



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR SEDE IBARRA

“PUCE – SI”

ESCUELA DE JURISPRUDENCIA

TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA:

**“ANÁLISIS JURÍDICO SOBRE LAS ESTRATEGIAS DE PREVENCIÓN Y
SEGURIDAD VIAL APLICADAS EN EL ECUADOR”**

PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

Derecho, participación, gobernanza, regímenes políticos e institucionalidad

AUTOR: JEFFERSON PATRICIO AIZAGA ALEMÁN

ASESOR: MSc. RONALD EDUARDO BRIONES PÁRRAGA

IBARRA, MAYO – 2019

Ibarra, 02 de mayo del 2019

MSc. Ronald Eduardo Briones Párraga

ASESOR

CERTIFICA:

Haber revisado el presente informe final de investigación, el mismo que se ajusta a las normas vigentes en la Escuela de Jurisprudencia, de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra (PUCESI); en consecuencia, autorizo su presentación para los fines legales pertinentes.



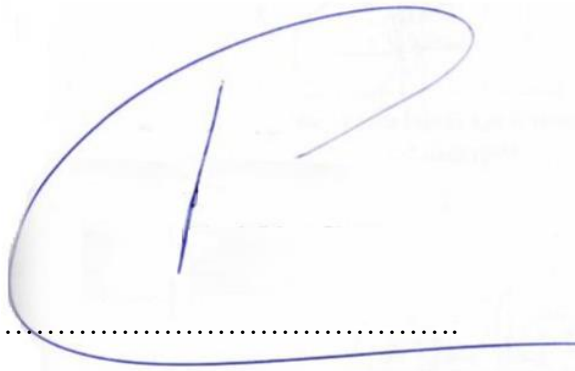
.....

Msc. Ronald Eduardo Briones Párraga

C.C. 1306347608

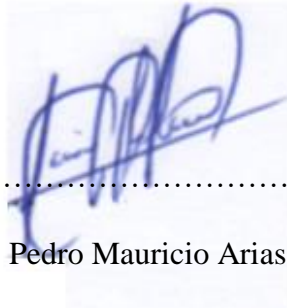
PÁGINA DE APROBACIÓN DEL TRIBUNAL

El jurado examinador, aprueba el presente informe de investigación en nombre de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra (PUCESI):

A large, stylized handwritten signature in blue ink, consisting of a large loop and a vertical stroke, positioned above a horizontal dotted line.

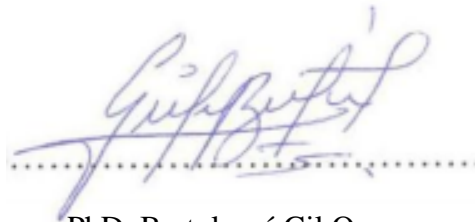
MSc. Ronald Eduardo Briones Párraga

C.C. 1306347608

A handwritten signature in blue ink, appearing as a series of overlapping loops and strokes, positioned above a horizontal dotted line.

MSc. Pedro Mauricio Arias Romero

C.C. 1002489225

A handwritten signature in blue ink, featuring a prominent loop and a long horizontal stroke, positioned above a horizontal dotted line.

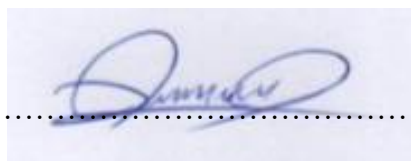
PhD. Bartolomé Gil Osuna

C.C. 102476839

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS

Yo Jefferson Patricio Aizaga Alemán, declaro conocer y aceptar la disposición del Art. 165 del Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, que manifiesta textualmente: “Se reconoce facultad de los autores y demás titulares de derechos de disponer de sus derechos o autorizar las utilidades de sus obras o prestaciones, a título gratuito u oneroso, según las condiciones que determinen. Esta facultad podrá ejercerse mediante licencias libres, abiertas y otros modelos alternativos de licenciamiento o la renuncia”.

Ibarra, 02 de mayo del 2019

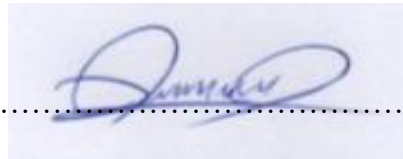


Jefferson Patricio Aizaga Alemán

C.C.: 1003591474

AUTORÍA

Yo, Jefferson Patricio Aizaga Alemán, portador de la cédula de ciudadanía N° 1003591474, declaro que la presente investigación es de total responsabilidad del autor, y eximo expresamente a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra de posibles reclamos o acciones legales.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jefferson', is centered within a light blue rectangular box. A horizontal dotted line is positioned directly below the box.

Jefferson Patricio Aizaga Alemán

C.C.: 1003591474

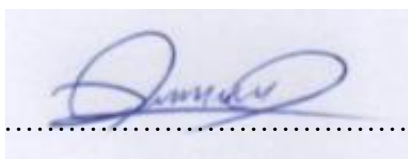
DECLARACION Y AUTORIZACIÓN

Yo: Jefferson Patricio Aizaga Alemán, con CC: 1003591474, autor del trabajo de grado intitulado: *“ANÁLISIS JURÍDICO SOBRE LAS ESTRATEGIAS DE PREVENCIÓN Y SEGURIDAD VIAL APLICADAS EN EL ECUADOR”*, previo a la obtención del título profesional de Abogado, en la Escuela de Jurisprudencia.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra a difundir a través del Repositorio Digital de la PUCESI el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de la Universidad.

