de ejercicio, aunque de cierta manera, más profunda pueden relacionarse en cuanto al estudio de madurez del ser humano, para algunos eventos se considera como capaz para realizar ciertas conductas como; trabajar, contraer matrimonio y demás, pero no para ser imputable de un delito.

Se estudiará la ubicación de la inimputabilidad de los adolescentes infractores en la estructura del cometimiento de delitos concernidos en concordancia a la ley orgánica de transporte terrestre y seguridad vial en el cantón Vinces, así como la acción liberae in causa, los elementos de la inimputabilidad y los motivos de esta, que vienen a ser la falta de desarrollo mental o inmadurez mental, el trastorno mental transitorio, falta de salud mental, el miedo grave, el temor fundado, algunos estudiosos del derecho consideran a la embriaguez y drogadicción, materia que se estudiará para saber por qué sí o porque no debe ser considerada como un motivo de inimputabilidad.

El cometimiento de delitos de parte de los adolescentes infractores en el Cantón Vinces, va en aumento por la poca o casi nula intervención de las autoridades competentes debido a que no existe los lugares de internamientos para que se cumplan las medidas socio educativas y correccionales estipulada en Código de la Niñez y Adolescencia, no

designan jueces especializados en niñas, niños y adolescente en la Unidad Judicial del cantón Vinces, falta una adecuada educación vial de parte de los organismos competentes, los adolescentes infractores al encontrarse amparados en la mencionado código por ser menores de edad, es muy alto el índice estadístico de infracciones de tránsito de diversos tipos que se observa y al ser inimputables penalmente, continúan contraviniendo las normas legales.

Son muchas las causas que generan esta problemática: por la falta de control de los padres de familias cuyos hogares son disfuncionales y permisivos, también, en la maya curricular implementada por el Ministerio de Educación no existen asignaturas que orienten al estudiante a respetar las leyes de tránsito y el derecho a la vida.

Otra causa que se presentó, cuando el GAD municipal tomó la competencia del control de tránsito en el cantón Vinces, sólo se dedicó a la matriculación y revisión de los vehículos motorizado, más no ha implementado talleres de enseñanza - aprendizaje dirigido a la ciudadanía, sobre todo a los adolescentes para que hagan conciencia del respeto a las leyes de tránsito.

Dentro de la investigación realizada se ha detectado la falta de agentes de tránsito, señalética y semaforización en varios sectores concurridos por peatones y vehículos, el incumplimiento de las normas legales de ordenamiento vial y transporte establecidas para el control y circulación vehicular, por no existir la planificación adecuada para prevenir accidentes. La inimputabilidad del adolescente infractor permite que tenga incidencia en el cometimiento de delitos de tránsito una y otra vez sin que se tomen medidas de prevención adecuada para este grupo de personas vulnerables.

Todas estas causas generan efectos negativos ante la opinión de la colectividad vinceña, a sus instituciones encargadas de garantizar el control y orden público, las pérdidas humanas, materiales, a ocasionando mutilación de la familia, lo que origina conmoción a la sociedad.

1.4. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.4.1. Problema general

¿De qué manera incide la inimputabilidad de los adolescentes infractores en la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, en el cometimiento de delitos en el cantón Vinces?

1.4.2. Subproblemas o Derivados

¿Cuáles son las sanciones que reciben los adolescentes infractores de las leyes de tránsito, si a estos se los consideran inimputables?

¿Cuáles serán los beneficios que ofrezca la existencia de un organismo de control, encargado de garantizar el cumplimiento a la sanción socio educativa emitida por el juez de niños, niñas y adolescentes, que evite la reincidencia en el cometimiento de delitos?

¿En qué forma aportaría la aplicación de una guía metodológica educativa acerca de las leyes de tránsito que ayuden a prevenir los accidentes de tránsito?

1.5. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

El presente trabajo investigativo a realizar con el tema: Inimputabilidad de los adolescentes infractores en la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial y su incidencia en el cometimiento de delitos en el cantón Vinces, se encuentra delimitado de la siguiente manera:

Línea de investigación de la Universidad: Educación y Desarrollo Social

Línea de investigación de la Facultad: Talento Humano, Educación y Docencia

Área: Jurisprudencia

Delimitación espacial: Cantón Vinces, provincia Los Ríos

Delimitación demográfica: Serán objetos de estudios 20 adolescentes infractores de 12 – 17 años de edad y 2 jueces

Delimitación temporal: Periodo 2019

1.6. JUSTIFICACIÓN

El motivo de este trabajo de investigación se debe a la inimputabilidad de los adolescentes infractores en la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial y su incidencia en el cometimiento de delitos en el cantón Vinces.

El presente trabajo tendrá una trascendental **importancia**, al ser el adolescente inimputable en el cometimiento de delitos de tránsito dentro de la legislación ecuatoriana procesal penal no es igual que el del adulto, su estudio radica en identificar los problemas causados por la inimputabilidad de los adolescentes infractores, para ello se realizará investigaciones tanto bibliográficas como de campo, lo mismo que **aportará** a obtener un mejor panorama del problema dado y prevenir el cometimiento de delitos de tránsito causados por causado por adolescentes infractores y evitar que causen futuros accidentes de tránsito.

Al ser aplicado este proyecto los **beneficiarios**, serán los adolescentes, Agencia Nacional de Tránsito, GAD municipal del cantón Vinces puesto que, creará confianza en las instituciones encargadas de garantizar el debido proceso y cumplimiento de la ley en la sociedad vinceña.

La investigación será **factible** de realizar, puesto que, desde el punto de vista jurídico la inimputabilidad de los adolescentes infractores, se aprecia que ésta tiene dos acepciones de un lado imputabilidad que es atribuir a alguien la responsabilidad de un hecho reprobable, y por otro cuando hablan de inimputabilidad se refiere a la persona menor de edad, a la que se indica como presunto autor, de la comisión de un delito o falta, siempre que no sea un incapaz permanente.

Esta investigación contará con recursos de autogestión, personas capacitadas en tránsito y ordenamiento vial y terrestre, materiales de apoyo para los diversos talleres

La información obtenida en esta investigación tendrá un gran **impacto**, pues, está dirigida a mejorar la aplicación de las normas jurídicas de tránsito en el cantón Vinces, por cuanto es notable la falta de lugares de internamiento provisional de adolescentes infractores, la falta de agentes para el control del tránsito en las calles y vías de mayor afluencia de peatones y el incremento de vehículos motorizados de servicio público como tricimoto, taxi y privado, deficiencia en el personal de operadores de justicia para resolver la problemática que existe en el cometimiento de delitos del adolescente infractores por su inimputabilidad en la ley de tránsito.

En el ámbito jurídico-penal, las infracciones de tránsito causada por la impericia y por la capacidad de autodeterminación de los adolescentes recibe el nombre de imputabilidad de ahí que quien no satisfaga el límite de edad que señala la ley, se le considerara un inimputable en el cometimiento de delitos.

1.7. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.7.1. Objetivo general

Determinar como la inimputabilidad de los adolescentes infractores en la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, incide en el cometimiento de delitos en el cantón Vinces.

1.7.2. Objetivos específicos

Seleccionar las sanciones que reciben los adolescentes inimputables, conociendo las infracciones establecidas en las leyes vigentes de tránsito, para lograr que la sanción sea de acuerdo a la proporcionalidad del delito.

Establecer los beneficios que ofrece la existencia de un organismo de control, monitoreando el cumplimiento a la sanción socio educativa emitida por el juez de niños, niñas y adolescentes, para evitar la reincidencia en el cometimiento de delitos.

Elaborar una guía metodológica educativa acerca de las leyes de tránsito para prevenir los accidentes.

CAPÍTULO II.- MARCO TEÓRICO O REFERENCIAL

2.1. MARCO TEÓRICO

2.1.1. Marco conceptual

Inimputabilidad

La inimputabilidad es uno de los temas más difíciles y exquisitos en el ámbito de las ciencias penales. La mayor parte de las legislaciones consideran que existen cierto número de individuos que por su especial situación (trastorno mental, sordomudez), deben recibir un trato diferente por parte de la ley al cometer un hecho legalmente descrito. A estos individuos se los denomina "inimputables" y al fenómeno que los cobija "inimputabilidad" (De León, 2014).

La imputabilidad es el conjunto de condiciones subjetivas que debe reunir el perpetrador de un delito, suponiendo en él la capacidad de conocer y comprender dicha ilicitud para que sea factible colocar en sus manos las consecuencias de su acto, por lo dicho se puede afirmar que la inimputabilidad constituye el aspecto negativo de la imputabilidad.

La inimputabilidad es la incapacidad de la persona para ser culpable siendo determinante la falta de conocimiento de la legalidad y/o la alteración de la voluntad, siempre y cuando ocurran en el sujeto al momento de ejecutar el hecho legalmente descrito, la razón por la cual el inimputable no es capaz de actuar culpablemente es que presenta fallas de carácter sicosomático o sociocultural como ser menor de edad al no alcanzar su madurez mental, que le impiden valorar adecuadamente lo jurídico y antijurídico de sus acciones y moderar su actuación conforme a tal valoración.

La calidad de inimputable se deriva del hecho de que el sujeto no puede comprender, en razón de tales diferencias, comprender la ilicitud de su actuar, o de que pudiendo comprenderla no es capaz de comportarse diversamente.

Definición penal de inimputabilidad

La definición penal de inimputabilidad para los adolescentes infractores se origina en estudios científicos y no jurídicos, en términos jurídicos se partirá de la capacidad de culpa, de acuerdo al código penal español (1995), se requieren de los siguientes elementos: la capacidad de comprender la ilicitud del hecho y la capacidad de dirigir la actuación conforme a dicho entendimiento.

Se entenderá que un sujeto no deja de ser imputable sólo por la causa biológica, es decir de padecer una patología mental, para ser considerado inimputable, se debe demostrar que el sujeto al momento de la comisión de los hecho no puede comprender la ilicitud (capacidad cognitiva) o no puede comprender de acuerdo a dicha comprensión (capacidad volitiva) se da en el momento de la comisión del delito (Diaz, 2016).

Causas de la inimputabilidad

Las causas de inimputabilidad son situaciones que, determinada la conducta en el momento del hecho como antijurídica, hace que no sea posible declarar responsable del acto realizado al sujeto. Son las siguientes:

Enajenación

Trastorno mental transitorio

Minoría de edad penal

Alteración de percepción desde el nacimiento o la infancia.

Enajenación.-

Según (Calandrelli, 2018) opina que es transferir la propiedad, entregar una cosa a otro por donación, venta o trueque. En sentido metafórico es hacer de modo que uno

salga, por decirlo así, de sí, y que se prive del uso de los sentidos, de la razón y del juicio. La relación de este sentido con el recto es bien remota y no fácil de hallar, como las siguientes: enajenación, que significa distracción, falta de atención a la cosa, embelesamiento en otra: enajenación de la mente, que es como pérdida del sentido y especie de demencia.

Trastorno mental transitorio

Según (Wolters, 2017) establece que el delito es ante todo una acción típica y antijurídica, y culpable, es decir, contraria al ordenamiento jurídico y previsto como tal en el mismo. La culpabilidad, cuyo presupuesto se encuentra en la imputabilidad del sujeto, constituye el conjunto de condiciones que determinan que el autor de una acción típica y antijurídica sea criminalmente responsable de la misma.

La doctrina ha señalado que el trastorno mental transitorio se trata de una categoría intermedia entre la imputabilidad y la inimputabilidad, ya que el sujeto preso de esta perturbación de cierta intensidad pero transitoria, obra con una capacidad seriamente disminuida para comprender la ilicitud y de conducirse de acuerdo con esta comprensión, por lo que su imputabilidad es menor, sin llegar a ser inimputable como en el caso de las perturbaciones plenas, intensas y permanentes que actúan como eximente completa de la responsabilidad criminal el artículo 20.1 del Código Penal.

La ley sólo quiere extender el concepto de enfermedad relevante para excluir la culpabilidad del sujeto totalmente y consecuentemente su responsabilidad criminal a los casos en los que se trata de episodios de perturbación mental permanentes, pero la doctrina jurisprudencial considera que deberá apreciarse como una circunstancia que exime o atenúa de responsabilidad criminal al sujeto atendiendo a los efectos psicológicos de esa perturbación en el sujeto en el momento de cometer el delito, es decir, dependiendo si esa perturbación anuló completamente su capacidad para comprender la ilicitud del hecho o actuar conforme a esa comprensión, o solamente la redujo.

Minoría de edad penal

Según el COIP. Establece que la cuestión de la responsabilidad penal de los menores y por tanto, de su imputabilidad, es una problemática que se ha ido forjando con cada avance legislativo en materia de criminalidad juvenil.

Por ello siempre he defendido que, detrás de muchas de las dificultades de interpretación con las que se encuentra el jurista a la hora de abordar una norma como LORRPM, se esconde una profunda significación histórica: la constante lucha entre el Derecho correccional y el Derecho penal.

Así, el menor de edad delincuente sería considerado irresponsable desde el punto de vista estrictamente penal, pero susceptible de una tutela especial como consecuencia de sus actos. El internamiento se relegaría a los casos más graves, con una especie de exigencia de dolo o malicia por parte del menor en la comisión del acto punible, que se une a su capacidad de discernimiento. No deja de ser curioso cómo, en una legislación de carácter tutelar-protectora, se exigiera el dolo como requisito para establecer un internamiento en un centro del Estado.

Alteración de percepción desde el nacimiento o la infancia.

Según (Sanz, 2016) manifiesta que la alteración de la percepción sea de nacimiento o tenga su origen en la infancia, expresión que precisa una definición más rigurosa para poder determinar hasta qué edad se considera que un sujeto está dentro de este período.

Tomando una interpretación etimológica, infancia es el período que finaliza al comenzar la adolescencia, entre los 10 y 13 años, según las personas. No obstante, entendemos que a los efectos jurídico-penales que estudiamos, debe extenderse hasta el fin de la adolescencia, dado que durante este período y el anterior es cuando se configura la personalidad y se adquieren los conocimientos básicos que permiten con posterioridad realizar los juicios de valor.

La actual configuración introduce el concepto «alteración de la percepción» en el cual se engloban la sordomudez y otras patologías o situaciones relacionadas con la percepción, tales como la ceguera, además de algunas alteraciones psíquicas que no se consideren oligofrenias o enajenación, así como situaciones de aislamiento cultural y ausencia de comunicación.

El fundamento de la eximente es la incapacidad de conocer y valorar ya que esa capacidad se consigue a través de la educación y la convivencia en sociedad. Tal situación puede ser motivada por la sordomudez o por cualquier otra causa originaria o sobrevenida. Esta incapacidad no permite percibir y valorar lógicamente los actos, es decir, se trata de una situación similar a la ignorancia de la Ley, o sea la «imposibilidad de conocimiento o asunción de la antijuricidad

En el Ecuador se han creado políticas públicas en busca de proteger al adolescente infractor, a continuación se analizara el Art. 77, numeral 13 de la Constitución de la Republica establece, para las y los adolescentes infractores regirá un sistema de medidas socioeducativas proporcionales a la infracción atribuida. El estado determinará mediante ley sanción privativa y no privativa de libertad. La privación de la libertad será establecida como último recurso, por el periodo mínimo necesario, y se llevara a cabo en establecimientos diferente a las personas adultas. Se considera la opinión de tratadistas expertos en derechos humanos y la Constitución de la República del Ecuador como garantista de los derechos de los menores de edad.

La inimputabilidad del adolescente se dará por el hecho de la protección como indica la Carta Magna del Ecuador en el Art. 35. Indica que las niñas, niños y adolescente recibirán atención prioritaria en los ámbitos públicos y privados. En concordancia con el Código de la niñez y adolescencia, donde define. Adolescente es la persona de ambos sexo entre 12 y 18 años de edad. Guarda concordancia con el Art.14. Ninguna autoridad judicial o administrativa podrá invocar falta o insuficiencia de norma o procedimiento expreso para justificar la violación o desconocimiento de los derechos de los niños, niñas y adolescente (Quishpe, 2015).

Elementos de inimputabilidad.

La inimputabilidad tiene dos elementos, uno intelectual y otro evolutivo:

El elemento intelectual consiste en la incapacidad de comprensión, que se sustenta en la incapacidad de juzgar y valorar. La conciencia del acto no implica necesariamente inimputabilidad, puede ocurrir que una persona que mata pero no comprenda su significado, tal es el caso del paranoico que mata a cualquiera que pasa por su lado identificándolo como su perseguidor.

Por eso es importante diferenciar entre conocer y comprender. El primero es darse cuenta mientras que el segundo está impregnado de contenido axiológico. La inimputabilidad como capacidad de comprender la ilicitud del acto y de obrar de acuerdo a esa comprensión. No es suficiente conocer y comprender la ilicitud del acto para poder predicar la inimputabilidad.

Nuestro segundo elemento es el volutivo. Es probable que se presente una deficiencia en la voluntad que hace que el sujeto para conocer y comprender la ilicitud del acto y no logre regular su conducta.

Los sistemas Penales suelen usar distintos criterios para modelar el problema de la inimputabilidad atendiendo a la causa y sus efectos. Los criterios más importantes son: la causa por la cual el sujeto es inimputable, sin tomar en cuenta su afecto. Se toma en cuenta el carácter orgánico físico del individuo. Este sistema es utilizado por los códigos que consideran inimputables a quienes padecen intoxicación crónica siendo este el mismo un fenómeno fisiológico.

Cuando en una legislación no se incluye la cláusula "para que exista inimputabilidad es necesario que ella haya tenido el efecto de impedir que el agente comprenda y dirija su acto" y declara simplemente las causas de inimputabilidad, adopta el criterio biológico. Si se establece que para que exista la inimputabilidad es necesario que haya tenido el efecto

de impedir que el agente comprenda y dirija su acto, se puede estimar que esta legislación ha adoptado el criterio psicológico. Quedando la inimputabilidad subordinada al efecto del agente.

El código Penal Toscano de 1854 seguía este sistema al señalar que "las violaciones de la ley penal no serán imputables cuando el que las cometiere no haya tenido conciencia de sus actos, ni libertad de elección".

El Adolescente Infractor.

Es el menor de edad de 12 hasta los 18 años de edad, responsable del cometimiento de una infracción tipificada como delito de tránsito. El encontrarse en la etapa de la adolescencia lo convierte en un ser con personalidad cambiante cobirtiendolo en una persona vulnerables a la tentación y abuso de los mayores de edad, que se aprovechan en muchos casos de esta debilidad de la que son objeto niños y adolescentes para cometer actos fuera de la ley..

Buscar los medios para evitar que los adolescentes estén inmersos en estos problemas y que si sucede tengan los medios necesarios para su rehabilitación, es tarea de todos sabiendo además, que son "seres humanos" que se encuentran en pleno desarrollo físico, psicológico y mental.

No existe una estadística que revele con exactitud la cantidad de adolescentes infractores, lo que hace imposible dar datos verdaderos de la delincuencia juvenil en el medio.

Clases de acción.

En materia de adultos las acciones son de acción privada y acción pública. En materia de menores solo existe la acción pública como lo reza el Código de la Niñez y Adolescencia: "La acción para el juzgamiento de Adolescentes infractores es Pública de

acuerdo con el Código Integral Penal. No se admite acusación particular en contra de un adolescente.” La acción privada no es ejercida en contra de los adolescentes con el fin de precautelar su salud mental y psicológica, pues no sería conveniente tratar a los adolescentes igual que a los adultos. Al comparar la legislación penal de adultos con la de adolescentes infractores encontramos que la acción penal está establecida de acuerdo a quien la ejerce.

“La Acción Penal Pública es ejercida inicialmente mediante la presentación de una denuncia ante uno de los Agentes Fiscales, única persona facultada por la ley para receptor la denuncia y practicar el reconocimiento previsto en la ley.” El legislador reconoce a la instrucción fiscal, a la evaluación y preparatoria de juicio, y la etapa de juicio como las etapas procesales en materia penal; este es el único procedimiento para el juzgamiento de menores reconocido por las leyes ecuatorianas, en el caso de que los adolescentes cometan cualquier tipo de delitos en el caso del menor que es violentado es sus derechos constitucionales el fiscal tomara la medidas necesarias para precautelar la salud mental y fisiológica que garantice su bienestar evitando la revictimación del adolescente hasta que termine el proceso.

