

CAPÍTULO I

1. CAMPO CONTEXTUAL PROBLEMÁTICO.

1.1. CONTEXTO BASADO EN LO REGIONAL, NACIONAL, LOCAL Y/O INSTITUCIONAL.

USO DEL CELULAR POR LOS CONDUCTORES

Un estudio realizado en el Reino Unido determinó que la distracción que genera un celular es peor que los efectos que provoca manejar con el límite permitido de alcohol en sangre. El estudio forma parte de un informe que el año 2011 difundió la Organización Mundial de la Salud (OMS), denominado 'Teléfonos Móviles, un problema creciente en la distracción de los conductores'.

Es que el uso del celular al volante es un problema mundial y el nivel de preocupación llegó tan alto que la OMS difundió este informe para alertar sobre los peligros de hablar mientras se maneja un auto. En todo el mundo, cada año mueren 1,3 millones de personas en accidentes de tránsito. Y hablar por teléfono es la principal causa de distracción al volante. Mucho más grave que leer los carteles de publicidad, tomar mate o encender la radio.

Según la organización Mundial de la Salud, los accidentes de tránsito han cobrado más de 120 millones de muertos a escala mundial y podría convertirse en la próxima pandemia mundial. En pocos años, el mal uso

del celular mientras se conduce podría ser una de las tres primeras causas de muerte en el mundo.

El informe de la OMS incluye una serie de estudios realizados en todo el mundo. Uno de ellos es el que llevaron adelante investigadores del Reino Unido. Aunque aclara que a diferencia del alcohol, el uso del celular tiene un efecto limitado a la duración de la llamada, los investigadores concluyeron que “las alteraciones en el comportamiento del conductor producidas por el uso del teléfono celular son tan profundas como las ligadas a la conducción bajo los efectos del alcohol”.

Para la OMS, “distraerse” no es una cuestión menor. Implica que el conductor tendrá que dividir su atención entre una tarea principal que es conducir, y una secundaria que es hablar por teléfono. Así, una persona que maneja a 100 kilómetros por hora y realiza una llamada telefónica de apenas un minuto, habrá circulado más de 2,1 kilómetros sin estar totalmente concentrado en lo que estaba haciendo.

Pero si hablar ya resulta peligroso, mucho peor es enviar mensajes de texto. La OMS señala que “el tiempo que los conductores desviaban la mirada de la carretera aumentó en un 400% cuando recuperaban o enviaban mensajes de texto”. Pero además, el 28% de los conductores invadieron el carril contrario o realizaron cambios incorrectos en el 140% de los casos.

Otro estudio de simulación mostró que los conductores de entre 18 y 24 años eran quienes más utilizaban el celular para enviar o leer mensajes. Entre ellos, se detectó que la mayoría sufría una “reducción en su capacidad para mantenerse en el carril adecuado y para mantener la distancia de seguridad con el siguiente vehículo”, además de un aumento en el tiempo de reacción. “Concretamente, se halló que el envío de mensajes de texto provocaba un incremento del tiempo de reacción de un 35%”, agregaba el estudio.

Entre los distintos efectos que el celular provoca al conducir, la OMS señala que se necesita más tiempo para reaccionar y detectar situaciones

inesperadas, dificultad para mantener una velocidad apropiada, reducción del campo de visión de los laterales y menor distancia con los otros vehículos.

En la ciudad de Buenos Aires, **ARGENTINA**, el 9,7% de los conductores (unos 174.000) que circula diariamente lo hace con el celular en la mano. Este valor, de septiembre de 2011, es muy superior al 4,1% registrado en 2007.

Por comparación, Canadá se encuentran entre los países donde el usuario móvil es más respetuoso. El 7% de los conductores ha sido observado usando el celular en la conducción en un momento dado del día en Australia, Holanda, Reino Unido y otros países europeos, en Canadá el índice es del 2,8% en áreas rurales, aunque sube a 5,9% en zonas urbanas". Lejos del 10% de Colombia y nuestro país 12,3 por ciento.

Ley Nro. 1383, que regula El Tránsito en Colombia.

Ley Nro. 1383, que regula el tránsito en la República de Colombia, publicado en el Diario Oficial Nro. 47.653, del 16 de Marzo del 2010, por la cual se reforma la ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito.

Art. 21 de la Ley Reformatoria. El artículo 131 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

Artículo 131. Multas. Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (smlDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

C.38 Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si éstos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.

Como Podemos observar, la Ley de Tránsito de Colombia sanciona con fuertes multas al conductor de un vehículo que al tiempo de conducir hable por teléfono celular, y no utilice los accesorios de manos libres. Esta Ley de asemeja a la que tenemos en el Ecuador, pues también permite al conductor que utilice el sistema electrónico homologado de manos libres, lo cual comprobado está también distrae a la personas que va conduciendo un automotor¹.

El chat y el volante, una combinación peligrosa para la seguridad vial **Domingo, 26 Agosto 2012 00:00**

eldiario.com.ec

Bogotá, COLOMBIA.- Manejar un auto hablando por celular se ha convertido en una verdadera pesadilla para la seguridad vial. Aumentan los accidentes de tránsito y los conductores multados.

Verónica*, diseñadora gráfica de Bogotá, nunca pensó que responder un mensaje por su celular le costaría 2 millones de pesos “me distraje un momento a contestar un mensaje en el chat de mi blackberry, aceleré distraída y no me di cuenta que el carro que iba delante de mí no había arrancado. Lo choqué. Fue mi culpa. Tuve que asumir las consecuencias del daño del otro vehículo y del mío”.

Como este, son miles los incidentes de tránsito que ocurren todos los días en las calles y carreteras de Colombia por culpa de conductores distraídos que contestan, hacen llamadas, escriben o mandan correos electrónicos mientras manejan. Una actividad sumamente peligrosa que no sólo supone una infracción económica para el conductor sancionado, sino

¹Ley Nro. 1383, que regula tránsito en Colombia.

accidentes de tránsito mayores que pueden derivar en un verdadero dolor de cabeza.

Pero, a pesar de las campañas de seguridad vial en Colombia y las advertencias, cada vez más conductores utilizan sus teléfonos mientras manejan. Durante los primeros meses de 2011, fueron sorprendidos 41.606 colombianos que utilizaban sus celulares mientras manejaban, quienes tuvieron que pagar 267.795 pesos de multa por esta causa. Y aún peor: se han contabilizado 48 muertos y 117 heridos por causa de esta extendida práctica.

“La distracción impacta negativamente el rendimiento al conducir, lo cual incrementa las probabilidades de un choque o atropello por lo menos cuatro veces. Hablar por celular disminuye entre el 20 y el 40 por ciento la concentración de cualquier conductor. A nivel mundial el uso de los celulares y otros elementos electrónicos de comunicación es un problema en crecimiento para la seguridad vial, dado el auge en los dispositivos electrónicos y el crecimiento de las redes sociales, por tanto se hace necesario llamar la atención entre los conductores especialmente los jóvenes entre 20 y 30 años, donde se presenta la mayor accidentalidad en la ciudad, para que tomen conciencia y eviten hablar o chatear cuando conducen”, señala la Secretaría de Movilidad de Bogotá en entrevista con el diario El Espectador.

¿Por qué un conductor decide arriesgar su vida y la de otras personas por utilizar un teléfono celular en un momento en el que sus cinco sentidos deben estar puestos en conducir un vehículo? Las muertes por accidentes de tránsito se han convertido en una pandemia: 6 millones de personas mueren al año en accidentes de tránsito en el mundo. Además del alcohol, la impericia y la imprudencia, ahora un nuevo ingrediente se suma a la tragedia que día a día se sufre en las calles y carreteras del país: la utilización indebida de los teléfonos inteligentes o Smartphone. Estos teléfonos, con 3 años de vida y popularidad en el país, se volvieron objetos indispensables en la vida de los colombianos. La necesidad, e

incluso, la obsesión que estos teléfonos despiertan en las personas ya dan como resultado nuevas enfermedades, como la Homofobia o la “fobia a dejar el celular en casa” y que se manifiesta en ansiedad, irritabilidad y dificultad para concentrarse si no se tiene al lado al teléfono. Ya nadie puede desconectarse, ni un minuto, de las redes sociales, del correo electrónico, de los chats instantáneos o de las cientos de aplicaciones que un teléfono de ese orden puede ofrecer.

En Colombia, el problema está lejos de solucionarse. Aunque en países permitido utilizar los llamados “manos libres” para hablar mientras se conduce, los que están detrás del volante no están dispuestos a utilizarlos, ni ignorar una llamada o un mensaje, y muchos menos detenerse para contestarlos.

¿Alguna vez has cometido una imprudencia por estar hablando o manipulando un celular mientras conduces? Cuéntanos tu experiencia.

Colombia multa por usar 257,500 Usar el celular sin dispositivo de 'manos libres' Jorge Rueda el 01 de Enero

Ley Nº 18.191 que regula el tránsito y la seguridad vial en la República de Uruguay.

Publicada D.O. 28 nov. /007 - Nº 27373

Artículo 24.- Los conductores conducirán con prudencia y atención, con el objeto de evitar eventuales accidentes, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito. Artículo 25.- El conductor de cualquier vehículo deberá abstenerse de toda conducta que pueda constituir un peligro para la circulación, las personas, o que pueda causar daños a la propiedad pública o privada. Como podemos observar los artículos anotados con claridad meridiana prohíben terminantemente al conductor con irresponsabilidad para de esa forma evite a toda costa causar algún perjuicio al peatón o usuario.

Está entendido que el conductor no debe realizar ningún acto que le pueda distraer y ocasionar un accidente de tránsito. En ese país tanto los conductores como peatones tienen una avanzada educación vial consecuentemente respetan la Ley u reglamento de tránsito, cuidan la vida y los bienes de los demás y por ende los propios, pues en el cometimiento de infracciones ponen en libro el automotor, su salud y la vida².

Ley 26.363, que regula el tránsito en Argentina. Promulgada el 29 de abril de año 2008.

En **ARGENTINA** debido a las impecables autopistas es en donde ocurren diariamente más accidentes de tránsito, ocasionados especialmente por jóvenes de los dos sexos cuyas edades fluctúan entre los 18 y 25 años de edad, mientras que el segundo es el país latinoamericano en donde existe menor número de accidentes, por el alto concepto de educación y seguridad vial que tienen los habitantes, de manera especial los conductores. Por esa razón, considero necesario realizar comparaciones en cuanto a las disposiciones de las Leyes de Tránsito de las mencionadas Repúblicas en comparación con nuestra Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para poder establecer ideas y conceptos claros que nos permita descifrar la hipótesis planteada en el presente trabajo de investigación.

Nuestro país, es uno de los primeros en usar el celular al conducir. Lejos de lo que se cree, el problema de usar el celular al manejar no tiene que ver sólo con hablar ni con el uso de las manos, sino con que la conciencia se enfoca en la charla y no en el tránsito. Además, nuestro interlocutor ignora, al estar ausente, lo que ocurre alrededor, y seguirá hablándonos en una avenida despejada o en un cruce peligroso.

Según los datos de Covial, (Comisión Interinstitucional de Educación, Seguridad y Prevención Vial) entre 2009 y 2011 se produjeron alrededor

²Ley Nº 18.191 que regula el tránsito y la seguridad vial en la República de Uruguay.

de 23 914 accidentes de tránsito en el país. Por esa causa, entre 2008 y 2011 se registraron 51 942 víctimas anuales.

En Colombia utilizar el móvil mientras se conduce está penado con una multa equivalente a 148 dólares.

La principal causa por la que se producen los siniestros, es la imprudencia del conductor al usar el teléfono celular mientras conduce y no el dispositivo de manos libres. Esto sumando al envío de SMS mientras se conduce o se camina por las calles se constituye en una de las principales causas de accidentabilidad, según un reporte de la Policía Nacional.

Entre 2009 y 2011 se produjeron alrededor de 23 914 accidentes de tránsito en el país. Por esa causa, entre 2008 y 2011 se registraron 51 942 víctimas anuales, según los datos de Covial (Comisión Interinstitucional de Educación, Seguridad y Prevención Vial).

Ley No. 60. Código de Vialidad y Tránsito de la República Socialista de Cuba. (Actualizado)

Artículo 97.- (Modificado) El que conduzca cualquier vehículo está obligado a mantener concentrada toda la atención en su control y dirección y a evitar todo motivo de distracción, por lo que se prohíbe: 9) (Adicionado) utilizar teléfonos u otros medios de comunicación mientras el vehículo está en marcha; con excepción de los casos en los que se empleen aditamentos adecuados para ello, que permitan utilizarlos sin emplear manos, cascos o auriculares.

Del contenido del numeral 9) del Art. 97 modificado de la Ley Nro. 60 que regula el Tránsito en la República Socialista de Cuba, denominado Código de Vialidad y Tránsito, se desprende que está terminantemente prohibido al conductor utilizar teléfono celular mientras esté conduciendo ya que por disposición del Art. 288 de la Ley en mención constituye delito, por lo tanto podemos decir que simplemente le está terminantemente prohibido

a todo conductor que transite por el territorio de la República Socialista de Cuba hablar por teléfono celular mientras esté al frente del volante³.

La Ley 24.449, que Regula el Tránsito en la República de Argentina, en el artículo 48, literal x) prohíbe terminantemente conducir utilizando auriculares y sistemas de operación manual continua; mientras que el Art. 25 de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial de la República de Uruguay, manda al conductor abstenerse de toda conducta que pueda constituir peligro para la circulación de las personas o que pueda causar daño a la propiedad pública y privada. Solo en el Ecuador un acto tan irresponsable que ha causado miles de accidentes constituye apenas una contravención de tránsito leve de segunda clase, lo cual debe ser reformado y ésta contravención debe hacerse constar en la parte final del Art. 144, que dice: Incurren en contravención grave de tercera clase y serán sancionados con multa del cincuenta por ciento (50%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 9 puntos en el registro de su licencia de conducir, se agregue con literal e) lo siguiente:

“El conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y al momento de hablar no haga uso del dispositivo homologado de manos libres”.

Para colmo hacer uso del dispositivo electrónico de comunicación homologado de manos libres está permitido, pese a que el perjuicio que ocasiona en el conductor es igual o peor que si utilizara el teléfono celular. La comunicación desde el apareamiento del hombre en la tierra ha sido un elemento básico para su desarrollo, y en la actualidad el uso de la telefonía celular móvil constituye una herramienta de extrema importancia para la labores del hombre, no obstante se ha convertido también en un factor que ha causado muchos problemas a los conductores que hablan mientras están conduciendo y pese a que se han dictado normas, leyes y reglamentos para prohibir su uso durante la conducción, cada vez más los conductores las desobedecen.

³Ley No. 60. Código de Vialidad y Tránsito de la República Socialista de Cuba.

En los últimos 10 años que se generalizó el uso del celular en el Ecuador, la cantidad de accidentes de tránsito causados por personas que hablan por teléfono mientras están conduciendo, se han incrementado dado que distrae al conductor por la tensión que puede provocar el contenido de la llamada que perturba al conductor y le conduce al cometimiento de errores y los accidentes de tránsito ocurren en fracciones de segundos. El uso del sistema de comunicación de “manos libres”, igual perjudica la atención del conductor, pues la comunicación que reciba por medio del dispositivo de comunicación de igual forma va a distraer a la persona que está conduciendo el automotor.

Estudios realizados respecto al uso del celular o cualquier otro dispositivo de comunicación electrónica han demostrado que es un factor que multiplica por cuatro el riesgo de ocasionar y sufrir accidentes de tránsito mientras se utiliza el celular, aunque sea a manos libres, ya que el conductor igual pierde la capacidad de concentración, es decir, no se mantiene una velocidad constante, la distancia de seguridad no es suficiente con el vehículo que circula delante y el tiempo de reacción aumenta considerablemente entre medio y dos segundos, dependiendo del conductor.

Investigaciones realizadas apuntan a que “minuto y medio de hablar por el móvil (incluso manos libres) el conductor no percibe el 40% de las señales, su velocidad media baja un 12%, el ritmo cardíaco se acelera bruscamente durante la llamada y se tarda más en reaccionar”. Además, la peligrosidad por el uso inadecuado del mismo puede llegar a ser equiparable a la conducción con exceso de alcohol. Si los humanos apreciáramos el sentido y la razón de la vida y entenderíamos que solo se vive una vez, nadie hablaría por celular mientras conduce, pero esto es simplemente una utopía y la desobediencia es herencia de antaño; mientras que la necesidad de comunicación, en el mundo actual se ha hecho una necesidad para nuestra convivencia.

En nuestro país existe una ley orgánica voluminosa que divide a las infracciones de tránsito en delitos y contravenciones y actos de irresponsabilidad premeditada como es hablar por teléfono celular mientras se conduce un vehículo apenas constituye una contravención leve de segunda clase y el contraventor cuando ha sido citado por el agente policial debe pagar una multa equivalente al 10 % de la remuneración básica del trabajador en general y la reducción de 3 puntos en la licencia de conducir, por disposición del Art. 140 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 415 del día martes 29 de Marzo del año 2011.

En el Ecuador la irresponsabilidad de la mayoría de los conductores, les hace pensar que son expertos en la conducción de automotores y también en la utilización del teléfono móvil y demás dispositivos de comunicación electrónica y por esa razón lo hacen en momentos inadecuados como es; cuando están conduciendo conscientes que están cometiendo una contravención reprimida con el Art. 65 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que reformó al Art. 140 de la citada Ley que en el literal l) dice: *“Incurrir en contravención leve de segunda clase y serán sancionados con multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 3 puntos en su licencia de conducción. El conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y al momento de hablar no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.*

Hablar por teléfono celular mientras que conduce un vehículo puede crear una situación muy peligrosa, y posiblemente con resultado fatal. Cuando una persona habla por teléfono, la persona se enfoca en varias cosas. Necesita colocar su teléfono celular cerca de su oído, escuchar lo que le están comunicado, procesar lo que se le dijo, y pensar en la respuesta de la conversación. Todos estos pasos usted los hace mientras conduce su

vehículo. Utilizar una mano para conducir un vehículo reduce dramáticamente los reflejos para poder reaccionar correctamente a obstáculos inesperados.

Conducir y hablar por teléfono celular causa distracción e impide prestar atención a las cosas que hacen los vehículos alrededor suyo (Ejemplo: vehículos que frenan repentinamente o vehículos de emergencia, policía que vienen detrás suyo y usted tiene que moverse a la derecha para dejarlos pasar). Ver a peatones que cruzan la calle. Un estudio realizado por “The Pew Research Center’s Internet and American Life Project” en el año 2009, indica que aproximadamente 75% de los adultos hablan por teléfono celular mientras conducen un vehículo.

Pero aún hay algo más peligroso que hablar por teléfono y es leer, escribir, y enviar mensajes de texto mientras conduce. Cada vez que usted realiza alguna de estas actividades, retira su vista del camino/calle por la que va conduciendo. Este comportamiento podría tener consecuencias fatales. En el mismo estudio del año 2009, concluyeron que el 47% de adultos leen o envían mensajes de texto mientras conducen. Existen muchas familias que han sido impactadas trágicamente por conductores distraídos a causa del teléfono celular. Por consiguiente, el peligro de utilizar celular mientras se conduce puede ser mucho más grave que manejar alcoholizado.

Bajo ese argumento y al aproximarse el primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial, la OMS capítulo Ecuador, Justicia Vial, Policía Nacional y Hyundai promueven en el país una campaña de concientización para involucrar a la ciudadanía y promover el respeto a las leyes de tránsito.

El plan es intensificar las medidas destinadas a salvar millones de vidas a lo largo de los 10 próximos años.

En la capital se realizan diversas campañas para reducir los siniestros. Para José Ávila, de Hyundai, si un conductor se distrae leyendo o

escribiendo un mensaje en su celular por cinco segundos con el vehículo en marcha a 60 km/h, se habría desplazado no menos de una cuadra, lo que provoca que la concentración del conductor se reduzca del 40% al 80% incrementando el riesgo de un accidente en hasta en un 400%.

Quienes cometen esta falta tienen una multa del 10% de la remuneración básica unificada y tres puntos menos en la licencia.

En repetidas ocasiones, escuchamos hablar de personas que se accidentaron en su coche por estar hablando o enviando SMS desde el celular mientras conducía. Este es un problema que mantiene alertas a las autoridades en el mundo entero, pero Ecuador es noticia ya que los choques provocados por el mal uso del móvil cuando se está arriba de un coche son muy habituales, especialmente en ciudades como Portoviejo.

Según el registro del Sistema Informático de la Policía Nacional del Ecuador, Portoviejo es la segunda ciudad en Ecuador donde más se infringe la Ley de Tránsito y diariamente se entregan un mínimo de 4 citaciones a conductores que manejan mientras hablan por celular. Hasta septiembre del 2011, la policía cito un total de 16.018 conductores de esta localidad por diferentes infracciones de tránsito, entre ellas hablar por teléfono.

Uno de los accidentes más graves de los últimos meses fue el del 18 de junio del año 2011, suscitado en la vía a Guayaquil - Portoviejo cerca de Jipijapa, donde un bus de la Cooperativa de Transporte COACTUR chocó frontalmente contra una camioneta, por impericia del conductor al venir este manipulando su aparato celular, aseguraron varios testigos. El saldo fue de 7 muertos y 26 heridos. Este es solo un ejemplo de los accidentes registrados en los últimos tiempos por esta causa, pero en realidad, son varios los casos que se presentan a diario en las distintas carreteras del Ecuador, así como en otros países asegura el Mayor Juan Zapata, vocero de la Policía Nacional, al considerar que el uso del celular y el envío de

SMS mientras se conduce o camina por las calles, se está constituyendo en una de las principales causas de accidentabilidad.

Según los últimos estudios realizados por Justicia Vial, Policía Nacional y Covial, los accidentes de tránsito en el país ganan terreno y se han convertido en la principal causa de muerte por factores externos.

Según Juan Zapata, jefe de Operaciones del Regimiento Quito, una de las infracciones que crece de manera desmesurada y que cobra nuevas víctimas en las distintas avenidas es el uso irresponsable del celular.

De más de 15 mil accidentes de tránsito producidos en 2011, 8.000 se produjeron cuando se utilizaba el celular.

"En su gran mayoría, las personas no dimensionan y no saben los riesgos de causar un accidente cuando se utiliza el celular mientras se conduce", indicó José Ávila, de Hyundai.

Según Guillermo Abad, de Justicia Vial, al hablar por celular, un conductor reduce la capacidad de reacción en 9% para frenar y 19% para reducir la velocidad, además de que la percepción de distancia varía en 35%. El envío de chats y SMS reduce un 35% la capacidad de reaccionar de un conductor.

Esa capacidad de reacción, equivale a la de un conductor de 70 años que no habla por celular, es debido a que la conversación por teléfono contamina el proceso de análisis del cerebro. En los estudios realizados por Hyundai, se comprobó que en solo tres segundos el auto avanza 66 metros, que es más que la distancia media promedio de frenado a esa velocidad.

A partir de los 20 segundos de conversación se ignoran la mitad de las señales, no respeta uno de cada cuatro "ceda el paso" e incluso aumenta el ritmo cardiaco en un 12%. Se demuestra que las personas que poseen un teléfono celular y conducen, lo utilizan en promedio 50 minutos por

mes y que esto tiene un efecto global de incremento de la frecuencia de accidentes de tránsito, con referencia a personas que conducen en forma similar pero no emplean el teléfono celular, de 5 veces. O sea que los que hablan por el celular cuando conducen se accidentan cinco veces más frecuentemente que los que no lo hacen.

Eran las 08:05 de un día normal de trabajo cuando Xavier Z. sufrió un insólito imprevisto mientras conducía su vehículo. Antes de salir de su domicilio, recordó, no encontró su celular y debido a la premura del tiempo decidió irse sin el dispositivo de manos libres. Apenas había avanzado cuatro cuadras cuando escuchó el sonido de su teléfono. De ahí, lo siguiente que recuerda es el sonido de la ambulancia y la aglomeración de personas a su alrededor.