Ibarra, 02 de mayo del 2019



Jefferson Patricio Aizaga Alemán

C. C. 1003591474

DEDICATORIA

A la mejor, mi madre Beatriz Alemán, quién me ha enseñado con el ejemplo, que no existen dificultades que no se puedan superar, quien, con todo su esfuerzo, me ha brindado su apoyo incondicional durante toda mi vida.

A mi padre Patricio Aizaga, quien es mi inspiración para ser un gran Abogado.

A mi hermana, quien ha estado a mi lado en todo momento.

AGRADECIMIENTO

A Dios, por darme la vida y una hermosa familia;

A mi esposa por creer siempre en mí, y por darme su amor y apoyo incondicional desde el día en que la conocí;

A mi madre, porque sin ella no hubiera sido posible cumplir con esta meta.

A mi padre por cuidarme cada día desde el cielo;

A mi padrino Aníbal, y a toda mi familia quienes de una u otra forma han ayudado a lograr este sueño.

INDICE

1.	RESUMEN Y PALABRAS CLAVE	ix
2.	ABSTRACT	x
3.	INTRODUCCIÓN	1
4.	ESTADO DEL ARTE	4
5.	MATERIALES Y MÉTODOS	13
6.	RESULTADOS Y DISCUSIÓN	14
6.1.	ANÁLISIS DOCUMENTAL	14
6.2.	ANÁLISIS DE LAS ENTREVISTAS	33
	DISCUSIÓN	46
7.	CONCLUSIONES	49
8.	RECOMENDACIONES	51
9.	REFERENCIAS	53
9.1.	LINKOGRAFÍA	53
9.2.	LEYES Y DOCUMENTOS OFICIALES	59
10.	ANEXOS	61

1. RESUMEN Y PALABRAS CLAVE

El presente trabajo trata sobre las estrategias de seguridad vial que se encuentran en la normativa ecuatoriana vigente y que son aplicadas dentro el territorio y su adecuación a la normativa internacional; el cual tiene como objeto, realizar un análisis jurídico de la normativa que regula la seguridad vial, esto, con el fin de determinar los elementos fundamentales del sistema y funcionamiento del sector orgánico de tránsito, utilizando las estadísticas actuales con el fin de determinar su eficacia. La presente investigación se llevó a cabo mediante la aplicación de los métodos, normativista y deductivo, debido a que, para cumplir con el objetivo propuesto, fue necesario estudiar la normativa nacional e internacional, así como también se utilizó el método exegético, ya que se requería un análisis gramatical de las normas que regulan las estrategias de seguridad vial aplicadas en el Ecuador. Los resultados que se obtuvieron luego de haber realizado la investigación, aportan la necesidad de mejorar la legislación en varios aspectos en torno a las recomendaciones internacionales, así como también se identificó que los organismos de tránsito deben poner más énfasis a la hora de hacer cumplir la normativa vigente, ya que, aunque existen normas que pueden reducir los accidentes de tránsito, estas no se cumplen ni se hacen cumplir.

PALABRAS CLAVE: Seguridad vial; accidentes de tránsito; normativa internacional; elemento humano.

2. ABSTRACT

The present research deals with the road safety strategies that are found in the Ecuadorian regulations in force and that are applied within the territory and its adaptation to international regulations; which aims to perform a legal analysis of the regulations that regulates road safety, this, in order to determine the fundamental elements of the system and operation of the organic transit sector, using the current statistics in order to determine its effectiveness. The present investigation was carried out through the application of the normative and deductive methods, because to comply with the proposed objective, it was necessary to study the national and international regulations, as well as the exegetical method, since it was required a grammatical analysis of the regulations that regulate road safety strategies applied in Ecuador. The results obtained after having carried out the research, contribute the need to improve the legislation in several aspects around the international recommendations, as well as it was identified that the transit organisms should put more emphasis when it comes to enforce the current regulations, because although there are regulations that can reduce traffic accidents, these are not met or enforced.

KEY WORDS: Road safety; traffic accidents; international regulations; human element

3. INTRODUCCIÓN

En la actualidad, el tránsito es una necesidad del ser humano, ya que, se ve invadido de una sociedad urbanizada, por lo cual requiere movilizarse con mayor frecuencia debido a fines económicos, sociales, etc. Sin embargo, esta necesidad de trasladarse ha traído consecuencias negativas para los países de todo el mundo, que dejan al descubierto sistemas estatales deficientes. Dentro de estas consecuencias negativas se encuentra una muy palpable, que son los accidentes de tránsito, una interrogante que afecta a la gran mayoría de los países, debido a que, genera innumerables víctimas que sufren las consecuencias de los accidentes de tránsito, que son resultado de las falencias que tiene la normativa interna de los estados.

La importancia de estudiar el tema propuesto, se encuentra en las consecuencias negativas que se derivan de los accidentes de tránsito, y los Estados establecen que la solución está en estrategias de seguridad vial correctamente aplicadas. Los accidentes de tránsito han sido una problemática sin fin, y llama la atención la cantidad de personas que pierden su vida o resultan discapacitados, heridos, marcados por este suceso, y que no sea visible un cambio en estas estadísticas, es lamentable. Hay que prestar atención a las formas en que se combate esta problemática, pues la principal finalidad del Estado es prevenir que se produzcan estos sucesos que afectan los derechos humanos. Por tal razón, internacionalmente los Estados han convenido en sintetizar estrategias de prevención y seguridad vial dentro de documentos, convenciones y foros en los cuales el tema de la seguridad vial, sus avances y deficiencias son prioridad; sin embargo, la normativa internacional carece de eficiencia, cuando los países no la integran a su normativa.