El competente para ejercer la acción en las infracciones cometidas por los adolescentes, es el Fiscal de Adolescentes Infractores, que inicia la investigación desde que por cualquier motivo llega a su conocimiento los hechos en los que se encuentra comprometida la responsabilidad del adolescente. Como lo determina el artículo 341 del Código Orgánico de la Niñez y Adolescencia que prescribe: “Conocida por cualquier vía la comisión de un hecho que revista caracteres de infracción penal y en el que aparezca claramente comprometida la responsabilidad de un adolescente, el fiscal iniciará la investigación con el auxilio de la Policía Judicial especializada que actuará bajo sus instrucciones.” Inmediatamente debe dar inicio a las investigaciones con la Investigación Previa hasta determinar si existe responsabilidad en contra del adolescente, se llevará a cabo la audiencia de formulación de cargos, de existir suficientes elementos jurídicos dará inicio a la etapa de Instrucción Fiscal donde solicitará la respectiva medida cautelar. De igual manera en delitos flagrantes, una vez que se aprehende al adolescente el fiscal debe pedir fecha, día y hora para la audiencia de formulación de cargos dentro de dicha

audiencia donde se formularan los cargos en su contra, se solicitará la medida cautelar de iniciarse la etapa de instrucción fiscal.

Sanciones que reciben los adolescentes inimputables

La Constitución de la República del Ecuador establece la inimputabilidad de los adolescentes infractores estableciendo la diferencia con las infracciones de los adultos, los tipos de sanciones son determinadas por el juez especial de menores, estas deben de estar acompañadas de medidas socioeducativas, considerando a los niños, niñas y adolescente como un grupo de atención prioritaria, la sanción que se dará a los adolescentes por la comisión de delitos es el internamiento en instituciones especializadas será la última medida adoptada por un juez penal y será en un lugar de internamiento diferente al de los adultos infractores.

Medidas socio educativas

Según (CÓDIGO DE LA NIÑEZ Y ADOLESCENCIA, 2013) establece que las medidas socio educativas establecidas en el Código de Niños y Adolescentes y dispuesta por la autoridad judicial competente quien declara la responsabilidad del adolescente infractor en el hecho tipificado por el Código Orgánico Integral Penal, tiene como única finalidad lograr que el menor se integre con una formación adecuada a la sociedad y la reparación o compensación de los daños causados. Estas medidas fueron creadas por los legisladores con la finalidad de vincular al adolescente con la sociedad y que se encuentre lo menos posible alejado del vínculo familiar y social.

Las medidas socioeducativas que el Juez puede imponer son las siguientes:

1. Privativas de libertad.

2. No privativas de libertad

Las medidas socioeducativas no privativas de libertad son:

1. **Amonestación:** es un llamado de atención verbal hecho directamente por el juzgador, al adolescente; y, a sus padres o representantes legales o responsables de su cuidado para que se comprenda la ilicitud de las acciones.
2. **Imposición de reglas de conducta:** es el cumplimiento de determinadas obligaciones y restricciones para que se comprenda la ilicitud de las acciones y se modifique el comportamiento de cada adolescente, a fin de conseguir la integración a su entorno familiar y social.
3. **Orientación y apoyo psico social familiar:** es la obligación del adolescente y sus padres, representantes legales o responsables de su cuidado, de participar en programas de orientación y apoyo familiar para conseguir la adaptación del adolescente a su entorno familiar y social.
4. **Servicio a la comunidad:** son actividades concretas de beneficio comunitario que impone el juzgador, para que el adolescente las realice sin menoscabo de su integridad y dignidad, ni afectación de sus obligaciones académicas o laborales, tomando en consideración su edad, sus aptitudes, habilidades y destrezas, y el beneficio socioeducativo que reportan.
5. **Libertad asistida:** es el estado de libertad condicionada al cumplimiento de directrices y restricciones de conducta fijadas por el juzgador, sujeta a orientación, asistencia, supervisión y evaluación, obligándose el adolescente a cumplir programas educativos, a recibir la orientación y el seguimiento, con la asistencia de especialistas y personas con conocimientos o aptitudes en el tratamiento de adolescentes.

Mientras que las que son privativas de libertad son las que continúan:

Internamiento domiciliario: es la restricción parcial de la libertad por la cual el adolescente no puede abandonar su hogar, excepto para asistir al establecimiento de estudios, de salud y de trabajo
Internamiento de fin de semana: es la restricción parcial de

la libertad en virtud de la cual el adolescente estará obligado a concurrir los fines de semana al Centro de adolescentes infractores, lo que le permite mantener sus relaciones familiares y acudir normalmente al establecimiento de estudios o de trabajo.

1. **Internamiento con régimen semiabierto:** es la restricción parcial de la libertad por la que el adolescente ingresa en un Centro de adolescentes infractores, sin impedir su derecho a concurrir normalmente al establecimiento de estudio o de trabajo.
2. **Internamiento Institucional:** es la privación total de la libertad del adolescente, que ingresa en un Centro de adolescentes infractores, sin menoscabo de la aplicación de los programas establecidos para su tratamiento. Estas medidas se aplican una vez que respetando las reglas del debido proceso se ha encontrado que un adolescente es responsable de una infracción dentro de las edades comprendidas en el Código Orgánico de la Niñez y la Adolescencia.
3. Desde el punto de vista legal, se presentan los siguientes criterios: no se puede permitir que los delitos queden en la impunidad, esto provocaría que el orden jurídico pierda sentido en una sociedad civilizada, es intolerable que un adolescente cometa un delito y no sea sancionado por el acto delictivo cometido, como expresan los profesionales del derecho, la pena debe seguir ineludiblemente al derecho. En la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vía, indica en el Art. 114. “Las infracciones de tránsito causada por un menor de 18 años serán conocidas y juzgada con sujeción al código de la niñez y adolescencia” el juez competente de la mencionada ley determinara la contravención como lo establece el Art. 138 de la mencionada ley, estas son: leves, graves y muy grave y se clasifican a su vez en leves de primera, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase.

Cometimiento de delitos.

Según (Rivas, 2018) menciona en conocer del cometimiento de delito se estudiará primero las generalidades de las diversas teorías de tratadistas en derecho, las que se

pueden clasificar en dos grupos: Teoría causalista y finalista de la acción, el delito se fundamenta en la acción que consiste en actuar, lo que implica que el agente lleva a cabo uno o varios movimientos corporales y comete la infracción a la ley por sí o por medio de instrumentos, animales mecánicos o persona, según esta teoría para la existencia del delito deben de existir los siguientes elementos:

Voluntad: es el querer, por parte del sujeto activo, de cometer el delito.

Actividad: consiste en el hacer o actuar. Es el hecho positivo o movimiento corporal humano encaminado de producir el ilícito.

Resultado: es la consecuencia de la conducta; el fin deseado por el agente y previsto en la ley Penal.

Nexo de causalidad: Es el ligamento o nexo que une a la conducta con el resultado, el cual debe ser material. Dicho nexo es lo que une a la causa con el efecto, sin el cual este último no puede atribuirse la causa.

Sujeto activo: Es la persona Física que comete el delito, llamado también: delincuente, agente o criminal. Sera siempre una persona física, independiente del sexo, edad (la minoría de edad da lugar a la inimputabilidad), nacionalidad y otras característica.

Prevención para el cometimiento de delitos de tránsito

El juzgamiento de los delitos transito le corresponde a los jueces de tránsito dentro de sus jurisdicciones territoriales. En los lugares donde no existen jueces de tránsito corresponde el juzgamiento de la causa a los jueces de lo penal de la respectiva jurisdicción o juez multicompetente.

Las personas jurídicas sean estas marginales o multinacionales son sujetos susceptibles de responsabilidad penal por su relevancia dentro del tráfico mercantil, puesto que por su desorganización o por su uso intencional facilitan la comisión de hechos delictivos, siendo esta una característica recogida en los diferentes sistemas del derecho penal moderno (Feijoo, 2016).

Por lo que según establece Feijoo es de importancia valorar la participación y el rol que las personas jurídicas tienen en la sociedad como su responsabilidad social. Sobre esta responsabilidad existe presión por parte de la comunidad internacional para brindar mecanismos que busquen responder de manera eficaz, siendo uno de estos la autorregulación societaria para evitar delitos, y evitar desproporciones en los procesos penales.

La relación del delito individual con el delito corporativo, que si bien reconoce que son independientes, puesto que si puede haber condena para la persona jurídica sin necesidad de sancionar a una persona física, no obstante el debate dentro de la doctrina es interesante puesto que se contraponen las tesis de un sector el cual es respaldado por el autor en el que determinan que existe una responsabilidad por transferencia o a lo mucho autorresponsabilidad imperfecta, con lo que pregonan una responsabilidad por el hecho propio.

Sobre este punto es importante manifestar que si bien la persona física es parte integrante del tipo, esto no quiere decir que sea el fundamento de la responsabilidad de las personas jurídicas, y esto guarda sentido cuando se analiza la culpabilidad, por un lado se puede seguir un proceso penal independiente de la persona física, y otro por la persona jurídica, por lo tanto de cierta forma la esfera de la culpabilidad se mantiene intacta para cada uno. Al mismo tiempo la postura sobre la carga de la prueba de la exención según la Fiscalía es clara, esta le corresponde a la persona jurídica al tener la excusa absolutoria como efecto normativo, mas no como exclusión de la responsabilidad. Sobre estos puntos el autor y gran parte de la doctrina rechazan la concepción absoluta de sostener que existe una responsabilidad vicarial, a lo mucho se estimaría como intermedia.

Clasificación de las infracciones de tránsito:

Las infracciones en materia de tránsito se dividen en; delitos de tránsito y contravenciones de tránsito. Las contravenciones de tránsito se subdividen en contravenciones que imponen penas privativas de libertad, multas económicas y rebajas en los puntos de la licencia de conducir.

El legislador, caracteriza a las infracciones de tránsito, así: las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación solidaria de pagar costas, daños y perjuicios. Este es un concepto muy tradicionalista en la materia que tratamos. Por el hecho de ser las infracciones de tránsito culposas, descarta definitivamente la posibilidad de que exista dolo o interés de causar daño. El delito de tránsito, no pretende causar daño a nadie, no existe la intencionalidad, no es premeditado, o mejor dicho, no es planificado.

Según (Alvarado, 2017) establece que el cometimiento de un delito de tránsito, cambie el sentido, se convierta en intencional, premeditado, planificado, este viene a ser delito doloso. Su conocimiento en estas condiciones, ya no le corresponde al Juez Penal Común, hoy llamado Juez de Garantías Penales.

Al momento, que el Juez de Tránsito, que previene en el conocimiento de un delito de tránsito, y luego de su proceso investigativo, descubre indicios que hacen presumir la existencia de presunciones penales en su cometimiento, es obligación del Juez de Tránsito, inhibirse del conocimiento de la causa, y poner a órdenes de la Fiscalía todo lo actuado, para que este inicie la investigación que corresponda, inhibiéndose de su conocimiento.

Buscar los medios para prevenir que los adolescentes estén inmersos en estos delitos y que si sucede tengan los la herramientas necesarias para su rehabilitación, es tarea de todos sabiendo además, que son “seres humanos” que se encuentran en pleno desarrollo físico, psicológico y mental.

En la actualidad muchas instituciones tanto públicas y privadas han tomado cartas en el asunto, no es suficiente. En Ecuador se ha logrado rescatar a muchos adolescentes con

programas y actividades culturales que haría pensar que la delincuencia juvenil ha bajado pero la realidad es otra, faltan programas de prevención de accidentes de tránsito por parte de las instituciones encargadas de socializar las leyes y educación vial, organismos de control en los centros de internamiento provisional que brinden una verdadera rehabilitación al adolescente infractor, para que este pueda reinsertarse a la sociedad como una persona de bien convirtiéndose en un modelo a seguir por los otros menores de edad dentro de la sociedad .

Elementos del Delito:

Según **Fuente especificada no válida.** establece lo siguiente:

El acto humano

Significa que sólo las personas son susceptibles de cometer un delito, porque en base a su capacidad intelectual pueden practicar actos con voluntad y conocimiento.

La tipicidad

La relación con la norma jurídica creada por el legislador, donde se describe los elementos de las conductas penalmente relevantes, como dispone el artículo 25 del Código Orgánico Integral Penal, pero es preciso aclarar que un delito puede ser cometido, ya sea por acción u omisión, con dolo que es la intención positiva de causar daño a un bien o persona, culpa que es incumplir el deber objetivo de cuidado u omisión dolosa que consiste en describir el comportamiento de una persona que por su propia decisión no busca un mecanismo para evitar el cometimiento de un delito, teniendo la obligación de evitarlo.

La antijurídica

Tiene relación con el bien jurídico protegido, que es la parte medular de un tipo penal, aspecto que el legislador en el momento de crear la ley penal debe tomarlo muy en

cuenta, ya que sin el mismo no habría razón lógica ni jurídica para elevar a la categoría de delito un acto humano determinado, además es preciso mencionar que desde el punto de vista doctrinario y jurídico existen varias causas de exclusión de la antijurídica, siendo las más relevantes el estado de necesidad, que consiste en proteger un derecho propio o ajeno por parte de un ser humano para evitar un daño mayor a otro.

Siempre que se cumplan los requisitos mínimos que establece la ley, los cuales son: que el derecho protegido se encuentre en real y actual peligro, que el resultado del acto no sea mayor que la lesión que se quiere evitar y que no exista otro mecanismo menos perjudicial para defender el derecho, por tanto esta figura jurídica denominada estado de necesidad, es de gran relevancia en el Derecho Penal y debe ser bien analizada por parte del juzgador al momento de resolver una causa puesta a su conocimiento; y, la legítima defensa que según la nueva legislación penal, ya no es específica para casos concretos, sino genérica cuando una persona actúa en defensa de cualquier derecho, propio o ajeno, cuando se cumplan las condiciones de agresión actual e ilegítima, necesidad racional de la defensa y falta de provocación suficiente por parte del que actúa en defensa del derecho.

El último elemento del delito, constituye la culpabilidad

El sujeto activo del delito que lo comete, ya sea por acción u omisión, con dolo o con culpa; es imputable y consecuentemente actúa con conocimiento y voluntad en la comisión de un acto antijurídico y típico, entonces es preciso mencionar que existen personas que son inimputables, como por ejemplo los menores de edad, los dementes, los que cometen la infracción bajo efectos del alcohol o sustancias estupefacientes por caso fortuito o fuerza mayor; y, tienen responsabilidad atenuada los que sufren de trastorno mental parcial, en cuyo caso el juzgador analizará y valorará la prueba, para luego imponer una pena atenuada, en un tercio de la pena mínima prevista para cada tipo penal.

Modelo de Administración de Justicia Penal

Según (Código Orgánico Integral Penal, 2014) establece que el modelo de Administración de Justicia Penal está basado en el sistema acusatorio, en donde se

implementan la Oralidad, la Contradicción y la Inmediación, bajo principios constitucionales, tratados y convenios internacionales de Derechos Humanos.

Enmarcadas en la política de gestión que rige esta administración, se complementan la formación y capacitación que realiza el Consejo de la Judicatura a través de la Escuela de la Función Judicial, la Dirección de la Escuela de Fiscales implementa formación continua a todos los servidoras(es) de la Fiscalía bajo los principios de calidad, calidez, equidad, pertinencia, participación, eficiencia y eficacia, contexto en el cual se elaboró la presente Guía para Actuaciones del Fiscal dentro del Código Orgánico Integral Penal, a fin de mejorar los niveles de competencia, fortalecimiento y actualización de conocimientos de fiscales, secretarios y asistentes de fiscales y profesionales del Derecho.

El instrumento de ayuda técnica y profesional, elaborada de manera didáctica, amigable, de fácil acceso, comprensión y con rigor científico, mismo que puede ser usado por los fiscales durante los procesos de gestión y actuación procesal en materia penal. Se trata de una herramienta de respaldo conceptual y metodológico, estructurada a través de esquemas y organizadores gráficos, que acompañará directamente en las funciones y labores del fiscal, principalmente, con el propósito sustantivo de disminuir los índices de impunidad.

La proporcionalidad o dosimetría de las penas

El Art. 76 numeral 6 de la Constitución de la República señala entre las reglas del debido proceso "En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: La ley establecerá la debida proporcional entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas y de otra naturaleza (García, 2012).

Comentarios al principio constitucional de proporcionalidad

El principio de proporcionalidad presupone la ponderación de bienes jurídicos constitucionales y este pensamiento asume la forma de un juicio de proporcionalidad

de los medios, como principio para la delimitación y concretización de los derechos constitucionales, la proporcionalidad exhibe una naturaleza diferenciada, o sea, que admite una diversa libertad de configuración legislativa dependiendo de la materia. Así, por ejemplo en el ejercicio de la reserva legal establecida para la reglamentación de los derechos constitucionales, y que está señalado en el Art. 132 numeral 2 de la Constitución de la República, solo la restricción excesiva e imprevisible de los mismos implica la ilegitimidad del medio escogido para la realización de los fines constitucionales; así en términos generales, entre mayor sea la intensidad de la restricción a la libertad, mayor será la urgencia y la necesidad exigidas como condición para el ejercicio legítimo de la facultad legal (pág. 5).

Hay que señalar que mediante el principio de proporcionalidad establecida en la Constitución de la República de Ecuador del 2008, aprobada en la Asamblea Constituyente de Montecristi, se introducen las categorías de la antijuridicidad y la culpabilidad en el derecho constitucional, de tal modo que la responsabilidad de los particulares, para su existencia requiere de un daño efectivo a los bienes jurídicos protegidos y no meramente una intensión que se juzga lesiva; o sea que solo la protección de bienes jurídicos realmente amenazados justifican la restricción de otros derechos y libertades, cuya protección igualmente ordena la Constitución.

Por otra parte, la aplicación de la pena consagrada en la ley debe hacerse de acuerdo con el grado de culpabilidad del sujeto. Por lo tanto el principio de proporcionalidad, es necesariamente individual y el castigo impuesto debe causar simetría con el comportamiento y la culpabilidad del sujeto al que se imputa; y es así que el Art. 306 del Código de Procedimiento Penal en su parte pertinente señala que el Tribunal de Garantías Penales al elaborar la sentencia debe incluir una motivación completa y suficiente, y la regulación de la pena respectiva en caso que se hubiera declarado la culpabilidad del procesado; igualmente el Art. 312 establece en su parte medular que la sentencia que declare la culpabilidad determinará con precisión al delito por el cual se condena y la pena que se impone al procesado se dará con sujeción a la ley considerando el debido proceso y la proporcionalidad.

En resumen, el principio de proporcionalidad, es la herramienta de ponderación entre las facultades de investigación y persecución de los órganos del sistema penal y los derechos constitucionales atinentes a las personas objeto de la acción de este sistema; o sea que el principio de proporcionalidad, es el equilibrio que debe mantenerse entre el derecho a castigar que tiene el Estado y los derechos de las personas, de tal manera que ambas partes queden en igualdad de condiciones, para mantener un balance equitativo entre el poder punitivo del Estado y los derechos de las personas; porque toda persona a quien se le atribuye la comisión de un hecho punible, tiene derecho a ser tratada en igualdad de condiciones es considerado inocente hasta que se demuestre lo contrario y pueda ser juzgado por el juez competente quien aplicara la pena de acuerdo a la proporcionalidad del delito, con el respeto debido a la dignidad inherente del ser humano.

¿Qué es la dosimetría penal?