La desesperación por encontrar y contestar su móvil provocó que Xavier distrajera su mirada de la calle, lo cual motivó que no se percatara del cambio de luz en el semáforo y chocara contra dos automóviles. Percances similares y de mayor magnitud se producen frecuentemente por el uso del celular al momento de manejar un automotor.

La situación es tal que, según Víctor Jiménez, director ejecutivo de Civial (Comisión Interinstitucional de Educación, Seguridad y Prevención Vial), un promedio de 22 accidentes de tránsito ocurren diariamente en Ecuador por esta imprudencia. Durante 2011, por ejemplo, ocho mil percances en las vías se produjeron por esta causa.

La cifra se conoció durante el Seminario de Concienciación sobre el rol de los Medios de Comunicación hacia los accidentes de tránsito, realizado ayer en Quito. Jiménez confirmó que una de las infracciones que crece de manera desmesurada, y cobra más víctimas en las carreteras, es el uso irresponsable del celular.

Juan Zapata, jefe de Operaciones del Distrito Metropolitano de Quito, señaló que el año pasado se registraron 300.000 contravenciones leves de segundo grado (casos que no llegaron a ser accidentes y que

terminaron en citaciones), de ese total 66.000 fueron por el uso del móvil.

Como plan de concienciación para mostrar las consecuencias de esta problemática, la empresa privada junto con la Organización Mundial de la Salud, Justicia Vial, Policía Nacional y Covial, promueven una campaña que busca llegar a conductores y peatones con mensajes relacionados con el respeto a las leyes de tránsito.

Guillermo Abad, representante de Justicia Vial, dijo que los peatones que enfocan su atención en el móvil y no en las señales de tránsito pueden ocasionar un atropellamiento o una colisión vehicular múltiple.

La situación socioeconómica, edad y sexo

Más del 90% de las muertes causadas por accidentes de tránsito se producen en los países de ingresos bajos y medianos como el nuestro. Las tasas más elevadas se observan en los países de ingresos bajos y medianos de África y del Oriente Medio. Incluso en los países de ingresos altos, las personas de los estratos pobres tienen más probabilidades de verse involucradas en accidentes de tránsito, por comparación con sus homólogos más prósperos.

Los niños y los menores de 25 años representan más del 30% de las personas muertas o lesionadas en accidentes de tránsito. Las tasas de mortalidad por esta causa son mayores en los jóvenes.

Desde una edad temprana, los varones tienen más probabilidades de verse involucrados en accidentes de tránsito, por comparación con las mujeres. En el grupo de conductores jóvenes, los varones menores de 25 años tienen casi tres veces más probabilidades de morir en un accidente automovilístico que las mujeres de la misma edad. En la ciudad de Quevedo hablar por teléfono celular causa distracción incluso para quienes no están conduciendo e impide prestar atención a las cosas que nos rodean peor aún al conductor que en el momento que recibe una

notifica desagradable su estado psicológico y de salud se altera, consecuentemente puede olvidar que se encuentra realizando tal o cual actividad, y es conductor ésta persona corre el riesgo de olvidar que está conduciendo y ocasionar un accidente de tránsito ya sea por frenar bruscamente, invadir el carril por donde debe conducir, acelerar o cometer cualquier infracción.

1.2. SITUACIÓN ACTUAL DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN

Uso de manos libres también genera riesgos

Según los datos de Covial, entre los años 2009 y 2011 se produjeron en el Ecuador alrededor de 23.914 accidentes de tránsito ocasionado por conductores que al conducir han estado hablando por teléfono celular u otros dispositivos de comunicación electrónica, entre 2008 y 2011 se registraron 51 942 víctimas anuales, según los datos de Covial.

En la última encuesta sobre Tecnologías de la Información y Comunicación realizada por el Instituto Nacional de Estadística y Censos, en el 2011, se reseña que el 46,6% (6,6 millones de personas) de la población posee un teléfono celular activado. Guillermo Abad, director de la organización Justicia Vial, explicó que el objetivo de iniciar una campaña para evitar el uso del celular durante la conducción es que las personas hagan un uso inteligente y responsable del teléfono, lo cual permitirá reducir los factores de riesgo de accidentes. Juan Zapata, jefe de Operaciones del Distrito Metropolitano, indicó que hasta hace una década el problema era la falta de uso del cinturón de seguridad. Las campañas de concienciación, los controles y las sanciones han modificado los hábitos en la mayoría de conductores. Acotó que ese proceso duró al menos 10 años. En cinco minutos, cuatro de los 128 conductores que pasaron por la intersección de la Benalcázar y Chile, en el centro, no usaban cinturón de seguridad. Además, tres de ellos conducían con el celular en la mano. Daniel Enríquez aseguró que

cuando recibe una llamada mientras conduce prefiere que le dejen un mensaje, él está consciente que se expone a un posible accidente de tránsito si se distrae con el teléfono móvil. El uso del celular durante la conducción se ha convertido en uno de los principales factores de riesgo de la accidentabilidad en el Ecuador. De los 16.405 accidentes ocurridos en el 2011, el 54% (8.925) tuvieron como causa la impericia e imprudencia del conductor.

Entre estas causas, el 23% (2.052) de accidentes tuvieron como factor de riesgo el mal uso del celular. Según la OMS, los traumatismos causados por el tránsito son la causa principal de muerte entre las personas de 15 a 29 años de edad. El grupo con mayor demanda de celulares activados es el de personas entre los 25 y 34 años, con el 72%. Sofía Encalada atendía una llamada mientras caminaba por la calle Chile. Al llegar a la intersección de la García Moreno, el pito de un carro le advirtió que el semáforo peatonal aún estaba en rojo. Admitió que caminaba distraída mientras hablaba. Karina Gallegos, presidenta de la Asociación del Peatones de Quito, calificó la campaña como positiva. Aseguró que los peatones que caminan y hablan por celular también están expuestos a un riesgo, aunque en menor proporción. “Podrían chocarse con una persona o caer en un hueco de la vereda. Los peatones distraídos podrían exponerse a un accidente, aunque el temor a esto hace que las personas tomen precauciones al cruzar las calles”. No está de acuerdo que el uso de los dispositivos de manos libres sea una alternativa. “El problema es la distracción, más que el uso del aparato”.

Pero la Ley de Tránsito sí permite el uso de estos aparatos para los conductores. Acotó que la campaña debería desincentivar el uso del celular en los choferes. “Cuando se maneja la persona debe estar con los cinco sentidos alerta. Los autos que son conducidos por personas que están distraídas se convierten en un arma mortal. Esto puede causar accidentes fatales”. La OMS recomienda medidas como incorporar elementos de seguridad en la infraestructura vial, exigir altos niveles de seguridad en los vehículos y priorizar la atención a las víctimas de

accidentes de tránsito. Algunos consejos de seguridad en las vías La misión principal de un chofer es conducir el vehículo. Si requiere hacer una tarea adicional pida ayuda a su copiloto u otro pasajero. Si conduce solo y necesita atender una llamada, estacionese en un lugar seguro. Ponga el teléfono celular en modo de silencio mientras conduce así evitará escuchar las notificaciones y distraerse. Antes de salir en su auto haga las llamadas pendientes que tenga que hacer. Seleccione la música que desea escuchar. Responda los mensajes pendientes. Active su GPS. La idea es evitar distraerse mientras conduce. Utilice un dispositivo de manos libres o utilice las opciones de control remoto para cambiar la música en su celular y contestar llamadas.

La clave es no mirar la pantalla o interactuar con ella mientras conduce. Utilice los dispositivos que le permiten contestar las llamadas presionando un pequeño botón que esté a su alcance. También puede integrar al volante de su auto un control que le permita cambiar de canciones o contestar las llamadas. Los autos modernos ya incluyen estos dispositivos por seguridad. Si tiene un teléfono inteligente puede descargar aplicaciones como Siri o Vlingo. Estas le permitirán manejar su celular mediante comandos de voz. Otras aplicaciones también transforman los mensajes de texto en mensajes de voz. Mantenga la distancia establecida en el reglamento de la Ley de Tránsito. En la zona urbana es de tres metros, con relación al auto de adelante. En carreteras es 10 metros.

Lunes 05/03/2012.-

Este contenido ha sido publicado originalmente Por **Diario EL COMERCIO** en la siguiente dirección:

<http://www.elcomercio.com/quito/Uso-manos-libres-genera-riesgos>.

El 70% de accidentes, según estudio realizado, son por uso del celular

expreso.ec./Publicado el 23/Octubre/2011 | 00:10

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, estipula que hablar por teléfono celular mientras se conduce es una contravención Leve de segunda clase.

Conductores manejan por las calles de la urbe, hablando por celular, sin reparar los peligros que esto puede ocasionar.

José Luis Decker recuerda con asombro el accidente de tránsito que pudo haberle costado la vida a Azucena Morán, su madre, de 55 años, y a él, hace 4 años. La mañana del 31 de diciembre de 2007, mientras el hombre se dirigía en compañía de su progenitora a realizar unas compras en el sector de la Bahía, un auto los impactó en el lado lateral izquierdo (donde va el conductor) dejando gravemente herida a la mujer.

Decker rememoró aquel día con nostalgia y coraje. Aseguró que su madre no volvió a conducir desde aquel entonces. El accidente fue en la calle Luque y Lorenzo de Garaicoa, cuando “el chofer de un auto se pasó la luz roja por ir discutiendo con alguien por el celular. Además iba a exceso de velocidad, razón por la cual el impacto fue muy fuerte”.

“Mi madre estuvo cerca de un mes en el Hospital Naval, me acuerdo claramente que tenía su cara llena de sangre y no podía hablar; el conductor del vehículo que ocasionó el choque fue detenido”, precisó Decker.

Este tipo de infracción se mantiene, al punto que un estudio de la Unidad Ejecutora de Conservación Vial (Covial) de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), realizado en 2011, reveló que el 70% de los accidentes de tránsito son ocasionados por el uso del celular mientras se conduce.

El año pasado, según este organismo, se registraron 8.770 percances en el país.

Juan Zapata, vocero de la DNT, precisó que la mayoría de esos accidentes son originados justamente por conductores profesionales.

Sobre este tema, Luis Lalama, comandante del Cuerpo de Vigilancia de la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE), explicó que conducir y al mismo tiempo utilizar el celular es muy peligroso, ya que al realizar esta última acción se disminuye la capacidad de concentración del chofer.

“El conductor que no hace uso de las manos libres para atender una llamada será sancionado con tres puntos en la licencia”, resaltó Lalama.

Esta contravención, que es considerada de segunda clase, está estipulada en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El vigilante Carlos Torres sostuvo que el no uso de manos libres tiene una multa de \$ 29.20, pero si alguien, en un percance, provoca la muerte de una persona podría afrontar una condena de 3 a 9 años de cárcel.

Pese a la cantidad de accidentes de tránsito ocasionados por el uso del teléfono celular mientras se conduce, hay choferes que ignoran el peligro que esto representa mientras se está al volante.

Publicado el 23/Octubre/2011 | 00:10

Tránsito en Guayaquil

Hasta septiembre, hablar por celular mientras se está al volante representó la segunda causa de accidentes en Guayaquil, dijo la CTE

Utilizar el celular mientras se está conduciendo aumenta en cuatro veces las probabilidades de sufrir un accidente. La distracción derivada de esta práctica llevó a la Organización Mundial de la Salud (OMS) a estimar que,

en los próximos años, podría convertirse en una de las tres primeras causas de muerte a escala global.

Datos de la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) revelaron que, hasta septiembre de 2011, se han registrado 4.026 infracciones en Guayaquil por hacer uso de este artefacto en las vías.

En tanto, los accidentes que desencadenó el uso del celular ascendieron a 967, la segunda causa de choques en el año después de la imprudencia de no mantener una distancia adecuada entre vehículos, con apenas 15 casos más.

En 2010, el número de infracciones sumó 17.375, demostrando una baja en su cometimiento. Sin embargo, en el caso de los accidentes, no se pueden realizar comparaciones, porque estaban antes incluidos dentro de la categoría de imprudencia o impericia, que, en conjunto con otras causas, provocó 5.211 sucesos.

La Ley de Tránsito tipifica utilizar el celular mientras se conduce como una contravención leve de segunda clase e implica la reducción de tres puntos de la licencia y también una multa de \$29.20. Eso da que, hasta el momento las infracciones en la ciudad por ese motivo representan \$104 676.

La organización Justicia Vial determinó que el conductor que usa el teléfono móvil puede incluso provocar accidentes múltiples, pues el hacerlo reduce su capacidad de reacción para frenar en 9% y para reducir la velocidad en 19%.

Además, la percepción de distancia varía en un 35%, apreciación que equivale a la de un conductor de 70 años que no habla por celular, se informó.

Se explicó también que el peso promedio del cuerpo humano se multiplica 40 veces cuando se produce una colisión a 50 km/h; si la velocidad es mayor, el peso se duplica, al igual que la intensidad de las consecuencias.

Estudios de empresas automotrices como Hyundai comprobaron que, en solo 3 segundos, un determinado auto avanza 66 metros bajo los límites promedio de velocidad en la ciudad. Si un conductor lleva 20 segundos de conversación por teléfono, puede llegar a ignorar la mitad de las señales de tránsito que se le presentaron en el lapso de ese trayecto, que representa 440 metros aproximadamente; por ejemplo, puede eludir uno de cada cuatro avisos de “ceda el paso”, se explicó.

En un período de 10 minutos, un equipo de diario HOY contabilizó a más de 15 conductores que tuvieron contacto con su teléfono, y observó que no solo lo utilizaron para hablar, sino también para escribir mensajes o, en su defecto, para revisar sus cuentas en Internet. (DVQ)

Hablar por celular reduce concentración y ocupa tiempo.

Se estima que hablar por celular mientras se conduce provoca que la concentración de la persona se reduzca entre el 40% y el 80%, según datos de Justicia Vial.

Además, se indicó que las personas que usan el teléfono celular y manejan ocupan en promedio 50 minutos al mes en esta práctica, incrementando la frecuencia de accidentes de tránsito, en comparación con quienes no lo hacen.

De acuerdo con el análisis de la CTE, desde que se incrementó el uso de Smart phones, los conductores tienen mayor tendencia a cometer este tipo de infracción. Redes sociales como Facebook o Twitter influyen también e incrementan los casos y el riesgo de un accidente.

De acuerdo con la OMS, no hay datos concretos todavía acerca de la manera de reducir el uso del celular mientras se conduce, por lo que

determinó la necesidad no solo de adoptar medidas legales, sino también recopilar estadísticas de las consecuencias que provoca.

Según el registro del Sistema Informático de la Policía Nacional del Ecuador, Portoviejo es la segunda ciudad del Ecuador donde más se infringe la Ley de Tránsito y diariamente se entregan un mínimo de 10 citaciones a conductores que manejan mientras hablan por celular y otros dispositivos de comunicación electrónica. Hasta septiembre del 2011, la policía cito un total de 16.018 conductores de ésta localidad por diferentes infracciones de tránsito, entre ellas hablar por teléfono. Uno de los accidentes más graves de los últimos meses fue el del 18 de junio del año 2011, suscitado en la vía a Guayaquil - Portoviejo cerca de Jipijapa, donde un bus de la Cooperativa de Transporte Coactur chocó frontalmente contra una camioneta, por impericia del conductor al venir este manipulando su aparato celular, aseguraron varios testigos.

El saldo fue de 7 muertos y 26 heridos. Este es solo un ejemplo de los accidentes registrados en los últimos tiempos por ésta causa, pero en realidad, son varios los casos que se presentan a diario en las distintas carreteras del Ecuador, así como en otros países asegura el Mayor Juan Zapata, vocero de la Policía Nacional, al considerar que el uso del celular y el envío de SMS mientras se conduce o camina por las calles, se está constituyendo en una de las principales causas de accidentabilidad. Según los últimos estudios realizados por Justicia Vial, Policía Nacional y Covial, los accidentes de tránsito en el país ganan terreno y se han convertido en la principal causa de muerte por factores externos.

Según Juan Zapata, jefe de Operaciones del Regimiento Quito, una de las infracciones que crece de manera desmesurada y que cobra nuevas víctimas en las distintas avenidas es el uso irresponsable del celular. De más de 15 mil accidentes de tránsito producidos en 2011, 8.000 se produjeron cuando se utilizaba el celular. “En su gran mayoría, las personas no dimensionan y no saben los riesgos de causar un accidente

cuando se utiliza el celular mientras se conduce”, indicó José Ávila, de Hyundai. Según Guillermo Abad, de Justicia Vial, al hablar por celular, un conductor reduce la capacidad de reacción en 9% para frenar y 19% para reducir la velocidad, además de que la percepción de distancia varía en 35%. El envío de chats y SMS reduce un 35% la capacidad de reaccionar de un conductor.

Esa capacidad de reacción, equivale a la de un conductor de 70 años que no habla por celular, es debido a que la conversación por teléfono contamina el proceso de análisis del cerebro. En los estudios realizados por Hyundai, se comprobó que en solo tres segundos el auto avanza 66 metros, que es más que la distancia media promedio de frenado a esa velocidad. A partir de los 20 segundos de conversación se ignoran la mitad de las señales, no respeta uno de cada cuatro “ceda el paso” e incluso aumenta el ritmo cardíaco en un 12%. Se demuestra que las personas que poseen un teléfono celular y conducen, lo utilizan en promedio 50 minutos por mes y que esto tiene un efecto global de incremento de la frecuencia de accidentes de tránsito, con referencia a personas que conducen en forma similar pero no emplean el teléfono celular, de 5 veces. O sea que los que hablan por el celular cuando conducen se accidentan cinco veces más frecuentemente que los que no lo hacen.

La situación es tal que, según Víctor Jiménez, Director Ejecutivo de Covial (Comisión Interinstitucional de Educación, Seguridad y Prevención Vial), un promedio de 22 accidentes de tránsito ocurren diariamente en Ecuador por ésta imprudencia. Durante 2011, por ejemplo, ocho mil percances en las vías se produjeron por ésta causa. La cifra se conoció durante el Seminario de Concienciación sobre el rol de los Medios de Comunicación hacia los accidentes de tránsito, realizado ayer en Quito. Jiménez confirmó que una de las infracciones que crece de manera desmesurada, y cobra más víctimas en las carreteras, es el uso irresponsable del celular.

Juan Zapata, jefe de Operaciones del Distrito Metropolitano de Quito, señaló que el año pasado se registraron 300.000 contravenciones leves de segunda clase (casos que no llegaron a ser accidentes y que terminaron en citaciones), de ese total 66.000 fueron por el uso del teléfono celular mientras han estado conduciendo. Como plan de concienciación para mostrar las consecuencias de ésta problemática, la empresa privada junto con la Organización Mundial de la Salud, Justicia Vial, Policía Nacional y Covial, promueven una campaña de prevención.

1.3. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.

1.3.1. PROBLEMA GENERAL

¿De qué forma índice el irrespeto a la disposición del art. 140, literal l) de la Ley de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial, por parte de los conductores, en el alto índice de infracciones de tránsito en la ciudad de Quedo?

1.3.2. PROBLEMAS DERIVADOS.

a.- ¿Cómo influye el reglamento de tránsito actual en los ciudadanos que usan celulares cuando conducen?

b.- ¿Cómo reconocer los problemas del actual reglamento de tránsito e influencia en cuanto a su aplicación por parte de los actores de acción. (Vigilantes y policías de tránsito).

c.- ¿De qué manera disminuirá el número de accidentes de tránsito provocados por el uso de los celulares al proponer que la Contravención sea Grave de Tercera Clase y con el pago del 50 por ciento de la

remuneración básica unificada del trabajador en general y la reducción de 9 puntos a la licencia de conducir del contraventor?

1.4. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

CUADRO Nº 1.

CAMPO	Contravenciones por hablar por teléfono celular mientras se conduce.
ÁREA	Tránsito.
ASPECTO	Inobservancia de la Ley.
TEMA	La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su incidencia en las contravenciones leves de segunda clase: "el uso del celular.
PROBLEMA	De qué forma incide el irrespeto a la disposición del Art. 140, literal l) de la Ley de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial, por parte de los conductores, en el alto índice de infracciones de tránsito en la ciudad de Quevedo.
DELIMITACIÓN ESPECIAL	Ciudad de Quevedo.
DELIMITACIÓN TEMPORAL	Año 2011.

1.5. JUSTIFICACIÓN

A nivel nacional y en particular en el cantón Quevedo, a través de los medios de comunicación observamos diariamente se suscitan gran cantidad de accidentes de tránsito en las vías públicas, provocando pérdidas de vidas, personas que quedan con discapacidad permanente, y otras marcadas psicológicamente para el resto de su vida por el impacto sufrido, subsidiariamente, ocasionan pérdida de bienes y objetos; en nuestro país los accidentes de tránsito se han convertido en la segunda causa de muerte. Con este escenario, viendo la necesidad de aportar de alguna manera para lograr disminuir el índice de las estadísticas alarmante por la comisión de infracciones de tránsito que involucran actualmente a conductores, usuarios y peatones que utilizan la vía pública, sumado el irrespeto a la ley de tránsito y su reglamento hechos que incrementan la comisión de infracciones de tránsito, especialmente las contravenciones de tránsito ocasionadas por los conductores de vehículos que debido al incorrecto uso de teléfono celular, causan inseguridad en el tránsito peatonal y vehicular, desprotección a la integridad de las personas y sus bienes, incremento de la comisión de infracciones tránsito ocasionando alarma social en el cantón Quevedo.

Consideramos de vital importancia destacar que dado el nuevo orden constitucional establecido desde Octubre de 2008, y la Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial publicada en el registro oficial # 415 con fecha 29 de marzo del 2011, siendo de gran importancia esta investigación para determinar el mecanismo para disminuir las infracciones de tránsito especialmente la contravención de tránsito por el mal uso del teléfono celular por parte de los conductores de vehículos en el cantón Quevedo provincia de Los Ríos, y habiendo escogido el tema de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial y su incidencia en las contravenciones leves de segunda clase. “El uso del celular”, esta infracción es la antesala para que ocurran accidentes de tránsito y otras infracciones penales.

Es muy importante la investigación sobre los motivos del irrespeto a la ley de tránsito y su reglamento general, porque lleva a los conductores de vehículos a cometer contravenciones de tránsito en la ciudad de Quevedo, siendo estas por causas de orden social, familiar, cultural y personal; el objetivo es encontrar soluciones al problema a fin de disminuir el alto índice de contravenciones por irrespeto a las normas jurídicas en materia de tránsito, que alarman sobremanera a la sociedad del Cantón Quevedo y plantear posibles reformas legales, viables a la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial Vigente.

También está orientado el presente trabajo a conocer si los conductores tienen o no cultura de conducción, saben o no el contenido de la norma jurídica de tránsito ya que existe una extensa gama de contravenciones de toda índole, tanto para conductores como para usuarios y peatones, aspecto que hace necesario tomar correctivos como difundir a la ciudadanía las normas jurídicas, socializarlas adecuadamente, elaborar los trípticos y validarlos entre los peatones, usuarios y conductores de vehículos y así disminuir el índice de comisión de contravenciones de tránsito, y en especial la de uso del celular, cometidos por conductores, estudio que nos ayuda para el efecto la encuesta entre los sectores involucrados del cantón Quevedo, provincia de Los Ríos.

1.6. OBJETIVOS

1.6.1. OBJETIVO GENERAL

Analizar de qué forma incide el irrespeto a la disposición del art. 140, literal l) de la Ley de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial, por parte de los conductores, en el alto índice de infracciones de tránsito en la ciudad de Quevedo.

1.6.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- a.** Analizar Cómo influye el reglamento de tránsito actual en los ciudadanos que usan celulares cuando conducen.

- b.** Reconocer los problemas del actual reglamento de tránsito en cuanto a su aplicación por parte de los actores de acción. (Vigilantes y policías de tránsito).