Tomando en cuenta los múltiples cambios que la legislación de tránsito en el Ecuador ha enfrentado en pocos años y las estrategias de prevención y seguridad vial que se encuentran vigentes en el Estado, es necesario evaluar los avances realizados por el legislador con respecto al ordenamiento que regula la materia de prevención y seguridad vial tomando en cuenta en orden jerárquico a: la Carta Magna; Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Reglamento General para la

Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, asimismo como los convenios internacionales a los que se encuentra sujeto el Estado y las recomendaciones realizadas por los organismos internacionales especializados.

El presente trabajo encuadra con el “Objetivo 1 del Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021” el cual busca “Garantizar una vida digna con iguales oportunidades para todas las personas” (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2017, p. 37). El fundamento se encuentra en que una de las directrices dentro de este objetivo es la salud, misma que se ve afectada por los siniestros de tránsito, por lo cual, es importante el análisis de las estrategias de prevención y seguridad vial con el fin de determinar si éstas son compatibles con el objetivo establecido y se puede cumplir con las metas estatales del buen vivir.

El tema investigado ha buscado generar ayuda para la sociedad, por cuanto, el ámbito de tránsito es un tema que no ha sido analizado y evaluado científicamente en los últimos años, enmarcándose éste en la línea de investigación de la PUCE: Derecho, participación, gobernanza, regímenes políticos e institucionalidad, que conlleva al correcto desarrollo del tema, tomando en cuenta que la problemática se centra en la institucionalidad del Estado, puesto que son los órganos estatales quienes deben dar las pautas necesarias para mejorar el ámbito de tránsito.

Los beneficiarios directos del presente estudio son los habitantes del Ecuador en general, puesto que en algún momento algunos integran el papel de conductores y otros de peatones; sin embargo, en cualquier papel que ocupen, deben conocer las estrategias de prevención y seguridad vial, y determinar si éstas se han difundido y aplicado correctamente y detectar sus deficiencias. Otro grupo de beneficiarios son los Agentes y las autoridades de Tránsito ya que el presente trabajo se basa en la obtención de conocimientos concretos de los factores importantes de seguridad vial que se encuentran vigentes, y que se enmarcan en los objetivos nacionales e internacionales, y que serán útiles para mejorar la comprensión de las estrategias aplicables y su objetivo, que es la protección de la población.

Este estudio tiene como objetivo general analizar las estrategias de prevención y seguridad vial aplicadas en el Ecuador, y como objetivos específicos los siguientes: Estudiar la normativa vigente en el país y la normativa internacional recomendada acerca de la prevención y seguridad vial; identificar los elementos fundamentales y factores de riesgo del sistema de prevención y seguridad vial; determinar la estructura orgánica del sector que gestiona la prevención y seguridad vial; y por último, analizar de una manera estadística la aplicación de las estrategias de prevención y seguridad vial en el Estado.

4. ESTADO DEL ARTE

Los accidentes de tránsito son un problema que da como resultado millones de víctimas en el mundo, debido a diferentes razones, fallas mecánicas, inobservancia de los conductores, imprudencia de los peatones, etc., sin embargo, este problema ha existido por mucho tiempo, sin que algunos estados hayan tomado acciones reales para detener estos sucesos. “En 2015, los países del mundo adoptaron la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y sus 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible” (Organización de Naciones Unidas, s.f., párr. 1), en este documento se encuentra establecido el “Objetivo 3: salud y bienestar, que tiene como una de sus metas “3.6. Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo” (Organización de las Naciones Unidas, 2015, párr. 9), otorgando al tema de seguridad vial la importancia que le corresponde, con el fin, de mejorar la calidad de vida de los seres humanos y disminuir las consecuencias causadas en las vías.

El informe sobre el estado mundial de la seguridad vial 2018, publicado por la OMS en diciembre de 2018, destaca que el número de muertes anuales causadas por el tránsito ha alcanzado los 1,35 millones. Las lesiones relacionadas con el tránsito son ahora la principal causa de muerte entre las personas de 5 a 29 años. La carga la asumen desproporcionadamente los peatones, los ciclistas y los motociclistas, en particular los que viven en países en desarrollo. (Organización Panamericana de la Salud, 2019, párr. 1)

Este informe indica la necesidad que existe de detener estos siniestros, ya que, en lugar de disminuir, están aumentando en algunos países; sin embargo, el problema no radica en que no existe una solución para los accidentes de tránsito, sino más bien, son los Estados quienes deben aplicar las estrategias de seguridad vial que, respaldadas por un presupuesto económico necesario, disminuirían considerablemente las estadísticas actuales.

La Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible (2015), establece como una de sus metas, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo hasta el 2020. La Asamblea General de las Naciones Unidas (2011), resalta el periodo

2011-2020, como Decenio de Acción para la Seguridad Vial el cual tiene como finalidad “estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial” (p. 8).

Los autores Cabrera, Velásquez y Valladares (2009) en su estudio denominado “Seguridad vial, un desafío de salud pública en la Colombia del siglo XXI”, han dado un enfoque diferente al tema de la seguridad vial; y lo hacen no desde el punto de vista legal, sino desde el ámbito de la salud pública colombiana, como una problemática del gobierno en base a que los accidentes de tránsito son una de las mayores causas de muerte en el mundo; es importante tomar en cuenta esta perspectiva porque aporta datos que permiten conocer la trascendencia de la seguridad vial como forma de solventar esta realidad negativa, aunque el presente estudio tomara un enfoque concentrado en el aspecto legal de la problemática de tránsito en el Ecuador.