La Corte Constitucional de Colombia ha señalado que la dosimetría de penas y sanciones es un asunto librado a la definición legal y cuya relevancia constitucional es manifiesta únicamente cuando el legislador incurre en un exceso punitivo del tipo proscrito por la Constitución, pero aclara que el carácter social del Estado de Derecho, es el respeto a la persona humana, a su realidad y autonomía, principios medulares del ordenamiento constitucional, que se sirven mejor con leyes que encarnen una visión no disociada del principio de proporcionalidad y de subsidiariedad de la pena, de modo que ésta solo se consagre cuando sea estrictamente necesario; de tal manera que la dosimetría de las penas es un asunto librado a la definición legal, pero corresponde a los jueces velar para que en el uso de la discrecionalidad legislativa, se respeten los principios de razonabilidad y proporcionalidad, además el principio de igualdad está consagrado en el Art. 11 numeral 2 de la Constitución de la República y de este principio, se derivan los principios de razonabilidad y proporcionalidad que justifican la diversidad de trato, pero atendiendo a las circunstancias concretas al caso, o sea que el juicio exige evaluar la relación existente entre los fines perseguidos y los medios utilizados para alcanzarlos.

Además, el principio de antijuridicidad material, conforme es de conocimiento general y así lo señala la doctrina, como queda manifestado en líneas anteriores se deduce

que entre la conducta típica y la respuesta punitiva debe darse una relación de proporcionalidad, de tal modo que la gravedad de la pena depende de la gravedad de la infracción, pues la igualación de las conductas de poca significación social con aquellas de mayor gravedad, violan el principio de igualdad. La sanción a los adolescentes infractores debe ser motivada de acuerdo a la proporcionalidad en la comisión del delito y emitida por el juez competente

¿Qué es el poder punitivo del estado?

El contenido axiológico de la Constitución de la República, constituye un núcleo material que delimita el ejercicio de la función pública y la responsabilidad de las autoridades, de tal manera que con su elemento social, la Constitución complementa en el terreno de la coerción pública, la voluntad con la razón; o sea que sólo el uso proporcionado del poder punitivo del Estado, esto es acorde con el marco de derechos y libertades constitucionales, garantiza la vigencia de un orden social justo, fundado en la dignidad y solidaridad humanas, que es característica fundamental del Socialismo del Siglo XXI en la que se basa nuestra Constitución de la República.

Hay que recordar que el Asambleísta Constituyente de ciudad Alfaro, Cantón Montecristi, provincia de Manabí, erigió los derechos fundamentales en límites sustantivos del poder punitivo del Estado, racionalizando su ejercicio, de tal modo que sólo la utilización medida, justa y moderada de la coerción estatal destinada a proteger los derechos y libertades, es compatible con los valores y fines del ordenamiento jurídico, pues solo así se lo puede entender a un Estado constitucional de derechos y justicia, cuyos fines esenciales son, entre otros, el servicio a la comunidad, la garantía de efectividad de los principios, derechos y deberes constitucionales y la protección de los derechos y libertades, lo cual presupone la renuncia a teorías absolutas de la autonomía legislativa en materia de política criminal; de tal modo que la estricta protección de los bienes jurídicos y los derechos inalienables de la persona, torna la dignidad e integridad del infractor penal en límite del auto de defensa social.

¿Qué es antijuridicidad material o principio de lesividad?

El principio de lesividad o antijuridicidad material ha sido acuñado por la doctrina jurídica penal y recogida en la legislación como uno de los elementos necesarios del delito. Sin duda alguna que las autoridades están instituidas para proteger la vida, honra, bienes y demás derechos y libertades de las personas que viven en el Ecuador, pero en materia del ejercicio del poder punitivo del Estado, esta protección no puede conllevar una restricción injustificada de los derechos fundamentales, como podría suceder, por ejemplo, cuando a pesar de la reducida importancia del bien, se limita irrazonablemente la libertad personal del infractor. Recordemos que la antijuridicidad material, tiene arraigo en la Constitución de la República y se lesionaría a la misma, por el hecho de dar un tratamiento punitivo a delitos contra el patrimonio económico independiente del grado de afectación del bien jurídico tutelado, como he manifestado en líneas anteriores.

Cometimiento de delito de adolescentes infractores

Según (Buitrón, 2017) determina que la delincuencia juvenil es un problema social y legal que alerta al país, se establece conforme a la edad que tenga la persona será juzgada y en este caso no existe la debida proporcionalidad porque estaría vulnerando los derechos de la víctima y por lo tanto se garantiza la reparación integral del daño causado. Por lo que sería necesario endurecer las penas aplicadas a los delitos cometidos por Adolescentes Infractores o mejor aplicar las penas que establece el Código Orgánico Integral Penal para cada delito.

Claramente se puede ver la cruda realidad del país y al momento de comparar entre el juzgamiento de adolescentes infractores y adultos en general se toma en cuenta que tal vez el problema radica en la falta de aplicación de las leyes para ambos casos y en especial para los adolescentes infractores. Uno de los elementos fundamentales del derecho es su adaptabilidad a los constantes cambios de la sociedad, y sobre todo cómo los Adolescentes miran al mundo, y por ende debe estar acorde al presente y futuro que toca vivir y cómo evoluciona el delito y así mismo debe evolucionar el Derecho; con la tipificación de

nuevas situaciones jurídicas que dan paso a nuevos delitos que se están desarrollando en la sociedad.

El sistema penal ecuatoriano está incluso en una nueva situación delincencial la cual merece una solución al problema por el aumento delictivo en el país en cuanto a los delitos graves como asesinato, violación, robo y plagio con muerte, que son delitos que en su mayoría son cometidos por Adolescentes porque se privilegian de su calidad de inimputables.

Estado del arte

Según (Buitrón, 2017) manifiesta que los menores de edad son inimputables; por esta razón es que cometen delitos espantosos y en algunos casos son absueltos o en algunas ocasiones les imponen una pena de hasta 8 años y en ese momento es donde se vulnera los derechos de la víctima a una reparación integral de sus derechos violados y a exigir una administración de justicia de calidad y eficiente.

El sistema judicial para Adolescentes infractores debe cambiar ya que con la ley que ampara específicamente a los adolescentes van a seguir cometiendo delitos graves y en pocos de años van a salir a seguir delinquiendo y con más fuerza. Porque si se analiza su comportamiento y conducta se llega a una conclusión de que si es capaz de matar, violar, robar y golpear no tiene la mentalidad e inocencia de un niño, deben responder por sus actos, mediante la aplicación del principio de proporcionalidad: según al acto cometido se impondrá la pena para el victimario.

Se está vulnerando el derecho a la seguridad jurídica y la reparación integral de los derechos de la víctima así como lo determina en la Constitución art. 82.- El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.

2.1.2. Marco referencial

2.1.2.1. Antecedentes de la investigación

Según (Aguirre, 2015) En su tema de tesis: El internamiento preventivo de los adolescentes infractores por delitos de tránsito. Universidad Autónoma de los Andes UNIANDES.

Concluye que: Si bien la norma Constitucional protege los derechos de los niños, niñas y adolescentes, acusados de cometer actos contrarios a la Ley Penal, pero existen normas legales que no permiten su aplicación en forma legal. La falta de aplicación del Internamiento Preventivo dentro de la norma legal en caso de delitos graves, ha generado la violación del derecho a la libertad de los adolescentes infractores.

Debido a la determinación imprecisa de la norma para la aplicación del Internamiento Preventivo de los adolescentes infractores, en relación a su procedencia en caso de delitos graves y al tiempo de duración en estos casos específicos ha determinado que los mismos queden en la impunidad. Se hace necesaria regular la norma legal en materia de menores infractores, acorde a las necesidades actuales de la sociedad.

En este sistema en el cual existen diferentes actores comprometidos con el sistema, esto es jueces penales de adolescentes infractores, fiscales, defensores públicos, Policía de Infancia y Adolescencia (DINAPEN), Alcaldías, a través de la Junta Protectora de Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, se realiza una ardua tarea en la búsqueda de una adecuada administración de justicia, pero, a pesar de todos los esfuerzos realizados, se debe tener en cuenta cambios fundamentales, para que se dé una correcta y adecuada restauración en los niños y adolescentes y puedan transformarse en personas de bien que proporcionen beneficios a la sociedad.

Por lo que se establece a continuación las conclusiones respectivas del análisis de la problemática en la investigación:

Que la falta de aplicación del Internamiento Preventivo dentro de la norma legal en caso de delitos graves, ha generado la violación del derecho a la libertad de los adolescentes infractores.

Que debido a la determinación imprecisa de la norma para la aplicación del Internamiento Preventivo de los adolescentes infractores, en relación a su procedencia en caso de delitos graves y al tiempo de duración en estos casos específicos ha determinado que los mismos queden en la impunidad.

Que se hace necesaria regular la norma legal en materia de menores infractores, acorde a las necesidades actuales de la sociedad.

Según (Ventimilla, 2017) establece en su tesis con el tema: La responsabilidad penal de los adolescentes infractores en el Código Orgánico de la Niñez y Adolescencia. Universidad Nacional de Loja.

Luego de haber analizado y contrastado la hipótesis a través de la investigación de campo y las encuestas, me permito emitir las siguientes conclusiones:

PRIMERA. El Ser humano que cometa un hecho delictivo debe haber comprendido lo que hacía y eso es lo que vislumbra la criminalidad del acto y el sujeto sea punible.

SEGUNDA. La Constitución en su Art. 62, numeral 2, dispone el voto facultativo para las personas de entre 16 y 18 años de edad; es decir el adolescente para proceder a sufragar debe tener poder de decisión para seleccionar su candidato de preferencia, lo que implica haber ejercido su capacidad de discernir.

TERCERA. El Art. 46, numeral 2, faculta al adolescente mayor de 15 años prestar servicios laborales, en tal razón se les otorga capacidad jurídica para celebrar contratos.

CUARTA. El inciso del Art. 65 del Código de la Niñez y Adolescencia, faculta a los adolescentes a ejercer de manera directamente aquellas acciones judiciales encaminadas al ejercicio y protección de sus derechos y garantías lo que les garantiza el ejercicio de los mismos.

QUINTA. La delincuencia juvenil se está incrementando debido a que las medidas socioeducativas que reciben los adolescentes infractores no garantizan la rehabilitación Social, por lo tanto los jóvenes adolescentes se vuelven sujetos peligrosos y reincidentes.

SEXTA. Los delitos cometidos por los jóvenes generan inconvenientes a la colectividad, debiéndose a la desorganización de su vínculo familiar, y a la crisis social y económica que atraviesa el mundo entero en los actuales momentos.

SÉPTIMA. El estado es ineficiente respecto a la prevención social se deben crear planes, políticas, programas, acciones que conlleven a una buena formación integral de los adolescentes, incluyendo la prevención de infracciones.

La sobreprotección de adolescentes en la legislación ecuatoriana está provocando que la delincuencia se aproveche de este grupo vulnerable de la población, trayendo como consecuencia generan inconvenientes en la sociedad con respecto a la familia y las instituciones del estado encargadas de mantener el orden constituido. La ineficiencia del estado de políticas sociales con relación a la prevención del cometimiento del delito por parte de los adolescentes del delito que promueva la formación integral de los menores.

Según (Soto & Campoverde, 2016) establece en el Marco Jurídico, en éste realizo un análisis como su nombre mismo lo indica jurídico, al analizar nuestra Carta Magna, la cual es la norma de mayor jerarquía del Estado, y es de inmediata aplicación por parte de cualquier juez o autoridad competente; rige todas las funciones del Estado, incluyendo la Judicial, la misma que establece los principios de la Administración de Justicia, en ella encontramos la Administración de justicia especializada: la cual

determina que las niñas, niños y adolescentes estarán sujetos a una legislación y a una administración de justicia especializada, así como a operadores de justicia debidamente capacitados, que aplicarán los principios de la doctrina de protección integral. La administración de justicia especializada dividirá la competencia en protección de derechos y en responsabilidad de los adolescentes.

El Código Orgánico Integral Penal en su Art. 38, establece que las personas menores de 18 años en conflicto con la Ley penal, estarán sometidas al Código Orgánico de la Niñez y la Adolescencia, lo cual viene a darle al menor una característica de inimputabilidad; una sobreprotección a su vez; recalcando que el establecimiento de la minoría de edad prescrita a los menores de 18 años, viene de un movimiento netamente biológico y cultural, más no jurídico. Igualmente, dentro de la normativa ecuatoriana se encuentra el Código de la Niñez y Adolescencia en su art. 11, indica el interés superior del niño es un principio que está orientado a satisfacer del conjunto efectivo de los derechos de los niño, niñas y adolescentes; e imponer a todas las autoridades administrativas, judiciales y a las instituciones públicas y privadas, el deber de ajustar sus decisiones y acciones para su cumplimiento.

La Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en su art. 90, establece. Para conducir vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola y equipo caminero, se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o el certificado de conductor no profesional y la respectiva licencia de conducir.

Se podrá mediante permiso autorizar la conducción de vehículos motorizado a los menores adultod, mayores a 16 años los que deberán estar acompañado de una persona mayor de edad, que posea licencia de conducir, si la persona que lo represente legalmente lo solicite por escrito y presenta una garantía bancaria por un valor igual a veinticinco remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, que garantice el pago a terceros y la presentación del menor ante el Juzgado de la Niñez y adolescencia para su

juzgamiento en caso de infracciones de tránsito. El permiso lo concederán las comisiones provinciales de conformidad con el reglamento.

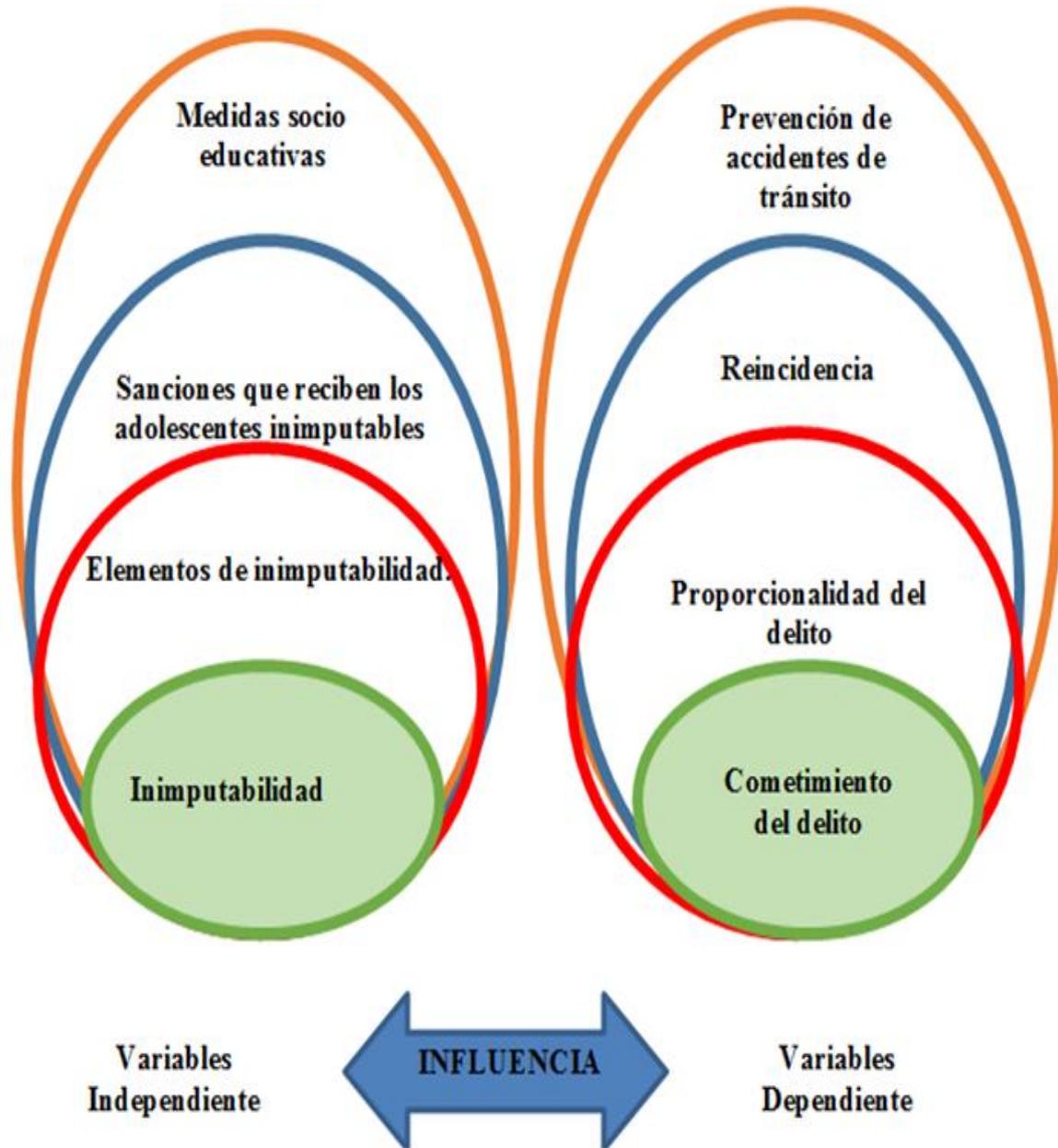
Requisitos:

1. Comprobante de pago del trámite.
2. Original del documento de identificación del menor donde se verificará que ha cumplido 16 años.
3. Original del documento de identificación del representante.
4. Carta de representación.
5. Depósito Bancario (25 SBU) en cuenta corriente Banco Pacífico #7347243
6. Depósito de Garantía debe ser validado en tesorería.
7. Original de certificado o carné de tipo sanguíneo, emitido por la Cruz Roja Ecuatoriana.
8. Original del certificado de conductor no profesional tipo B, emitido por una Escuela de Conducción autorizada por la ANT (Documentación original).

El menor podrá conducir únicamente en compañía de un adulto con licencia de conducir vigente.

2.1.2.2. Categoría de análisis

Ilustración 1 Categoría de análisis



2.1.3. Postura teórica

La investigación se fortalece por la postura del tratadista chileno en derechos humanos Miguel Cillero, destaca que el Ecuador tiene significativos logros y avances en el tema normativo, por lo que la defensa de la edad de inimputabilidad del adolescente es clave para la protección de los derechos humanos, en el país.

Recalca de igual manera que el Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas, durante su última sesión (septiembre 2011) en el marco de la "Promoción y protección de todos los derechos humanos, civiles, políticos, económicos, sociales y culturales, incluido el derecho al desarrollo", emitió una resolución respecto a "Los Derechos Humanos en la Administración de la Justicia, en particular de la justicia juvenil", haciendo énfasis en el interés superior del niño, que debe ser primordial en todas las decisiones concernientes a la privación de libertad y, en particular, que solo como último recurso se debe privar de libertad a niñas, niños y adolescentes, y por el más breve período posible.

De acuerdo con la postura de Miguel Cillero, el investigador plantea que los derechos de los niños, niñas y adolescente son claves para conservar una sociedad que se desarrolle en armonía con la administración de justicia, considerando las resoluciones de las Naciones Unidas, acerca de los derechos humanos y cumpliendo con los convenios firmados por el Ecuador sobre los derechos de los menor de 18 años.

En este sentido, el propósito de esta investigación será señalar los aspectos necesarios teóricos y conceptuales basados en una propuesta que ayude a mejorar las condiciones del adolescente infractos considerando su inimputabilidad y no haga un inadecuado tratamiento de este tema que criminaliza a la adolescencia en general y puede generar más violencia cuando de lo que se trata es de entregar información precisa y contextualizada con la mayor responsabilidad sobre los efectos en la opinión pública.

2.2. HIPOTESIS

2.2.1. Hipótesis general

La aplicación de la inimputabilidad de los adolescentes infractores en la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, incidirá en el cometimiento de delitos en el cantón Vinces.

2.2.2. Sub hipótesis específica

Al seleccionar las sanciones que reciben los adolescentes inimputables, conociendo las infracciones establecidas en las leyes vigentes de tránsito, se lograra que la sanción sea de acuerdo a la proporcionalidad del delito.

Si se establecen los beneficios que ofrece la existencia de un organismo de control, monitoreando el cumplimiento a la sanción socio educativa emitida por el juez de niños, niñas y adolescentes, se evitará la reincidencia en el cometimiento de delitos.

2.2.3. Variables.

Variable independiente:

Inimputabilidad

Variable dependiente:

Cometimiento del delito

CAPITULO III.- RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 RESULTADOS OBTENIDOS DE LA INVESTIGACIÓN.