- c.-** Demostrar De qué manera disminuirá el número de accidentes de tránsito provocados por el uso de los celulares al proponer que la Contravención sea Grave de Tercera Clase y con el pago del 50 por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y la reducción de 9 puntos a la licencia de conducir del contraventor (modificación de los Artículos 140 y 144)

CAPÍTULO II

2. MARCO TEÓRICO.

2.1. ALTERNATIVAS TEÓRICAS ASUMIDAS.

EVOLUCIÓN HISTÓRICA.

Cada vez se incrementa más el mal hábito de hablar por teléfono celular mientras se conduce un vehículo, aunque a muchos la irresponsabilidad les hace ir más allá, ya que chatean⁴ y hasta navegan por internet. La situación se torna más peligrosa cuando el conductor no cuenta con los audífonos especiales para poder hablar con su interlocutor, teniendo que hacer uso de una de sus manos para maniobrar el volante y con la otra mano sostener el aparato. El sistema digital ha evolucionado y avanzado tanto que permite obtener información desde nuestra propia casa o mientras se conduce, no obstante, ésta tecnología está enrumbando a la humanidad a su auto destrucción, pues podemos observar que en los autos modernos vienen instalados computadoras y sistemas de televisión lo que le permite al conductor escuchar y ver un partido de futbol, observar una película, las noticias o deleitarse escuchando y viendo de su música favorita, lo cual también distrae.

⁴Diccionario Ilustrado Océano, 2da. Edición.

En el momento que se toma un teléfono celular⁵ para llamar o contestar ésta actividad puede ocupar toda su atención del conductor, olvidarse que está conduciendo y chocar, atropellar, arrollar y causar cualquier accidente de tránsito, ya que desde el momento que toma el aparato de comunicación para llamar o responder, pierde el conductor la concentración que ha puesto en el vehículo y lugar que se encuentra. El alto número de accidentes y contravenciones de tránsito por el uso indebido del celular en otros países, ha hecho que las leyes de tránsito sean reformadas y que las mismas impongan fuertes multas a quienes lo hacen, aunque a otros Estados Europeos han prohibido terminantemente el uso del celular en el momento de conducir.

Varios estudios recientes realizados en países desarrollados demuestran que usar el teléfono celular, afecta más los reflejos del conductor que si lo hiciera después de haber ingerido un trago de licor, ya que éste es menos peligroso para la actividad de la conducción que dedicarse hablar por teléfono mientras se conduce, pues la capacidad de reacción se reduce demasiado, y los accidentes de tránsito que diariamente ocurren en todo el planeta, el 80% son producidos por ésta irresponsabilidad.

En el Ecuador en los últimos 10 años ha existido un notable incremento del número de personas que utilizan el teléfono celular mientras están conduciendo, tendencia que es más notoria en conductores hombres y mujeres cuyas edades fluctúan entre los 18 y 26 años de edad, ya que 7 de cada diez de ellas y ellos admiten conducen y hablan por teléfono celular. El día martes 29 de marzo del año 2011, se publicó y entró en vigencia la Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 415, y en cuya reforma hablar por teléfono celular mientras se conduce constituye apenas Contravención leve de segunda clase y el Art. 140 sanciona con una multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica

⁵Diccionario Ilustrado Océano, 2do. Edición.

unificada del trabajador en general y reducción de tres puntos en la licencia de conducir, al conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y al momento de hablar no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.

Una irresponsabilidad de tan magnitud no puede ser únicamente una contravención leve de segunda clase. En los países de la Unión Europea y varios Estados Norte Americanos han impuesto normas claras que restringen de forma terminante el uso de teléfonos celulares u otros dispositivos electrónicos de comunicación mientras se conduce y en la actualidad dichos países ya cuentan con leyes específicas para controlar el uso de los dispositivos mencionados al momento de conducir. Otros países, en donde no hay leyes al respecto, han sido los municipios los que han tomado la iniciativa, citando como ejemplo la ciudad de Michigan del Estado Federal de México, en donde hablar por celular mientras maneja ya es una violación civil. Los accidentes de tránsito siempre dejan secuelas como: Personas con heridas leves, con heridas graves que le provocan discapacidades temporales o permanentes, niñas y niños en completa orfandad, pérdidas económicas, destrucción de hogares, desolación y muerte.

Teléfono celular.

El teléfono celular móvil es un dispositivo inalámbrico electrónico que permite tener acceso a la red de telefonía celular móvil. Se lo llama celular en la mayoría de los países Latinoamericanos debido a que el servicio funciona mediante una red de celdas, donde cada antena repetidora da señal, es una célula, sin bien también existen redes telefónicas móviles satelitales. Su principal característica es su portabilidad que permite comunicarse desde casi cualquier lugar del planeta. Su principal función es la comunicación de voz, como el teléfono convencional.

A partir del siglo XXI los teléfonos móviles han adquirido funcionalidades que van mucho más delimitarse solo a llamar o enviar mensajes de texto,

se podría decir que se han unificado con distintos dispositivos tales como PDA, cámara de fotos, agenda electrónica, reloj despertador, calculadora, micro proyector. HPS o reproductor multimedia, así como poder realizar multitud de acciones en un dispositivo pequeño y portátil, que lleva prácticamente todo el mundo de países desarrollados. A este tipo de evolución del teléfono celular se le conoce como Smartphone.

Conducir y usar el celular

Usar el teléfono móvil mientras se conduce en la mayoría de los casos, produce accidentes por la pérdida del control de los reflejos visuales. Todo esto se basa en diversos estudios realizados en diferentes países, en donde la principal causa de los accidentes automovilísticos es la conversación y el envío de mensajes de todo tipo. Entre los estudios y las causas los investigadores descubrieron: Los usuarios de los teléfonos celulares tienen de cuatro a cinco veces más probabilidades de tener accidentes que los que no los usan. Los equipos de teléfonos celulares que permiten tener las manos libres no brindan una ventaja de seguridad respecto a la de los equipos de mano. El principal factor en la mayoría de las colisiones de vehículos de motor, es la falta de atención del conductor.

Sugerencias para evitar ser un integrante más de los desastres ocurridos por el mal uso de los teléfonos dentro de un vehículo:

- * Asegurarse de que el teléfono esté ubicado donde se pueda alcanzar fácilmente mientras se conduce.
- * El teléfono debería estar dentro de un alcance cómodo en su posición habitual para conducir y lo más cerca posible de la línea de visión.
- * Conocer todas las funciones del teléfono celular y aprender a utilizarlo sin necesidad de mirarlo para así no distraer el campo visual al momento de conducir.

- * Mantenga su atención en la carretera programando los números a los que llama con frecuencia en la memoria del teléfono para minimizar el discado.
- * Llame con prudencia. Espere hasta un semáforo en rojo, estacione a un lado de la carretera para marcar el número o pida al copiloto que lo haga.
- * No utilice el teléfono celular en situaciones de distracción del tránsito. Salga de la carretera para realizar la llamada, teniendo especial cuidado de donde se detiene para realizar las llamadas.
- * Utilice el correo de voz para recibir llamadas o dejar mensajes.
- * Nunca tome notas mientras conduce.
- * Es recomendable desconectar el teléfono celular cuando se utilice cables de conexión; ya que la sobretensión de energía puede quemar el teléfono⁶.

Celulares Adictivos

El uso excesivo de celulares se ha convertido en la pesadilla de adultos, niños y adolescentes lo que puede en algunos casos generar adicción y acarrear problemas sociales insospechados. Muchos compran celulares para estar comunicados y otros compran hasta tres celulares de diferentes líneas simplemente por moda. Es impresionante ver cómo cada día aumenta el consumo de algo que no se necesita. No tener celular hoy en día es parecer un bicho raro. Para los adolescentes el celular se ha convertido en una adicción, y cada diez jóvenes son adictos al móvil y lo que más me llama la atención, es que habla que los síntomas de la adicción son el descuido de obligaciones o actividades importantes y la interrupción de algunas relaciones.

Según encuestas en la Universidad de Granada, España, se estima que se pasan más de cuatro horas al día hablando o enviando mensajes y advierten que ésta patología es tan grave como el alcoholismo o la

⁶Diario el Universo. 14 de septiembre del 2010.

drogadicción y puede causar ansiedad y depresión. Según éste estudio, el 40% de los jóvenes puede presentar una conducta adictiva en el uso del celular. Otro estudio realizado en Estados Unidos, revela que un 24% de los adolescentes, efectúa llamadas a diario, frente al 50% que envía mensajes de texto cada día. Uno de cada cuatro el fin de semana envía entre 10 y 20 mensajes de texto. Un 77% tonos o melodías del Internet, 68% logos y fotos, y un 30% ha adquirido juegos, una factura que siempre asumen los padres⁷.

Uno de cada cuatro niños cambió el teléfono hasta cuatro veces. Para los padres a la larga es la pesadilla de perder el control sobre sus hijos por la vía rápida ya que el uso que los jóvenes dan a este medio no es el más adecuado. Más del 60% de la población tiene un celular, en los jóvenes de entre 12 y 24 años sube a más del 90 por ciento.

Otro problema es el deterioro lingüístico de los escolares ya que acostumbrados a sintetizar los mensajes, reducen las frases y reglas ortográficas y mezclan idiomas. En las escuelas debe estar prohibido su uso porque crea problemas de disciplina y falta de atención.

Y es que el celular puede ser un arma de doble filo si no canalizamos su importancia, muchos jóvenes se sienten ofendidos cuando alguien no responde los mensajes o se puede sentir triste o no tomado en cuenta, sólo por el hecho que los mensajes no sean respondidos.

Esta adicción al celular no causa efectos físicos, como otras adicciones, pero sí grandes efectos psicológicos, como el descuido de obligaciones o actividades importantes, ya sean laborales o académicas, pues por estar hablando por teléfono, se ocasionan otras situaciones peores, como la desobediencia. También interrumpen las relaciones con el círculo familiar

⁷Encuestas realizadas por la Universidad de Granada España en el año 2011,

y de amigos más próximos, lo que hace que nos encerremos en nuestro submundo con el celular⁸.

Como identificar a un adicto al celular.

Cuando el rechazo y la baja autoestima atacan, el celular puede ser un buen escape para no echar fuera éstos comportamientos negativos y que no son de Dios. La mayoría de los adictos al celular son personas con baja autoestima y problemas para relacionarse y sienten una necesidad continua de estar conectadas y en contacto con los demás, por eso hablan y hablan. No le digas que apague el celular, se puede convertir en una tragedia existencial. El ring del celular ha hecho que miles de personas sean interrumpidas durante la clase, una reunión, o una conversación importante, prefieren contestar antes que colgar. Para muchos jóvenes, el día que dejan su celular en la casa se acabó el universo, los deprime y todo el día viven mal, pensando sólo en su celular, lo que se convierte en idolatría.

El celular entre otros males provoca ansiedad, irritabilidad, alteraciones del sueño o insomnio, e incluso temblores y problemas digestivos. Primero fue la televisión, luego el ataré y después el nintendo, pero conforme la tecnología avanza nuevas adicciones aparecen entre los jóvenes, y es que la dependencia al celular ya es diagnosticada como una nueva epidemia, pues por el hecho de no tener el aparato cerca, la persona puede entrar en pánico. Esta nueva enfermedad se ha detectado mientras más personas hacen uso excesivo del móvil, pues ahora los usuarios no pueden dejar apagado el celular por minutos, y de ser así lo encienden a cada instante para verificar si existen mensajes de texto o de voz.

⁸Estudio realizado en los Estados Unidos de Norte América, en el año 2011.

Los jóvenes son más propensos.

Luego de realizar un sondeo para ver quiénes son las personas o el blanco fácil para convertirse en adicto al celular, las cifras que arrojó la encuesta fue que los adolescentes son las futuras víctimas de este trastorno psicológico. Y es que nueve de diez estudiantes de diferentes niveles educativos, como por ejemplo, preparatorios y universidad, confesaron presentar algunos de los síntomas antes mencionadas, como el mostrar desesperación cuando no traen el celular a su alcance. Es por eso que conforme avanza la tecnología, nuevas adicciones irán apareciendo, por eso los expertos recomiendan hacer un uso adecuado de los aparatos celulares, platicar de ello y someterse a terapias psicológicas, porque la adicción a éste dispositivo móvil es la enfermedad del presente siglo⁹.

Peligros y beneficios de éste dispositivo de comunicación.

El Dr. Manuel Piza ha realizado un meta - análisis sobre los posibles daños para la salud derivados del uso de los teléfonos celulares, ha encontrado un único hecho consistente: “La utilización de teléfonos celulares móviles u otros dispositivos electrónicos de comunicación durante la conducción de vehículos aumenta la frecuencia de accidentes de tránsito al actuar como un distractor para los conductores”. Este hecho ha sido comprobado por varios estudios en los que se ha empleado control de casuística y técnicas de regresión logística.

Los estudios indican que el uso de los teléfonos celulares u otros dispositivos electrónicos de comunicación en el tránsito afecta de forma diferente a conductores de vehículos livianos en las ciudades, que a

⁹Www, Net, adicción. Como nos afecta el mal uso

personas que manejan en carreteras a grandes velocidades o conductores de camiones pesados o vehículos de trabajo.

Se ha demostrado que las personas que poseen un teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación y conducen, lo utilizan en promedio 50 minutos por mes y que estos tiene un efecto global de incremento de frecuencia de accidentes de tránsito, con referencia a personas que conducen en forma similar, pero no emplean el teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación de 5 veces, o sea que los que hablan por teléfono celular y los dispositivos mencionados cuando conducen se accidentan cinco veces más frecuentemente que los que simplemente no lo hacen.

Se han realizado encuestas del uso del sistema “manos libres” y se ha encontrado que, aunque en menor grado, también éste dispositivo de comunicación incrementa la frecuencia de accidentes. Las encuestas se han dirigido también hacia el hecho de realizar llamadas o solamente contestarlas y en ambos casos la posibilidad de un accidente de tránsito es mayor. El teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación en manos de otra persona que no sea el conductor, afecta la capacidad de su concentración y conlleva también a cometer accidentes de tránsito¹⁰.

No hay hasta la presente fecha confirmaciones concretas de que el uso del teléfono celular u otros dispositivos electrónicos de comunicación estén causando la muerte de personas, lo único claro está que éstos aparatos de la forma como sea utilizado por el conductor es el causante de la incontrolable escalada de accidentes de tránsito que están ocurriendo en todo el mundo, del cual en **Ecuador y Quevedo** no está exento, dado que en nuestro medio se ha generalizado el uso del teléfono celular y gran parte de los usuarios lo hace de forma irresponsable,

¹⁰Informe de la Organización Panamericana de la Salud. 2011.

conscientes del peligro que esta irresponsabilidad ocasiona en perjuicio de todos.

Consecuencias y resultados del mal uso del celular.

* **Personas con discapacidades temporales.** En la mayoría de los accidentes de tránsito resultan personas con lesiones, varias han tenido suerte y únicamente han resultado con heridas leves, no obstante debieron recibir atención médica y en otros casos los accidentes de tránsito han ocurrido con daños únicamente materiales en los vehículos. La incapacidad temporal de las víctimas de los accidentes de tránsito no les permite realizar sus actividades diarias, dejando de ser sujetos productivos, incluso cuando son empleados pierden sus puestos de trabajo y cuando se han recuperado pasan a formar parte del grupo de los desocupados, sin que el culpable del accidente haya realizado indemnización alguna, por la corrupción que siempre ha imperado e impera en la mayoría de los juzgados de Tránsito del país¹¹.

* **Personas con discapacidades permanentes.** Como resultados de los accidentes de tránsito, en el Ecuador existen miles de personas en estado vegetal y de postración por lesiones que han sido víctimas, la mayoría de ellos suscitados por falta de impericia e inobservancia a las disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de aplicación. Sus victimarios que son quienes deberían cuidar de ellos, simplemente los han abandonado. El gobierno actual, por medio de la vicepresidencia ha puesto en marcha varios proyectos, entre ellos el Manuela Espejo y Salvador Lara, para brindar atención y proporcionarles una vida digna a estas personas víctimas de la irresponsabilidad de los conductores. Los responsables de los accidentes de tránsito excepto en los choques frontales casi siempre suelen resultar ilesos y lo primero que hacen es

¹¹Revista informativa. Plan de Seguridad Vial, 2011. Guayas.

evadir su responsabilidad dándose a la fuga abandonando de forma irresponsable a la víctima quien en muchos casos al ser auxiliada oportunamente pudo muy bien salvar su vida. Una vez en la clandestinidad y a buen recaudo realiza los trámites para sacar el vehículo de los patios de la policía, pues según la disposición del Art. 165 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el auto motor no puede estar retenido más de 24 horas, peor aún si este pertenece alguna cooperativa de transporte de carga o de pasajeros. La víctima en este caso queda en completo estado de indefensión frente a su agresor que una vez que ha logrado liberar el vehículo se olvida por completo de su víctima. Cuando el causante del accidentes es únicamente chofer, lo más lógico para él es olvidarse hasta al vehículo correspondiendo al propietario asumir con las responsabilidades civiles y penales que el hecho ocasiona¹².

* **Pérdidas de vidas humanas.** En la mayoría de los accidentes de tránsito que han ocurrido en el País, han perdido la vida personas inocentes como son niñas, niños y mujeres embarazadas, todas y todos víctimas de la irresponsabilidad de los conductores, muchos de ellos que no respetan a nadie, incluso a ellos mismos, pues conocen perfectamente el peligro que representa no tomar las precauciones cuando están frente al volante y todos saben que cuando hablan por teléfono celular al tiempo que están conduciendo están cometiendo Contravención Leve de Segunda Clase, reprimida por el Art. 65 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y que puede ser sancionado con una multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de tres puntos en la licencia de conducir.

La muerte trágica de una persona en un accidente de tránsito sea éste padre o madre de familia, hija, hijo, hermano, tío, y de cualquier

¹² Juan Zapata, Mayor de Policía. Jefe de Ingeniería de Tránsito. 2011. Quito.

parentesco de afinidad o consanguinidad, causa en la familia un dolor muy intenso, un daño irreparable que ninguna indemnización económica podrá suplir, deja un vacío enorme en el hogar, pues los seres humanos no estamos preparados para la muerte y un acontecimiento de esta índole resulta inaceptable. Más triste se torna el ambiente al ver que el culpable del accidente y la muerte de la persona no han sido sancionados y con seguridad en otro lugar seguirá actuando de la misma forma, sin que la justicia le haya sancionado¹³.

* **Pérdidas económicas.** En cuanto a las pérdidas económicas que ocasionan los accidentes de tránsito son cuantiosas, incalculables, y estar han llevado a la ruina a las accidentados, debido a que casi siempre el automotor accidentado constituye la herramienta de trabajo, con la que sustenta a su familia y al haberla perdido simplemente quedan en la miseria, sin dinero para poder realizar los arreglos del vehículo, en fin por la irresponsabilidad del conductor que no debió hablar por teléfono celular mientras estaba conduciendo, ocurrió una desgracia de grandes magnitudes.

* **Destrucción de los hogares tanto de los infractores como de las víctimas.** La pérdida del padre, la madre, el hijo, el hermano o de cualquier ser querido deja un profundo vacío en el núcleo familiar y en el entorno en donde se ha desempeñado. Muchas veces ésta desgracia constituye el inicio de la destrucción del hogar, pues si ha fallecido un hijo, el padre culpa a la madre o la madre culpa al padre de lo ocurrido, aduciendo que si no hubiera viajado no estaría muerta la persona. Una familia que haya perdido a un ser querido en un accidente de tránsito ya no volverá a ser el mismo, la falta que hace la persona fallecido no la supe nadie. Lo peor, muchas veces el autor de ésta desgracia anda libre, desafiando a la justicia, protegido por varias disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que otorga al

¹³Informes Legistas de la Policía Nacional de Tránsito. Quito, 2011.

irresponsable conductor el derecho a pagar caución, cuando ha sido detenido, y cuando este sujeto a evadido la acción policial como ocurre casi siempre anda libre, ocultándose entre las sombras de la impunidad.

* **Sanciones para quienes cometen accidentes de tránsito.** La actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial reprime los delitos de tránsito con penas de reclusión y prisión, pagos de multas, pérdidas de puntos en la licencia de conducir e indemnización a los familiares de las víctimas en el caso de fallecimiento y a ellos directamente en caso de estar con vida; mientras que las contravenciones de tránsito son sancionadas con pago de multas, prisión y pérdidas de puntos de la licencia. El propietario del automotor es responsable civilmente con la víctima, es decir debe indemnizarlo, mientras que el conductor es responsable penalmente y en caso de no llegar acuerdos preparatorios que contempla la Ley Orgánica de Transportes, Tránsito y Seguridad Vial, debe ser sentenciado. Acotando que conforme a lo dispuesto por el Art. 170 de la Ley de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el desistimiento, el abandono y cualquier acuerdo extra judicial que las partes llegaren no extingue la acción penal¹⁴.

Sistema de Protección de Víctimas de Accidentes de Tránsito.

Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. (SOAT)

Fue creado mediante El Decreto Ejecutivo No. 809, de fecha 19 de Diciembre del 2007, por el Presidente Constitucional Eco. Rafael Correa Delgado, y entró en vigencia a raíz de su publicación en el Suplemento del Registro Oficial No. 243 de 2 de enero de 2008. El seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, constituye una acertada decisión del Gobierno en mención, pues las personas víctimas de los accidentes de tránsito

¹⁴Informe Semestral de accidentes de Tránsito, Policía Nacional. Primer semestres del 2012.

tienen la oportunidad de ser atendidas en todas las casas de salud públicas y privadas, de acuerdo con la siguiente escala:

Por muerte una indemnización de USD 5.000.00 por persona, por muerte sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente y a consecuencia del mismo.

Por accidente una indemnización máxima, única de hasta USD 3.000.00 por persona, por discapacidad permanente total o parcial, sobrevenida dentro de los doce meses siguientes al accidente, conforme al daño comprobado y a la tabla de indemnizaciones por disminución e incapacidad para el trabajo u ocupación, a continuación establecida.

Por la pérdida de la visión de un ojo sin ablación. 25%.

Por la pérdida total de un ojo. 30%.

Por la reducción de la mitad de la visión unocular o binocular 20%.

Por la pérdida del sentido de ambos oídos. 50%.

Por la pérdida del sentido de un oído. 15%.

Por la pérdida del movimiento del pulgar:

- * a) total 10%.
- * b) parcial 5%.

Por la pérdida completa del movimiento de la rodilla.

- * a) En flexión 25%.
- * b) En extensión 15%

Por la pérdida completa del movimiento del empeine 15%.

Por la pérdida completa de una pierna 50%.

Por la pérdida completa de un pie 40%.

Por la amputación parcial de un pie 20%.

Por la amputación del dedo gordo del pie 8%.

Por la amputación de uno de los demás dedos de un pie 3%.

Por la pérdida del movimiento del dedo gordo del pie 3%.

Por el acortamiento de por lo menos 5 cm. De un miembro inferior 20%.

Por el acortamiento de por lo menos 3 cm. De un miembro inferior 10%.

Derecho izquierdo.

Por la pérdida completa del brazo o de la mano 60% 50%.

Por la pérdida completa del movimiento del hombro 30% 25%.

Por la pérdida completa del movimiento del codo 25% 20%.

Por la pérdida completa del movimiento de la muñeca 20% 15%.

Por la amputación total del pulgar 20% 15%.

Por la amputación de la falange parcial del pulgar 10% 8%.

Por la amputación total del índice 15% 10%.

Por la amputación parcial del Índice:

- * a) Falanges 10% 8%
- * b) Falange ungueal 5% 1%

Por la pérdida completa del pulgar e índice 30% 25%.

Por la pérdida completa de 3 dedos, comprendidos el pulgar e Índice 33%
27%.

Por la pérdida completa del índice y de un dedo que no sea el pulgar 20%
16%.

Por la pérdida completa de un dedo que no sea ni el índice ni el pulgar 8%
6%.