En el Ecuador, según la Agencia Nacional de Tránsito (2010), en el año 2010 se suscitaron 25.588 accidentes de tránsito, dejando 2.313 personas fallecidas, una cifra totalmente negativa para el país. Se toma en cuenta el año 2010, por ser la estadística más cercana al momento en que iniciaron las reformas en prevención y seguridad vial en el Ecuador, además de que establecen los primeros resultados que surgieron luego de la implementación de las mismas. Sin embargo, en el 2018 la situación no ha mejorado, sino que los accidentes de tránsito se han mantenido dentro del rango en que se venían suscitando, en una cantidad de 25.530 siniestros registrados (Agencia Nacional de Tránsito, 2019, p. 1), dejando como saldo lamentable 1950 muertos como consecuencia de los mismos (Ecuavisa, 2018), por lo cual es evidente la posible existencia de deficiencias en lo que respecta a las estrategias de seguridad vial dentro del país.

En cuanto al cómo abordar las estrategias de seguridad vial, existen diferentes posturas. Primeramente, es preciso hacer referencia a estudios realizados de manera internacional. Para esto es necesario mencionar el estudio realizado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2004) denominado “La seguridad vial: un tema prioritario para

las Naciones Unidas”, en el cual se enfoca la seguridad vial desde un punto de vista compartido entre la mayoría de Estados del mundo, expresando en el mismo, la urgencia de combatir el problema de la carencia de seguridad vial, lo cual ha provocado el incremento de accidentes de tránsito. Este estudio tiene un enfoque muy general que no expresa políticas públicas específicas sino más bien normas comunes para todos los estados.

Por otra parte, existe una publicación realizada por el Banco Interamericano de Desarrollo (2017) denominada “Estrategia de seguridad vial” la cual, se ha enfocado directamente en un análisis de estrategias de seguridad vial implementadas en América Latina y el Caribe, y en los resultados que las mismas han aportado a la prevención de siniestros de tránsito. El estudio se realiza como una evaluación a las estrategias de prevención vial vigentes, siguiendo con un aporte de nuevas estrategias y una mejoría en su plan de acción.

En este orden de ideas, es necesario citar a la autora Llaveró (2009), quien ha realizado el artículo “Educación vial, visión integral, interdisciplinar e interinstitucional” en la comunidad de Andalucía, España, desde la perspectiva de la importancia que tiene el trabajo en conjunto entre los órganos institucionales y las normas de educación y seguridad vial para lograr un objetivo, el cual, es la disminución de accidentes de tránsito y también mejorar la seguridad vial en ese territorio; tomando en cuenta para el mejoramiento, aspectos como la tecnología, los estudios de riesgo.

En Latinoamérica, los autores Beltramino y Carrera (2007), han desarrollado un artículo titulado “El Respeto a las Normas de Tránsito en la Ciudad de Santa Fe, Argentina”, que versa sobre un estudio realizado en esta ciudad, en el cual, se analiza el tema de la prevención de accidentes desde 3 puntos de vista: leyes sancionadoras, campañas de educación vial y la inclusión de sistemas de vigilancia para el cumplimiento de las mismas; los autores establecen que las leyes no son suficientes y sostienen que los tres puntos de vista son complementarios, para prevención de accidentes. Este artículo tiene aspectos muy similares a la presente investigación, ya que estudia las estrategias de un país con respecto a la seguridad vial en un lugar determinado, sin embargo, se trata de un estudio realizado en Argentina.

Málaga (2010) ha realizado un estudio denominado “Medidas y estrategias para la prevención y control de los accidentes de tránsito: experiencia peruana por niveles de prevención” enfocado al ámbito legal de Perú, el mismo se encamina en el tema de las estrategias de prevención de accidentes y establece 3 parámetros: uno legal, uno de concientización y otro de vigilancia de cumplimiento, lo cual indica de manera general el propósito del presente trabajo: este artículo aporta más desde el ámbito legal debido a que se inclina la balanza un poco sobre el tema de las sanciones, el cual será analizado en este trabajo. Este estudio tiene un ámbito de estudio de prevención de accidentes y mas no de análisis jurídico en sí de las normas existentes.

Ahora dentro del Ecuador se menciona el estudio denominado “Educación Virtual Masiva Gratuita para la Prevención de Accidentes de Tránsito en Ambato”, llevado a cabo por los autores Jordan, Ramos y Vega (2016), quienes abordan el tema desde una perspectiva social y de concientización sobre educación vial. El mismo se presenta como un proyecto que reconoce la necesidad actual de concientización de la población en materia de educación vial en escuelas de conducción, en centros educativos, y reconoce que no se trata solo de sancionar las infracciones cometidas sino de evitarlas en lo mayormente posible; y se encamina en cierta forma a lo que se propone el presente trabajo de investigación, aunque su análisis se basa en concientización de las personas solamente y no en análisis de políticas estatales.