3.1.1 Pruebas estadísticas aplicadas.

A través de las pruebas estadísticas aplicadas desarrolladas en la investigación de campo se ha podido establecer cada una de las alternativas para evaluar las evidencias establecidas por medio de los datos obtenidos en la inimputabilidad de los adolescentes infractores en la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial y su incidencia en el cometimiento de delitos en el cantón Vinces. Por lo que se puede establecer a través de la población y muestra de la siguiente manera en el desarrollo de la investigación obtenida.

Población.

Para la realización del trabajo investigativo se utiliza la población seleccionada de los adolescentes menores de 18 y mayores de 12 años de edad, los cuales son residentes en el cantón Vinces, así como jueces y juezas que laboran en la Unidad Judicial de este lugar.

Tabla N° 1 Población

INVOLUCRADOS	POBLACIÓN	%
ADOLESCENTES	20	90%
JUECES	2	10%
TOTAL	22	100%

Fuente: Luis Eduardo Jordán Yépez

Muestra

No se va tomar en consideración la población por ser muy pequeña, para lo cual se establece que la muestra queda igual.

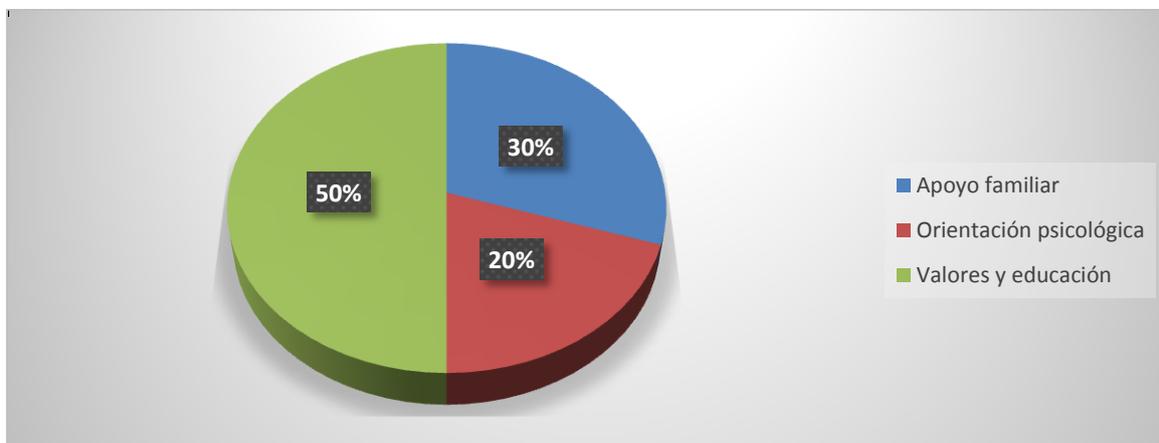
3.1.2. Análisis e Interpretación de datos

1) En su opinión, ¿Qué necesitan los menores que infringen la ley de tránsito transporte y seguridad vial?

Tabla N° 2: Menores que infringen la ley de tránsito transporte y seguridad vial

N°	DETALLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	Apoyo familiar	6	30%
2	Orientación psicológica	4	20%
3	Valores y educación	10	50%
TOTAL		20	100%

Gráfico N° 1 Menores que infringen la ley de tránsito transporte y seguridad vial



Análisis e interpretación:

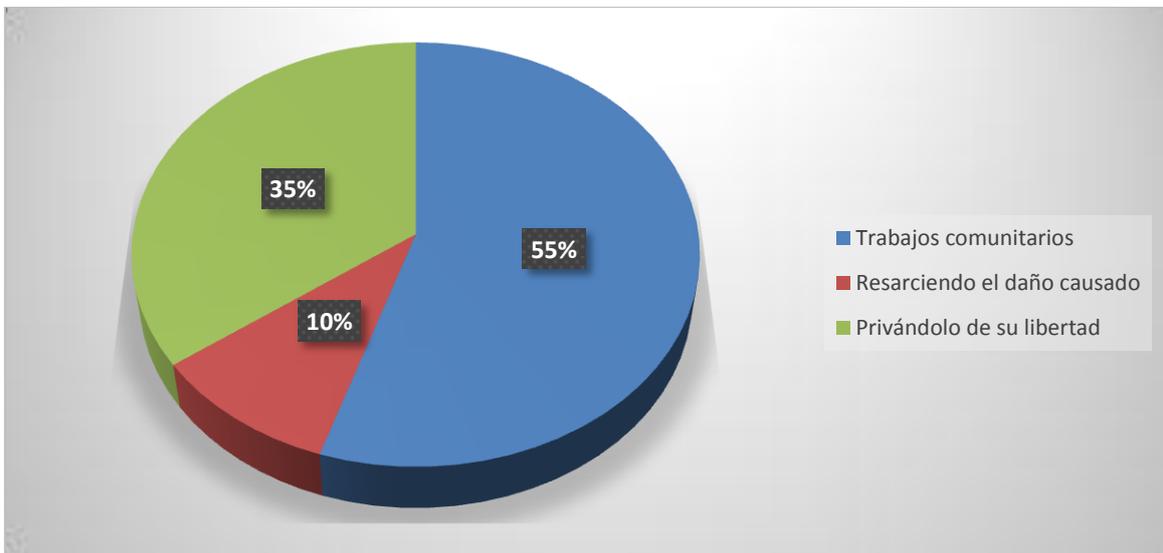
Según los encuestados establecen que el 50% opinan que se comenten infracciones de tránsito por la falta de valores y educación, el 20% se establecen por la poca orientación psicológica y en menor porcentaje con el 30% se establece por falta de apoyo familiar. Por lo que se ha podido establecer que las personas que obtienen las licencias para regir por medio de la ley de tránsito de transporte y seguridad vial necesitan de orientación psicológica.

2) ¿Cree usted que si un menor comete una infracción de tránsito se lo debe amonestar con?

Tabla N° 3 Menor comete una infracción de tránsito

N°	DETALLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	Trabajos comunitarios	11	55%
2	Resarcido el daño causado	2	10%
3	Privándolo de su libertad	7	35%
TOTAL		20	100%

Gráfico N° 2: Menor comete una infracción de tránsito



Análisis e interpretación:

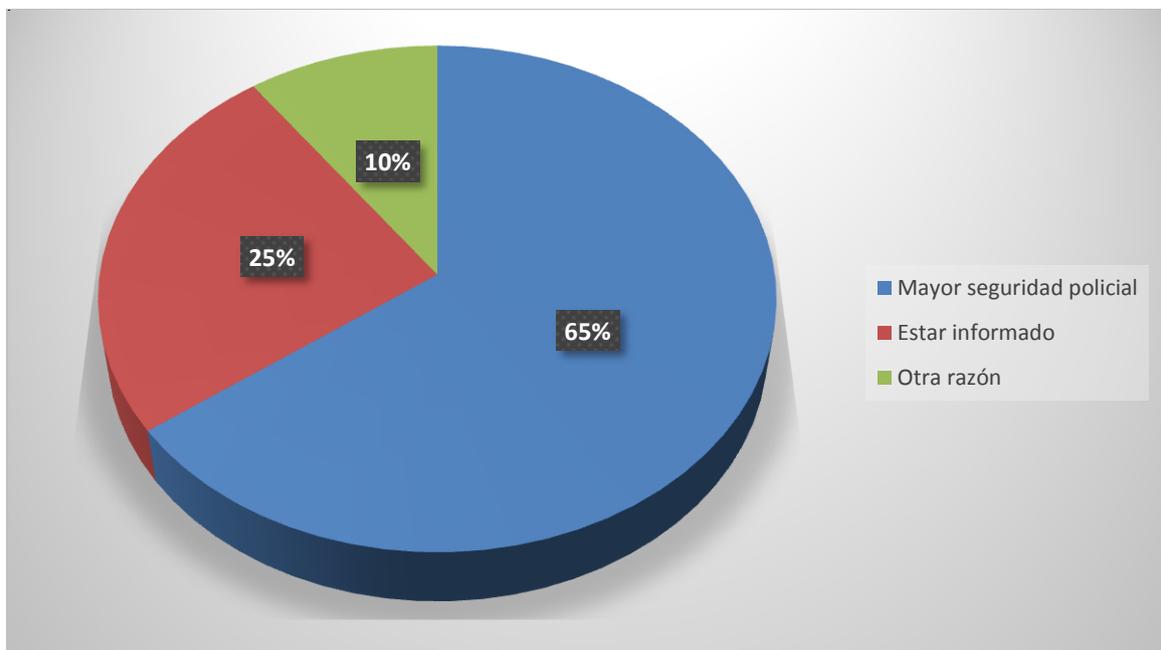
Según los encuestados establecen manifiestan con el 55% que los trabajos comunitarios son excelentes para no cometer infracciones, el 35% están privándolo de su libertad y en menor porcentaje con el 10% resarcido el daño causado. Por lo que se recomienda que los ciudadanos deben poner más cuidado al momento de cometer las infracciones de tránsito.

3) ¿Qué necesita la sociedad para estar tranquila ante este problema social?

Tabla N° 4: La sociedad que necesita para su seguridad

N°	DETALLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	Mayor seguridad policial	13	65%
2	Estar informado	5	25%
3	Otra razón	2	10%
TOTAL		20	100%

Gráfico N° 3: La sociedad que necesita para su seguridad



Análisis e interpretación:

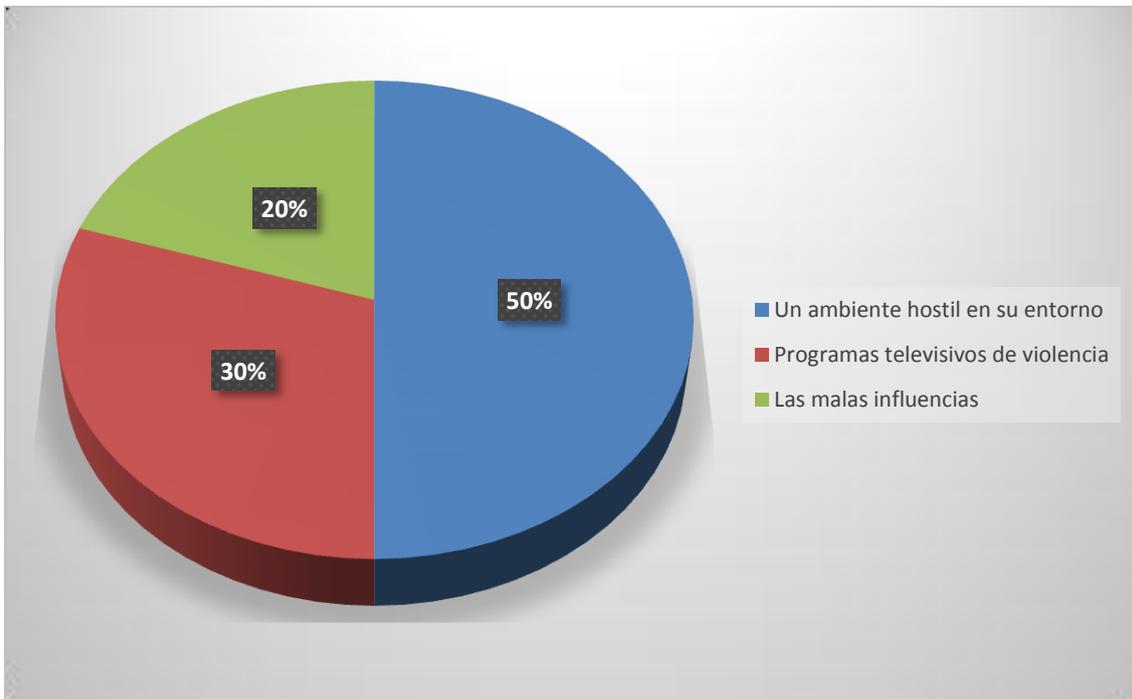
Se puede establecer que los encuestados establecen con el 65% que ellos prefieren mayor seguridad policial, el 25% establecen que deben estar más informados y en menor frecuencia manifiestan con el 10% son otras razones, por lo que se recomienda que deben establecer más información para que el ser humano no cometa tantas infracciones.

4) ¿Cree usted que un menor se vuelve infractor de la ley por?

Tabla N° 5 Infractor de ley

N°	DETALLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	Un ambiente hostil en su entorno	10	50%
2	Programas televisivos de violencia	6	30%
3	Las malas influencias	4	20%
TOTAL		20	100%

Gráfico N° 4: Infractor de ley



Análisis e interpretación:

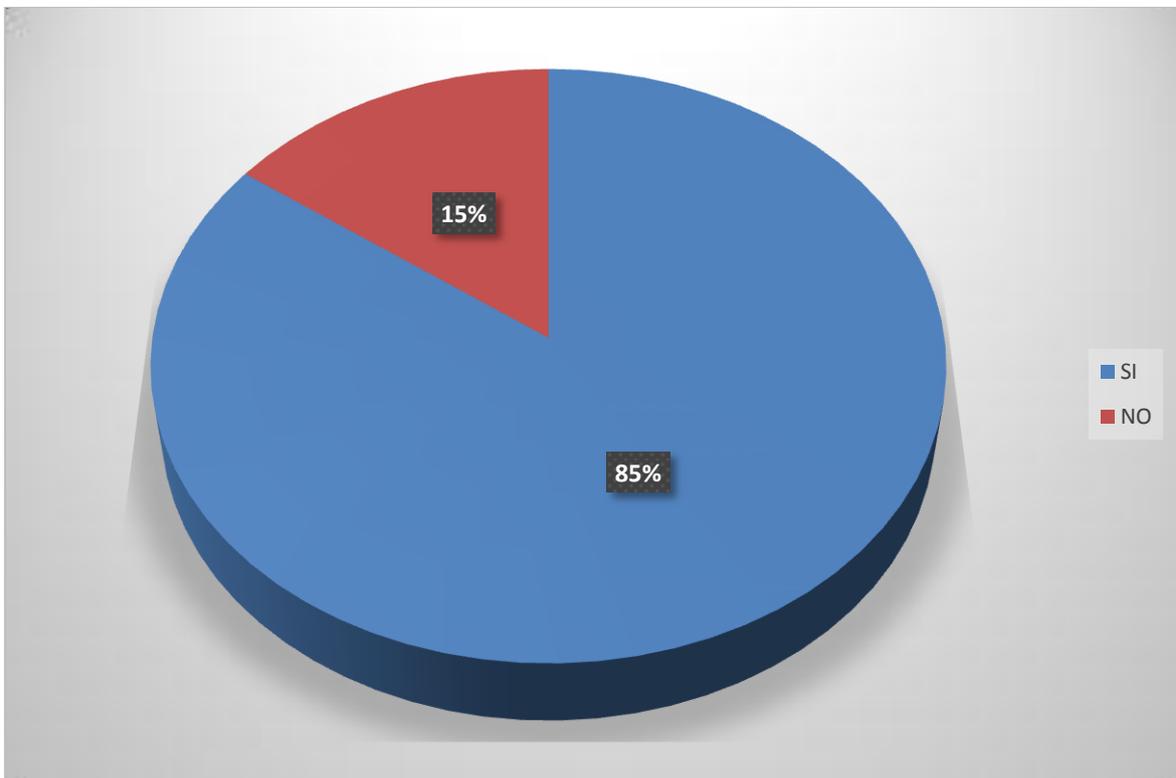
Según los encuestados establecen con el 50% se encuentra en un ambiente hostil en su entorno, el 30% establecen que los programas televisivos de violencia y en menos porcentaje se ha podido establecer con el 20% con las malas influencias. Por lo que se sugiere que se puede establecer que las malas influencias son unas de las principales causas de los infractores.

5) ¿Usted ha sido víctima de un menor infractor?

Tabla N° 6: Víctima de un menor infractor

N°	DETALLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	SI	17	85%
2	NO	3	15%
TOTAL		20	100%

Gráfico N° 5: Víctima de un menor infractor



Análisis e interpretación:

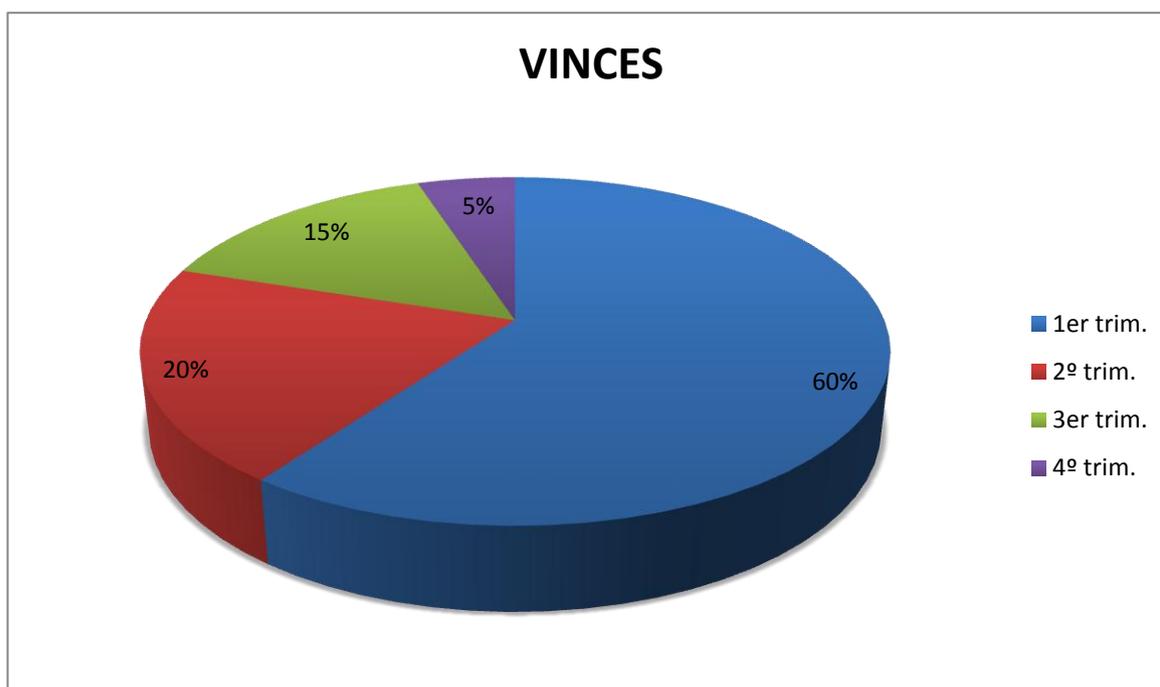
Por lo que se puede establecer el 85% de los encuestados establecen que son víctimas de un menor infractor y en menor porcentaje con el 15% que no pueden ser víctimas de un menor infractor. Para lo cual se pone en consideración que se debe mantener nuestras actividades para evitar muchos problemas.

6) **¿Considera usted pertinente que las instituciones educativas incluyan en su malla curricular las asignaturas?**

Tabla N° 7: Malla curricular las asignaturas

N°	DETALLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	Educación Vial	12	60%
2	Conservación del medio ambiente	4	20%
3	Valores y Ética	3	15%
4	Educación para la salud	1	5%
TOTAL		20	100%

Gráfico N° 6: Malla curricular las asignaturas.