Por la pérdida completa de 4 dedos 35% 30%.

Por la pérdida completa de 4 dedos incluido el pulgar 45% 40%¹⁵.

Beneficios que proporciona el SOAT.

Se dijo en líneas anteriores que, ninguna cantidad de dinero será capaz de remplazar la pérdida de una vida humana, no obstante los cinco mil Dólares que el Seguro Indemniza por el fallecido de una forma u otra contribuye a la economía de la viuda en beneficio de sus hijos. Antes de la promulgación de éste Decreto Ejecutivo, los familiares de la víctima moral del accidente no recibían indemnización alguna en caso de muerte ni por las personas que resultaban heridas, consecuentemente los familiares tenían que vender o empeñar sus bienes para poder dar sepultura al fallecido, igual para poder hacer atender a los heridos en las casas de salud.

Obligatoriedad de la adquisición del SOAT.

La Ley Orgánica de Transportes Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Art.215, establece que: Para poder transitar dentro del territorio nacional, todo vehículo a motor, sin restricción de ninguna naturaleza, sea de propiedad pública o privada, deberá estar asegurado con un Seguro

¹⁵ Libro v de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Del aseguramiento Título I del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. Art. 215.

Obligatorio de Accidentes de Tránsito “SOAT” vigente, el cual se registrará con base a las normas y condiciones que se establezcan en el Reglamento. Art. 216.- “El SOAT” es de carácter obligatorio, irrevocable, a favor de terceros, de cobertura primaria y universal; no excluye y será compatible con cualquier otro seguro, sea obligatorio o voluntario, que cubra a personas con relación a accidentes de tránsito, salud o medicina prepagada los cuales se aplicarán en exceso a las coberturas del “SOAT”. El seguro obligatorio de accidentes de tránsito a personas, estará gravado con tarifa cero del impuesto al valor agregado, y exento de los demás tributos que gravan, en general, a los seguros.

Art. 218.- El “SOAT” solo podrá ser emitido por las empresas de seguros legalmente establecidas en el país y autorizadas por la Superintendencia de Bancos y Seguros para operar en el ramo Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito “SOAT”.

El aparecimiento y beneficios del FONSAT.

Varios accidentes de tránsito que han ocurrido en el Ecuador y Quevedo no han sido posibles identificar a los conductores, dado que éstos se han dado a la fuga dejando abandonados a las víctimas (muertos y heridos), y al no saber quién o quiénes son los culpables del accidente, los familiares de las víctimas no pueden hacer uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y para proteger a esta clase de víctimas el Gobierno del Presidente Rafael Correa Delgado mediante Decreto Ejecutivo, con fecha 6 de Junio del año 2009¹⁶, crea el FONSAT, Fondo de Accidentes de Tránsito, cuyos fondos se forman según el Art. 223.- (Reformado por el Art. 100 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- por el retraso en la renovación anual del “SOAT” que da lugar al cobro de un recargo del quince por ciento (15%) por mes o fracción de mes. Estos montos recaudados por las multas forman el (FONSAT).

¹⁶Publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 243 de 2 de enero de 2008,

El Tránsito y la protección Constitucional.

La constitución del Estado Ecuatoriano vigente, poca habla respecto al tránsito, no obstante en el Art. 66, numeral 14 dispone: El derecho a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia, así como a entrar y salir libremente del país, cuyo ejercicio se regulará de acuerdo con la ley. La prohibición de salir del país sólo podrá ser ordenada por juez competente. Las personas extranjeras no podrán ser devueltas o expulsadas a un país donde su vida, libertad, seguridad o integridad o la de sus familiares peligren por causa de su etnia, religión, nacionalidad, ideología, pertenencia a determinado grupo social, o por sus opiniones políticas. Se prohíbe la expulsión de colectivos de extranjeros. Los procesos migratorios deberán ser singularizados¹⁷.

De la disposición Constitucional anotado podemos deducir que muy poco se refiere la Constitución al problema de tránsito, pese a que desde antes de su promulgación los accidentes de tránsito ocasionados por hablar por teléfono celular mientras el conductor conduce han sido muy altos. Las muertes que diariamente ocurre debido a los accidentes de tránsito en todo el Ecuador y el mundo son ocasionados por irresponsables conductores que están conscientes del peligro que representa hablar por celular estando al frente del volante, sin embargo, en lo que respecta a nuestro país, la frágil sanción que impone el Art. 140 de la Ley Orgánica Reformatoria, a la Ley Orgánica de Transportes Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial que únicamente sanciona con una multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de tres puntos en la licencia de conducir, al conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y al momento de hablar no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.

¹⁷ Registro Oficial 449 20 de Octubre de 2008

2.2. CATEGORÍAS DE ANÁLISIS TEÓRICO CONCEPTUAL

ACCIDENTE. El diccionario de la Real Academia Española define la palabra “accidente” como “suceso eventual o acción que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas”. La ley Nacional de Tránsito 24.449, en su artículo 64, considera “accidente de tránsito” a “todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación”. Estas definiciones, en especial la de “accidente”, acerca de un hecho que puede suceder o no (eventual), y que no es producto de la voluntad deja lugar a pensar que es algo inevitable; sin embargo, esta creencia muy generalizada, que se pone de manifiesto comúnmente ante el relato informal y cotidiano de esta clase de sucesos, no es cierta. Un accidente siempre es no intencional, pero también en la mayoría de los casos puede evitarse tomando algunas precauciones. Conocer y evitar esas condiciones es reducir la posibilidad de que suceda.

La creencia del accidente como fatalidad inevitable preocupa a los expertos de todo el mundo, por lo que en algunos ámbitos se procura el uso de otras palabras que no refieran a una creencia de inevitabilidad, tales como choque, colisión, incidente. Revertir el sistema fatalista de creencias acerca de los accidentes de tránsito constituye una tarea educativa esencial para el desarrollo de una cultura de la prevención. Conociendo bien los principales elementos que intervienen en el fenómeno del tránsito que son el hombre, el vehículo y el medio ambiente¹⁸. **Accidente de tránsito.** Todo suceso eventual o acción involuntaria, que como efecto de una o más causas y con independencia del grado de estas, ocurre en vías o lugares destinados al uso público o privado, ocasionando personas muertas, individuos con lesiones de diversa gravedad o naturaleza y daños materiales en vehículos, vías o

¹⁸Guía Docente de Educación en Seguridad Vial - Dirección Provincial de Vialidad Misiones. Página 2.

infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía, vehículo, vía y/o entorno.

Agente de Tránsito.- Miembro de la Policía Nacional perteneciente a la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial o Agente de la Comisión de Tránsito del Ecuador, encargados del control del tránsito.

AUTOPISTA DE PRIMERA CLASE. Carretera de IMDA mayor a 4.000 vehículos por día, de calzadas separadas por medio de un separador central mínimo de 6 m, cada una con dos o más carriles, con control total de accesos (ingresos y salidas) que proporciona flujos vehiculares continuos, sin pasos a nivel, con servicios auxiliares (mecánico y salud), berma lateral derecha de 3 metros o más y berma lateral izquierda no menor de 1,20 m, que permite velocidades de circulación mayor a 100 km/h para vehículos livianos.

CROQUIS. Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente de tránsito o por el personal técnico del SIAT u OIAT en sus jurisdicciones.

CHOQUE LATERAL ANGULAR. Es el impacto de la parte frontal de un vehículo con la parte lateral de otro, que al momento del impacto sus ejes longitudinales forman un ángulo diferente a 90 grados.

CHOQUE LATERAL PERPENDICULAR. Es el impacto de la parte frontal de un vehículo contra la parte lateral de otro, que al momento del impacto sus ejes longitudinales forman un ángulo de 90 grados.

CINTURÓN DE SEGURIDAD. Conjunto de fajas, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes a sus asientos y evitar que la cabeza del conductor choque contra el parabrisas o salga despedido del mismo en caso de accidente.

EDUCACIÓN VIAL. Conjunto de conocimientos y normas que tiene por objeto capacitar a la población en general para que sepan conducirse en la vía pública con mayor seguridad ya sea como peatones, pasajeros o conductores.

EJE DE CALZADA. Es la línea imaginaria o demarcada longitudinal a la calzada, que determina flujos de circulación opuesto; al ser imaginaria, la división de la calzada, es en dos partes iguales. Para el caso de vías perimetrales y carreteras duales el eje se ubica en el centro del separador central.

SEGURIDAD VIAL. La seguridad (del latín securitas) se refiere a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo. El concepto de seguridad vial, por lo tanto supone la prevención de siniestros de tránsito con el objetivo de proteger la vida de las personas, o la minimización de sus efectos. La Organización Mundial de la Salud ha categorizado como “epidemia” a los siniestros de tránsito, pues constituyen la décima causa de muerte en todo el mundo y se proyectan, sino se toman medidas al respecto, como la tercera causa de mortalidad mundial para el año 2020. Dada la magnitud del problema, se hace necesario un compromiso público y social para resolverlo. Entre las recomendaciones, propuestas de informes de distintos organismos y nuestra legislación, se destaca la necesidad de la educación vial para todos los niveles de enseñanza –desde el Inicial a los universitarios y de posgrado– como una de las condiciones esenciales para un abordaje significativo. Teniendo en cuenta al factor humano como la causa más importante de siniestralidad en el tránsito, se considera que la educación es la estrategia fundamental para la prevención. Está comprobado que, de los tres componentes que interactúan en el sistema del tránsito (el ser humano, el vehículo y el ambiente), es el ser humano el causante principal de los siniestros de tránsito. Por eso, la educación

sistemática constituye uno de los pilares principales de acción pública para la seguridad vial y la prevención de siniestros viales¹⁹.

PRINCIPIO DE LA RESPONSABILIDAD. Todos los usuarios de la vía pública deben asumir la responsabilidad de cumplir la normativa existente, evitando ser un peligro o un obstáculo para los demás usuarios, adoptando un comportamiento adecuado en cada momento y asumiendo las consecuencias de sus actos. Aunque todos los principios que vamos a tratar son importantes, este lo es posiblemente más, ya que si no somos conscientes de la responsabilidad que asumimos cuando usamos las vías públicas y efectivamente las asumimos, la circulación sería un caos y supondría un gran peligro para todos.

PRINCIPIO DE CONFIANZA EN LA NORMALIDAD DEL TRÁNSITO. Todos los usuarios de la vía pública que se comporten siguiendo el principio de responsabilidad y por lo tanto cumplan las normas de tránsito, tiene el derecho de esperar que los demás usuarios también las cumplan y por lo tanto hagan uso adecuado de ellas. Por lo tanto este principio nos diría “ten confianza que, en general todos van a cumplir lo establecido”.- No obstante, a pesar de lo establecido por este principio, todos los usuarios deben prever los comportamientos defectuosos de los demás, como veremos en el principio siguiente.

PRINCIPIO DE LA SEGURIDAD O DE DEFENSA. En determinada circunstancia, el principio de seguridad o de la defensa, se antepone al de confianza. Nadie debe confiar ilimitadamente en que los demás usuarios cumplan al pie de la letra las normas reglamentarias, en casos excepcionales, algún usuario puede tener un inesperado cambio de actitud y tener un comportamiento contrario a la norma. Este principio, por lo tanto, nos obliga a prever un comportamiento contrario a las normas de

¹⁹Guía Docente de Educación en Seguridad Vial - Dirección Provincial de Vialidad Misiones. Página 1.

circulación para evitar daños a circular por las vías públicas defensivamente es decir contando con la eventual imprudencia de los demás partícipes en el tránsito. Este principio es por lo tanto el complemento del “de confianza” y de él se deriva una de las normas esenciales de la circulación, la prudencia.

PRINCIPIO DE CONDUCCIÓN DIRIGIDA. Este principio nos dice que los conductores deben ser dueños del movimiento de su vehículo en todo momento nos obliga pues, a concentrar toda nuestra atención y nuestra conciencia a la actividad de conducir, sin distracciones que nos haga perder el dominio sobre nuestro vehículo y por lo tanto provocar daños a los demás usuarios.

PRINCIPIO DE SEÑALIZACIÓN. La norma general de circulación indica que se debe circular por la derecha. Este principio dice que si existe un obstáculo que impida el paso o altere o limite esta regla, debe estar convenientemente señalizado. Es complementario al de confianza ya que si no existe ninguna señal que indique alguna alteración de la normal circulación el conductor circulará con la confianza de que no hay ningún obstáculo y si hubiera, estaría señalizado.

SEMÁFORO. Son dispositivos que proporcionan indicaciones visuales para el control del tránsito de vehículos y peatones en intersecciones. Las indicaciones se hacen a través de luces con lentes de diferentes colores. El color verde corresponde a la indicación de “siga” y el color rojo a “pare” el color amarillo normalmente sirve de transición entre las fases de “siga” y “pare”. Los lentes con luces de colores diferentes se ordenan verticalmente en una secuencia convencional y preestablecida de la siguiente manera: rojo, amarillo y verde²⁰.

²⁰Diccionario Jurídico Cabanellas. Cuarta edición.

SEGURIDAD CIUDADANA. Es aquel estado o condición socio-institucional que objetiva y subjetivamente (percepción) puede calificarse como óptima para el libre ejercicio de los derechos individuales y colectivos y que depende del conjunto de condiciones sociales y culturales, jurídicas, institucionales y políticas que, entre otras, posibilitan el adecuado y normal funcionamiento de las instituciones públicas y los organismos del Estado, así como la convivencia pacífica y el desarrollo de la comunidad y la persona²¹.

TRANSITO. El tránsito es un fenómeno sociológico en el que nos vemos involucrados todos. Con solo salir a la calle nos encontramos con esta realidad. La inseguridad vial conlleva un problema de derechos, porque vivir, gozar de la salud y de la integridad física y psíquica, transitar libremente, movilizarse, permanecer en el espacio público y participar de todos los eventos sociales y culturales que se desarrollen en ese ámbito son derechos fundamentales reconocidos en el ordenamiento nacional y en los sistemas jurídicos provinciales. Si prestamos atención a las noticias que publican los medios de comunicación nos daremos cuenta de la dimensión del flagelo de inseguridad vial y los daños ello acarrea a cualquier ciudadano, ya sea como peatón, como usuario de transporte público o privado o como un simple usuario de la vía pública, sin importar las edades. Niños, jóvenes y adultos debemos estar preparados para cuidar nuestra propia vida. Es necesario comenzar esta preparación desde pequeños, en la familia, la escuela y la sociedad en general. Ya desde el Nivel Inicial se tratan los valores, los deberes y derechos de las personas: en ese marco podemos empezar a educar al transeúnte²².

²¹Foro de Expertos en Seguridad Ciudadana, Ministerio del Interior, Documento de Trabajo N° 1, Santiago, Abril del 2004, pág. 141-142.

²²Guía Docente de Educación en Seguridad Vial - Dirección Provincial de Vialidad Misiones

FACTOR HUMANO. El hombre hace del tiempo un elemento precioso, que cree necesario aprovechar hasta el límite extremo. Así aumenta la velocidad y disminuye la prudencia. Ello genera, fatalmente, el aumento de los accidentes. Este resultado se agrava con algunos factores internos (problemas de visión, auditivos y del sistema nervioso) y externos a la persona (efectos del alcohol, drogas en general, exceso de comidas, cansancio de viaje, angustia, estrés, uso de celulares, calefacción intensa, etc.)

LÍNEA DE PARE. Línea pintada en la calzada antes de una intersección o cruce, para indicar al conductor el sitio donde debe detener su vehículo momentáneamente, para permitir el paso reglamentario de otros usuarios.

LUCES DE ESTACIONAMIENTO. Luces de baja intensidad intermitentes color amarillo, emitidas por dos faros colocados en el frente y en la parte posterior del vehículo.

LUCES DE FRENO. Luces de baja intensidad, fijas, de color rojo, se encuentran ubicadas en la parte posterior del vehículo y se encienden cuando se oprime el pedal del freno.

LUCES DE MARCHA ATRÁS. Luces de mediana intensidad, de color blanco, ubicadas en la parte posterior del vehículo y que se activan automáticamente cuando el vehículo está en marcha reversa.

LUCES DIRECCIONALES. Las de haces intermitentes, emitidos simultáneamente por una lámpara delantera y otra posterior del mismo lado del vehículo, según la dirección que se vaya a tomar.

LUCES ROJAS POSTERIORES. Las emitidas hacia atrás por lámparas colocadas en la parte baja posterior del vehículo o del último remolque de

una combinación y que se encienden simultáneamente con los faros principales o con los de estacionamiento.

RED VIAL. Toda superficie terrestre, pública o privada, por donde circulan peatones, animales y vehículos, que está señalizada y bajo jurisdicción de las autoridades nacionales y/o provinciales, responsables de la aplicación de las leyes y demás normas de tránsito.

CHEVRONES HORIZONTALES. Son líneas diagonales anchas y oblicuas de color blanco o amarillo que sirven para simular parterres o islas de seguridad y canalizar de forma adecuada y segura el tránsito vehicular.

CHEVRONES VERTICALES. Señalización vertical que se utiliza sobre los bordes laterales de las vías para encauzar de forma adecuada y segura el tránsito vehicular en sitios que representan peligro.

EDUCACIÓN VIAL. Para un correcto uso de la vía pública, será prioritaria la planificación, realización y evaluación de la enseñanza sistemática de todos los aspectos que involucra la educación vial, contemplando tanto la consideración especial que merece el valor de la vida, como el respeto de deberes y derechos, el conocimiento normativo y de las señales del tránsito, así como el régimen de sanciones y de autoridades responsables para su aplicación. Dicha tarea educativa alcanzará a la difusión de medidas de seguridad propuestas, así como también con el objeto de lograr una debida toma de conciencia, o los efectos que provocan los accidentes de tránsito y sus principales causas.

SEÑALÉTICA. Disciplina mucho más desarrollada que la señalización; parte de la ciencia de la comunicación visual, encargada de estudiar las relaciones funcionales entre los signos de orientación en el espacio y los

comportamientos de los individuos, responde a la necesidad de información u orientación provocada por la proliferación del fenómeno de movilidad y de los servicios públicos y privados.

LEY ORGÁNICA DE TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL

La ley de tránsito publicada en el Registro oficial # 1002 de fecha 2 de Agosto de 1996, cuerpo legal que contempla sanciones de prisión y multas a los conductores que infringen la ley, en el gobierno del Economista Rafael Correa, se dio un cambio en el marco jurídico y la ley de tránsito no podía ser la excepción; la Asamblea tomando en cuenta que no había verdadera política en el ámbito del Transporte Terrestre, que garantice la seguridad y movilidad a los ciudadanos, que es necesario contar con una ley de carácter técnico, que norme de forma integral los aspectos relacionados con el Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ya que la anterior ley de tránsito no contempla normas preventivas, expide la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Registro Oficial 398 de fecha 7 de Agosto del 2008; y el Reglamento General de aplicación publicado en el registro Oficial # 376 de fecha 3 de Junio del año 2009.

La Ley Orgánica del 2008 contempla puntajes a las licencias de conducir, además involucra actores sociales que anteriormente no eran sujetos de sanciones, ocasionando reacciones por parte de los conductores de vehículos.

La Asamblea dio a la nueva La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la calidad de Orgánica al adquirir el transporte excepcional importancia en el desarrollo socio económico del país, intensificado por la creciente necesidad del desplazamiento de bienes y personas de un lugar a otro del país; el carácter Orgánica, significando que tiene jerarquía sobre otras leyes de carácter ordinaria, como el código penal, y procedimiento penal, código civil y procedimiento civil, sobre

normas regionales, ordenanzas distritales, decretos y reglamentos, acuerdos y resoluciones sobre demás actos y decisiones, por cuanto así lo determina el art. 425 de la Constitución de la República del Ecuador, aprobada el 28 de Septiembre del 2008, y publicada en el registro oficial el 20 de Octubre del 2008 vigente actualmente.

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

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

La nueva Ley Orgánica Reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial. Es positiva para manejar el caos del manejo del tránsito en el Ecuador, para ello es necesario aplicar de forma firme las disposiciones en la nueva ley Orgánica Reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por parte de los administradores de justicia, sea policía nacional, agentes de la comisión de Tránsito del Ecuador, quienes tienen el deber de actuar transparente y correctamente, ante la comisión de infracciones, de igual manera la fiscalía, a través de los agentes fiscales, titulares de la acción

penal, debiendo actuar ágil y oportunamente según lo dispone la Constitución de la República; igualmente los jueces de tránsito, quienes deben resolver la situación jurídica de los conductores que participaron en una infracción de tránsito dentro de veinte cuatro horas de producido el acto jurídico, aplicando los principios de uniformidad, eficacia, simplificación, intermediación, celeridad, y economía procesal.

Todos debemos estar inmersos en la concientización y cambio de actitud; que nos conduzca a una real transformación en lo referente al irrespeto a las disposiciones de normas jurídicas en materia de tránsito.

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

REGLAMENTO

Por reglamento se entiende toda disposición jurídica de carácter general y con valor subordinado a la Ley dictada por la Administración, en virtud de su competencia propia. Lo que significa que la norma reglamentaria, al estar sometida jerárquicamente a la Ley, aunque sea posterior no puede derogar o modificar el contenido de las normas con rango de ley y, por el contrario, éstas tienen fuerza derogatoria sobre cualquier reglamento, ámbito que le compete al Reglamento General de aplicación a la LOTTTSV publicado en el registro Oficial # 376 de fecha 3 de Junio del año 2009.

TRÁNSITO

Tráfico de vehículos por calles o carreteras. En este apartado es importante mencionar sobre las infracciones de Tránsito: y estas son las acciones u omisiones que pudiendo ser previstas pero no queridas por el

agente, se verifican por negligencia, imprudencia, o impericia, o por inobservancia de las leyes, reglamentos y ordenanzas de tránsito, o de órdenes legítimas de las autoridades y agente de tránsito. Es necesario resaltar que, por el mismo hecho de ser accidente y por lo tanto un acontecimiento eventual, se produce en circunstancias no deseadas, es decir involuntariamente; aquí por tanto no cabe la intención de causar daño, el dolo no existe como presupuesto para este tipo de delitos, pues en tanto esto sucediera ya no estaríamos hablando de accidentes de tránsito sino de delitos penales.

TRANSPORTE TERRESTRE

Es el que se realiza sobre la superficie terrestre. La gran mayoría de transportes terrestres se realizan sobre ruedas. Es el transporte primitivo del ser humano.

LA SEGURIDAD VIAL.-

La Seguridad Vial y su eficiencia están dadas por la participación armónica de los elementos fundamentales del tránsito que son los usuarios, los vehículos y las carreteras, los que en términos generales deben aportar condiciones, que se ajusten a su participación en el sistema.

Todos somos parte de la seguridad vial, es un sistema que debe funcionar realmente desde dentro y hacia a fuera, los vehículo deben funcionar bien, las carreteras deben tener la señalización adecuada, y los usuarios, es decir las personas, debemos cuidar nuestras vidas siguiendo la línea trazada por la seguridad vial.

Estos son los conceptos de cada uno de los engranajes de este sistema: Los usuarios; entendiéndose por éstos a los conductores, peatones y pasajeros, deben tener un conocimiento claro de las disposiciones legales locales que rigen el tránsito y observarlas plenamente. Los conductores

en forma especial deben tener los conocimientos, educación, habilidades, capacidades y destrezas, que unidas a una salud física y mental adecuada, aporten acciones seguras en sus conductas.

Los vehículos; deben cumplir con las normas técnicas y legales pertinentes, encontrándose en buen estado de funcionamiento, producto de una mantención y reparación oportuna, conforme a sus correspondientes características.

Las carreteras, deben operar en buen estado de conservación y correctamente señalizadas, en conformidad a la demanda que debe satisfacer.

La seguridad vial consiste en la prevención de siniestros de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier vehículo de transporte terrestre (colectivo, camión, automóvil, motocicleta y bicicleta).

Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial. Sin una organización por parte del estado y sin la moderación de las conductas humanas (particulares o colectivas) no es posible lograr un óptimo resultado.