Luego de conocer las diversas posturas de los organismos internacionales, y de los autores, se puede observar que todos ellos tienen en común, la necesidad de disminuir los accidentes de tránsito mediante las estrategias que sean necesarias. En este caso, la mayoría de sistemas de seguridad vial apoyan la interrelación en cuanto a que son eficientes todas las estrategias, es decir, preventivas, prohibitivas, educativas, punitivas.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador (2015) publicó el “Plan Estratégico de Seguridad Vial”, según el cual, se busca cumplir objetivos determinados, que son disminuir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, garantizar el derecho a la movilidad con seguridad, para lo que establece diversas gestiones: organización

institucional, vías, vehículos y usuarios seguros, respuesta inmediata a siniestros de tránsito. Establece estos como lineamientos de control y prevención de la seguridad vial, que sí existen en la ley, y que al parecer solo se deben llevar a cabo por las autoridades con el porcentaje más alto posible de efectividad. Esta normativa forma parte del análisis a realizar y aporta con varios conceptos que serán evaluables dentro de la presente investigación, ya que contempla estrategias y lineamientos que rigen la seguridad vial en el Ecuador.

El autor Segarra (2017), en su tesis de postgrado “Evaluación de los planes de seguridad vial de los países de América del Sur”, manifiesta que los programas de seguridad vial elaborados por la mayoría de Estados, establecen como su premisa dos aspectos principales: los derechos y obligaciones de los conductores y los derechos y obligaciones de los peatones. Es decir, que las estrategias de seguridad vial, deben estar centradas en los derechos de los ciudadanos y, por ende, esa es la gran preocupación que proviene de los organismos internacionales.

En cuanto a este aspecto, la Organización Mundial de la Salud (2018), menciona que el elemento humano es imprescindible en el tema de seguridad vial, por cuanto su implicación es directa al respecto, y necesariamente, es uno de los pilares en que se deben fundamentar las estrategias de seguridad vial en un Estado. Dentro de este elemento humano, la OMS considera que existen 5 Factores de Riesgo (cinturones y sistemas de retención infantil, cascos de seguridad, exceso de velocidad, nivel de alcohol en la sangre) que destacan como los más relevantes en el tema de seguridad vial, debido a que estadísticamente, producen el mayor número de accidentes de tránsito en el mundo.

El informe realizado por la OMS con respecto a los resultados y evaluaciones de seguridad vial en el mundo, manifiesta que la utilización de sistemas de seguridad como, cascos y sistemas de retención infantil, estadísticamente han salvado miles de vidas; así como, mejorar la normativa en cuanto a límites de velocidad, el mejoramiento de las vías, las leyes sobre los niveles de alcohol en sangre de los conductores, está totalmente evaluado, y se menciona que una legislación que contenga la mayoría de estos aspectos, disminuiría los siniestros de tránsito de forma notoria. (FIA *Foundation for the Automobile and Society*, 2009)

Para fundamentar lo antes expuesto, la Organización Mundial de la Salud (2015) menciona algunas estadísticas que mejorarían en caso de cumplir con la norma recomendada, por ejemplo el hecho de usar cinturón de seguridad en conductores reduce el riesgo de morir en un 45 a 50%, y el uso de cinturón por los pasajeros de asientos traseros, disminuye el número de muertes a un 25%; por otra parte, se calcula que un peatón tiene menos del 20% de probabilidades de ser víctima mortal, si es atropellado por un automóvil a menos de 50 Km/hora; y un pasajero de motocicleta que usa el casco reduce su riesgo de morir a casi un 40%. Estas estadísticas que se han generado de diversos estudios científicos por parte de la OMS, permiten notar que el elemento humano es indispensable, y una concientización en este aspecto nunca está por demás.

Otros aspectos que se mencionan en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, elaborado por la Asamblea de las Naciones Unidas (2011), son que existen factores que pueden colaborar a prevenir accidentes de tránsito, entre estos: una correcta organización con un ente regulador que ejecute una estrategia de seguridad vial; el diseño de vías más seguras; vehículos más seguros; el control que deben realizar periódicamente las autoridades y el mejoramiento en sí, de la normativa que a cabalidad debería basarse en mejorar estos factores.

Las Organizaciones Internacionales han mostrado su preocupación a lo largo del tiempo acerca de que una de las causas que produce víctimas de siniestros de tránsito, son los vehículos, que según el autor Paullier (2016), no son fabricados con el fin de resguardar la seguridad de sus pasajeros, y que no cumplen con requisitos mínimos de fabricación, sino que usan mínimos estándares de calidad con el fin de disminuir los costos de fabricación y por ende los costos de venta, lo cual les genera más ingresos económicos. El Acuerdo de 1958 tiene por objeto, establecer Normas de las Naciones Unidas para los vehículos de ruedas, el equipo y los repuestos que se puedan instalar o utilizar en esos vehículos y las condiciones para la concesión de la homologación y su reconocimiento recíproco para uso de las Partes Contratantes que elijan aplicar esas normas, en gran parte, mediante la homologación. (Comisión Económica para Europa, 2012, p. 11)

En este sentido, el autor Sánchez (2018), en su proyecto de investigación denominado “Los Vehículos Automotores y el Derecho a la Vida y la Salud” indica que el Ecuador desde el año 2013, ha establecido una normativa de calidad con el fin de que los vehículos que transitan dentro del territorio, tengan la seguridad suficiente, esto, mediante planes estatales de vigilancia y control; sin embargo, aun los principales actores, compradores y fabricantes de vehículos, introducen al Estado vehículos con niveles de seguridad muy bajos, que aumentan el riesgo de sufrir pérdidas lamentables y afectación a los derechos de salud y vida. Esto se debe, a que al considerar al Ecuador como un país como poco desarrollado, se destinan por parte de los fabricantes, los automóviles de menor calidad, esto debido a la falta de control que existe por parte de las autoridades, que no evalúan las características establecidas en la Norma INEN para los vehículos que ingresan al territorio, y por lo tanto, las estadísticas de accidentes de tránsito no disminuyen y los conductores y peatones se ven afectados por la falta de aplicación.