Análisis e interpretación:

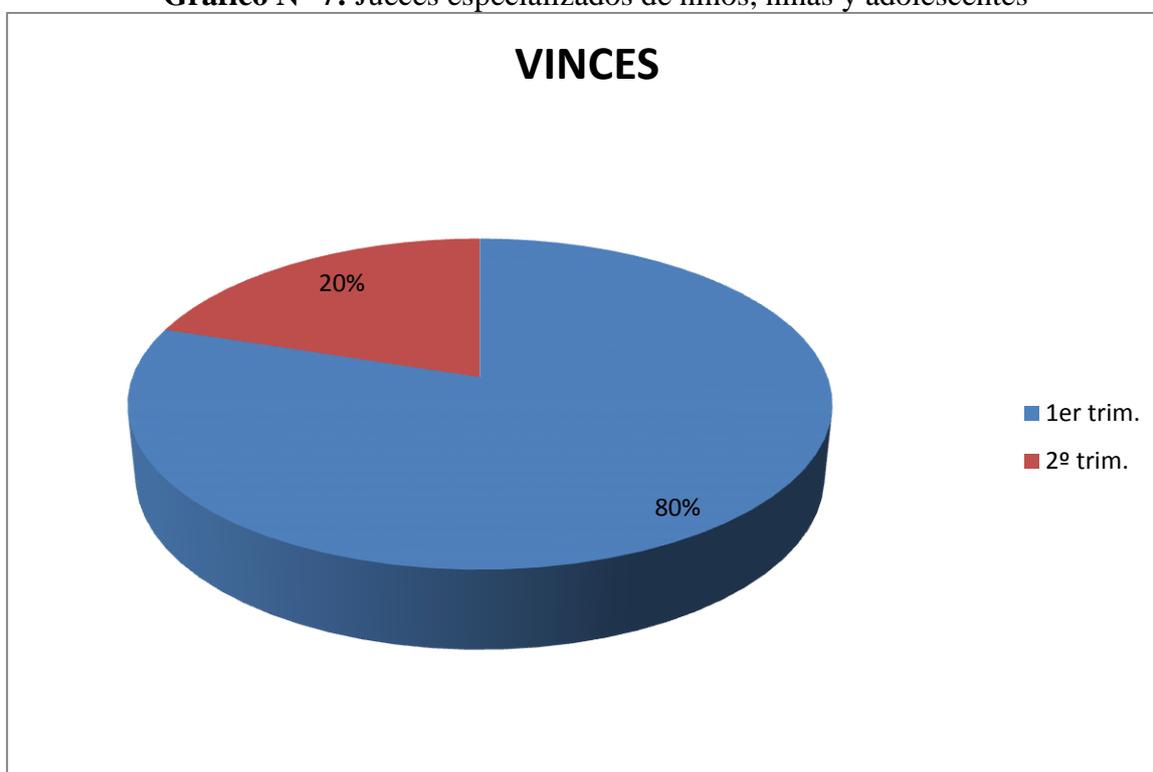
Según los encuestados establecen que el 60% opinan que en las instituciones educativas se debe de incluir la asignatura de educación vial, el 20% conservación del medio ambiente, el 15% valores y ética, y el 5% educación para la salud. Por lo que se ha podido establecer que las personas que obtienen educación vial son menos propensas de causar accidentes de tránsito.

7) ¿Considera usted que la unidad judicial del cantón Vinces debería estar integrada con jueces especializados de niños, niñas y adolescentes?

Tabla N° 8: Jueces especializados de niños, niñas y adolescentes

N°	DETALLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	SI	16	80%
2	No	4	20%
TOTAL		20	100%

Gráfico N° 7: Jueces especializados de niños, niñas y adolescentes



Análisis e interpretación:

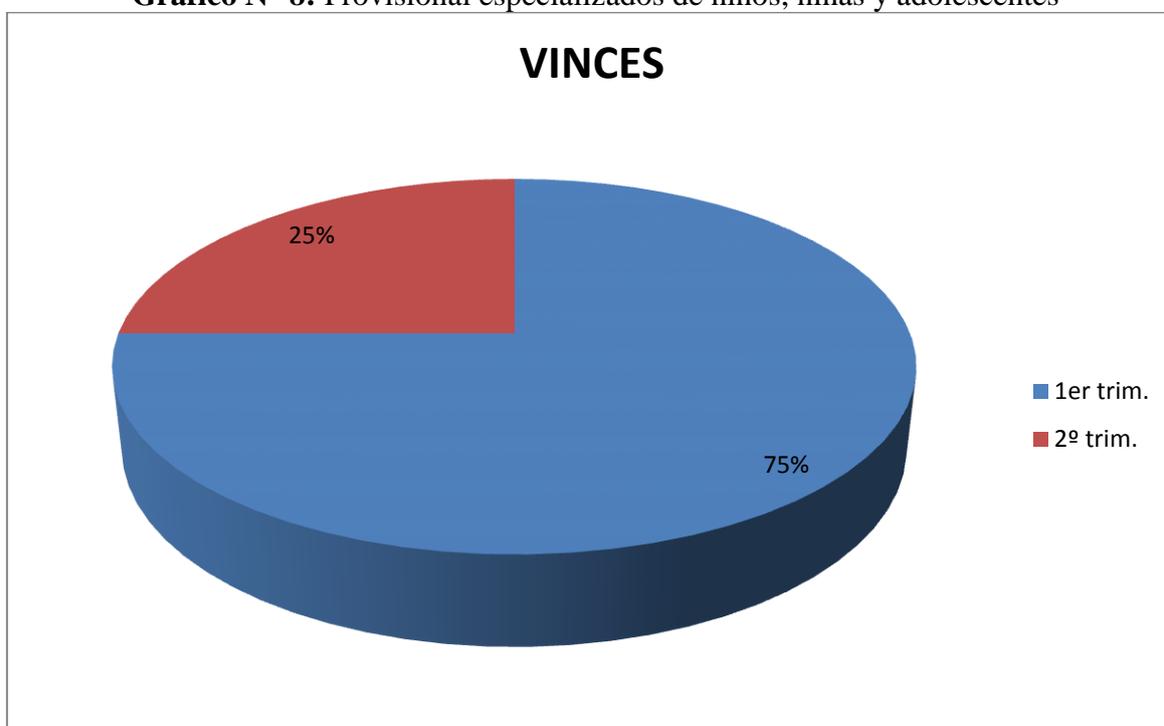
Según los encuestados establecen que el 80% creen que la unidad judicial del cantón Vinces debería estar integrada con jueces especializados de niños, niñas y adolescentes y el 20% consideran de poca importancia que existan jueces especializados. Por lo que se establece que para garantizar los derechos de los niños, niñas y adolescentes infractores de la ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial deben estar formados con jueces especializados.

8) ¿Cree usted que debería de existir en el cantón Vinces centros de internamientos provisional especializados de niños, niñas y adolescentes?

Tabla N° 9: Provisional especializados de niños, niñas y adolescentes

N°	DETALLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	Si	15	75%
2	No	5	25%
TOTAL		20	100%

Gráfico N° 8: Provisional especializados de niños, niñas y adolescentes



Análisis e interpretación:

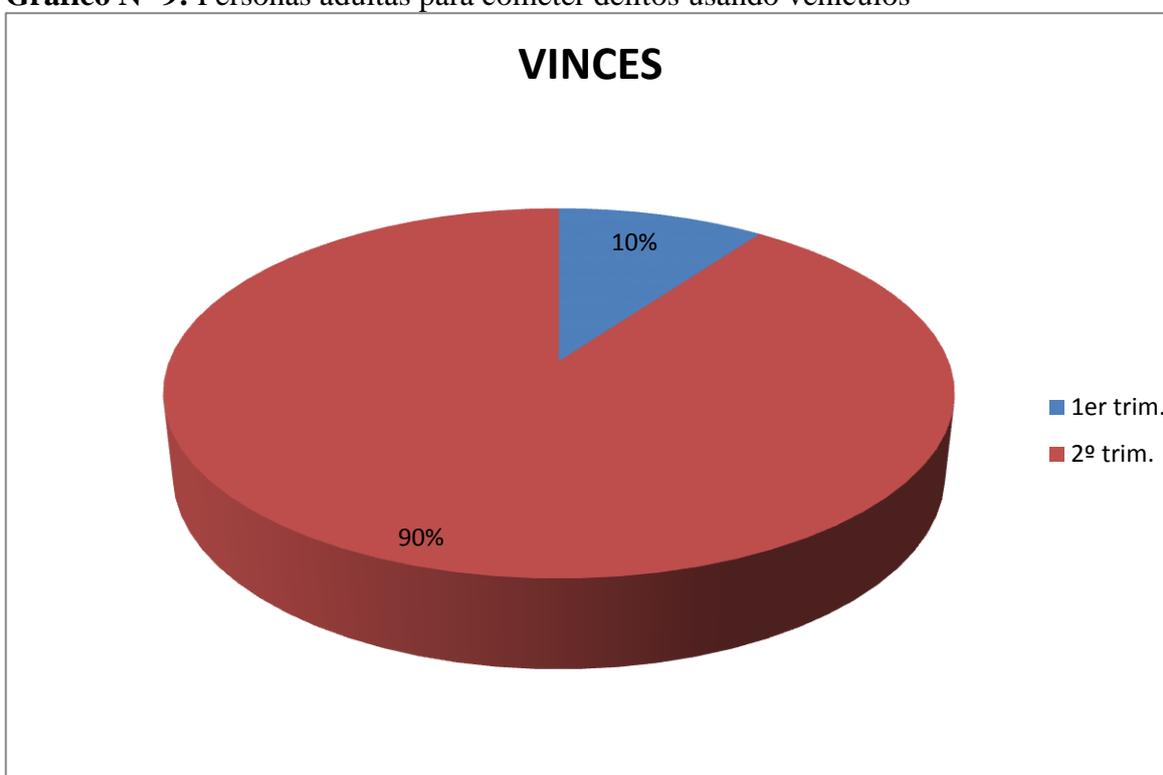
Según los encuestados establecen que el 75% considera que de crearse en el cantón Vinces centros de internamientos provisionales especializados de niños, niñas y adolescentes y el 25% piensa que no es prioritario. Se establece de acuerdo a los resultados que para garantizar la atención prioritaria del adolescente como lo indica la constitución y se cumpla la sanción emitida por el juez competente de acuerdo a su jurisdicción.

9) ¿Conoce usted si en su comunidad los niños, niñas y adolescentes son utilizados por personas adultas para cometer delitos usando vehículos?

Tabla N° 10: Personas adultas para cometer delitos usando vehículos

N°	DETALLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	Si	2	10%
2	No	18	90%
TOTAL		20	100%

Gráfico N° 9: Personas adultas para cometer delitos usando vehículos



Análisis e interpretación:

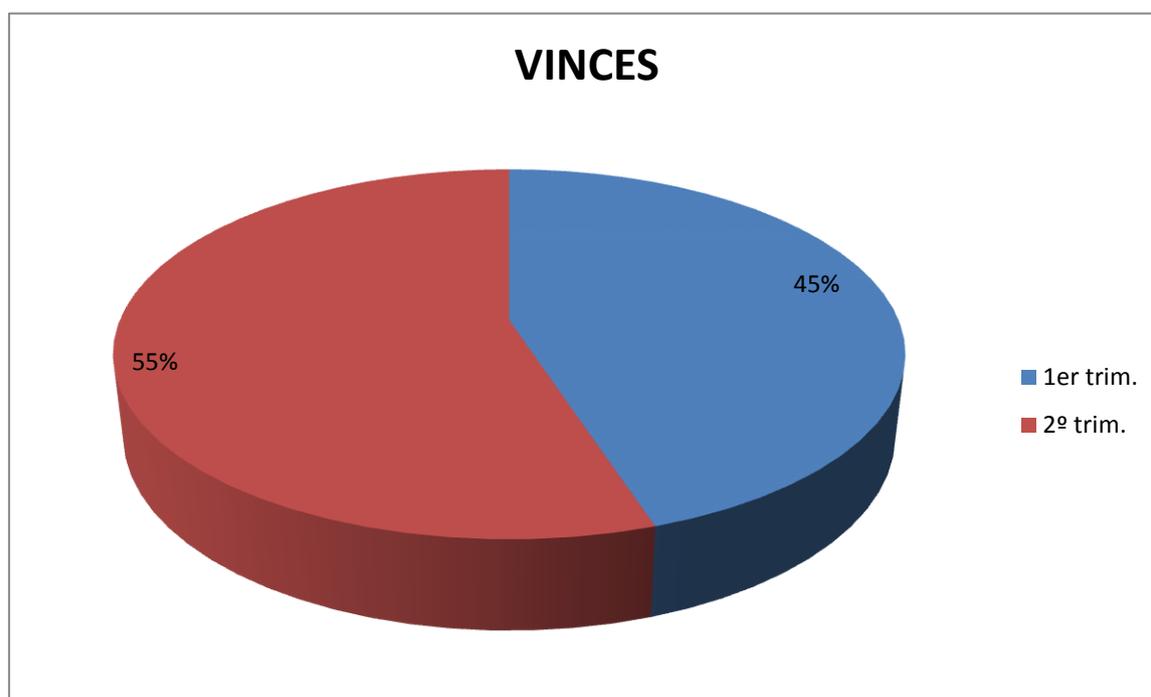
Según los encuestados establecen que el 10% considera que en su comunidad los niños, niñas y adolescentes son utilizados por personas adultas para cometer delitos usando vehículos y el 90% piensa que no son inducidos a cometer delitos por adulto. Se establece de acuerdo a los resultados que los adolescentes participan en delitos relacionados con la ley de tránsito por otros motivos que serán objetos de investigación en el presente proyecto.

10) ¿Conoce usted por qué los adolescentes son inimputables en el cometimiento de delitos e infracciones de tránsito?

Tabla N° 11: Cometimiento de delitos e infracciones de tránsito

N°	DETALLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	Si	9	45%
2	No	11	55%
TOTAL		20	100%

Gráfico N° 10: Cometimiento de delitos e infracciones de tránsito



Análisis e interpretación:

Según los encuestados establecen que el 55% desconoce el significado de la palabra inimputabilidad y el 45% está en conocimiento de la inimputabilidad de los adolescentes infractores de la ley de tránsito. Por lo que se constituye de acuerdo a los resultados que los miembros de la comunidad desconocen los derechos y obligaciones de los adolescentes establecidos en la Constitución de la República.

3.2. CONCLUSIONES ESPECÍFICAS Y GENERALES

3.2.1. Específicas.

Se aprecia poco material didáctico educativo en el desarrollo de las actividades dentro del proceso en la investigación.

Falta de jueces especializados en niños, niñas y adolescentes provoca el alejamiento de su entorno familiar y social en los infractores menores de edad

Inexistencia de un organismo local que cumpla con el debido proceso en la sanción emitida por el juez competente.

El GAD. Municipal de Vinces, no planifica capacitaciones acerca de la prevención de accidentes provocado por el desconocimiento de la ley Organica de Transporte Terrestre de tránsito y seguridad vial.

3.2.2. General.

Es importante señalar la falta de coordinaciones entre los organismos gubernamentales como la Comisión de Tránsito del Ecuador (C T E), la Oficina de Investigación de Accidentes de Tránsito (O I A T) y la Empresa de Movilidad (E M O V) del Gobierno Autonomo Decentralizado (G A D) municipal del cantón Vinces, encargados de regular las normativas de tránsito, lo que ocasiona un impacto negativo como; alto índice de infracciones y accidentes de tránsito cometidas por adolescentes, desconocimiento de las normativas vigentes de la Ley Organica de Transporte Terrestre de Tránsito y Seguridad Vial por parte de los peatones y conductores de vehículos motorizados, el incumplimiento de las sanciones a los menores infractores de las leyes de tránsito con medidas socio educativa emitida por el juez especializado de niños, niñas y adolescentes.

3.3. RECOMENDACIONES ESPECÍFICAS Y GENERALES.

3.3.1. Específicas

Promover y fortalecer mecanismos de planificación participativa con la elaboración de material didáctico educativo para el desarrollo de las actividades en la prevención de los accidentes de tránsito.

Las autoridades competentes designen jueces especializados de niños, niñas y adolescentes en el cantón Vinces, para evitar el alejamiento de su entorno familiar y social en los infractores menores de edad.

Las autoridades del cantón Vinces realicen gestiones para que exista un organismo local que cumpla con el debido proceso en la sanción emitida por el juez competente a los adolescentes infractores a la ley de tránsito

El GAD. Municipal de Vinces, asuma la competencia del control de tránsito y seguridad vial, realizando capacitaciones a los docentes de las diferentes instituciones educativas de la localidad.

3.3.2. General.

En la presente investigación se recomienda que debe existir una buena coordinación entre los organismos gubernamentales encargados de regular las normativas de tránsito y GAD. Municipal de Vinces para prevenir el alto índice de accidentes por el desconocimiento en las normativas vigentes de la Ley Organica de Transporte Terrestre de tránsito y seguridad vial, que conlleva a la imputabilidad de los adolescentes infractores, para ello se debe elaborar una guía metodológica educativas acerca de las normativa de tránsito, con actividades que orienten a los adolescentes hacia el respeto a la vida.

CAPÍTULO IV: PROPUESTA TEORICA DE APLICACIÓN

4.1 PROPUESTA DE APLICACIÓN DE RESULTADOS

4.1.1. Alternativa obtenida

Guía metodológica educativa acerca de la Ley orgánica de transporte terrestre y seguridad vial para prevenir la inimputabilidad de los adolescentes infractores en la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial y su incidencia en el cometimiento de delitos en el cantón Vinces.

4.1.2. Alcance de la alternativa

Se busca implementar una guía metodológica educativa relacionada con las infracciones de tránsito a través de una serie de actividades que permita desarrollar habilidades en la prevención de accidentes de tránsito para que los adolescentes infractores respeten la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial y su incidencia en el cometimiento de delitos en el cantón Vinces, se lo utilizará como habilidad principal al desempeño de cada uno de los adolescentes, para que no infrinjan la ley en sus actividades diarias y de esta manera bajar el índice de inimputabilidad de delitos y contravenciones de la ley de tránsito. La atención de políticas de prevención deben armonizar con las normas jurídicas establecidas en la ley y la sociedad, el estado debe cumplir su rol de armonizar las instituciones, debiendo ser la familia la primera en recibir la educación en ética y valores culturales a niños, niñas y adolescentes, las instituciones educativas deben fomentar el conocimiento de las leyes de tránsito y seguridad vial como instrumento de protección, sin descuidar el desarrollo físico y mental desde la infancia hasta la adolescencia. Las instituciones o casas asistenciales deben cumplir a cabalidad las funciones para las cuales fueron creadas, dichas funciones se encaminaran en la orientación de las conductas desviadas del adolescente infractor.

4.1.3. Aspectos básicos de la alternativa

4.1.3.1 Antecedentes

Según (Novoa & Llerena, 2015) En la Universidad Técnica de Babahoyo En su tema de investigación: Código de Procedimiento Penal, Vulneración del Principio de Celeridad. Opina que las actividades desarrolladas dentro del proceso legal se pueden establecer las obligaciones que se está determinando en la investigación de campo.

El objetivo de este trabajo, es el conocimiento de los derechos del adolescente en materia de tránsito, el contenido de las leyes, la responsabilidad de los servidores públicos en la administración de justicia y especialmente el procedimiento de los Jueces y Fiscales especializados en niños, niñas y adolescentes, así es que tenemos que hacer conciencia por que nos encontramos con una realidad que hace daño a la sociedad y a todo el sistema de justicia en el país, siendo la mayoría de los países sud desarrollados los que palpan la falta de aplicación del derecho dentro de los procedimiento de justicia, por lo que no debe existir funcionarios sin responsabilidad (Novoa & Llerena, 2015).

Hemos evidenciado que en los diferentes análisis los juicios en muchos casos son manejados de acuerdo al tipo de influencia que tiene el actor por su imputabilidad ante las leyes vigentes, la rapidez en el proceso o la lentitud del mismo se maneja de acuerdo a estos compromisos sean de carácter político, social, económico, en otros casos el espíritu de que la justicia se aplique sin parcialidad, el daño moral que proviene de la aplicación de la justicia debido a la negligencia, retardo, denegación de justicia y quebrantamiento de la ley tal como se considera en el artículo 172 de nuestra Constitución de la Republica, por lo que los jueces fiscales y demás operadores de justicia serán responsables del perjuicio que se cause con sus fallos a favor de quien es el mejor ofertante (Novoa & Llerena, 2015).

Por la vulneración de la administración de justicia existe descontento en el país; es decir con el retardo, la negligencia los jueces y fiscales trasgreden el tiempo en que se debe cumplir con el despacho de una resolución. La sociedad siente que ha sido burlada cada vez que un juez tiene que dar una resolución demorándola hasta que lo considere necesario. La justicia tiene mucho significados, teniendo en cuenta que esto no es algo divino porque es hecha por los hombres, razón por que la justicia es el arte de lo bueno y lo equitativo teniendo en cuenta que en mano de los seres humanos su administración puede equivocarse, por lo que debe ser indemnizable las omisiones y acciones que ocasionen daños (Novoa & Llerena, 2015).

4.1.3.2. Justificación

Se establece que la propuesta desarrollada está basada en la elaboración de una guía metodológica educativa que oriente en conocimiento a los adolescentes infractores de tránsito a través de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, con el propósito de que no se cometan infracciones.