LAS CONTRAVENCIONES

DEFINICIÓN

En la ley de tránsito no contiene disposición legal de la definición de contravenciones, solo es clasificada las infracciones de tránsito en delitos y contravenciones.

Varios juristas preocupados por establecer clara definición entre delitos y contravenciones, han dado ciertas denominaciones que no son exactas

pero si hasta jocosas siendo estas: delito enano, recto de los hombres de bien, cenicienta del derecho penal, apelativos con los que se suele designar la figura jurídica de las contravenciones.

El incumplimiento de lo ordenado, transgresión a la ley cuando se obra contra ella. En lo penal dentro de los ordenamientos como el francés, se establece una división tripartita de las infracciones penales: crimen, delito y contravenciones, y la más leve es el quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos de policía, reprimidos con pena de carácter administrativos. Vienen a construir así las faltas de la legislación penal hispanoamericana. (Cabanellas, 1998, pág. 36).

Las contravenciones de tránsito en nuestra legislación se produce se produce al igual de los delitos de tránsito por imprudencia, impericia, negligencia, o inobservancia a la ley y reglamento, y falta de obediencia a los agentes de control de tránsito, señales de tránsito, por parte de los conductores de vehículos.

CARACTERÍSTICAS DE LAS CONTRAVENCIONES.

Por su naturaleza las contravenciones de tránsito tienen características propias, tanto en su comisión como en su juzgamiento, la misma que se detallan a continuación.

Flagrancia.- Las contravenciones de flagrancia son infracciones flagrantes cuando el agente de tránsito actúa inmediatamente de la comisión de la misma, siendo violación a la ley a la ley de tránsito por parte del contraventor sea observada directamente por el agente de tránsito, para inmediatamente entregarle la boleta de citación por el acto jurídico en el cual incurrió.

La flagrancia según el art, 162 CPP. Dispone que 2 es delito flagrante el que se comete delante de una o más personas o cuando se lo descubre inmediatamente después de su comisión”.

COMPETENCIA

EL ART. 178 de la ley Orgánica de tránsito dispone que las contravenciones, sin perjuicio de lo dispuesto en el art. Anterior, sean juzgados por los jueces de tránsito o autoridad competente determinada en la presente ley.

Las contravenciones de tránsito ingresan de manera directa al juzgado de tránsito en el caso del cantón Quevedo, al Juzgado 2do. de Tránsito, el agente elabora el parte policial y lo remite al despacho sin la intervención del agente fiscal, por excepción al existir lesiones y daños materiales el señor agente fiscal realiza las diligencias penales para determinar si el hecho constituye delito o contravención para según seguir conociendo el caso o inhibirse del mismo ante el juez de tránsito.

IMPUGNACIÓN.-

Los contraventores de tránsito tienen una sola instancia ante el juez de tránsito y son susceptibles de apelación según lo dispone el inciso final del art. 178 de la L.O.R. a la L.O.T.T.T.S.V. Vigente, el trámite es de carácter sumario y prescribe en 30 días, según el art. 617 del CPP.

PREVENCIÓN.-

Las contravenciones están consideradas como falta a la ley de tránsito y su reglamento, y tienen la característica de prevenir accidentes de tránsito que de acuerdo a la magnitud pueden convertirse en delitos con graves consecuencias las mismas que pudieron evitarse; sienta esta la razón de existir de las contravenciones de tránsito.

El agente de control de tránsito al solicitar documentos de conducción de vehículos previene un posible accidente de aquella persona que no posee licencia de conducir, al revisar condición del automotor previene un posible accidente de tránsito, al impedir conducir a personas que ingirió

alcohol en nivel superior al permitido, previene accidente de tránsito que puede costarle la vida, lesiones o daños materiales del conductor o peatones.

Así citamos gran cantidad de ejemplo que demuestran la importancia que tienen de las contravenciones de tránsito y que los conductores y peatones estamos obligados a respetar para así disminuir los accidentes de tránsito, y prevenirlos si es posible de conformidad con lo dispuesto en los art. 181 al 184 de la ley de tránsito.

CLASIFICACIÓN.

Art. 138 de la L.O.T.T.T.S.V. dispone que las contravenciones de tránsito son leves, graves, y muy graves y a su vez se clasifican en leves de primera clase, segunda, y tercera clase.

Las clasificación de las contravenciones de tránsito dispuesta en el art 138 de la ley de tránsito está plenamente relacionada con el art. 97 de este cuerpo legal, que dispone la reducción de puntos a las licencias de conducir profesionales y no profesionales, en el art. 97 de la ley de tránsito vigente instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, de conformidad con esta ley y su reglamento respectivo. Las licencias se otorgan bajo el régimen de puntaje en el momento de su emisión el documento tendrá puntos de calificación para todas las categorías de licencias de conducir, y son otorgadas con 30 puntos para su plazo regular de 5 años de vigencia y se utilizara un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida según la tabla siguiente:

TIPO DE CONTRAVENCIONES

- Puntos disminuidos

Contravención leve de primera clase	1.5
-------------------------------------	-----

Contravención leve de segunda clase	3
Contravención leve de tercera clase	4.5
Contravención grave de primera clase	6
Contravención grave de segunda clase	7.5
Contravención grave de tercera clase	9
Contravención muy grave	10
Delitos	11-30

Art. 139.-contravenciones leves de primera clase.- multa equivalente al 5% de la remuneración básica unificada y reducción de 1.5 punto en su licencia de conducir.

Art.140.- contravenciones leves de segunda clase.- multa equivalente al 10% de la remuneración básica unificada del trabajador y reducción de 3 puntos en su licencia de conducir.

Art. 141.- contravenciones leves de tercera clase.- multa equivalente al 15% de la remuneración básica unificada del trabajador y reducción de 4.5 puntos en su licencia de conducir.

Art. 142.- contravenciones graves de primera clase.- multa equivalente al 30% de la remuneración básica unificada del trabajador, y la reducción de 6 puntos.

Art. 143.- contravenciones graves de segunda clase.- multa equivalente al 40% de la remuneración básica unificada del trabajador y reducción de 7.5 puntos en su licencia de conducir.

Art. 144.- contravenciones graves de tercera clase.- multa equivalente al 50% de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 9 puntos en su licencia de conducir.

Art. 145.- contravenciones muy graves.- sanción con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general reducción de 10 puntos en su licencia de conducir.

JUZGAMIENTO DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRANSITO.

EL PARTE POLICIAL.-

La acción en materia de contravenciones de tránsito tiene como antecedente el parte policía, esta pieza procesal es el documento más importante del juicio es la única forma que el juzgador avoque conocimiento. El Art. 163 dispone: 2 el parte policial por delitos y contravenciones debe contener la relación detallada y minuciosa de los hechos y las circunstancias incluyendo croquis de ser posible, fotografías que evidencien lugar y resultados de la infracción, serán remitidos dentro del plazo de veinticuatro horas, bajo responsabilidad de sus jefes, las contravenciones de tránsito son juzgadas por los jueces de tránsito.

Art. 164.- de la ley de tránsito dispones que, para la sustanciación de los procesos penales de tránsito el juez considera el parte como elemento informativo y referencial, debiendo ser sustentado por las declaraciones del agente que elaboró el parte para lo cual debe comparecer a la oficina del juzgado de tránsito y el procesado puede hacer uso del principio de contradicción a través de su abogado defensor.

BOLETAS DE CITACIÓN.

Art. 179.- ley de tránsito.- en las contravenciones los agentes de tránsito entregarán personalmente al responsable de la comisión de la contravención, copia de la boleta de citación, en la cual señalará el nombre y el número de cédula del conductor del vehículo, sino establece los

datos del conductor, registrara las placas del vehículo, las boletas pueden ser notificadas personalmente o por medios electrónicos establecidos para el efecto.

AUDIENCIA ORAL DE JUZGAMIENTO.

Art. 178. 1. De la ley de tránsito. Las contravenciones sin perjuicio de lo dispuesto en el art. Anterior serán juzgados por el juez de tránsito en una sola audiencia; en caso de que el infractor impugne el parte del agente de tránsito según lo dispuesto en el art. 178 de la ley de tránsito, dentro del término de tres días, el juez concederá término de prueba, vencido el cual pronunciara sentencia en ausencia del infractor y no será susceptible de recurso alguno, y se notificara a los organismos correspondientes de la jurisdicción.

SENTENCIA

Es la resolución que emite el juez que conoce la causa, sobre el asunto que se está litigando, la sentencia se estructura de tres partes que son:

Expositiva.- La parte donde constan los antecedentes del conocimiento de la causa, la relación circunstancial de la infracción.

Considerativa.- Establece si el proceso ha cumplido con las garantías al debido proceso, si ha dado el trámite establecido en la ley, declara su validez, se hace análisis pormenorizado de las pruebas presentadas de cargo y de descargo y se hace análisis jurídico, aplicando doctrina y jurisprudencia.

Resolutivo.- el juez emite la frase siguiente: ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCION Y LAS LEYES DE LA REPUBLICA, después de utilizar la frase sacramental, se declara la responsabilidad o se confirma su inocencia, citando normas legales que fundamenten su resolución.

EJECUCIÓN.

La sentencia del juez que declara responsabilidad del contraventor se ejecuta con la prisión y el pago de la multa dentro de 10 días hábiles, en caso de mora cancelara multa adicional del 2% mensual hasta el máximo equivalente al 100% de la multa impuesta.

PRESCRIPCIÓN.

El art. 617 del código de Procedimiento Penal dispone que la acción policial prescriba en 30 días, y la pena en 90 días.

La Ley Orgánica Reformatoria, a la Ley de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial.

En el Suplemento del Registro Oficial Nro. 415, del día martes 29 de marzo del año 2011, se publicó la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial. En el Art. 65 de la referida Ley, recién en el Ecuador se establece una sanción leve para quienes al momento de conducir hablar por teléfono celular, la reforma en mención dice: Art. 65.- Sustitúyase el artículo 140, por el siguiente: "Art. 140.- Incurrir en contravención leve de segunda clase y serán sancionados con multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 3 puntos en su licencia de conducción: l) El conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y al momento de hablar no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.

Como podemos observar, en nuestro país un acto de tanta irresponsabilidad como es hablar por teléfono celular mientras el conductor está al frente del volante conduciendo, constituye apenas una contravención leve de segunda clase y se sanciona apenas con una multa del 10 por ciento de la remuneración básica y con la reducción de tres puntos en su licencia de conducir vehículos, lo cual es absurdo tomando

en cuenta el número de los accidentes de tránsito que ocurren por ésta irresponsabilidad.

En lo que tiene relación con la utilización del sistema homologado de manos libres, está permitido por nuestra legislación penal de tránsito, pese a que al igual que el teléfono celular manual perturba al conductor, y han ocurrido cientos de accidentes en el Ecuador por utilizar éste sistema de comunicación el conductor, sin embargo está autorizado y los agentes policiales encargados del control del tránsito nada pueden hacer para evitar los accidentes de tránsito. Al igual que ocurre en los Estados Federados de México, en nuestro país se debería prohibir terminantemente el uso de todo equipo de comunicación mientras el conductor está conduciendo.

En el Ecuador hablar por teléfono celular mientras se está conduciendo constituye apenas una contravención **Leve De Segunda Clase** y que el Art. 140 de la Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente en el Ecuador desde el día martes 29 de marzo del año 2011, fecha en que fue publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 415, sanciona con una multa del diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de tres puntos en la licencia de conducir, al conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y al momento de hablar no haga uso del dispositivo homologado de manos libres²³.

Como ha quedado establecido, si el conductor utilizó el dispositivo homologado de manos libres para hablar por el teléfono celular no constituye contravención alguna. En líneas anteriores se explicó que la comunicación mediante el sistema indicado igual distrae al conductor, sin embargo la reforma introducida en la Ley de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial, no sanciona éste acto, por el cual han ocurrido

²³Ley Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente en el Ecuador desde el día martes 29 de marzo del año 2011

cientos de accidentes de tránsito en el que han perdido la vida cientos de personas, mientras que otras han quedado con discapacidades permanentes, así como también han sufrido grandes pérdidas económicas.

2.3. PLANTEAMIENTO DE LA HIPÓTESIS.

2.3.1. HIPÓTESIS GENERAL.

Si disminuimos el irrespeto a la disposición del art. 140, literal l) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial, por parte de los conductores, se disminuye el alto índice de infracciones de tránsito en la ciudad de Quevedo.

2.3.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS.

a. Al Difundir el reglamento de tránsito actual y el peligro que representa Hablar por teléfono celular mientras el conductor está conduciendo, se prevé muchos accidentes.

b. Si se reconoce los problemas que genera ejecutar el reglamento de tránsito por parte de los actores de acción. (Vigilantes y policías de tránsito), se puede sancionar al infractor.

c.- Al demostrar que la propuesta, sobre que la Contravención sea Grave de Tercera Clase y con el pago del 50 por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y la reducción de 9 puntos a la licencia de conducir del contraventor. Disminuye el número de accidentes de tránsito provocados por el uso de los celulares al conducir.

2.4. MARCO TEÓRICO INSTITUCIONAL

IMPORTANCIA DE LOS AGENTES FISCALES, JUECES Y JUEZAS DE TRÁNSITO.

Los agentes fiscales tienen gran importancia ya que es un funcionario público (magistrado en algunos países) integrante del Ministerio Público, que lleva materialmente la dirección de la investigación de la investigación en materia de tránsito y el ejercicio de acción penal pública; es decir, es a quien corresponde desempeñar directa y concretamente las funciones y atribuciones de este, en los casos que conoce.

Los jueces y juezas juegan definitivamente un papel muy importante, pues son los que se encargan de mediar las controversias entre el Gobierno y los particulares, juzgando a los contraventores de tránsito en una sola audiencia oral, en el caso de las contravenciones.

DEFINICIÓN DE JUEZ O JUEZA DE TRANSITO

El juez es la autoridad pública que sirve en un tribunal de justicia y que se encuentra investido de la potestad jurisdiccional. También se caracteriza como la persona que resuelve una controversia en materia de tránsito o que decide el destino de un imputado, tomando en cuenta las evidencias o pruebas presentadas en un juicio, administrando justicia en nombre del Pueblo Soberano del Ecuador.

LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.-

En materia de tránsito " accidente" es el suceso imprevisto producido por la participación de un vehículo o más en las vías o carreteras y que ocasiona daños materiales o lesiones a personas y hasta la muerte de las mismas. Los habitantes de Quevedo utilizan los términos, choques, hechos de tránsito, accidentes de tránsito, a estos acontecimientos, para efectos del presente trabajo se utilizará los términos hechos de tránsito y accidentes de tránsito ambos términos, tiene la siguiente explicación:

HECHO: Acción. Acto Humano. Suceso, acontecimiento.

ACCIDENTE: Hecho imprevisto, suceso eventual.

Para el Derecho, es todo acontecimiento que ocasiona un daño. (Véase Caso Fortuito, Imprudencia, Negligencia e impericia).

LA ACCIDENTOLOGÍA.-

Se ocupa del estudio integral de los accidentes de tránsito, esta disciplina nace en el año 1967, a partir de la inquietud del Ingeniero Alfredo Francisco Bottaro López, cuando se dictan los primeros cursos de Accidentología Vial.

Es multidisciplinaria por la complejidad del hecho estudiado, en el cual intervienen tres grandes factores al que se le conoce como el triángulo accidentológico, con incontables variables estos factores son: A) humano, B) camino (ambiental) y C) vehicular, que si bien por una cuestión de orden metodológico se estudian por separado, pero se encuentran íntimamente relacionados.

INVESTIGACIÓN VIAL EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO.-

Dentro de la amplia gama de disciplinas que intervienen en la seguridad de tránsito, existe una que juega un rol de particular importancia, dado que retroalimenta a todas las demás: la investigación de accidentes de tránsito llamada también la Accidentología que, como su nombre lo indica, se preocupa de investigar en terreno este tipo de sucesos, para recoger información valiosa que permita identificar factores de riesgo que puedan estar presentes en el lugar y posteriormente, buscar la forma de corregirlos. Lo anterior puede estar enfocado a la identificación de responsables del accidente o a la búsqueda de situaciones de riesgo presentes en la vía o su entorno.

DELITO.-

El delito, en sentido dogmático, es definido como una conducta, acción u omisión típica (descrita por la ley), antijurídica (contraria a Derecho) y culpable a la que corresponde una sanción denominada pena con condiciones objetivas de punibilidad.

DELITOS CULPOSOS.-

Los accidentes de tránsito tienen el carácter de ser delitos culposos, por la falta de voluntad en la comisión del delito, debe mencionarse que la mayor parte de los hechos o accidentes de tránsito en Quevedo, se dan por la imprudencia, negligencia e impericia, tanto de los propietarios de los vehículos como la de los pilotos, porque ambos sabiendo de los desperfectos mecánicos con que cuenta un vehículo, lo utilizan de una forma normal o conducen el vehículo a altas velocidades. Si existiera la intención de causar daño en la circulación de un vehículo, el delito obviamente sería doloso. Cuando en el hecho o accidente de tránsito constare que el piloto es culpable por la magnitud de las personas lesionadas o fallecidas, personal de la Policía Nacional Civil, lo pondrán a disposición de un Juez Competente para su juzgamiento. Por otro lado, debo mencionar que algunos accidentes o hechos de tránsito a más de su condición "natural" llamémoslo así, de ser eventuales y no queridos, son imposibles de prever por irresistibles, por ejemplo:

Caso fortuito o fuerza mayor

No está por demás indicar que la fuerza mayor y el caso fortuito deben ser probados dentro del proceso penal es decir en el debate oral y público para que el juez pueda eximir de responsabilidad al sindicado, prueba que evidentemente deberá demostrarla o sea quien alega el caso fortuito o la fuerza mayor y quien en su conducción debe haber observado la suficiente diligencia, cuidado, responsabilidad, observancia de la ley, normas reglamentarias de tránsito para que producido el accidente y

alegadas tales circunstancias, pueda operar la exigencia de responsabilidad de lo contrario, ésta no puede considerarse a la hora del juzgamiento.

Elementos

Del análisis del concepto de accidentes de tránsito se puede extraer los siguientes elementos que conforman el mismo:

1.- Es un suceso imprevisto; 2.- Debe ser sin intención pero con culpa; 3.- Interviene un vehículo o vehículos de combustión interna. 4.- Se produce en la vía pública; 5.- Participan seres humanos.

RELACIÓN ENTRE LO HUMANO Y LO MATERIAL.-

Para una mayor comprensión, el accidente de tránsito es un suceso derivado de un error en la circulación y del cual se producen daños materiales y/o lesiones a personas y hasta la muerte, aquí por tanto encontramos una estrecha vinculación entre lo humano y lo material, el primero constituido por los peatones, los conductores y los pasajeros y el segundo por las vías y los vehículos, hasta aquí puedo mencionar lo relacionado al llamado accidente de tránsito.

FACTOR PRINCIPAL DE MUERTE

Según dicen algunos estudios: los accidentes de tránsito se están constituyendo en el factor principal de muerte llegando en algunos países a ser más devastadores que las guerras. En el mundo cada año hay más de 300, 000 individuos que mueren por accidentes de tránsito, de 10 a 15 millones de personas quedan heridas y lesionadas cada año; las víctimas de accidentes de tránsito ocupan un buen porcentaje de todas las causas hospitalarias.

ELIMINAR LAS CAUSAS QUE LO PROVOCAN

Sin ser ilusorios, los accidentes de tránsito pueden reducirse tratando de eliminar las verdaderas causas que los provocan; sin embargo no dejarán de producirse pues ellos forman parte de la ley, probabilidades que rigen a la naturaleza y a la sociedad así como el cambio, la inercia, etc. De tal manera que no cabe pensar y por el contrario, es necesario desterrar de las mentes la idea de la existencia del destino o de la mala suerte; los accidentes son el resultado de situaciones coincidentes que están regulados por aquella ley natural de la que no se puede escapar nadie y a la que todos nos sometemos, pero ante la que hay que prevenirnos y garantizar seguridades como desde los albores de la humanidad lo hicieron los hombres con otras fuerzas naturales y sociales a las que con persistencia las han ido venciendo.

LA TELEFONÍA CELULAR.-

El crecimiento del número de abonados a líneas de telefonía celular es más rápido en los países de ingresos bajos y medios, donde en la actualidad hay el doble de abonados a líneas celulares que en los países con ingresos altos, lo que refleja el tamaño relativo de esos mercados. A diferencia de la mayoría de los países de ingresos altos, muchos países de ingresos bajos y medios están empezando a utilizar directamente la tecnología inalámbrica para acceder a servicios de telefonía, sin pasar primero por la telefonía fija. Entre 2008 y 2009, el uso de teléfonos celulares en los países en desarrollo superó el 50 por ciento de la población total, situándose aproximadamente en el 57 por ciento de la población, mientras que en los países de ingresos altos, el uso supera ampliamente el 100 por ciento (es decir, hay más de una suscripción a una línea de telefonía celular por habitante). El costo relativamente bajo de los servicios de telefonía celular y de los aparatos conexos en muchas partes del mundo seguirá impulsando el crecimiento del mercado mundial de telefonía celular. El uso del teléfono celular es mayor entre los jóvenes, en especial en el grupo de edades comprendidas entre los 15 y los 24

años, aunque los datos disponibles indican que el grupo de edades inferiores también ha impulsado la demanda de servicios de mensajes de texto. Según un estudio realizado en el Canadá, los jóvenes emplean más de una hora al día hablando por el celular (frente a los 27 minutos en que se sitúa la media mundial), y el 49 por ciento envía mensajes de texto todas las semanas. Es importante señalar que la frecuencia de los mensajes de texto seguramente aumentará, dado que es más barato que hablar por teléfono.

El creciente uso del teléfono celular forma parte de un proceso de integración más amplio de las tecnologías de la información y la comunicación en todo el mundo, lo que permite que haya un flujo instantáneo y continuo de información y de creación de redes sociales. Cada vez más omnipresentes, aparatos como los teléfonos celulares y los teléfonos inteligentes, los reproductores de MP3 y aplicaciones como Facebook y Twitter, están haciendo en muchas sociedades que los usuarios tengan un vínculo cada vez mayor con esas tecnologías. Esa tendencia es sobre todo prevalente entre los jóvenes, pero la distracción derivada del uso continuo de tales dispositivos ha dado lugar a un debate sobre si ese uso excesivo no es, de hecho, adictivo.

Estudios realizados indican que esa conducta es similar al trastorno compulsivo-impulsivo, pues la incapacidad de acceder a los servicios tiene efectos perjudiciales para la salud, como el síndrome de abstinencia y la depresión, y otras consecuencias negativas como el aislamiento social y la fatiga. Es evidente que un uso tan excesivo y la posible dependencia ligada a tales dispositivos podría convertirlos en un mayor distractor para el conductor, lo que podría influir negativamente en su comportamiento al volante. El número de muertes en carretera ha ido aumentando de forma constante en muchos países.