En cuanto a la infraestructura vial, el Ecuador mediante el ente encargado, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2013), ha elaborado un manual con especificaciones técnicas viales, con la finalidad de mejorar la planificación, diseño y construcción, mediante el uso de estudios y avances científicos en esta materia, unificando los estándares de calidad recomendados dentro de una Norma denominada NEVI-12.

En otro aspecto un poco olvidado, como son las víctimas de los accidentes de tránsito y sus familias, se puede extraer varios factores que deberían ser tomados en cuenta por los estados para mejorar el tema de seguridad vial, tales como la mejora de calidad de los sistemas de salubridad y rehabilitación, con el fin de que cuando se suscite un accidente de tránsito, este sea cubierto por personal de la salud totalmente capacitado para este tipo de emergencias, ya que de otro modo, “las demoras para detectar lesiones y prestar asistencia a las víctimas de un accidente de tránsito aumentan la gravedad de las lesiones (...) unos minutos de demora pueden suponer la diferencia entre la vida y la muerte. (Organización Mundial de la Salud, 2018, párr. 43)

La Organización Mundial de la Salud (2012), ha elaborado una guía para organizaciones gubernamentales conocida como “Actividades para promover la seguridad vial y el apoyo a las víctimas con traumatismos causado por accidentes de tránsito” en el cual se puede observar una perspectiva de apoyo post-accidente, ya que los sistemas de tránsito usualmente pueden centrarse ciegamente en la prevención de los siniestros, sin embargo, como se manifiesta en este documento, algunas de las organizaciones no gubernamentales se centran principalmente en dar apoyo de emergencia y de rehabilitación, así como ofrecer servicios de atención médica, social y legal, no solo para las víctimas directas de estos sucesos, sino también a sus familiares que son indirectamente afectados, y de los cuales el gobierno se olvida y deja en estado de vulnerabilidad, la afectación que han recibido, estas personas.

En el Ecuador el tema de las estrategias de prevención y seguridad vial aplicadas en el Ecuador no ha sido profundamente estudiado, por lo que se ha mencionado a varios autores y organizaciones internacionales que se han involucrado en el estudio de estos factores. Sin embargo, de la falta de investigaciones científicas dentro del país, la normativa es la que muestra la información que el Ecuador ha unificado en su estrategia de seguridad vial nacional.

Dentro de la normativa legal ecuatoriana, se establecen los fundamentos y principios en que se basa la seguridad vial y la prevención de accidentes de tránsito. La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (2008) manifiesta en sus artículos 1 y 2 primeramente los derechos en los que se fundamenta; la vida, la movilidad y el libre tránsito; y segundo, la protección y seguridad vial a quienes son transportados y a las demás personas, peatones y conductores; esta normativa será indispensable en el presente estudio debido a que será objeto de análisis en el enfoque de seguridad vial, aportando los conceptos y estrategias aplicadas que serán evaluadas.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2008), comprende 6 Libros, que corresponden a la organización y funcionamiento del sector de tránsito. El Libro I versa sobre la Organización del Sector, definiendo quienes serán los actores principales y las autoridades encargadas de llevar a cabo las normas existentes. El Libro II, trata sobre el

Transporte Terrestre Automotor, que corresponde al servicio que proporciona el Estado mediante su infraestructura vial para la movilidad humana y económica. El Libro III, regula el tema de Tránsito y Seguridad Vial, mediante el cual se establecen los objetivos de seguridad vial, como capacitación de conductores, disminución de accidentes de tránsito, y los requisitos fundamentales para conductores y peatones. El Libro IV, que versa sobre La Prevención, se centra en la capacitación de conductores y demás usuarios de las vías, además de la concientización y educación en el tema de prevención de accidentes de tránsito. El Libro V, se denomina Del Aseguramiento, mediante el cual el Estado establece un seguro que cubra el pago en caso de que se suscite un accidente de tránsito. El último libro, menciona a la Comisión de Tránsito del Ecuador, que como persona jurídica publica, su organización, funciones especiales.

El “Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Ecuador” (2012) establece el desarrollo de la normativa legal, mediante normas de aplicación para los conductores, peatones y todos los usuarios que circulen, transiten o utilicen las vías abiertas al tránsito dentro del país. En cuanto al tema de la seguridad vial y prevención, en su libro III, establece reglas específicas de Seguridad Vial, que deben ser cumplidas por todos los usuarios de las vías. Mientras que en su libro IV habla de la prevención, dentro de la cual menciona la educación vial, la forma en que se ha de llevar a cabo mediante proyectos, campañas, publicaciones, que se ha de llevar a cabo hacia los estudiantes de todos los niveles de educación desde preprimaria, además de los estudiantes que aspiran ser conductores.

Luego de realizar una búsqueda exhaustiva de referencias bibliográficas con respecto al tema planteado, se puede notar que existen estudios realizados desde otras perspectivas y con respecto a otras legislaciones en materia de tránsito, sin embargo, los estudios acerca de la legislación del Ecuador son mínimos, lo cual le brinda más relevancia al análisis propuesto en esta investigación.