Se determina la **importancia** de esta investigación, por cuanto los adolescentes necesitan capacitaciones referentes a las sanciones establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, para así evitar el cometimientos de delitos en el cantòn Vinces.

El presente proyecto es **factible** de realizar porque en la investigación de campo se aplicaron los instrumentos adecuados para la recolección de datos reales enmarcados a la problemática del tema y tendrá su **relevancia** en la disminución del índice de infracciones de tránsito en el cantòn Vinces.

La ejecución de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus sanciones para las contravenciones que se ha identificado en gran parte de los conductores se sienten afectados por la reducción de puntos a las licencias de

conducir. Con este trabajo de investigación se espera contribuir en algo a la disminución del cometimiento de contravenciones por ser uno de los principales problemas de los conductores en cuanto a las reducciones de puntos a las licencias de conducir y por sus elevadas contravenciones, obteniendo también soluciones con propuestas en beneficio de los conductores y la comunidad, por ser una necesidad indispensable el incremento de puntos a las licencias de conducir (Méndez, 2014).

4.2. OBJETIVOS

4.2.1 General

Elaborar una guía metodológica educativa acerca de la inimputabilidad de los adolescentes infractores en la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial y su incidencia en el cometimiento de delitos en el cantón Vinces.

4.2.2 Específicos

1. Analizar las nuevas actividades a desarrollar para mejorar las infracciones de tránsito.
2. Desarrollar las habilidades en los adolescentes, para disminuir el índice de infracciones de la Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad. Vial.
3. Optimizar el proceso de enseñanza a los adolescentes por medio de la utilización de la guía metodológica educativa.

4.3. ESTRUCTURA GENERAL DE LA PROPUESTA

4.3.1. Título

Elaboración de una guía metodológica educativa de los infractores de tránsito a través de la Ley orgánica de transporte terrestre y seguridad vial.

4.3.2. Componentes

La elaboración de una guía metodológica educativa de los infractores de tránsito a través de la Ley orgánica de transporte terrestre y seguridad vial en la ciudad de Vinces.

Desarrollo de la guía:

1. Los peatones:
2. Los pasajeros:
3. Conductores de vehículos motorizados:
4. Usuarios vulnerables:
5. Ley orgánica de tránsito, transporte y seguridad vial



LOS PEATONES:

Un peatón es la persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías públicas. También se consideran peatones los que empujan cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones o las personas con movilidad reducida que circulan al paso con una silla de ruedas con motor o sin él.

Personas que circula en la vía a pie, se desplaza por la vía pública por sus propios medios.

Objetivo

Concienciar a los peatones que circulan en la vía a pie lo hagan dentro de los pasos cebra, para precautelar su integridad física.

Imagen N° 1: Los peatones



Fuente: http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/peatones.pdf

Caminando en la ciudad:

- Camine siempre por las veredas, puesto que son los lugares destinados para el tránsito peatonal y para su seguridad.

- Pare, mire, escuche y cruce. Cuando necesite atravesar la calle, utilice sólo en los cruces y pasos para cebra. Hágalo después de haber comprobado que no venga ningún vehículo cerca.
- En las esquinas, asegúrese de que ningún vehículo le sorprenda por detrás de él.
- Jamás cruce en diagonal, puesto que tendrá que estar más tiempo en la calzada y será más vulnerable a un atropello.
- Utilice los pasos elevados, aunque le cueste un poco más de tiempo, es un paso seguro hacia el otro lado de la calzada.
- Espere el verde en el semáforo para peatones, y observe a sus lados por cualquier conductor despistado. Nunca se confíe.
- Es recomendable que personas con discapacidad, adultos mayores y niños estén acompañados de un adulto en la vía. Además, los menores de 10 años deben cruzar la calle tomados de la mano de su acompañante, SIEMPRE.
- Evite usar el celular mientras cruza, ya que reduce el enfoque de visión mientras mensajea o realiza cualquier actividad en este aparato.
- No se arriesgue cruzando apresuradamente o corriendo entre el tráfico, una moto o un vehículo pueden no verlo y causar un accidente.
- Nunca cruce o zigzaguee entre vehículos estacionados o detenidos.

Normas generales de circulación de peatones por la vía pública

Los peatones deberán circular siempre por el centro de las aceras, ni muy pegados al borde de la calzada, para evitar ser atropellados por algún vehículo, ni muy pegados a las casas, por si hubiera entradas o salidas de garajes. Tampoco caminarán por el bordillo ni invadirán nunca la calzada, salvo para cruzarla.

Si la calle por la que se camina no tuviera acera o existiese algún obstáculo y fuera totalmente imprescindible pasar por ese tramo, se circulará lo más pegado posible a la pared y a ser posible de cara al tráfico, de esta forma se podrá ver de frente a los vehículos que se aproximan.

Imagen N° 2: Normas generales de circulación de peatones por la vía pública



Fuente: http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/peatones.pdf

Los niños pequeños deben ir siempre de la mano de los adultos, procurando que jueguen o conduzcan triciclos o bicicletas en lugares cerrados al tráfico y nunca en la calzada. Los adultos deben tener especial cuidado cuando los niños jueguen a la pelota ya que ésta se le puede ir a la calzada y la natural tendencia de los niños a correr detrás de ella, hace que esta situación sea muy peligrosa. Se les debe insistir en que no vayan a por ella y que esperen a que un agente del tráfico o una persona mayor se la recoja.

No se deben llevar animales sueltos, pueden escaparse y producir situaciones de peligro para otros usuarios de la vía pública. Los peatones deben circular por los lugares reservados para ellos y no hacerlo por los prohibidos; por ejemplo, circularán por zonas peatonales y no lo harán por autopistas y autovías

Imagen N° 3: Señales obligatorias



Estos lugares están señalizados con una señal de obligación o de prohibición.



Fuente: http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/peatones.pdf

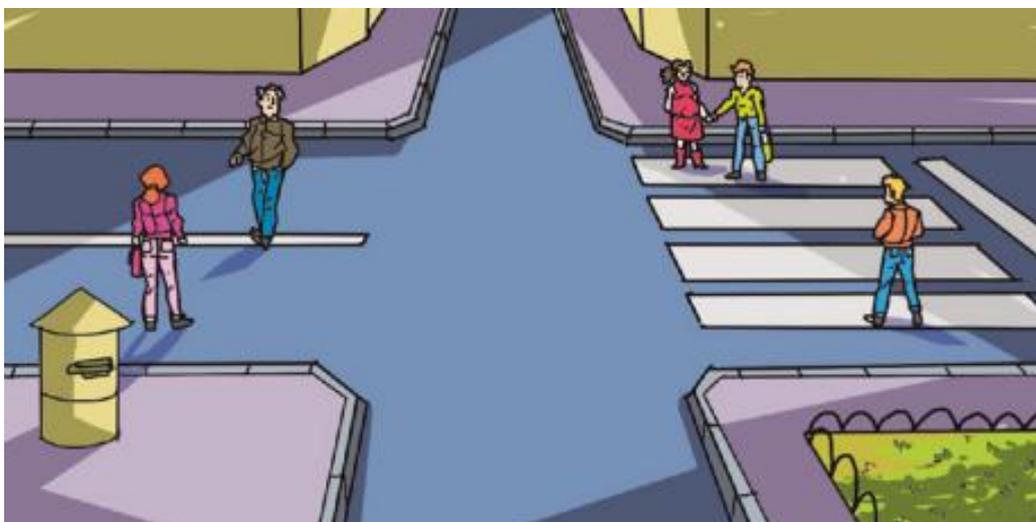
Circulación de peatones por las vías urbanas

Como ya se ha explicado anteriormente, los peatones en ciudad deben circular por las aceras, pero en algunas ocasiones es necesario cruzar al otro lado de la calle. Se estudia ahora cómo se debe hacer para no ser atropellados por ningún vehículo que circule por la calzada.

Cruce de calles

Cuando se pretende cruzar una calle lo primero que se debe tener en cuenta es el lugar por el que se va a realizar. Se debe elegir el sitio más seguro, y está claro que el lugar que más garantías ofrece es un paso regulado por marcas viales, semáforos o agentes del tráfico. Si no existe ningún paso se cruzará por el lugar en el que se tenga mejor visibilidad, es decir por las esquinas y procurando evitar cruzar entre vehículos aparcados.

Imagen N° 4: Cruce de calles



Fuente: http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/peatones.pdf

Una vez que se ha elegido el lugar adecuado, se debe pasar siempre junto al bordillo pero sin pisarlo, para evitar ser golpeados o atropellados por vehículos que circulen cerca del bordillo. Se mirará primero a la izquierda, después a derecha y por último, de nuevo a la izquierda. Después de comprobar que no viene ningún vehículo, se debe cruzar en línea recta y lo más rápido posible, pero sin correr.

Cruce de calles reguladas por semáforos

Como norma general se debe seguir la misma secuencia que en el caso anterior y se tendrá en cuenta la fase en que se encuentra el semáforo. Si la fase está roja se esperará a que se ponga verde, situándose fuera de la calzada y sin pisar el bordillo. Si se trata de un semáforo que dispone de cajetín con pulsador, se pulsará. Si está en fase verde y comienza a parpadear, se deberá apresurar la marcha, porque va a cambiar a rojo. Si cuando empieza a parpadear no se ha comenzado a cruzar, se esperará a que se ponga verde de nuevo.

Imagen N° 5: Cruce de calles reguladas por semáforos



Fuente: http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/peatones.pdf

No obstante, aunque el semáforo esté en verde, hay que tener precaución y mirar a los vehículos que circulan por la calzada y no comenzar a cruzar hasta cerciorarse de que sus conductores se han dado cuenta de que se tienen que detener para que pasen los peatones y que efectivamente se detienen. No se deberá cruzar hasta que los vehículos se hayan detenido totalmente.

Cruce de calles por pasos regulados por marcas viales

Los pasos regulados por marcas viales son aquellos que están marcados con líneas anchas transversales de color blanco. En estos pasos, los peatones siempre tienen preferencia sobre los vehículos.

Imagen N° 6: Cruce de calles por pasos regulados por marcas viales



Fuente: http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/peatones.pdf

Para pasar por ellos se tendrán en cuenta las normas generales para cruzar las calles, pero además se deberá indicar a los conductores, con la mano, la intención de cruzar. Como peatones hay que poner especial cuidado en comprobar que hemos sido vistos por el conductor y que éste tiene intención de detenerse. Un buen truco puede ser mirarle a la cara para ver si realmente nos mira. Si se comprueba que está mirando para otro lado, no es recomendable cruzar, puede ser que no nos haya visto. Esta medida hay que extremarla si la calle es de doble sentido, asegurándonos de que hemos sido vistos por los conductores que circulan en ambos sentidos.

Pasos regulados por un agente

Imagen N° 7: Pasos regulados por un agente



Fuente: http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/peatones.pdf

En algunas ocasiones los pasos para peatones están regulados por un agente, cuando esto ocurre, además de seguir las normas generales para cruzar cualquier paso, se deben seguir las indicaciones que ellos hagan. Las señales y órdenes de los agentes de tránsito, como norma general, prevalecen sobre todas las demás señales, aunque lo que estén indicando sea una contradicción con lo que indican otras señales, por ejemplo: se puede estar esperando a que un semáforo se ponga en fase verde y un agente mande cruzar con la fase roja. Se debe obedecer al agente ya que por un problema de avería del semáforo o por una cuestión de fluidez, el agente se ha encargado de ordenar el tráfico. Los agentes tránsito de circulación tienen como misión regular y dirigir el tráfico de peatones y vehículos motorizados, así como defender, proteger y auxiliar a peatones y conductores por ello merecen todo el respeto y apoyo. Si se necesita su ayuda, se les llamará para que ellos acudan, ya que es peligroso salir a la calzada sin las debidas precucines.

Circulación de peatones por vías fuera de poblado

Los peatones en carretera deben circular por la izquierda, para que puedan ver de frente a los vehículos que se acerquen. Si se circulara por la derecha, los vehículos se acercarían por detrás, lo que supondría una dificultad para percibir el riesgo a tiempo y

tomar las medidas necesarias para evitarlo. Sólo se circulará por la derecha si por cualquier circunstancia de la vía o del tráfico sea más fácil o más seguro.

Deberán circular siempre por su derecha los que empujen o arrastren un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, carros de mano o aparatos similares, todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo y las personas que se desplacen en silla de ruedas.

Si existe acera, se caminará por él, y si no existe, se circulará por la calzada, lo más pegado posible al borde. Si son varias las personas, deberán ir una detrás de otras, en fila india.

Imagen N° 8 Circulación de peatones por vías fuera de poblado



Fuente: http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/peatones.pdf

Puede surgir la necesidad de cruzar al otro lado de la carretera, en este caso se cruzará, como en las vías urbanas, por los lugares más seguros y con mayor visibilidad, por ejemplo en tramos de carretera sin curvas ni rasante, y por lugares en los que no haya árboles, coches u otros obstáculos que impidan ver y ser vistos por los conductores de vehículos.

Imagen N° 9: La necesidad de cruzar al otro lado de la carretera



Fuente: http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/peatones.pdf

Si existiese un refugio o zona peatonal u otro espacio adecuado, ningún peatón debe permanecer en la calzada ni en el arcén. Si estuviera esperando a un vehículo sólo invadirá la calzada cuando éste se encuentre a su altura.

En autopistas y autovías está prohibida la circulación de peatones. Sólo si en caso de accidente, avería, malestar físico de sus ocupantes u otra emergencia, fuera necesario solicitar auxilio, el conductor u otro ocupante podrá salir del vehículo, sin que el resto de los ocupantes pueda transitar por la calzada.

Normalmente a la entrada de las autopistas o autovías existe un cartel informativo que indica la prohibición de circular a los peatones, no obstante si no existiese, siempre está señalizada con la señal general de autovía o autopista. Fuera de poblado, entre la puesta y salida del sol o en condiciones climatológicas ambientales adversas que disminuyan sensiblemente la visibilidad, los peatones que circulen por la calzada o el arcén

deberán ir provistos de algún elemento luminoso o retrorreflectante homologado y procurarán vestir ropas de color claro para ser lo más visibles posible para los conductores.

Imagen N° 10 La entrada de las autopistas o autovías existe un cartel informativo



Fuente: http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/peatones.pdf

LOS PASAJEROS:

El pasajero es todo ser humano sea varón, mujer, niño o niña, también se considera pasajero a los animales; pero ellos son transportados en valijas especialmente diseñadas para su movilidad, en ambos casos se paga una cuota en dinero por el transporte utilizado.

El pasajero puede ser transportado en un avión, autobús, barco, carreta, automóvil o cualquier medio de transporte. Los pasajeros podrán llevar maletas, bolsas o mochilas para llevar sus pertenencias de un lugar a otro en su viaje para sus vacaciones y ya de esta forma se les considera que ya es un turista.

Persona que es transportada por otra en un vehículo ya sea particular, pública o escolar.

Objetivo.

Cumplir con la reglamentación de seguridad del pasajero colocando los respectivos cinturones de seguridad, para protegerlo de posibles daños físicos causado por accidentes de tránsito.

Imagen N° 11 Los pasajeros



Fuente: <https://www.aeped.es/sites/default/files/documentos/guia-padres-prevencion-lesiones-no-intencionadas.pdf>

Con el propósito de crear una reflexión en los usuarios de transporte público, el Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) le brinda los siguientes consejos a tomar en cuenta al momento de utilizar un servicio de transporte público:

1. Respete la fila de la parada del transporte que está esperando.
2. Suba y baje al vehículo por la puerta designada para su respectiva función.
3. Desembarque en las paradas establecidas autorizadas y no exija que lo dejen en cualquier lugar.

4. Mantenga el respeto ante el resto de los pasajeros.
5. Si viaja en un bus interprovincial, procure usar el cinturón de seguridad.
6. Preste atención al momento de llegar a su destino para anticipar su parada sin exigir al conductor una parada brusca.
7. Manténgase alerta a las maniobras del conductor y llámele la atención si está asumiendo una conducción riesgosa para usted y el resto de pasajeros.
8. Nunca arroje basura por la ventana.
9. Nunca suba a un vehículo con exceso de pasajeros.
10. Evite subir con carga pesada al transporte, ya que puede causar molestias e incomodidad a sí mismo y al resto.

CONDUCTORES DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS:

Cuando ocurre un accidente de tráfico se dice que “El Factor Humano” es el primer factor que interviene, debido sin duda alguna, al ser la persona la que toma las decisiones sobre el movimiento del vehículo. Al mismo tiempo, es el hombre el responsable de comprarse o no un coche, decidir conducirlo, cuándo llevarlo a revisión, e incluso desplazarse con el mismo o coger el autobús, tren o avión.

Persona que guía un vehículo, de cualquier tipo de características.

Objetivo.

Concientizar al conductor de vehículo, mediante el conocimiento de las leyes de tránsito para que respete su vida y la de los demás.

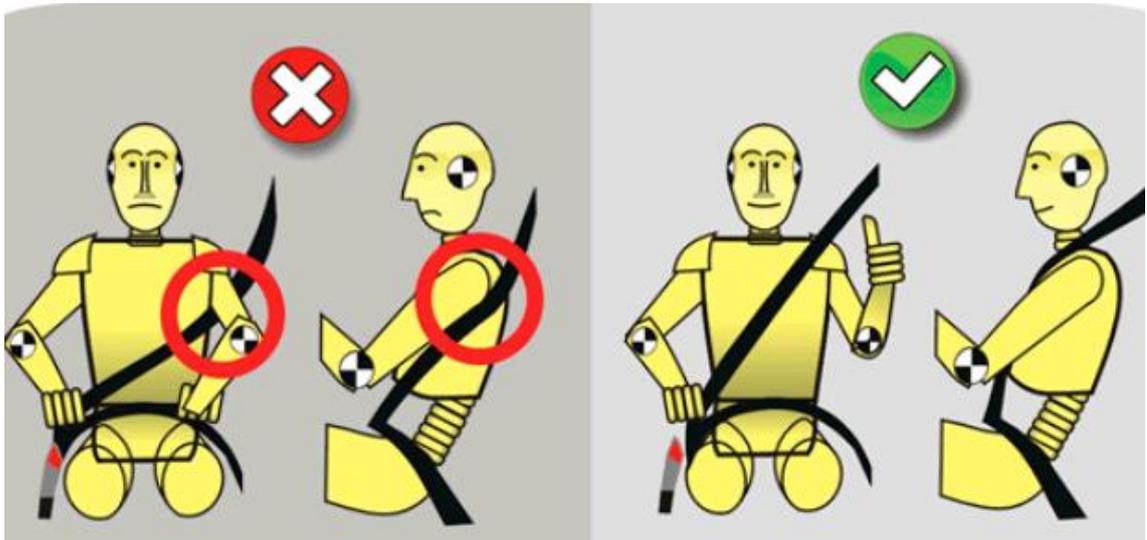
Imagen N° 12 Conductores de vehículos motorizados



Fuente: https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/programas/seguridad-vial

Usa el cinturón de seguridad: El uso del cinturón de seguridad es una obligación legal y, por tanto, es necesario que se encuentren en buen estado. Según lo expuesto por instituciones tales como la Organización Mundial para la Salud, entre otras, dicho mecanismo es la herramienta más eficaz en la prevención de las consecuencias de accidentes de tránsito.

Imagen N° 13 Usa el cinturón de seguridad



Fuente: [https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es es/programas/seguridad-vial](https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/programas/seguridad-vial)

Airbag: Según lo expuesto por la CONASET, existen diversos tipos de airbags, los cuales poseen protección para diversos tipos de accidentes. Los más comunes son los frontales, los cuales van instalados en el manubrio y en el tablero frente al asiento del pasajero.

La función principal es evitar lesiones a la cabeza, el cuello y la parte superior del cuerpo. Junto con ello, hay que destacar que el airbag no reemplaza, bajo ningún término, al cinturón de seguridad. De hecho, son mecanismos de seguridad complementarios.