MATRIZ COMPARATIVA

<p style="text-align: center;">Problema General</p> <p>¿De qué forma incide el irrespeto a la disposición del art. 140, literal l) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial, por parte de los conductores, en el alto índice de infracciones de tránsito observado en la ciudad de Quevedo en el año 2011?</p>	<p style="text-align: center;">Objetivo General</p> <p>Analizar de qué forma incide el irrespeto a la disposición del art. 140, literal l) de la Ley de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial, por parte de los conductores, en el alto índice de infracciones de tránsito en la ciudad de Quevedo.</p>	<p style="text-align: center;">Hipótesis General</p> <p>Si disminuimos el irrespeto a la disposición del art. 140, literal l) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial, por parte de los conductores, se disminuye el alto índice de infracciones de tránsito en la ciudad de Quevedo</p>
<p style="text-align: center;">Problemas específicos</p> <p>1.-¿Cómo influye el reglamento de tránsito actual en los ciudadanos que usan celulares cuando conducen?</p> <p>2.-¿Cómo reconocer los problemas del actual reglamento de tránsito e influencia en cuanto a su aplicación por parte de los actores de acción. (Vigilantes y policías de tránsito).</p> <p>3.-¿De qué manera disminuirá el número de accidentes de tránsito provocados por el uso de los celulares al proponer que la Contravención sea Grave de Tercera Clase y con el pago del 50 por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y la reducción de 9 puntos a la licencia de conducir del contraventor?</p>	<p style="text-align: center;">Objetivos Específicos</p> <p>1.- Analizar Cómo influye el reglamento de tránsito actual en los ciudadanos que usan teléfono celular cuando conducen.</p> <p>2.- Reconocer los problemas del actual reglamento de tránsito en cuanto a su aplicación por parte de los actores de acción. (Vigilantes y policías de tránsito).</p> <p>3.- Demostrar De qué manera disminuirá el número de accidentes de tránsito provocados por el uso de los celulares al proponer que la Contravención sea Grave de Tercera Clase y con el pago del 50 por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y la reducción de 9 puntos a la licencia de conducir del contraventor</p>	<p style="text-align: center;">Hipótesis específicas</p> <p>1.- Al difundir el reglamento de tránsito actual y el peligro que representa hablar por teléfono celular mientras el conductor está conduciendo, se prevé Muchos accidentes.</p> <p>2.- Si se reconoce los problemas que genera ejecutar el reglamento de tránsito por parte de los actores de acción. (Vigilantes y policías de tránsito), se puede sancionar al infractor.</p> <p>3.- Al demostrar que la propuesta, sobre que la Contravención sea Grave de Tercera Clase y con el pago del 50 por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y la reducción de 9 puntos a la licencia de conducir del contraventor. Disminuye el número de accidentes de tránsito provocados por el uso de los celulares</p>

2.5. OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES DE LAS HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

CONCEPTOS	CATEGORÍAS	VARIABLES	INDICADORES	ÍNDICES
<p>-</p> <p><u>VARIABLE INDEPENDIENTE</u></p> <p>El irrespeto a la disposición del art. 140, literal l) de la Ley de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial, por parte de los conductores que usan el celular conduciendo</p> <p><u>VARIABLE DEPENDIENTE</u></p> <p>El alto índice de infracciones de tránsito en la ciudad de Quedo por usar el celular conduciendo</p>	<p>1.- El irrespeto, La reincidencia.</p> <p>2.- Contravenciones leves de segunda clase</p> <p>3.- La eficiencia de la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial</p> <p>4.- El desinterés de los conductores por las sanciones.</p>	<p>1.- Falta de conciencia.</p> <p>2.- Flexibilidad.</p> <p>3.- Cultura de disciplina del orden establecido.</p> <p>4.- Sanciones mínimas para la infracción.</p>	<p>1.- Accidentes causados por los conductores que hacen uso del teléfono celular.</p> <p>2.- Conductores que incurren en contravenciones leves de segunda clase.</p> <p>3.- El uso indiscriminado de celulares mientras conducen.</p> <p>4.- Motivación para reordenar su actitud es escasa.</p>	<p>1.- Muchos casos de accidentes causados por los conductores que hacen uso del teléfono celular, Producidos por la falta de conciencia.</p> <p>2.- Gran cantidad de conductores que incurren en contravenciones leves de segunda clase, debido a la flexibilidad de las sanciones.</p> <p>3.- Muchas personas hacen uso indiscriminado de celulares mientras conducen, debido a que no hay cultura de disciplina del orden establecido.</p> <p>4.- Muchos casos en que la motivación para reordenar su actitud es escasa, debido a que las sanciones son mínimas para la infracción cometida.</p>

OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

CONCEPTOS	CATEGORÍAS	VARIABLES	INDICADORES	ÍNDICES
<p><u>VARIABLE INDEPENDIENTE</u></p> <p>El reglamento de tránsito actual</p>	<p>1.- La coercitividad de las sanciones.</p>	<p>1.- No existe niveles de prevención aceptables en el uso del celular.</p>	<p>1.- Conductores detenidos por manejar haciendo uso del celular.</p>	<p>1.- Alto índice de conductores detenidos por manejar haciendo mal uso del celular, debido a la mínima coercitividad de las sanciones.</p>
<p><u>VARIABLE DEPENDIENTE</u></p> <p>El peligro del tráfico ocasionado por el uso del celular observado en la ciudad de Quevedo.</p>	<p>2.- El peligro que representa hablar por teléfono celular mientras el conductor maneja</p> <p>3.- El uso del celular y el accidente</p>	<p>2.- La negligencia y descuido al conducir y usar celular al mismo tiempo, produce sorpresas desagradables.</p> <p>3.- Chatear al conducir.</p>	<p>2.- Accidentes causados por negligencia y descuido al conducir y usar celulares durante el tráfico vehicular.</p> <p>3. Conductores que por chatear no observan las señales de tránsito deteniendo el tráfico.</p>	<p>2.- Muchos casos de accidentes causados por negligencia y descuido al conducir y usar celulares durante el tráfico vehicular.</p> <p>3.- Gran cantidad de conductores que por chatear no observan las señales de tránsito, deteniendo el tráfico,</p>

OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

CONCEPTOS	CATEGORÍAS	VARIABLES	INDICADORES	ÍNDICES
<p><u>VARIABLE INDEPENDIENTE</u></p> <p>aplicación de sanciones de donde la Contravención sea Grave de Tercera Clase</p> <p><u>VARIABLE DEPENDIENTE</u></p> <p>Disminuye el número de accidentes de tránsito provocados por el uso de los celulares</p>	<p>1.- La aplicación de las sanciones de Tercera Clase</p> <p>2.- Las sanciones a las contravenciones leves de segunda clase.</p> <p>3.- Los accidentes de tránsito por el uso del celular.</p>	<p>1.- La impugnación.</p> <p>2.- Efecto mínimo.</p> <p>3.- La reincidencia disminuye cuando se aplican sanciones fuertes.</p>	<p>1.- Las evidencias por parte del agente de tránsito, no puede remitirse a las pruebas.</p> <p>2.- Limita la actuación del conductor hacia el policía de tránsito</p> <p>3.- Operativos drásticos evitan la ocurrencia de accidentes.</p>	<p>1.- Muchas veces el agente de tránsito no puede remitirse a las pruebas, lo que refuerza la impugnación.</p> <p>2.- Algunas veces se limita la actuación del conductor hacia el policía de tránsito, debido a un efecto mínimo de las sanciones por el uso del celular.</p> <p>3.- Muchos casos de operativos drásticos evita la ocurrencia de accidentes, debido a que la reincidencia se disminuye cuando se aplican sanciones fuertes.</p>

CAPÍTULO III

3. METODOLOGÍA

3.1. TIPO DE ESTUDIO

Aplicada: Está encaminada a resolver problemas prácticos, le interesa la aplicación inmediata de los resultados.

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

Descriptiva: Descripción de las características que identifican los diferentes elementos y componentes, y sus interrelaciones.

Explicativa: Buscan la asociación o correlación entre variables.

3.2. UNIVERSO Y MUESTRA

➤ Conductores	80
➤ Policías de tránsito	36
➤ Habitantes	44
➤ Estudiantes de derecho	27
	187

Población = 187 personas (N)

3.2.1. MUESTRA:

N= Tamaño necesario de la muestra.

Datos.

z = Nivel de confianza (95%)

N = Población (187)

P= Probabilidad que el evento ocurra (50%)

Q = Probabilidad que el evento no ocurra (50%)

E = Error máximo admisible± (5%)

n= Tamaño de muestra

$$n = \frac{Z^2 \cdot PQ \cdot N}{e^2 (N - 1) + Z^2 \cdot PQ}$$

$$n = \frac{1,96^2 \cdot 0.25 \cdot 187}{0.05^2 (187 - 1) + 1,96^2 \cdot 0.25}$$

$$n = \frac{3,84 \cdot 0.25 \cdot 187}{0.0025(186) + 3,84 \cdot 0.25}$$

4.

$$n = \frac{187}{0,465 + 1}$$

$$n = \frac{187}{1,465}$$

n = 128 Es el tamaño de la muestra.

Como he determinado que las 128 personas de la población de mi universo, responden a una segmentación entre los conductores, policías de tránsito, usuarios y estudiantes de derecho, ellos constituyen el 100% de la población tomada en cuenta para encuestar. Pero según la fórmula he determinado que en realidad son 128 personas a las que voy a encuestar, por lo que debo determinar el número de personas que corresponden a cada segmento.

MÉTODOS Y TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN.

Método Inductivo.

Es aquel método científico que obtiene conclusiones generales a partir de premisas particulares. Se trata del método científico más usual, en el que pueden distinguirse cuatro pasos esenciales: la observación de los hechos para su registro; la clasificación y el estudio de estos hechos; la derivación inductiva que parte de los hechos y permite llegar a una generalización; y la contrastación.

Método Deductivo.

Es un método científico que considera que la conclusión se halla implícita dentro las premisas. Esto quiere decir que las conclusiones son una consecuencia necesaria de las premisas: cuando las premisas resultan verdaderas y el razonamiento deductivo tiene validez, no hay forma de que la conclusión no sea verdadera.

Método de análisis.

Este método implica el análisis (del griego análisis, que significa descomposición), esto es la separación de un todo en sus partes en sus elementos constitutivos. Se apoya en que para conocer un fenómeno es necesario descomponerlo en sus partes.

Método de síntesis.

Implica la síntesis (del griego *synthesis*, que significa reunión), esto es, unión de elementos para formar un todo.

Método Histórico.

Conocido también como la metodología de la historia es la forma de método científico específico de la historia como ciencia social. Comprende las metodologías, técnicas y las directrices mediante las que los historiadores usan fuentes primarias y otras pruebas históricas en su investigación y luego escriben la historia; es decir, elaboran la historiografía (la producción historiográfica). La cuestión de la naturaleza del método histórico, e incluso, de la propia posibilidad de su existencia como método científico, se discute por la epistemología (filosofía de la ciencia, metodología de las ciencias sociales) y la filosofía de la historia; y en cierto sentido por la historiología (o teoría de la historia).

Método Descriptivo.

La presente investigación muestra una compilación descriptiva de lo que pasa dentro de la institución, de las acciones que se vienen realizando en función de presentar un servicio que genere la satisfacción de los usuarios frente a los diversos aspectos mostrados en la vida diaria de labores institucionales.

SELECCIÓN DE INSTRUMENTOS

Encuestas.-

- 1.- ¿Estima usted que se debe reformar la actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sancionar con más rigor a quienes hablan por teléfono celular mientras conducen?
- 2.- ¿Cree usted que todos los conductores que usan el teléfono celular conduciendo deben ser citados?

¿Considera usted que el gran porcentaje de accidentes de tránsito es por usar el celular mientras conducen?

5. Cree usted que es correcto hablar por teléfono celular mientras se está conduciendo?

5.- ¿Considera usted que Gran cantidad de conductores que por chatear no observan las señales de tránsito y causan accidentes?

6.- ¿Cree usted que la multa para quienes hablan por teléfono celular mientras están conduciendo es la adecuada?

7.- ¿Conoce usted cual es la sanción que se le impone a un conductor cuando habla por celular cuando conduce?

8.- ¿Cree usted que al utilizar el dispositivo de manos libres los conductores están exentos de cometer accidentes?

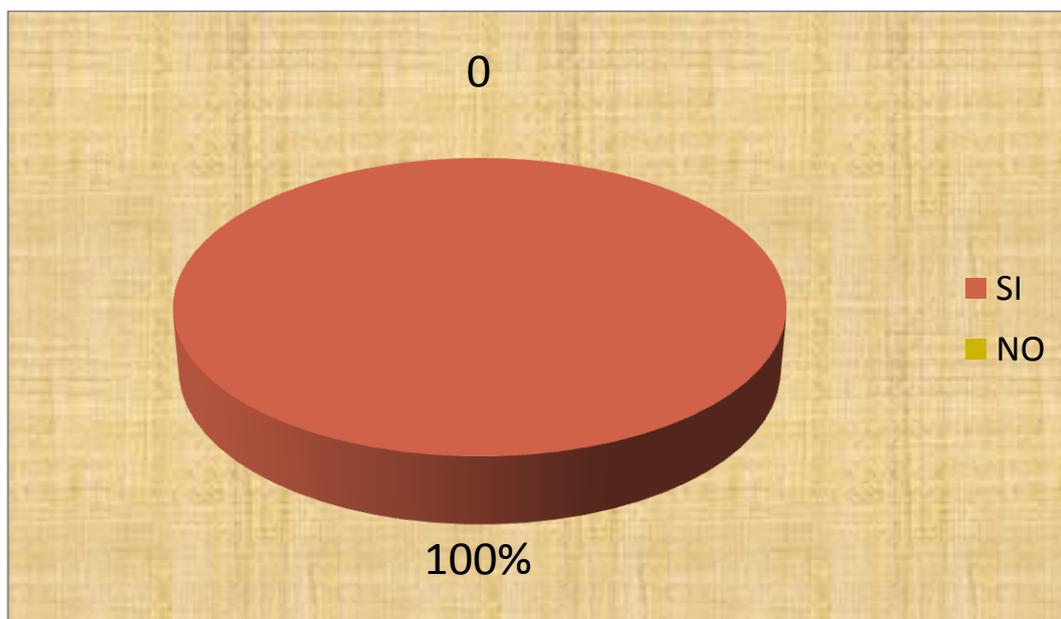
9.- ¿Conoce usted cual es el tiempo de distracción que tiene el conductor al utilizar el celular mientras conduce?

10.- ¿Cree usted que si se aplicara con rigor la ley de tránsito a los conductores que usan el teléfono celular mientras conducen, disminuiría el número de accidentes?

5.1. PROCEDIMIENTO. TABULACIÓN E INTERPRETACIÓN DE DATOS

Nº	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
1	¿Estima usted que se debe reformar la actual LOTTTSV y sancionar con más rigor a quienes hablan por celular mientras conducen?	85	100	0	0	85	100
2	¿Cree usted que todos los conductores que usan el teléfono celular conduciendo deben ser citados?	76	95	9	5	85	100
3	¿Considera usted que el gran porcentaje de accidentes de tránsito es por usar el teléfono celular mientras conducen?	72	90	8	10	85	100
4	¿Cree usted que es correcto hablar por teléfono celular mientras se está conduciendo?	5	90	80	10	85	100
5	¿Considera usted que gran cantidad de conductores que por chatear no observan las señales de tránsito y causan accidentes?	80	94	5	6	85	100
6	¿Cree usted que la multa para quienes hablan por celular mientras están conduciendo es la adecuada?	8	80	77	20	85	100
7	¿Conoce usted cuál es la sanción que se le impone a un conductor cuando habla por teléfono celular cuando conduce?	39	84	4	16	43	100
8	¿Cree usted que al utilizar el dispositivo de manos libres los conductores están exentos de cometer accidentes?	3	96	40	4	43	100
9	¿Conoce usted cuál es el tiempo de distracción que tiene el conductor al utilizar el celular mientras conduce?	36	100	7	0	43	100
10	¿Cree usted que si se aplicara con rigor la ley de tránsito a los conductores que usan el teléfono celular mientras conducen, disminuiría el número de accidentes?	41	94	2	6	43	100
	TOTAL	415	923	232	77	647	100

Nº	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
1	¿Estima usted que se debe reformar la actual LOTTTSV y sancionar con más rigor a quienes hablan por celular mientras conducen?	85	100	0	0	85	100



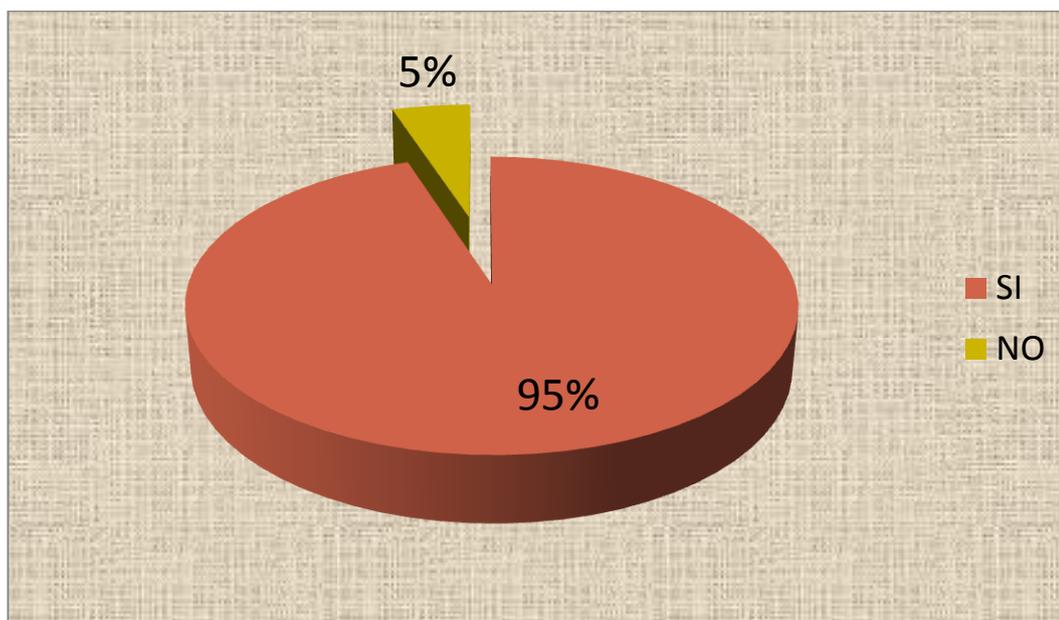
Fuente: Encuesta realizada a conductores y habitantes del Cantón Quevedo.

Realizado por: Ángel Macías Hinostroza.

Análisis:

De los 85 encuestados la totalidad que corresponde al 100% considera que se debe reformar la Ley en el sentido al uso del teléfono celular ya que causa una gran distracción siendo un factor importante que incide de manera significativa en los accidentes de tránsito, es por esta razón que se hace imperiosa la necesidad de crear un literal que sea más riguroso y coercitivo para reducir en gran manera la accidentalidad en las calles de la ciudad de Quevedo

Nº	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
2	¿Cree usted que todos los conductores que usan el teléfono celular conduciendo deben ser citados?	76	95	9	5	85	100

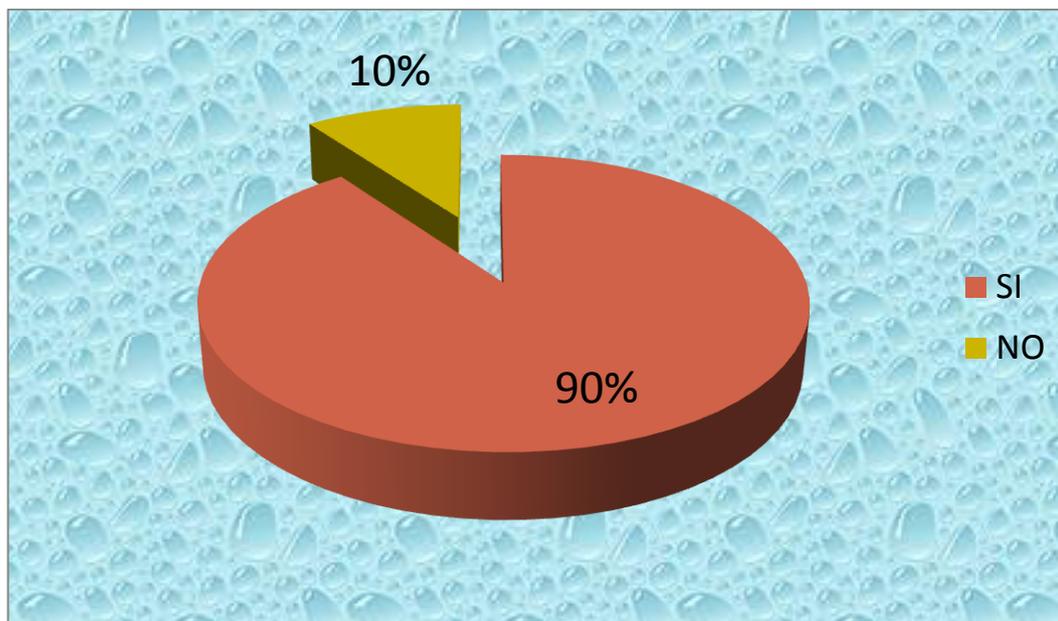


Fuente: Encuesta realizada a conductores y habitantes del Cantón Quevedo.

Realizado por: Ángel Macías Hinostroza

Análisis: El 95% de los encuestados consideran que si deben ser citados ya que es uno de los factores incidentes en la realización de los accidentes de tránsito determinando que por el uso de los teléfonos celulares mientras se conduce y que como en muchos de los casos no se llegan a la sanción es este un motivo para que haya aumentado el número de 4 accidentes por el uso del teléfono celular mientras se conduce.

Nº	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
3	¿Considera usted que el gran porcentaje de accidentes de tránsito es por usar el teléfono celular mientras conducen?	72	90	8	10	85	100

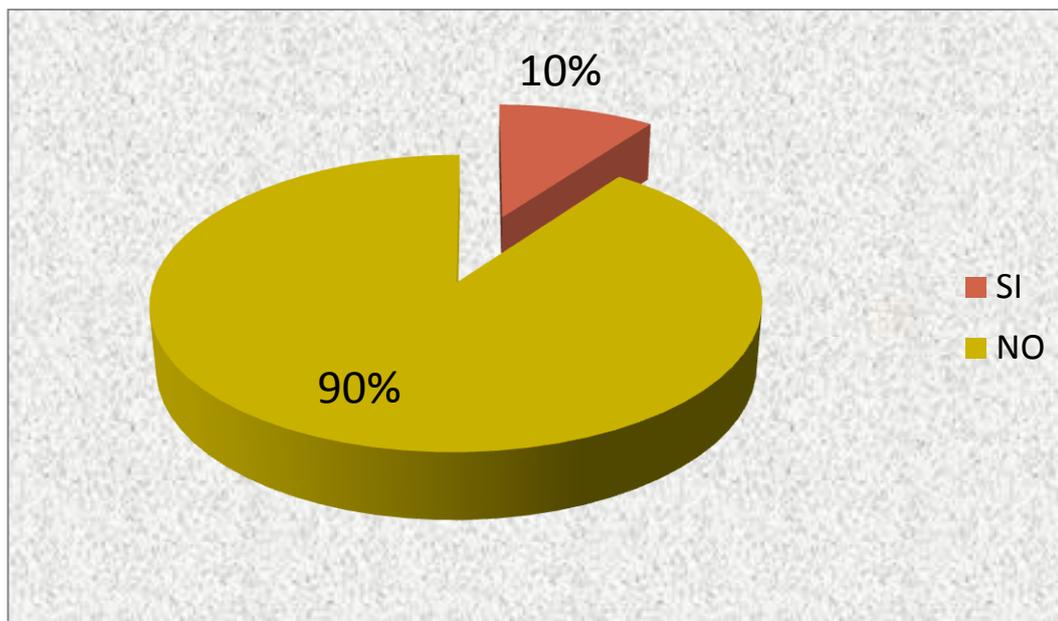


Fuente: Encuesta realizada a conductores y habitantes del Cantón Quevedo.

Realizado por: Ángel Macías Hinostraza

Análisis: Se ha determinado que el 90% de los el gran número de encuestados consideran que el uso de los celulares mientras se conduce, por lo que comparto en que a la ocurrencia de los accidentes de tránsito se da por el uso de este aparato tecnológico que si bien ayuda a la comunicación también contribuye a que ocurran muchos accidentes al prestar atención a éste y descuidar por completo la conducción, lo que permite que en fracciones de segundo se vean involucrados en accidentes que dejan como resultado daños materiales y en ocasiones pérdida de vidas humanas.