5. MATERIALES Y MÉTODOS

La presente investigación se realizó desde un enfoque cualitativo, puesto que el objetivo de la misma fue analizar la normativa jurídica que regula la seguridad y prevención vial en el Ecuador. El nivel de investigación que se ha utilizado es el descriptivo porque dentro del análisis de las estrategias de prevención y seguridad vial en el Ecuador, se ha logrado identificar cuales se llevan a cabo, como se realiza, mediante que métodos, y quien debe aplicarlas.

En esta investigación se emplearon varios métodos. Por un parte el normativista, y por otra el deductivo; para lo cual fue necesario estudiar las estrategias de prevención y seguridad vial establecidas en la normativa internacional, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en su reglamento que desarrolla más detalladamente y en las políticas públicas emitidas por la función ejecutiva, que tienen validez en el ordenamiento jurídico ecuatoriano y que están enmarcadas en procedimientos legales emanados del Estado; asimismo, se estudió la normativa internacional, ya que cada día genera avances importantes, en el tema de seguridad vial.

Como técnicas de recolección de datos para esta investigación se hizo necesario la aplicación de dos técnicas: La primera fue la técnica de revisión documental, a través de la búsqueda de normativa ecuatoriana acerca de prevención y seguridad vial, debido a que era preciso abordar los documentos legales y doctrinarios que contienen información relevante para la sustentación del presente trabajo, esta fue una fuente primaria para realización del proyecto. La segunda técnica fue la entrevista, la cual se realizó mediante la elaboración de un cuestionario, el mismo que permitió obtener información veraz sobre el tema de la seguridad vial en el país y permitió conocer la opinión abierta tanto de profesionales del ámbito de tránsito, como de profesionales del derecho que han brindado su opinión respecto a cómo se aplican, generan y gestionan las normas de prevención y seguridad vial en el Ecuador por parte de las autoridades.

6. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En el siguiente apartado, se presentan los resultados obtenidos de la aplicación de la técnica documental, mediante la recopilación de normativa interna y normativa internacional relacionados con de las estrategias de seguridad vial aplicadas en el Ecuador, así como de la técnica de entrevista para llevar a cabo el método establecido en esta investigación. Las entrevistas realizadas a 4 jueces de la Unidad Judicial de Garantías Penales de Ibarra han determinado patrones de pensamiento acerca del tema planteado, que mediante un análisis minucioso serán objeto de estudio y se valorara sus respuestas, tomando los aspectos que tengan más relevancia con la investigación, y los objetivos planteados por el investigador.

6.1. ANÁLISIS DOCUMENTAL

Luego de realizar el análisis exhaustivo, es necesario mencionar que la seguridad vial es conceptualmente conocida como “la enseñanza de hábitos e incorporación de sistemas que protejan la vida de conductores y usuarios de las vías; la misma que tiene como objetivo prevenir los accidentes de tránsito” (Segarra, 2017), por tal razón es evidente que el aumento de accidentes o disminución de estos es directamente proporcional a la calidad de estrategias de seguridad vial existentes.

En el Ecuador, el Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021, es la base de todo el aparato estatal, cada recurso y política pública, debe mantener concordancia con este (Constitución del Ecuador, 2008); de la misma forma, el Plan Nacional de Desarrollo “se articula de manera directa con la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)” (Secretaría Nacional de Planificación, 2017, p. 19), por lo cual debe tomar las consideraciones recomendadas por los mismos. El Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 (2017), es el que se debe llevar a cabo en el transcurso de este periodo para regular las políticas públicas, entre estas se encuentran las estrategias de seguridad vial, ya que dentro de este plan se menciona en el Objetivo número 1: Garantizar una vida digna con iguales oportunidades para todas las personas, lo cual está directamente relacionado con el sector de seguridad vial, puesto que son las estrategias de seguridad vial las que hacen posible en cierto ámbito, garantizar el mencionado objetivo.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2015-2020, ha sido elaborado en concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 y es la guía para el sector de tránsito y para todos sus organismos, el cual establece como objetivo “Garantizar el derecho a las y los ciudadanos a la libre y segura movilidad terrestre, protegiendo la vida e integridad de los usuarios del transporte terrestre en el territorio ecuatoriano” (Agencia Nacional de Tránsito, 2016, p. 5).

La OPS/OMS trabaja con los países de las Américas para avanzar hacia la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) relacionados con la seguridad vial, así como en la aplicación de su Plan de acción de seguridad vial (2012-2017) y de los compromisos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. (Organización Panamericana de la Salud, s.f., párr. 16)

La Asamblea General de las Naciones Unidas (2011), como organismo internacional al que se encuentran adheridos la mayoría de Estados en el Mundo, establece como los pilares a tomar en cuenta dentro de las estrategias de seguridad vial los siguientes: Gestión de la seguridad vial, Usuarios de las vías de tránsito más seguros, Vías de tránsito y movilidad más seguras, Vehículos seguros, Respuesta tras los accidentes. Tomando como referencia estos pilares establecidos en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, se analizan las estrategias de seguridad vial recomendadas, y su adecuación dentro de la normativa ecuatoriana vigente que regula la seguridad vial.