Imagen N° 14: Airbag



Fuente: <https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es es/programas/seguridad-vial>

Silla de retención infantil: El Ministerio de Salud y la Sociedad Chilena de Pediatría recomiendan que menores de doce años deben ir en el asiento trasero del vehículo y para los más pequeños deben utilizar el sistema de retención infantil que corresponda según edad, talla y peso. Las sillas deben tener certificación Europea y/o de Estados Unidos, lo que se norma en el decreto 155/2014 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Imagen N° 15 Silla de retención infantil



Fuente: [https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es es/programas/seguridad-vial](https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es/es/programas/seguridad-vial)

No bebas alcohol: Reduce tu capacidad de control del vehículo y tus reflejos funcionan más lento. Además, está penado por ley.

El factor humano en la Seguridad Vial

Imagen N° 16 El factor humano en la Seguridad Vial



Fuente: https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/programas/seguridad-vial

El Área de Formación y Comportamiento de Conductores de la Dirección General de Tráfico, elabora la guía Pedagogía Aplicada a la Conducción, y uno de los temas versa sobre el significado del “Factor Humano” en la Seguridad Vial.

Pocas cosas no son “Factor Humano”, pero la forma de percibir nuestra responsabilidad depende de varios factores. En parte se trata de una cuestión de estadística, y cuando un suceso es estadísticamente raro, es fácil catalogarlo de accidente aunque existe la consideración de evitabilidad, es decir, si algo puede evitarse incurrimos en cierta responsabilidad si no ponemos los medios preventivos para hacerlo.

Si está a punto de salir de viaje y se aproxima una tormenta, usted sabe que bajo condiciones atmosféricas adversas es más peligroso circular, y así lo confirman las estadísticas. Usted no puede impedir que caiga la tormenta, pero puede tomar otras decisiones: aumentar la distancia de seguridad, reducir la velocidad, o estar más atento. También puede informarse del parte meteorológico y decir salir en otro momento más propicio o elegir otro modo de transporte.

Es necesario que se conozca la importancia en la interacción de los factores humanos realmente debería hablarse de “Factor Conductor” o “Factor Usuario”, dado que no todas las personas tienen iguales los procesos psicológicos básicos como son la atención, la percepción o la memoria; y quiere decir que el comportamiento de los usuarios es la causa más directa a los accidentes de tráfico.

Para mejorar el funcionamiento del sistema Hombre-Vehículo-Via, no basta con actuar sobre el vehículo o sobre las carreteras, sino que uno de los principales elementos de actuación es el elemento humano. La aptitud de conducir es fruto de un largo proceso práctico y aprendizaje, es decir un proceso complejo que abarca un periodo de tiempo largo.

Los objetivos fundamentales de la interacción entre el conductor y el peatón para evitar accidentes, que el médico de atención primaria debe conocer en el proceso de aprendizaje de conducir son:

- Lograr en los individuos un mínimo nivel de autonomía vial que garantice unas cotas básicas de seguridad.
- Desarrollar en los individuos la capacidad de autodesarrollo para poder conducir con responsabilidad, es necesario potenciando el aprendizaje futuro, después de la obtención del permiso de circulación.

Es pues, imprescindible que los médicos de atención primaria conozcan la importancia del “Factor Humano”, tanto de las causas motivacionales que determinan modelos de comportamiento, como de la importancia de la interacción social en dichos comportamientos.

USUARIOS VULNERABLES:

Se hace referencia a todos aquellos ciudadanos que, por razón del medio de desplazamiento que utilizan –así como, en algunos casos, por las características físicas del grupo de edad al que pertenecen–, tienen un mayor riesgo de sufrir lesiones en caso de accidente de tráfico. El concepto incluye, en este sentido, a los peatones –en general, y a los niños, personas mayores y personas con movilidad reducida, en particular– y a los ciclistas.

Cualquier tipo de persona propensa a sufrir un accidente en las vías.

Objetivo.

Dar prioridad a los usuarios, respetando su condición de vulnerabilidad para protegerlos de posibles accidentes de tránsito.

Deberes y obligaciones de los usuarios de las vías públicas

Imagen N° 17 Usuarios vulnerables



Fuente: <http://escueladeeducacionvialsreyes.blogspot.com/2014/06/los-mas-vulnerables.html>

La movilidad es parte de la vida diaria. Cualquier usuario de las carreteras, está en riesgo de lesión o muerte en caso de un accidente de tránsito. Algunas personas corren mayores riesgos que otras. A ellas se las conocen comúnmente como usuarios vulnerables de la carretera (VRU Vulnerable Road Users). El término ha sido definido de diferentes maneras:

La Organización Mundial de la Salud en 2015 consideró que los VRU pueden ser "peatones, ciclistas y motociclistas".

La Estrategia Nacional para la Seguridad en las Carreteras del Departamento de Transporte de Estados Unidos, tiene una definición más compleja: "usuarios de la carretera que están en mayor riesgo de sufrir lesiones graves o la muerte cuando están involucrados en una colisión, relacionados con vehículos de motor. Estos incluyen los peatones de todas las edades, tipos y capacidades, en particular peatones mayores y personas con discapacidad. Los VRU también incluyen los ciclistas y motociclistas. También se los considera dentro de este grupo a los conductores mayores"

La vulnerabilidad de estos colectivos está relacionada fundamentalmente con su interacción en el espacio urbano con los medios de transporte a motor automóviles privados, vehículos de transporte público y vehículos de transporte de mercancías, así como con diversos factores vinculados al diseño de la vía pública y la gestión de la movilidad. Para reducir su riesgo de accidente es necesario, por tanto, profundizar en el conocimiento de dichos factores y adoptar medidas de protección que hagan de la calle un lugar más seguro desde el punto de vista de la accidentalidad vial, se puede concluir que la prevención de accidentes en la vía pública depende de la educación vial, respetando la señalización de tránsito y transitar las calles con mucha precaución usando los pasos peatonales, pasos cebra y observar las señales y recomendaciones del agente encargado del control vehicular en las vías.

Imagen N° 18 Los medios de transporte a motor –automóviles



Fuente: <http://escueladeeducacionvialsreves.blogspot.com/2014/06/los-mas-vulnerables.html>

En las últimas décadas, el ámbito urbano se ha convertido en un importante foco generador de desplazamientos, además de constituir un reflejo del cambio de hábitos de desplazamiento de la sociedad y caracterizarse por ser un área donde se concentra una elevada demanda de movilidad durante periodos cortos de tiempo.

Todo ello ha venido acompañado de importantes efectos negativos, entre los que se encuentra la contaminación atmosférica y acústica derivada de la circulación de los vehículos, los elevados niveles de congestión registrados en determinadas zonas durante periodos conflictivos del día, y por último, los accidentes de tráfico y las víctimas originadas como consecuencia de los mismos.

Por otro lado, el imparable envejecimiento demográfico combinado con el incremento de la población urbana y el riesgo de reducción de los niveles de protección social, constituyen un marco a valorar para poder afrontar con conocimiento y garantías de éxito los retos que depara el futuro.

Los usuarios de la bicicleta son también un grupo vulnerable frente a la mayoría de medios de transporte, excepto los peatones. Su encaje en el espacio urbano es uno de los temas actuales de debate y reflexión, ya que su fragilidad frente a los vehículos a motor afecta su convivencia segura con éstos en la calle.

En los últimos años, la bicicleta ha ido ganando protagonismo como sistema de transporte urbano, lo que ha impulsado la creación de itinerarios y carriles especiales para que los ciclistas se desplacen con comodidad y seguridad. En algunos lugares, compartiendo calzada con los vehículos a motor –si bien con algún elemento físico o señalización horizontal de separación–; en otros, compartiendo las aceras y zonas peatones con los ciudadanos de a pie. En ambos casos, sin embargo, pueden manifestarse algunas situaciones de riesgo que deben tenerse en cuenta a la hora de encontrar el lugar más idóneo para este sistema de desplazamiento.

Imagen N° 19 La bicicleta ha ido ganando protagonismo como sistema de transporte urbano



Fuente: <http://escueladeeducacionvialssreyes.blogspot.com/2014/06/los-mas-vulnerables.html>

Actuaciones:

Ubicación del mobiliario y los servicios públicos en el espacio urbano.

Estado y mantenimiento de la señalización vial y los semáforos.

Diseño de los espacios para los peatones.

Ordenación del aparcamiento en la vía pública.

Diseño de los itinerarios para ciclistas.

Diseño vial y moderación y pacificación del tráfico.

Cumplimiento de las normas de circulación y convivencia

LEY ORGANICA DE TRÁNSITO, TRASPORTE Y SEGURIDAD VIAL

DEL PEATÓN.

Es toda persona que circula a pie, son también peatones quienes empujan un carrito de niño, una silla de minusvalido, cualquier vehículo sin motor o un ciclomotor de dos ruedas, también se consideran peatones los impedidos que circulan en una silla de ruedas, con o sin motor.

Imagen N° 20 Del peaton



Fuente: <https://www.tineo.es/comportamiento-del-peaton-en-zona-urbana>

ART. 265.- (DERECHOS)

Solo hacer uso de la calzada en caso de obstrucción de la acera, siempre tomando las respectivas precauciones

Tener el derecho de paso respecto a los conductores de vehículos de todos los sentidos contar con la ayuda necesaria por parte de los agentes de tránsito al momento de cruzar vías públicas, en el caso que los peatones sean niños, niñas, personas con discapacitados y adultos mayores

Adultos mayores de 65, invidentes o movilidad reducida, discapacidad.

ART. 266.- (OBLIGACIONES)

Ceder el paso, despejar la calzada y permanecer en las zonas peatonales en el momento en que vehículos de bomberos, ambulancia y policía se encuentren en servicios

Abstenerse de cruzar las calles de forma diagonal, o tempestiva y temeraria.

Hacer uso de las señales de tránsito como también de los semáforos y paso cebra.

DE LOS PASAJEROS

Los trámites complejos que toca realizar en estos casos, sea con la policía, empresas de seguros, representantes legales de una o ambas partes. Procesos que se extienden por períodos prolongados de tiempo, donde te toca acudir a citatorios y presentar documentación para probar tu posición en el siniestro. Si en el mejor de los casos no tuvo un desenlace fatal, tampoco son situaciones que quisieras enfrentar.

Imagen N° 21 De los pasajeros



Fuente: <https://www.tineo.es/comportamiento-del-peaton-en-zona-urbana>

A continuación se mencionan 10 consejos de seguridad vehicular -¡que quizá no conocía.

1. De vuelta al principio

En las clases de manejo, lo primero que el instructor te decía que hicieras era sentarte, acomodar el respaldo y la distancia del asiento, verificar los espejos y colocar el cinturón de seguridad, ¿verdad? Con el tiempo y -.exceso de- confianza al conducir un vehículo, pueda que este paso lo estés dejando a un lado, o no darle la importancia que merece. No te equivoques. No porque ya tengas muchos años de conducir estás exento de cumplir las recomendaciones más básicas. Un accidente ocurre a cualquiera, muchas veces sin importar el grado de experticia a la hora de conducir o su conocimiento de reglas de tránsito. Así que no está demás cuidarte como lo hacías cuando comenzabas.

2. Cuida la condición de tu vehículo

¿Le das a tu vehículo el mantenimiento que necesita? ¿Cuándo fue la última vez que revisaste llantas, motor, frenos, aceite, estado de las luces? Por más pequeño que parezca, si descuidas cualquier aspecto de estos esa puede ser la diferencia entre sufrir o no un accidente de tránsito. Si los frenos están en mal estado, tomar una curva a una velocidad que haga difícil controlar el vehículo puede significar la diferencia entre sufrir un accidente, o incluso entre la vida y la muerte. Lo mismo sucede con las luces: una mala iluminación te impedirá ver claramente la calle o carretera y puede también ser causa de un siniestro. Una inversión en los recursos de tu automóvil es una inversión en tu seguridad.

3. Comodidad ante todo

Con las prisas, es común no prestar atención a cuestiones como la postura, ropa, o incluso la temperatura al interior del automóvil. Una mala postura puede producir tensión, hacerte sentir cansado u ocasionarte dolores musculares que pueden afectar tu capacidad de controlar el vehículo como es debido. Pero una buena postura te ayuda a tener más concentración, confianza al conducir y reducir el impacto en tu cuerpo en caso de un choque. También, usar ropa cómoda y tener al interior una temperatura agradable te ayuda a estar más concentrado, alerta y ayudarte a reaccionar más rápido ante cualquier imprevisto.

4. Ojo con las distracciones

Seguramente intuyes de qué se hablará en este apartado: el celular. Datos de la Agencia Nacional de Tránsito afirman que solo de enero a septiembre de 2016, el uso del teléfono móvil al conducir causó un 21,60% de accidentes de tránsito. El problema trasciende la distracción por manipulación del dispositivo, pues el uso de “manos libres” no implica una reducción significativa del riesgo, según la OMS. Así que debes prestar atención a cualquier distracción que afecte tu capacidad sensorial y de concentración mientras te encuentres manejando: manipular equipo de música, maquillarse o comer. El

uso de teléfono móvil y audífonos al pasar la calle provoca accidente al peatón al igual que los conductores irrespetan las señales de tránsito.

5. Agudiza tu sentido de la vista

Este apartado se relaciona estrechamente con el anterior. Si evitas ver tus mensajes de texto u otra cosa que no sea la calle y todo lo que en ella sucede, tu vista estará más educada y estarás más preparado para reaccionar ante cualquier imprevisto: un peatón cruzando la calle desprevenido, otro vehículo deteniéndose repentinamente o una motocicleta que no respete el carril. Estar mucho más atento te permitirá reaccionar como es debido, sea que necesites ajustar la velocidad o sobrepasar. Recuerda, debes estar concentrado al 100% es tu mejor arma en esos segundos clave que tienes para reaccionar.

6. Mantener la distancia adecuada

Cuando un conductor lleva prisa, una de las acciones más frecuentes -y más peligrosas- es acercarse demasiado al automóvil de adelante. Una distancia adecuada contribuye a la seguridad de los conductores de ambos vehículos, pues se evita o al menos aminora el impacto de una colisión.

Una regla útil es la de los “3 segundos”: esta consiste en contar tres segundos de diferencia entre el vehículo de adelante y el tuyo, ya que así podrás reaccionar a tiempo para evitar un choque. En caso de que esté lloviendo en ese momento, amplía ese tiempo a 5 segundos, para así evitar un deslizamiento por la humedad de la calle o carretera.

7. Puntos ciegos

Esos segundos en que no alcanzas a ver con claridad lo que se aproxima a los lados a través de los espejos laterales han marcado la diferencia entre colisionar o no con otros

vehículos, motocicletas o ciclistas. Se les conoce como “puntos ciegos”, y este fenómeno se da con más frecuencia en el lado derecho, ya que está a mayor distancia del conductor.

¿Cómo evitar ser víctima de accidente debido a un “punto ciego”? Mantén tu vista en el espejo retrovisor tanto como en los laterales, especialmente en calles donde se incorporan vehículos en movimiento, zonas de ciclistas, etc. Además, no olvides antes de encender tu vehículo ajustar adecuadamente los espejos y, lo más importante, mantente siempre alerta.

8. Ten cuidado donde estacionas

No solamente se trata de seguir recomendaciones de seguridad cuando tu vehículo está en marcha, sino también al estacionarlo. En especial si vas a un lugar que no conoces, ten cuidado de buscar una zona iluminada, que no esté tan aislada. De ser posible, busca parqueos con vigilancia, para tener mayor certeza de que tu vehículo estará debidamente supervisado mientras permanezcas en ese lugar.

Con el servicio de Alertas de Tracklink puedes obtener información en tiempo real sobre la velocidad y si la batería ha sido desconectada. También puedes contar con una capa de protección virtual alrededor de tu vehículo para que conozcas su ubicación y si este se ha movido del lugar donde lo dejaste.

9. Alarma o sistema antirrobo visible

En la actualidad, existen cada vez más recursos y herramientas que pueden ayudarte a impedir el robo de tu vehículo: barra bloqueadora para el volante o alarma son algunas alternativas. Si personas dispuestas a robar se acercan a tu vehículo, verán de inmediato los mecanismos que protegen a tu vehículo, y esto podría ayudar -aunque no siempre impedir- el robo del mismo.

10. Rastreo satelital y vehicular

Por desgracia para los conductores, los métodos de robo de vehículos son cada vez más sofisticados. Aunque es posible que estos mecanismos no impidan que tu vehículo sea robado, un sistema de localización satelital te ayudará en el proceso de localización y recuperación de tu vehículo.

ART. 297 (OBLIGACIONES)

1. Abstenerse de arrojar desechos desde el interior del vehículo, contamine el ambiente.
2. Hacer uso correcto del cinturón de seguridad.
3. No llevar niños sobre las rodillas o junto.

AL CONDUCTOR

Los accidentes de tránsito están relacionados en muchos de los casos a la conducta de riesgo, que se refleja tanto en el alto índice de accidente como en las infracciones. Muchos alardean de sus habilidades para realizar un trayecto en un tiempo record y conducen como si de pilotos en un circuito se tratase especialmente en los adolescentes y personas que ingieren alcohol.

La personalidad de un individuo es un aspecto determinante de la conducta de la conducción. Tras diversos estudios, se ha llegado a la conclusión de que los factores que más influyen en los accidentes de tráfico suelen ser de tipo temperamental y de carácter; y que el mayor número de accidentados suelen manifestar cierta inmadurez de su personalidad de su humor, actitud de riesgo, osadía, comportamiento arbitrario y descontento en alguna faceta de su vida familiar, laboral o personal. La actividad de la

conducción también se encuentra en estrecha interdependencia con los componentes afectivo - emocionales (motivos, sentimientos y emociones) que rigen el comportamiento humano. Son muchos los factores personales, subjetivos, emocionales y situacionales que pueden intervenir en el conductor en cada uno de los momentos de la conducción, incrementando el riesgo de accidentes.

La práctica de la conducción requiere una gran concentración, algo que se olvida con frecuencia, y este tipo de enfermedades disminuye considerablemente la capacidad del conductor para concentrarse en los estímulos externos imprescindibles para una conducción segura. Dentro de las enfermedades anteriormente descritas, la depresión es una de ellas que se caracteriza por una disminución manifiesta del tono vital y por una apariencia de tristeza. La pérdida de apetito, de peso, insomnio, retardo psicomotriz, disminución sexual, falta de concentración, ansiedad, etc, son algunas de las características de este tipo de enfermedad. Alguno de los síntomas anteriormente descritos tienen un efecto directo e inmediato con la actividad de conducir, como pueden ser la disminución en la atención, la tendencia al suicidio, las alteraciones en el sueño, el aumento de ansiedad y la irritabilidad, el aumento de la fatiga o la merma en la capacidad de decisión y alteraciones sensoriales.

Todos estos trastornos y alteraciones físicas y psíquicas no necesariamente tienen que estar presentes en la misma medida en todas las depresiones ni en todos los depresivos. Si se tiene depresión y se es conductor habitual se debe acudir a un especialista de forma que se determine el tipo de depresión y la terapia a seguir. Si está bajo los efectos de alguna terapia farmacológica debe tenerse en cuenta que estos fármacos pueden producir alteraciones que afecten directamente a la conducción.

El depresivo debe evitar automedicarse así como consumir alcohol u otras drogas como remedio contra la depresión, ya que su consumo puede potenciar los riesgos y efectos de esta enfermedad y consiguientemente aumentar las conductas peligrosas al volante.

Imagen N° 22: Al conductor



Fuente: <https://www.tineo.es/comportamiento-del-peaton-en-zona-urbana>

ART. 298

En el caso de niños menores a 12 años

Deben ir sentados en los asientos posteriores del vehículo, siempre con el cinturón de seguridad colocado, según su peso y edad

Colocar los seguros en las puertas posteriores

No dejar a los niños solos dentro de los vehículos sin la supervisión de un adulto.

DE LOS CICLISTA

Afortunadamente, cada vez son más las personas que optan por la bicicleta como una opción viable, económica y saludable de transporte, que beneficia nuestra salud y el medio ambiente. Pese a ello, no demos olvidar que la bicicleta es un vehículo y ser ciclista conlleva derechos y obligaciones.