Nº	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
4	¿Cree usted que es correcto hablar por teléfono celular mientras se está conduciendo?	5	10	80	90	85	100

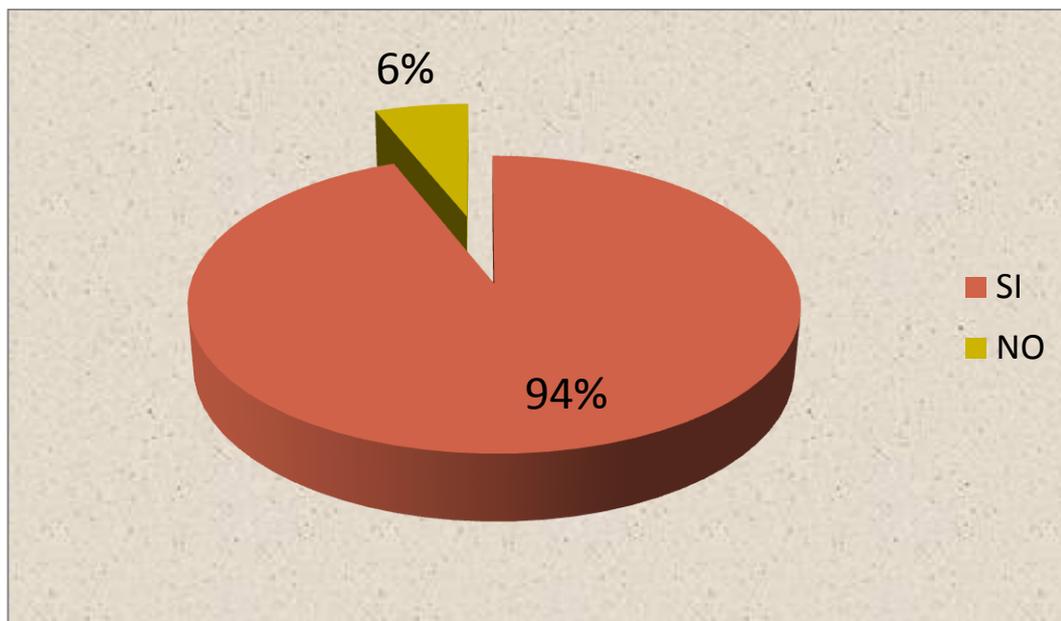


Fuente: Encuesta realizada a conductores y habitantes del Cantón Quevedo.

Realizado por: Ángel Macías Hinostraza

Análisis: de los encuestados el 90% han determinado que no se debe utilizar el teléfono celular mientras se conduce, porque se ha determinado que cuando se lo usa se convierte en una distracción para el conductor por lo que se debe realizar una campaña de concientización que ayudara a disminuir el número de accidentes de tránsito que ocurren por el uso de los celulares, mejorando significativamente el uso de la vía y de esta manera disminuir los accidentes de tránsito en las calles de la Ciudad de Quevedo .

Nº	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
5	¿Considera usted que gran cantidad de conductores que por chatear no observan las señales de tránsito y causan accidentes?	80	94	5	6	85	100

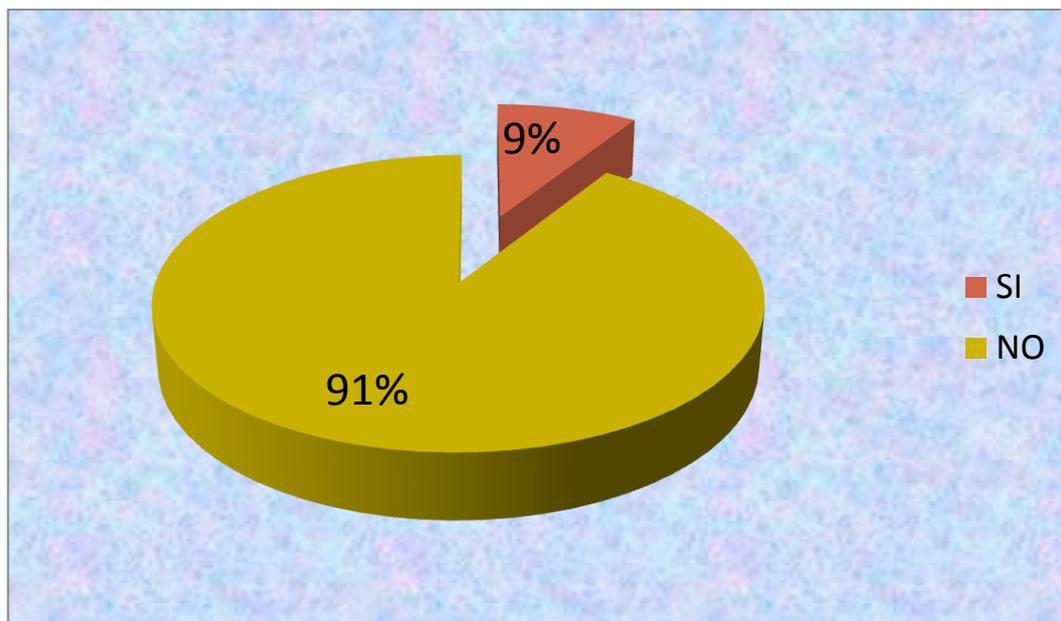


Fuente: Encuesta realizada a conductores y habitantes del Cantón Quevedo.

Realizado por: Ángel Macías Hinostraza

Análisis: El 94% de los encuestados consideran que la utilización del teléfono celular en nuestro país ha aumentado, cada vez es mayor el número de conductores que van conduciendo y chateando a la vez, descuidando por completo el control del vehículo y reduciendo el tiempo de reacción frente a una maniobra que debe realizarse ante un obstáculo y dejando como resultado accidentes de tránsito, se hace imperiosa la necesidad de endurecer la pena de esta infracción de tránsito.

Nº	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
6	¿Cree usted que la multa para quienes hablan por teléfono celular mientras están conduciendo es la adecuada?	8	9	77	91	85	100

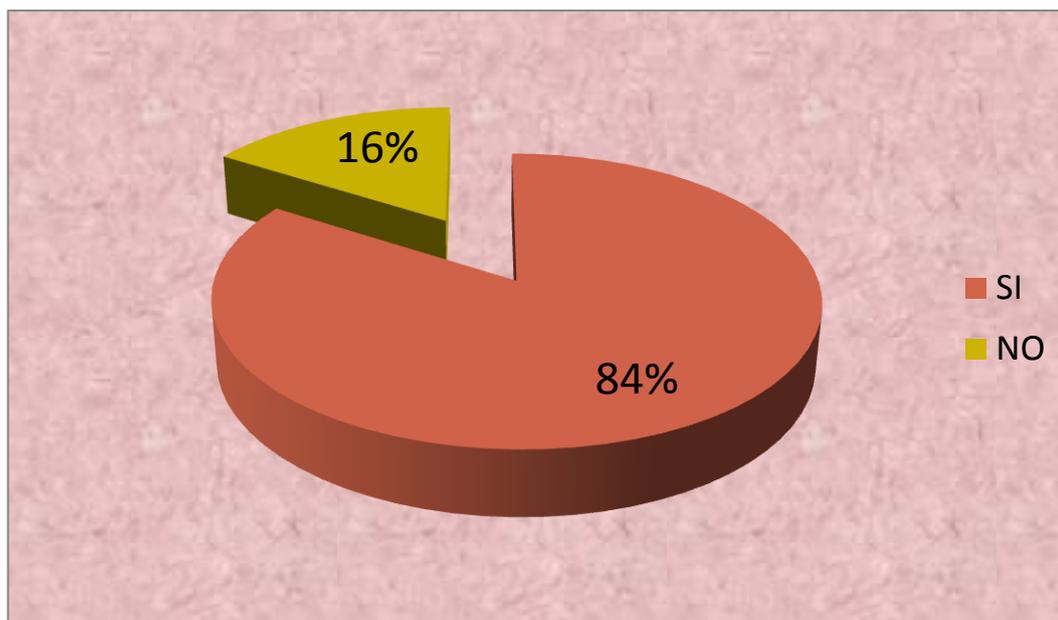


Fuente: Encuesta realizada a conductores y habitantes del Cantón Quevedo.

Realizado por: Ángel Macías Hinostraza

Análisis: El 91% de los encuestados consideran que no, estos consideran que la sanción debe ser más drástica debido que por la falta de rigurosidad se provocan tantos accidentes que dejan como resultado pérdida de vidas y daños materiales que en algunos casos estos daños no son reparados, por quienes cometen estas contravenciones .

Nº	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
7	¿Conoce usted cuál es la sanción que se le impone a un conductor cuando habla por teléfono celular mientras conduce?	39	84	4	16	43	100

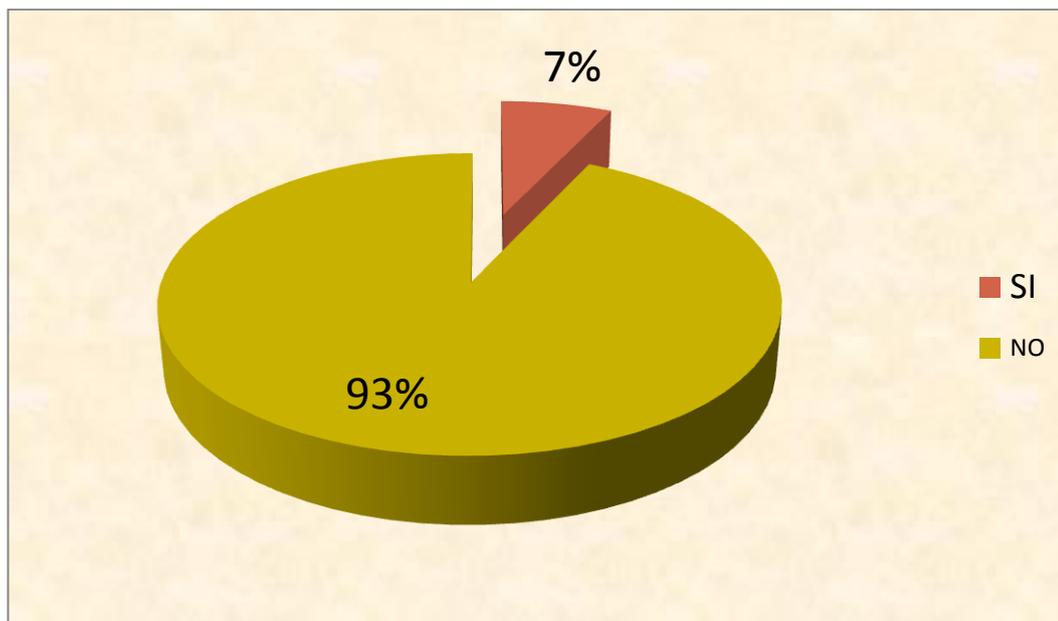


Fuente: Entrevista realizada a Policías y Estudiantes de derecho

Realizado por: Ángel Macías Hinostraza

Análisis: El 84% de los entrevistados manifestaron que si conocen esta pregunta certifica que la mayor parte de policías y estudiantes entrevistados conocen bien la normativa, pero que esta necesita ser socializada e incrementarle más rigurosidad porque la mayoría de los conductores en virtud de que la sanción es muy blanda no obedecen a esta normativa, provocando de esta manera un impacto social.

Nº	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
8	¿Cree usted que al utilizar el dispositivo de manos libres los conductores están exentos de cometer accidentes?	3	7	40	93	43	100

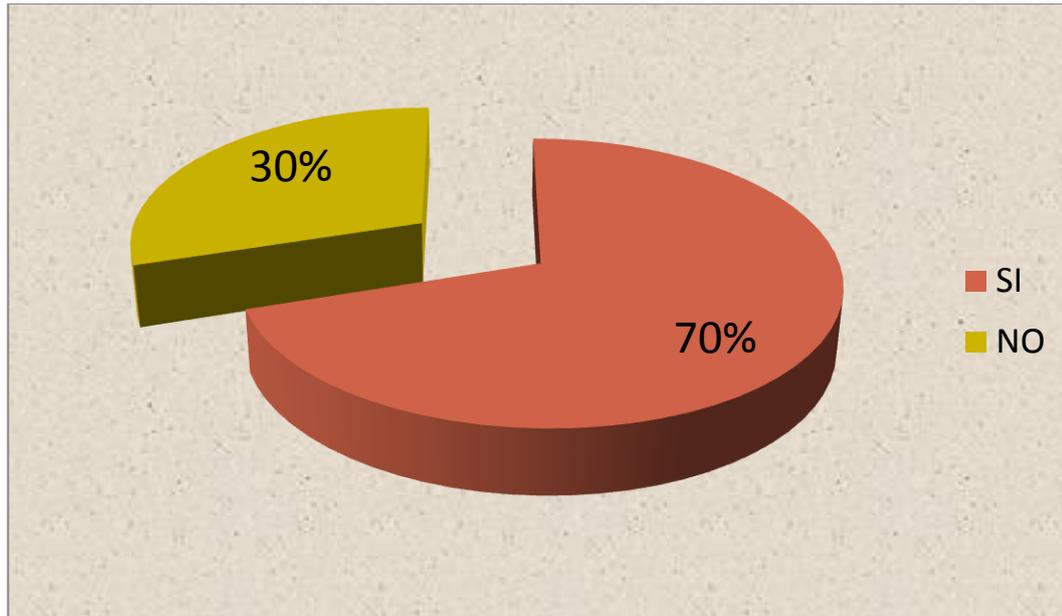


Fuente: Entrevista realizada a Policías y Estudiantes de derecho

Realizado por: Ángel Macías Hinostraza

Análisis: El 93% de los encuestados manifiestan que es imprescindible mantener la atención al momento de conducir. Como investigador considero que al utilizar el dispositivo de manos libres siempre existirá la distracción porque ningún ser humano puede realizar dos cosas al mismo tiempo, esto no debe ser permitido considerando que un vehículo es una herramienta, pero que se puede convertir en un arma con la que puede lastimar gravemente a personas, el conductor debe prestar toda la atención para no cometer accidentes de lo cual se tenga que lamentarse, ya que quien está frente a un vehículo es el responsable de todo lo que lo rodea, de los ocupantes, transeúntes y demás usuarios de la vía, es decir debe estar siempre a la defensiva para lograr una conducción segura.

Nº	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
9	¿Conoce usted cuál es el tiempo de distracción que tiene el conductor al utilizar el celular mientras conduce?	30	70	13	30	43	100

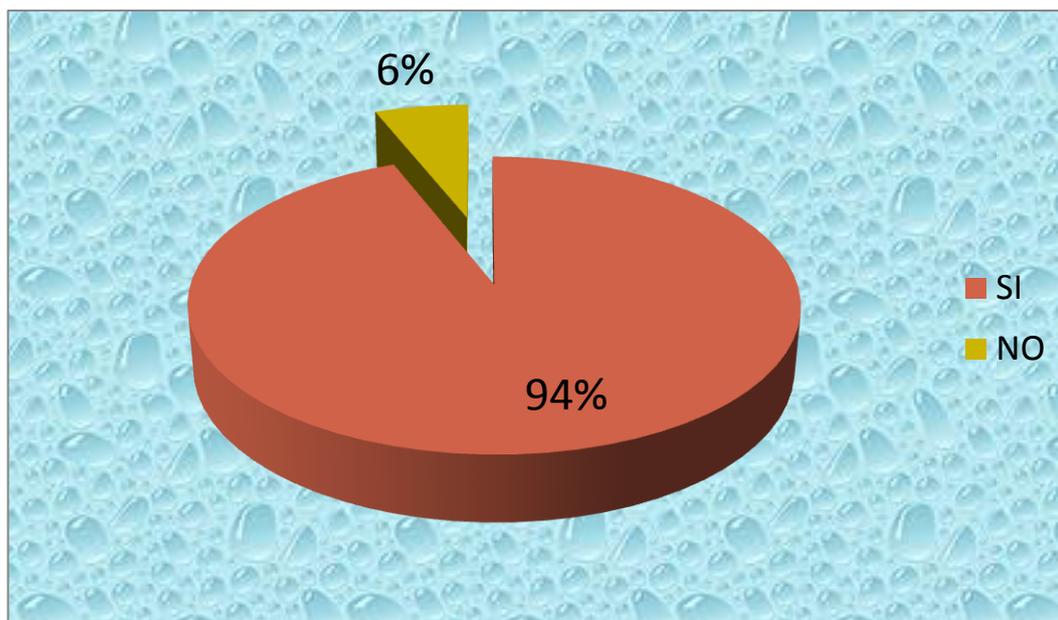


Fuente: Entrevista realizada a Policías y Estudiantes de derecho

Realizado por: Ángel Macías Hinostraza

Análisis: El 70% de los entrevistados considera que si conoce, frente a un 30% que desconoce el tiempo de distracción, siendo este tiempo de 10 a 13 segundos, frente a los 3 (tres) segundos de reacción que tiene el conductor para evadir o controlar el vehículo frente a un imprevisto cuando conduce, deja claro que, con esto que 13 segundos más 3 (tres) segundos estamos hablando que se ha incrementado en más de cuatro veces la reacción y que debe reaccionar con una agilidad sobre natural para no cometer un accidente

Nº	CUESTIONARIO	SI	%	NO	%	TOTAL	%
10	¿Cree usted que si se aplicara con más rigor la ley de tránsito a los conductores que usan el teléfono celular mientras conducen, disminuiría el número de accidentes?	41	94	2	6	43	100



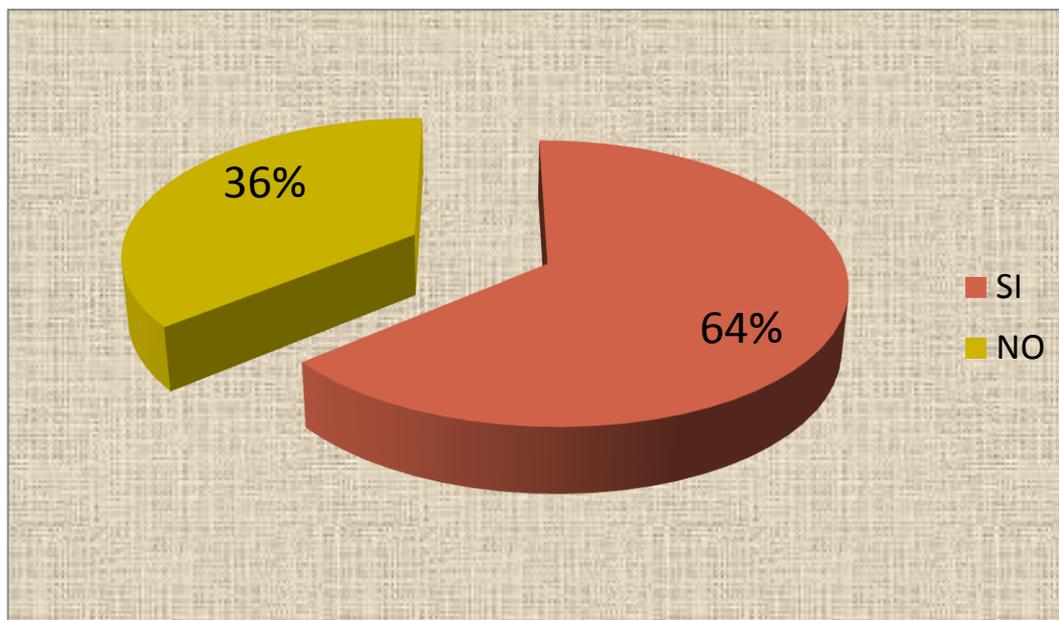
Fuente: Entrevista realizada a Policías y Estudiantes de derecho

Realizado por: Ángel Macías Hinostraza

Análisis: El 94% de los entrevistados considera que se debe aumentar la sanción para que no se siga cometiendo esta contravención comparto con este criterio, ya que los conductores que infrinjan la Ley, sean sancionados y que deje de usar los teléfonos celulares evitando los accidentes de tránsito de esta manera evitaremos la pérdidas de vidas humanas que siempre suceden en estos casos.

3.5. COMPROBACIÓN Y DISCUSIÓN DE HIPÓTESIS

N°	ITEM	SI	%	NO	%	TOTAL	%
	HIPOTESIS	415	64%	232	36%	647	100%



Fuente: Entrevista realizada Jueces

Realizado por: Ángel Macías Hinostrroza

ANALISIS: Según el análisis de las encuestas realizadas, los factores sociales, culturales, económicos y políticos presentes en la Responsabilidad del Estado sobre las aplicaciones de las Ley y reglamento, en la presente es comprobable y factible desde el punto de vista jurídico, ya que la realización de una modificación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se puede realizar solamente con la comprobación de la problemática que se genera en lo referente al uso del teléfono celular mientras se conduce. Su aplicación, en su versión modificada, ayudaría a la reducción en un elevado porcentaje del número de accidentes que ocurren en la ciudad de Quevedo, y su correcta estructuración está en manos de los Asambleístas quienes son los encargados de velar por la seguridad de las personas que vivimos en este país.

CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

A través de la realización de la presente investigación podemos llegar a las siguientes conclusiones:

- Los accidentes de tránsito (incluidos los de motocicletas) son debido a que los conductores utilizan el teléfono celular mientras conducen.
- Las personas que conducen un vehículo no hacen conciencia de que una distracción por utilizar el teléfono celular provoca accidentes.
- La sanción que se impone por el uso del celular en una contravención leve no justifica los daños que ocasiona un accidente de tránsito por usar el teléfono celular.
- Los conductores no se concientizan que al utilizar el teléfono celular mientras conducen ponen en riesgo su vida y sus bienes.
- Debido al uso del teléfono celular se ha incrementado el índice de accidentes de tránsito, dejando como resultado pérdida de vidas y daños materiales.

RECOMENDACIONES

- Al momento de conducir un vehículo no se debe utilizar el teléfono celular y si lo hace debe detener el vehículo.
- Concientizar a todos los conductores a través de talleres, seminarios, etc. para que no usen el teléfono celular cuando se conduce.
- Endurecer la sanción para quienes contravengan la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, referente al uso del teléfono celular.
- Con el endurecimiento de la sanción se lograra bajar significativamente el número de accidentes provocados por el uso del teléfono celular.
- Aplicación de las sanciones correctas para que los conductores se humanicen en cuanto a la gravedad del uso del teléfono celular mientras conducen.

CAPÍTULO V

5. PROPUESTA ALTERNATIVA

5.1. TÍTULO de la PROPUESTA

Suprimir el Literal “L” del Artículo 140 y crear el Literal “E” en el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Transporte terrestre, Transito y Seguridad Vial.

5.2. PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA

La elaboración de esta propuesta está constituido en el análisis de una contravención introducida en nuestro sistema jurídico Ecuatoriano, en una Institución de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito, y Seguridad Vial, como es el Capítulo V, DE LAS CONTRAVENCIONES, en el Artículo 140, literal (I), que textualmente dice “El conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y al momento de hablar no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.”

Los principios legales y axiológicos de esta temática están consagrados en la Constitución de la República del Ecuador, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

En lo referente a los fundamentos axiológicos, se basa en los principios básicos del conjunto de facultades de los seres humanos, ya que si no existiera en el hombre la base de la honestidad, justicia, respeto y verdad, de nada valdría una legislación excelente carente de principios humanistas. Un sistema jurídico por si solo es insuficiente para llegar a ser un sistema de control social.

5.3. OBJETIVOS DE LA PROPUESTA

5.3.1. OBJETIVO GENERAL DE LA PROPUESTA

Modificar los Artículos 140 y 144 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial suprimiendo el literal (L) del primero, y agregándolo como literal (E) en el segundo, para disminuir el alto índice de accidentes de tránsito.

5.3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE LA PROPUESTA

- Desarrollar un sistema legal que permita modificar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito, y Seguridad Vial.
- Establecer un mecanismo que permita erradicar el cometimiento de una contravención.
- Identificar lo que se consideraría “Uso del celular”, ya que esto facilitaría aplicar la sanción correspondiente.