Imagen N° 23: Delos ciclistas



Fuente: <https://www.tineo.es/comportamiento-del-peaton-en-zona-urbana>

Espacios a los que tienen derecho los ciclistas:

Área de espera ciclista. Zona en la que un ciclista debe detenerse durante el alto de un semáforo.

Carril compartido ciclista. Carril de la extrema derecha que un ciclista debe usar y compartir con el transporte público, vehículos privados y otros.

Ciclocarriles y ciclovías. Espacios para uso exclusivo de ciclistas.

Obligaciones:

Respetar las señales de tránsito y las indicaciones del personal de vialidad.

1. Circular en el sentido de la vía.

2. Llevar a bordo de la bicicleta solo al número de personas para las que existe asiento disponible.
3. Circular solamente por un carril.
4. Rebasar solo por el carril izquierdo.
5. Usar aditamentos o bandas reflejantes para uso nocturno.
6. Circular preferentemente por las ciclovías.
7. Indicar la dirección de tu giro o cambio de carril mediante señales con el brazo y mano.
8. Compartir de manera responsable con los vehículos y el transporte público la circulación en carriles de la extrema derecha.

Está prohibido:

Circular por los carriles centrales o interiores de las vías de acceso controlado y econtrario en horarios y días permitidos.

Circular entre carriles, salvo cuando el ciclista se encuentre con tránsito detenido y busque colocarse en lugar visible para reiniciar la marcha.

Circular por los carriles exclusivos para el transporte público de pasajeros. Circular sobre las banquetas y áreas de peatones.

Transportar a un pasajero en el espacio que queda entre el ciclista y el manubrio.

Transportar carga que impida mantener ambas manos sobre el manubrio y un debido control del vehículo.

Sujetarse de otros vehículos en movimiento.

ART. 302 (DERECHOS)

Ser atendidos inmediatamente por los agentes de tránsito por la obstrucción de la circulación por parte de los automotores.

Circular por las sendas especiales destinado para el uso de ciclo vía con el debido cuidado con la vereda.

Todo ciclista conducirá la bicicleta a favor del tránsito en el carril derecho de la vía pública.

(OBLIGACIONES)

Mantener las bicicletas con todos los aditamentos de seguridad.

Mantener la bicicleta en forma acta para su circulación.

Abstenerse a circular en vías de media y alta velocidad.

No conducir por los lugares destinados para los peatones

DE LOS CONDUCTORES

Imagen N° 24 De los conductores



Fuente: <https://www.tineo.es/comportamiento-del-peaton-en-zona-urbana>

Art. 270.- Son responsables de su seguridad, la de los pasajeros y el resto de usuarios viales.

Art. 271.- Deben respetar todas las señales de tránsito y a sus agentes.

Art. 272.- Circular siempre por su derecha , en caso contrario sea orden de los agentes de transito

Art. 273.- Ante la presencia de un peatón disminuir la marcha o pararla si el caso lo amerita

Art. 279.- Los conductores tiene la obligación de tomar las precauciones con los menores de edad y llevar los equipamientos necesarios.

4.4. RESULTADOS ESPERADOS DE LA INVESTIGACIÓN

Al aportar con estrategias metodológica educativa de los infractores de tránsito a través de la Ley orgánica de transporte terrestre y seguridad vial en la ciudad de Vinces

Existe vulneración de los Derechos Constitucionales, debido a la sanción irrelevante para el funcionario que obstruye el debido proceso.

Hay excesos de causa y procesos sin resolución, debido a que los jueces no alcanzan a cumplir con los plazos y términos que la ley establece.

Existen procedimientos jurídicos manipulados, los que originan la prescripción de la causa. El incremento en el número de apelaciones en la Corte Provincial de Justicia, provoca la congestión en el Sistema Judicial debido al desconocimiento del trámite de apelación

Existen muchos casos de vulneración de la justicia y de los Derechos Constitucionales debido al tráfico de influencias.

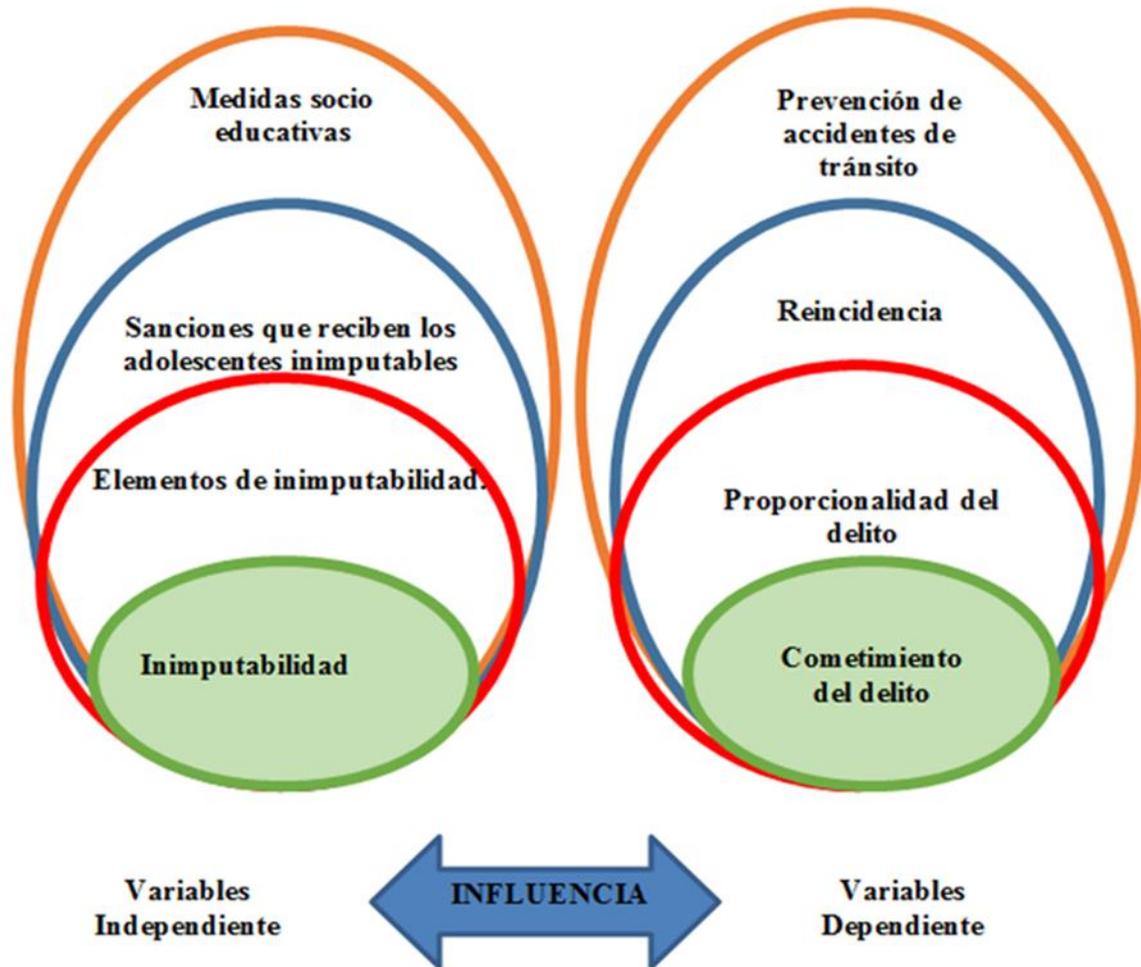
BIBLIOGRAFÍA

- Aguirre, P. (2015). El Internamiento preventivo de los adolocentes infractores por delitos de tránsito. Ambato. Obtenido de <http://dspace.uniandes.edu.ec/handle/123456789/1053>
- Alvarado, J. (2017). Las Infracciones de Tránsito en el COIP. Loja.
- Buitrón, B. (2017). EL COMETIMIENTO DE DELITOS DE LOS MENORES INFRACTORES Y LA PENA ESTABLECIDA EN EL COIP. Ambato.
- Calandrelli, M. (2018). Enajenar, vender. Buenos Aires.
- CÓDIGO DE LA NIÑEZ Y ADOLESCENCIA. (2013). CÓDIGO DE LA NIÑEZ Y ADOLESCENCIA.
- Código Orgánico Integral Penal. (2014). Modelo de Administración de Justicia Penal. Quito.
- Código Penal. (2013). Introducción. La problemática de la imputación personal de los menores de edad. Quito.
- De León, C. (2014). ESTUDIO JURÍDICO Y DOCTRINARIO DE LA SITUACIÓN LEGAL DE INIMPUTABILIDAD DE LOS MENORES DE EDAD EN EL DERECHO PENALGUATEMALTECO. Guatemala.
- Díaz, I. (2016). EL TIPO DE INJUSTO DE LOS DELITOS DE COLUSIÓN Y NEGOCIACIÓN INCOMPATIBLE EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO PERUANO. Salamanca.
- Feijoo, B. (2016). El Delito Corporativo en el Código Penal Español. Pamplona: Pamplona: Civitas.
- García, J. (2012). LA PROPORCIONALIDAD DE LAS PENAS. Quito.
- Luis Alfonso Castaño Gil, N. V. (2018). JOURNAL OF RESEARCH, EDUCATION AND SOCIETY. En N. V. Luis Alfonso Castaño Gil, El sistema de responsabilidad penal para adolescentes y sus centrosde atención especializados en Colombia (pág. 3). Colombia: ReandSoc.
- Méndez, C. (2012). LA REDUCCION DE PUNTOS EN LAS LICENCIAS DE LOS CONDUCTORES. Babahoyo. Obtenido de <http://dspace.utb.edu.ec/handle/49000/1071>
- Novoa, C., & Llerena, G. (2011). Código de Procedimiento Penal, Vulneración del Principio de Celeridad. Babahoyo. Obtenido de <http://dspace.utb.edu.ec/handle/49000/493>

- Quishpe, D. (2015). Situación de los Adolescentes en Conflicto con la Ley Penal en la Ciudad de Sangolquí, Cantón Rumiñahui Periodo 2014. Sangolquí.
- Rivas, R. (2018). TEORIA DEL DELITO. Ecuador.
- Sanz, J. (2016). La Alteracion de la Percepcion. España.
- Soto, F., & Campoverde, K. (2016). Necesidad de crear una Ley que regule el Código de la Niñez y la Adolescencia y el Código Orgánico Integral Penal, con respecto a la capacidad y responsabilidad penal de los Menores Infractores. Loja.
- Ventimilla, Y. (2017). La responsabilidad penal de los adolescentes infractores en el código orgánico de la niñez y adolescencia. Loja. Obtenido de <http://dspace.unl.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/18529/1/Tesis%20Lista%20Yhasmin.pdf>
- Wolters, K. (2017). Trastorno mental transitorio. Cali.

ANEXOS

ANEXO 1



ANEXO 2

MATRIZ DE CONSISTENCIA PROBLEMA, OBJETIVO Y HIPÓTESIS

PROBLEMA	OBJETIVO	HIPOTESIS	VARIABLE INDEPENDIENTE	VARIABLE DEPENDIENTE
¿De qué manera incide la inimputabilidad de los adolescentes infractores en la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, en el cometimiento de delitos en el cantón Vinces?	Determinar como la inimputabilidad de los adolescentes infractores en la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, incide en el cometimiento de delitos en el cantón Vinces.	La aplicación de la inimputabilidad de los adolescentes infractores en la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, incidirá en el cometimiento de delitos en el cantón Vinces.	Inimputabilidad	Cometimiento de delitos
SUBPROBLEMAS O DERIVADOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	SUB HIPÓTESIS ESPECIFICA	VARIABLE INDEPENDIENTE	VARIABLE DEPENDIENTE
¿Cuáles son las sanciones que reciben los adolescentes infractores de las leyes de tránsito, si a estos se los consideran inimputables?	Seleccionar las sanciones que reciben los adolescentes inimputables, conociendo las infracciones establecidas en las leyes vigentes de tránsito, para lograr que la sanción sea de acuerdo a la proporcionalidad del delito de tránsito	Al seleccionar las sanciones que reciben los adolescentes inimputables, conociendo las infracciones establecidas en las leyes vigentes de tránsito, se lograra que la sanción sea de acuerdo a la proporcionalidad del delito de tránsito	Sanciones que reciben los adolescentes inimputables	Sanción sea de acuerdo a la proporcionalidad del delito.
¿Cuáles serán los beneficios que ofrezca la existencia de un organismo de control, encargado de garantizar el cumplimiento a la sanción socio educativa emitida por el juez de niños, niñas y adolescentes, que evite la reincidencia en el cometimiento de delitos?	Establecer los beneficios que ofrece la existencia de un organismo de control, monitoreando el cumplimiento a la sanción socio educativa emitida por el juez de niños, niñas y adolescentes, para evitar la reincidencia en el cometimiento de delitos.	Si se establecen los beneficios que ofrece la existencia de un organismo de control, monitoreando el cumplimiento a la sanción socio educativa emitida por juez de niños, niñas y adolescentes.	Beneficios que ofrece la existencia de un organismo de control	Reincidencia en el cometimiento de delitos
¿En qué forma aportaría la aplicación de una guía metodológica educativa acerca de las leyes de tránsito que ayuden a prevenir los accidentes de tránsito?	Elaborar una guía metodológica educativa acerca de las leyes de tránsito para prevenir los accidentes.	Al elaborar una guía metodológica educativa acerca de las leyes de tránsito se prevendrá los accidentes de tránsito.	Guia metodológica educativa acerca de las leyes de tránsito	Accidentes de tránsito

ANEXO 3

INVOLUCRADOS	POBLACIÓN	%
ADOLESCENTES	20	90%
JUECES	2	10%
TOTAL	22	100%

ANEXO 4

N°	ACTIVIDADES	ENERO			FEBRERO		
1	Inicio y elaboración del proyecto de investigación (subir todo el proceso al SAI de Titulación)						
2	Elaboración del Marco Contextual						
3	Reconstrucción de la situación problemática						
4	Mejoramiento de la justificación						
5	Consulta de textos, revistas y artículos de internet						
6	Desarrollo del marco conceptual						
7	Desarrollo del marco referencial						
8	Planteamiento de la postura teórica						
9	Planteamiento de la hipótesis						
10	Selección de modalidad de investigación						
11	Escoger los niveles de investigación						
12	Elaboración de anexos						
13	Revisión del proyecto terminado por parte del tutor						
14	Revisión del lector						
15	Entrega del Proyecto						

ANEXO 5



Se aprecia a dos adolescentes retenidos por infringir la ley de tránsito

ANEXO 6



Centro Judicial de Vinces, tiene 3 jueces y 22 servidores judiciales

ANEXO 7



En la imagen se aprecia la revisión del proyecto junto a la
MSc. Maria Elena Salazar Sánchez

ANEXO 8



En la imagen se aprecia la revisión del proyecto final junto a la tutora Lcda. Maria Elena Salazar Sánchez. MSc, y lector AB. Daniel Alejandro Gomez Villalba, MSc.



LOS PEATONES:

Personas que circula en la vía a pie, se desplaza por la vía pública por sus propios medios.



LOS PASAJERO:

Persona que es transportada por otra en un vehículo ya sea particular, pública o escolar.



CONDUCTORES DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS:

Persona que guía un vehículo, de cualquier tipo de características.



USUARIOS VULNERABLES:

Cualquier tipo de persona propensa a sufrir un accidente en las vías.

Deberes y obligaciones de los usuarios de las vías públicas



LEY ORGANICA DE TRANSITO, TRASPORTE Y SEGURIDAD VIAL

DEL PEATÓN



ART. 265.- (DERECHOS)

- ❖ Solo hacer uso de la calzada en caso de obstrucción de la acera, siempre tomando las respectivas precauciones
- ❖ Tener el derecho de paso respecto a los vehículos de todos los sentidos
- ❖ Contar con la ayuda necesaria por parte de los agentes de tránsito al

momento de cruzar vías públicas, en el caso que los peatones sean niños, adultos mayores de 65, invidentes o movilidad reducida, discapacidad.

ART. 266.- (OBLIGACIONES)

- ❖ Ceder el paso, despejar la calzada y permanecer en las zonas peatonales en el momento en que vehículos de bomberos, ambulancia y policía se encuentren en servicios
- ❖ Abstenerse de cruzar las calles de forma diagonal, o tempestiva y temeraria.
- ❖ Hacer uso de las señales de tránsito como también de los semáforos y paso cebra.

DE LOS PASAJEROS



ART. 297 (OBLIGACIONES)

- ❖ Abstenerse de arrojar desechos desde el interior del vehículo, contamine el ambiente
- ❖ Hacer uso correcto del cinturón de seguridad.
- ❖ No llevar niños sobre las rodillas o junto.

AL CONDUCTOR



ART. 298

En el caso de niños menores a 12 años

- ❖ Deben ir sentados en los asientos posteriores del vehículo, siempre con el cinturón de seguridad colocado, según su peso y edad
- ❖ Colocar los seguros en las puertas posteriores
- ❖ No dejar a los niños solos dentro de los vehículos sin la supervisión de un adulto.

DE LOS CICLISTA



ART. 302 (DERECHOS)

- ❖ Ser atendidos inmediatamente por los agentes de tránsito por la obstrucción de la circulación por parte de los automotores.
- ❖ Circular por las sendas especiales destinado para el uso de ciclo vía con el debido cuidado con la vereda

(OBLIGACIONES)

- ❖ Mantener las bicicletas con todos los aditamentos de seguridad
- ❖ Mantener la bicicleta en forma acta para su circulación
- ❖ Abstenerse a circular en vías de media y alta velocidad
- ❖ No conducir por los lugares destinados para los peatones

DE LOS CONDUCTORES



- ❖ Art. 270.- Son responsables de su seguridad, la de los pasajeros y el resto de usuarios viales.
- ❖ Art. 271.- Deben respetar todas las señales de tránsito y a sus agentes.
- ❖ Art. 272.- Circular siempre por su derecha , en caso contrario sea orden de los agentes de tránsito
- ❖ Art. 273.- Ante la presencia de un peatón disminuir la marcha o pararla si el caso lo amerita
- ❖ Art. 279.- Los conductores tiene la obligación de tomar las precauciones con los menores de edad y llevar los equipamientos necesarios.



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN

CARRERA EDUCACIÓN BÁSICA



ANEXO 3 PRI-CG-02

[SOLICITUD PARA LA EVALUACIÓN DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN]

Babahoyo, [dd, mm, año]

Sra. Licenciada

....., MSc

COORDINADOR DE LA CARRERA DE JURISPRUDENCIA

Presente.-

De mis consideraciones:

Yo **LUIS EDUARDO JORDÁN YÉPEZ**, en mi calidad de egresado en la carrera de **Jurisprudencia**, solicito a usted se sirva conformar la comisión de especialistas, para evaluar y aprobar el Proyecto de investigación con el tema:

INIMPUTABILIDAD DE LOS ADOLESCENTES INFRACTORES EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Y SU INCIDENCIA EN EL COMETIMIENTO DE DELITOS EN EL CANTÓN VINCES.

Una vez que he cumplido con todos los requisitos y disposiciones institucionales, metodológicas y técnicas, para la defensa del Proyecto de Investigación. Adjunto 3 ejemplares en físico y digital, con la correspondiente autorización del docente **Tutor y Lector**.

Por la atención de usted muy atentamente,

LUIS EDUARDO JORDÁN YÉPEZ
C.I 120134485-8



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE BABAHOYO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, SOCIALES Y DE LA EDUCACIÓN
CARRERA EDUCACIÓN BÁSICA



ANEXO 8 PRI-CG-02

**OFICIO DE ENTREGA DE PROYECTO DE INVESTIGACIÓN LUEGO DE LAS
CORRECCIONES**

Sra. Licenciada

....., MSc
COORDINADOR DE LA CARRERA DE JURISPRUDENCIA

Presente.-

De mis consideraciones:

Yo, **LUIS EDUARDO JORDÁN YÉPEZ** en mi calidad de egresado en la carrera de **Jurisprudencia**, una vez realizada y aprobada la defensa del Proyecto de Investigación hago entrega a esta coordinación, de dos ejemplares anillados y en CD. Dando cumplimiento a lo establecido por su autoridad.

Por la atención de usted muy atentamente,

LUIS EDUARDO JORDÁN YÉPEZ
C.I 120134485-8