5.4. CONTENIDOS DE LA PROPUESTA

Se modifica el Art. 140 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que dirá:

Sección II

Contravenciones leves de segunda clase

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

- a)** El conductor nacional o extranjero de un vehículo automotor que circule contraviniendo las normas establecidas en el Reglamento de la presente Ley y demás disposiciones aplicables, relacionadas con la emanación de gases;
- b)** El conductor nacional o extranjero que no conduzca su vehículo por la derecha en las vías de doble dirección;
- c)** El conductor nacional o extranjero que invada con su vehículo las vías exclusivas asignadas a los buses de transporte público;
- d)** El conductor nacional o extranjero de un vehículo automotor que no lleve en el mismo, un botiquín de primeros auxilios y un extintor de incendios, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de la presente Ley;
- e)** El conductor que estacione un vehículo en los sitios prohibidos por la Ley o el Reglamento; o que, sin derecho, estacione su vehículo en los espacios destinados a un uso exclusivo de personas con discapacidad o mujeres embarazadas; o estacione su vehículo obstaculizando rampas de

acceso para discapacitados, puertas de garaje o zonas de circulación peatonal;

f) El conductor que obstaculice el tránsito vehicular al quedarse sin combustible el vehículo que conduce;

g) El conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niñas o niños sin el correspondiente dispositivo homologado de seguridad infantil, de conformidad con lo que se establezca en el Reglamento;

h) El conductor que no detenga el vehículo, antes de cruzar una línea férrea, de buses de transporte rápido en vías exclusivas, o similares;

i) Quien conduzca o instale, sin autorización del organismo competente, en los vehículos particulares o públicos, sirenas o balizas de cualquier tipo, en cuyo caso además de la sanción establecida en el presente artículo, se le retirarán las balizas, o sirenas del vehículo;

j) El conductor que en caso de desperfecto mecánico no use o no coloque adecuadamente los triángulos de seguridad, conforme lo establecido en el Reglamento;

k) El conductor que conduzca un vehículo con vidrios con películas anti solares oscuras, polarizados o cualquier tipo de adhesivo que impidan la visibilidad del conductor, excepto los autorizados en el reglamento respectivo;

l) El conductor de transporte público de servicio masivo que incumpla las tarifas preferenciales fijadas por la Ley en beneficio de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidades;

m) El conductor que no encienda las luces del vehículo en horas de la noche o conduzca en sitios oscuros como túneles con las luces apagadas;

n) El conductor, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de palabra a los usuarios;

o) Las personas que, sin permiso de la autoridad de tránsito competente, realicen actividades o competencias deportivas en las vías públicas, con vehículos de tracción humana o animal;

p) Los propietarios de mecánicas, estaciones de servicio, talleres de bicicletas, motocicletas, y de locales de reparación o adecuación de vehículos en general, que presten sus servicios en la vía pública;

q) Los propietarios de vehículos de servicios público, comercial o privado que instalen en sus vehículos equipos de video o televisión en sitios que pueden provocar la distracción del conductor;

r) El conductor de un vehículo que presta servicio de transporte urbano que circule con las puertas abiertas;

s) Los conductores nacionales o extranjeros de vehículos pesados que circulen por zonas restringidas sin perjuicio de que se cumpla con lo estipulado en las ordenanzas municipales;

t) Quien conduzca un vehículo a motor sin portar su licencia de conducir o que la misma se encuentre caducada.

En los casos señalados en las Contravenciones e), f), i), n), o), p), y u) a los conductores de automóviles, motocicletas, ciclistas y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo”.

SE MODIFICA EL ART. 144 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO, Y SEGURIDAD VIAL, QUE DIRÁ:

Sección VI

Contravenciones graves de tercera clase

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

- a)** El conductor nacional o extranjero que ocasione accidente de tránsito del que resulten solo daños materiales a terceros, cuyos costos sean inferiores a dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general;
- b)** El menor adulto, mayor a dieciséis años, que al conducir no se encuentre acompañado de un adulto que posea licencia;
- c)** El conductor extranjero que habiendo ingresado legalmente al país se encuentre brindando servicio de transporte comercial dentro de las zonas de frontera; y
- d)** El conductor de transporte por cuenta propia o comercial que excediere el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor
- e) El conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y al momento de hablar no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.**

5.4.1. DESCRIPCIÓN DE LOS ASPECTOS OPERATIVOS

RELACIONADOS CON EL CONTENIDO DE LA PROPUESTA

Recogiendo la máxima que dice, *“las penas duras son la demostración del fracaso de las políticas públicas para lograr la paz social”*;_Es necesario resaltar que las reformas contempladas en la nueva Ley Orgánica del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del año 2011, están orientadas a mejorar la administración del tránsito, establecer correctivos en el conocimiento, tratamiento y juzgamiento en las infracciones, contravenciones y delitos de tránsito y, de esta forma determinar las multas y sanciones correspondientes; sin embargo como lo hemos venido demostrando a lo largo de esta investigación, a pesar del tiempo transcurrido, muchos objetivos de esta ley no se han cumplido, así lo demuestran las estadísticas de los accidentes de tránsito, que sitúan la causal, del mal uso del celular mientras se conduce como una de las contravenciones de mayor cometimiento.

Al amparo del marco constitucional, es deber y responsabilidad de todos los ciudadanos en general cumplir y velar por el cumplimiento de la ley, en ese orden, se justifica la necesidad de endurecer la forma de sancionar esta contravención que tiene como objetivo general elevar la categoría de ésta, ya que actualmente las sanciones impuestas por su cometimiento no garantiza la obediencia de los conductores ni su seguridad ni la de los peatones, usuarios y población en general. Se justifica además por la falta de programas de educación y campañas de concientización en materia de tránsito y vialidad por parte de los gobiernos de turno y sus entes ejecutores; en consecuencia, el resultado es que algunos conductores desconozcan las contravenciones en general y, la del uso del teléfono celular en particular, puesto que como lo hemos demostrado fundamentada mente muchos la conocen pero, la irrespetan constantemente por ser de leve categoría y de mínima sanción.

Con el suficiente conocimiento, que para reformar las leyes, es necesario recurrir al sistema jurídico, que es un conjunto ordenado de normas y de enunciados que deben guardar armonía entre sí, y con el resultado de mis investigaciones estoy sustentando que ésta propuesta jurídica, es el medio por el cual el Estado Ecuatoriano a través del Consejo de la Judicatura de Transición, en un primer plano y luego la Asamblea Nacional tiende a lograr la operatividad de la aplicación de ley de tránsito respetando siempre el marco jurídico internacional y ecuatoriano y, en este ámbito prever el cumplimiento del buen vivir el cual se justifica por que mejorara la calidad de vida de la población de impacto y demás beneficiarios sin que se perjudique a ninguna de las partes y, no se queden al margen de sus derechos, asegurándose con ello el fin perseguido por la Constitución de la República del Ecuador.

5.5. RECURSOS Y PRESUPUESTO

Recursos

Para la elaboración de este trabajo de investigación fue necesario utilizar recursos materiales e inmateriales.

Entre los recursos humanos, al investigador y al Director de Tesis no se le asigna costo económico alguno, aunque su valor es muy considerable, sobre todo la labor del señor Director que es muy importante.

Presupuesto

Recursos Materiales

Ítem	Detalle	Cantidad	Unidad	Costo Unitario	Costo Total
1	Lápices	5	Unidad	0,30	1,5
2	Bolígrafos	2	Unidad	0,30	0,6
3	Hojas de papel A4	2	Resmas	4,00	8
4	Fichas de Observación	128	Unidad	0,03	3,2
5	Registro de Observación	128	Unidad	0,03	3,2
6	Cuaderno de Notas	2	Unidad	1,00	2
7	Pilas para Cámara Fotográfica	2	Par	3,00	6
8	Pilas de grabadora digital	2	Par	3,00	6
9	Memoria flash	1	Unidad	10,00	10
10	Encuadernado de Álbum	1	Unidad	9,00	9
11	Discos compactos	8	Unidad	0,50	4
12	Otros	1	Unidad	10,00	10
				TOTAL	63,5

Recursos Humanos

Ítem	Detalle	Cantidad	Unidad	Costo Unitario	Costo Total
1	Foto Copias	128	Unidad	0,05	6,4
2	Grabado de discos	5	Unidad	0,50	2,5
3	Impresión de Textos	3	Unidad	15,00	45
4	Digitación de Texto	4	Horas	2,50	10
5	Alquiler de Pc	30	Horas	0,60	18
6	Servicio de Internet	30	Horas	0,60	18
7	Asistencia de Técnico Informático	1	Horas	5,00	5
8	Transporte	1	Unidad	20,00	20
9	Refrigerios	1	Unidad	20,00	20
10	Gastos en Investigación	1	Unidad	50,00	50
11	Coordinador de Tesis	1	Unidad	0,00	0
12	Investigador	1	Unidad	0,00	0
13	Otros	1	Unidad	10	10
				TOTAL	204,9

Presupuesto Total de Inversión

01 Recursos Humanos e inmateriales	204.90
02 Recursos Materiales	63.50
SUBTOTAL	268.40
03 Imprevistos 10%	26.84
TOTAL	295.24

5.6. CRONOGRAMA DE DESARROLLO DE LA TESIS

ACTIVIDADES TIEMPO	Septiembre				Octubre				Noviembre				Diciembre			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Identificación del tema.	x															
Formulación del problema.		X	x													
Identificación de variables.				x	x											
Elaboración de los demás elementos del perfil de la tesis.					x	x										
Elaboración de documentos de encuesta.							x	x								
Revisión bibliográfica.								x								
Elaboración del marco teórico.									x	X						
Redacción final del perfil del proyecto.											x	x				
Presentación del perfil del proyecto.												x	x			
Sustentación del perfil.														x	x	

BIBLIOGRAFÍA

- “Adelantos tecnológicos” Nueva ‘adicción’ de jóvenes y adolescentes. Disponible en: <http://www.elaviso.com/espectaculos/?ContentID=4599/html/elaviso.html>
- - Jóvenes con celular hoy, sordos y nerviosos mañana. Disponible en: http://www.universia.com.ar/portada/actualidad/noticia_actualidad.jsp?noticia=10532/html/universia.html
- http://es.wikipedia.org/wiki/Accidente_de_tr%C3%A1fico
- CABANELLAS, Guillermo. “Diccionario Jurídico Elemental”, Editorial Heliasta, Buenos Aires, Argentina edición 1.998, pág. 205.
- TORRES CHÁVEZ, Efraín, “Ley de Tránsito y Transporte con sus Reformas”, 1.979, Quito-Ecuador, Pág. 63
- GALLEGOS GALLEGOS, Simón Bolívar, “La Responsabilidad en el Delito de Tránsito”, Impresores HEAN, Quito –Ecuador, 2.009, Pág. 25.

ANEXOS

ANEXO Nº 1.



En la fotografía, consta el Señor Cbos. De policía Jorge Villagómez, secretario de la Sub-Jefatura de Tránsito de Quevedo, quien me hace conocer del alto número de accidentes de tránsito que han ocurrido en esta ciudad en el primer semestre del año 2012, en los que han perdido la vida varias personas, incluso niñas y niños.

ANEXO Nº 2.



En la fotografía constan dos agentes policiales asignados al control del tránsito realizando su trabajo en la zona céntrica de Quevedo, quienes al ser encuestados respecto al uso de los celulares por parte de los conductores al momento que están conduciendo, respondieron que por lo general son personas, hombres y mujeres cuya edad fluctúan entre los 18 y 30 años aproximadamente quienes cometen ésta contravención.

ANEXO Nº 3



En la fotografía se puede observar claramente a un motociclista haciendo uso del teléfono celular mientras conduce y además lleva el casco protector sujetado en la misma mano que sostiene el celular, al mismo tiempo comete dos contravenciones, hablar por celular y no colocarse a su cabeza el casco protector, que acto de irresponsabilidad del ciudadano.

ANEXO N° 4



En la fotografía observamos a un conductor haciendo uso del dispositivo homologado de manos libres, lo cual está permitido en el Ecuador. Pese a ir conduciendo al ciudadano se lo observa totalmente distraído en cuanto a la conducción, más bien se lo puede apreciar totalmente concentrado con la comunicación y diálogo que está realizando. Está a punto de sufrir un accidente de tránsito que le puede ocasionar la muerte.

ANEXO Nº 5



Lo que observamos en la fotografía es asombroso, sobrepasa de la irresponsabilidad. La agraciada damita hace tres cosas a la vez, se mira al espejo para pintarse los labios, al tiempo que habla por el teléfono celular y con una sola mano conduce el automotor. Eso es inaudito, inaceptable, se la aprecia concentrada en el diálogo por el celular, al parecer a olvidado que está conduciendo y de un momento a otro va a cometer un accidente de tránsito y puede ser la última vez que se maquilla.

ANEXO Nº 6



En el anexo observamos a una conductora leyendo un mensaje de texto en el teléfono celular, no mira al frente como debe hacer toda persona que está conduciendo, su concentración está en el contenido de la lectura y no se ha percatado que muy cerca están dos personas por cruzar la calle y está a punto de atropellarles. Esta irresponsabilidad no debe ser imitada por conductora o conductor alguno.

ANEXO N° 7



En la fotografía observamos a una ciudadana conduciendo el automotor y escribiendo un mensaje de texto en el celular y no se ha percatado que a pocos metros se encuentra un vehículo mal estacionado y con seguridad se va a impactar, ocasionando un accidente de tránsito que muy bien pudo evitar no utilizando el celular en forma indebida.

ANEXO N° 8



En el anexo observamos a una ciudadana conduciendo el automotor y hablando por teléfono celular, se la nota muy emocionada a tal punto que ha olvidado que va frente al volante haciendo uso de una sola mano para conducir, y al parecer lo está haciendo a altas velocidades que está propensa a sufrir un accidente de tránsito.

ANEXO N° 9



En la fotografía observamos a un ciudadano que por estar hablando por teléfono celular mientras conducía a perdido el control del vehículo y por el miedo que muestra en su rostro está a punto de ocasionar un accidente, puede ser que perdió la pista o está a punto de chocar con otro automotor, no obstante sigue manteniendo en su mano el teléfono celular.

ANEXO N° 10



En la fotografía observamos a una ciudadana escribiendo mensaje de texto en el celular, mientras conduce, su concentración en el teléfono es tanto que incluso ha olvidado del volante, pues se observa que no lo tiene sujetado con la mano izquierda, y está a punto de accidentarse.

Celular y volante, combinación fatal



Sr. Arq.

FERNANDO CORDERO CUEVA.

PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL.

En su despacho:

Ángel Miguel Macías Hinostroza, egresado de la Facultad de Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Educación, especialización en jurisprudencia, de la Universidad Técnica de Babahoyo, de la forma más respetuosa, haciendo uso de la facultad que me otorga el numeral 23 del artículo 66 de la Constitución del Estado Ecuatoriano vigente, acudo ante usted para manifestarle y solicitarle lo siguiente:

Señor Presidente, considero necesario hacerle llegar mis debidos agradecimientos por la labor que ha venido emprendiendo como Presidente de la Asamblea Nacional, pues como nunca y pese a la tenaz oposición infundada de los políticos detractores de Gobierno de la Revolución Ciudadana La Asamblea Nacional que usted acertadamente preside ha reformado y creado varias leyes que han sido de beneficio para el Ecuador y sus habitantes.

En el Suplemento del Registro Oficial Nro. 415 publicado el 29 de Marzo del año 2011, se publicó la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y el Art. 65 de la citada Ley, reforma la disposición del Art. 140 de La Ley Orgánica de Transportes Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial, y desde esa fecha en el Ecuador el acto de hablar por teléfono celular mientras el conductor está conduciendo, empezó a ser contravención, pues la mencionada reforma dice: "Incurrir en contravención leve de segunda clase y serán sancionados con multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 3 puntos en su licencia de conducción". I) El conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y al momento de hablar no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.

Considero Señor Presidente que, la reforma introducida al Art. 140 de la Ley Orgánica de Transportes Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial no está acorde con la gravedad del acto que representa hablar por teléfono celular mientras el conductor está conduciendo el automotor. Esta irresponsabilidad no puede ser sancionada como una contravención leve de segunda clase y con el pago de la multa y reducción de los puntos antes indicados. La sanción debe ser más drástica para sentar precedentes y que por temor a la multa y a la reducción de puntos el conductor sea responsable y se abstenga de cometer ésta contravención.

Con lo antes indicado, de la forma más respetuosa, acudo ante Usted Señor Presidente de la Asamblea Nacional y le solicito se digne tratar con carácter de urgente el presente proyecto de reforma al Art. 65 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial, que reformó el Art. 140 de la mencionada Ley, y que el Numeral l) que dice: l) El conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y al momento de hablar no haga uso del dispositivo homologado de manos libres. Sea agregado al final del Art. 69 que sustituyó al Art. 144 de la antes referida Ley que dice: "Incurrir en contravención grave de tercera clase y serán sancionados con multa del cincuenta por ciento (50%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 9 puntos en el registro de su licencia de conducir:e) El conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y al momento de hablar no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.

Esto Señor Presidente contribuirá al contrarrestar la irresponsabilidad de los conductores que hablan por teléfono celular mientras están conduciendo, puesto que con esta irresponsabilidad han cobrado millones de vidas en todo el mundo y cientos de vidas en el Ecuador y en Quevedo. Es necesario que se aumente el pago de las multas y el número de la reducción de los puntos de la licencia de conducir del conductor contraventor para tratar de combatir éste mal que está

terminando con la vida de muchas personas inocentes, sobre todo de niñas y niños.

Por la atención pronta y favorable que se digne dar a la presente, le reitero mis debidos agradecimientos.

Atentamente.
Dios, Patria y Libertad

Ángel Miguel Macías Hinostroza.

REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Considerando:

QUE, el Art. 394 de la Constitución de la República del Ecuador, publicada en el Registro Oficial Nro. 449 del 20 de Octubre del año 2008, garantiza la libertad de transporte terrestres, aéreo, marítimo y fluvial, dentro del territorio nacional, sin privilegio de ninguna naturaleza. De la misma manera el referido Art. Vela por la promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transportes como prioritarias.

QUE, la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, publicada en el Registro Oficial No. 1002 de agosto de 1996, ha sido objeto de varias reformas, y presenta una serie de disposiciones contradictorias e inconsistentes; que, ha existido una proliferación desordenada de operadores por cuanto no existe un marco jurídico que organice, regule y controle la actividad del transporte terrestre a nivel nacional;

QUE, a pesar de su preponderancia en el desarrollo del país, el transporte terrestre no ha sido considerado como un sector estratégico de la economía nacional;

QUE, existen deficiencias en la determinación de funciones y el establecimiento de responsabilidades para cada uno de los organismos que intervienen en la actividad del transporte terrestre, lo que ha ocasionado que la ley no pueda aplicarse adecuadamente;

QUE, la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres no contempla aspectos relacionados con la prevención; de accidentes sean éstos delitos o contravenciones.

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

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

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

En ejercicio de las facultades y atribuciones que me encuentro investido dispongo:

QUE, en la parte final del Art. 69 de la Ley Orgánica Reformatoria al Art. 144 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial vigente que dice: Incurren en contravención grave de tercera clase y serán sancionados con multa del cincuenta por ciento (50%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 9 puntos en el registro de su licencia de conducir”. Se agregue como literal e) lo siguiente. El conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y al momento de hablar no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.

Atentamente.

Arq. Fernando Cordero Cueva.
Presidente de la Asamblea Nacional.

GLOSARIO.

Abolladura. Es una deformación de la carrocería metálica que produce diversas entrantes y salientes que son espacios cóncavos y convexos en su superficie, como consecuencia del impacto.

Arrollamiento. Acción por la cual un vehículo pasa con su rueda o ruedas por encima del cuerpo de una persona o animal.

Atropello. Impacto de un vehículo en movimiento a un peatón o animal.

Autopista. Vía de varios carriles separados con parterre central sin cruces a nivel, con acceso regulado y estacionamiento prohibido.

Avenida. Vía pública urbana, generalmente dividida por islas de seguridad y compuesta de dos o más calzadas, en las que existen uno o más carriles de circulación.

Berma o espaldón. Faja lateral adyacente a la calzada de una vía pavimentada o no, destinada al tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos en caso de emergencia.

Calle. Vía pública ubicada en los centros poblacionales conformada de aceras y calzada, destinada al tránsito peatonal y/o vehicular.

Callejón. Sendero estrecho y largo a modo de calle, entre edificaciones. Vía secundaria generalmente angosta para uso de vehículos y peatones.

Calzada. Parte de la vía pública destinada a la circulación de vehículos, comprendida entre los bordes del camino y aceras.

Carril de aceleración. Un carril de cambio de velocidad para que el vehículo pueda aumentar su velocidad hasta llegar a un promedio que le permita una mayor seguridad para incorporarse al tránsito.

Carril de circulación. Espacio delimitado en la calzada, destinado al tránsito vehicular en una sola columna en el mismo sentido de circulación.

Carril de deceleración. Un carril de cambio de velocidad que tiene por objeto permitir a un vehículo que va tomar una curva de salida desde una carretera, hacerlo a una velocidad segura para realizar un viraje luego de abandonar el flujo normal de circulación.

Choque. Es el impacto de dos vehículos en movimiento.

Choque posterior o por alcance. Es el impacto de un vehículo al vehículo que le antecede.

Choque frontal longitudinal. Impacto frontal de dos vehículos, cuyos ejes longitudinales coinciden al momento del impacto.

Choque frontal excéntrico. Impacto frontal de dos vehículos, cuyos ejes longitudinales al momento del impacto forman una paralela.

Colisión. Impacto de más de dos vehículos.

Conductor. Es la persona legalmente facultada para conducir un vehículo automotor, y quien guía, dirige o maniobra un vehículo remolcado.

Conductor profesional. Conductor legalmente autorizado para conducir vehículos, generalmente de servicio público o comercial, por lo que tiene derecho a percibir una retribución económica.

Contravía. Circulación o estacionamiento en sentido contrario al permitido por las disposiciones o señales de Tránsito.

Cruce peatonal con semáforo. Zona señalizada para el paso de peatones, regulada por un semáforo peatonal o vehicular.

Cuneta. En calles y carreteras el ángulo formado por la calzada y el plano vertical producido por diferencia de nivel entre calzada, acera y berma, destinada a recoger y evacuar las aguas superficiales.

Derecho de vía o de paso. Preferencia que tiene un vehículo respecto de otros vehículos y peatones, así como la de estos sobre los vehículos.

Distancia de detención. Es la distancia que recorre un vehículo desde que el conductor percibe un problema, lo evalúa, actúa y el vehículo se detiene; comprende la distancia de reacción más la distancia de frenado.

Distancia de frenado. Es la distancia que recorre un vehículo desde que se acciona el freno, hasta que el vehículo se detiene.

Distancia de reacción. Es la distancia que recorre un vehículo desde que el conductor levanta el pie del acelerador y acciona el pedal de freno.

Estrellamiento. Impacto de un vehículo en movimiento contra otro estacionado o contra un objeto fijo.

Intersección regulada. Aquel en que existe semáforo funcionando normalmente, excluyendo la intermitencia, PARE, CEDA EL PASO o agente de tránsito.

Maniobra. Es la acción que me permite cambiar la posición del vehículo mientras está en circulación normal, implicando un potencial riesgo para mí y para los demás usuarios.

Peatón. Es la persona que transita a pie por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras y, las personas con capacidades especiales que transitan igualmente en vehículos especiales manejados por ellos o por terceros.

Rebasar. Maniobra efectuada para sobrepasar a otro vehículo que circula en una misma dirección o se encuentra estacionado en un carril distinto.

Roce. Es la fricción de las partes laterales de la carrocería de dos vehículos en movimiento, determinando daños materiales superficiales.

Rozamiento. Es la fricción de la parte lateral de la carrocería de un vehículo en movimiento con un vehículo estacionado o un objeto fijo.

Señales de tránsito. Objetos, avisos, medios acústicos, marcas, signos o leyendas colocadas por las autoridades en las vías para regular el tránsito.