Gestión de la Seguridad Vial

Dentro del primer pilar que se refiere a “Gestión de la Seguridad Vial”, se evalúa la estructura orgánica, que es la base para que las estrategias de seguridad vial recomendadas tengan éxito en la disminución de accidentes de tránsito, ya que depende directamente de los organismos de tránsito la ejecución de las normas que ha previsto el legislador. Por lo tanto, dentro de este pilar se establecen las siguientes actividades que deben ser adoptadas por el Estado:

Alentar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales

en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar la aplicación y la eficacia. (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2011, p. 11)

La Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial del Ecuador (2015) “tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”. Debido a que esta normativa es la base del sistema de seguridad vial, ha establecido en orden jerárquico, a los organismos encargados del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Delega al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la rectoría, mientras que, a la Agencia Nacional de Tránsito, le delega el tema de regulación planificación y control en el territorio nacional, y a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la planificación operativa del transporte, tránsito y seguridad vial. Sin embargo, también se establece un organismo que complementa la gestión de tránsito, ya que existen circunscripciones territoriales en las que los Gobiernos Autónomos Descentralizados, no se encuentran obligados a asumir el control operativo del tránsito, para lo cual la Agencia Nacional de Tránsito podrá delegar esta facultad a la Comisión de Tránsito del Ecuador. Es indispensable resaltar que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Agencia Nacional de Tránsito son los organismos que establecen los parámetros en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, que deberán ser respetados por los demás organismos mencionados. (La Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial del Ecuador, 2015, arts. 13, 14, 15, 16, 30.2., 30.3.)

Con respecto a otra de las actividades recomendadas, se ha creado una estrategia de seguridad vial en el Ecuador, que se conoce como Plan Estratégico de Seguridad Vial (2015-2020), el cual fue elaborado por el Comité Interinstitucional de Seguridad Vial, el cual está conformado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Agencia Nacional de Tránsito y la Comisión de Tránsito del Ecuador (Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador, 2015). Esta estrategia de seguridad vial, ha establecido, basada en los datos nacionales sobre accidentes de tránsito, las siguientes metas nacionales a largo plazo:

Disminuir en un 40% la siniestralidad nacional para el año 2020, de 16,4 vehículos accidentados en el año 2013 a 8,9 por cada 1.000 vehículos para el año 2020. - Disminuir en el 40% las fatalidades en siniestros de tránsito hacia el año 2020; esto es, reducir la tasa de 19,47 fallecimientos en el 2013 a 11,7 fallecimientos por cada 100.000 habitantes en siniestros de tránsito; esto equivale a salvar más de 10.000 vidas en el periodo 2015-2020. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2016, p. 13)

Con respecto a otra de las actividades de este pilar, acerca de la necesidad de contar con fondos económicos mediante la generación de los mismos, es menester dar a conocer que las instituciones públicas que regulan la seguridad vial, reciben del gobierno central el presupuesto que está indicado en el Plan Anual de Inversiones, que en el 2018 asignó para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas la cantidad de 703,943,405.02 dólares, a la Agencia Nacional de Tránsito la cantidad de 129,314,422.10 dólares, a la Comisión de Tránsito del Ecuador la cantidad de 129,888,767.39 (Ministerio de Economía y Finanzas del Ecuador, 2017), sin embargo, para el año 2019 se asignó al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la cantidad de 316.473.317,10 dólares; a la Agencia Nacional de Tránsito la cantidad de 4.907.426,26 dólares; a la Comisión de Tránsito del Ecuador la cantidad de 5,520,635.26 (Ministerio de Economía y Finanzas del Ecuador, 2018), disminuyendo el financiamiento del sector de tránsito, y por ende, creando un obstáculo para la ejecución de los proyectos de seguridad vial.

Por otra parte, cabe recalcar que otra de las actividades a realizar, que sirven como base para poder evaluar la situación del tránsito y la aplicación de las estrategias de seguridad vial en el país, es la recopilación de datos estadísticos reales y de manera periódica, lo cual es menester del Estado, y que según el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (2015) en el Ecuador la Agencia Nacional de Tránsito:

Al cumplir con sus funciones de ente regulador recopila la información suscitada en el periodo mediante un formato estandarizado y dispuesto por la ANT (...)Mediante un Acuerdo Interinstitucional entre el Ministerio del Interior y la Agencia Nacional de Tránsito, se determinó un acceso informático a través de un web service, denominado sistema "DAVID", el mismo que facilitará la recepción y entrega de la información

relacionada a los siniestros que se requiera; así como, actualizar la base de datos compartida y actualizada (...) (p. 128).

Vías de Tránsito y Movilidad más seguras

El segundo Pilar denominado “Vías de Tránsito y Movilidad más seguras” se basa en “Aumentar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes de carreteras en beneficio de todos los usuarios de las vías de tránsito” (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2011). Para el cumplimiento de este pilar se requieren mejorar las estrategias de seguridad vial, mediante la realización de las siguientes actividades:

Aumentar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes de carreteras en beneficio de todos los usuarios de las vías de tránsito, especialmente de los más vulnerables (por ejemplo, los peatones, los ciclistas y los motociclistas). Ello se logrará mediante la aplicación de evaluaciones de la infraestructura viaria y el mejoramiento de la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las carreteras teniendo en cuenta la seguridad. (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2011, p. 13)

La Ley Sistema Nacional de Infraestructura Vial Transporte Terrestre (2017), menciona en sus artículos 29, 30, 31, 32, la forma en que se ha de controlar la infraestructura vial, con respecto a ciertos aspectos tales como: las reparaciones de las vías, la señalización que debe contar con criterios y estándares internacionales, la responsabilidad del gobierno con respecto al estado de las vías, etc. En relación a este pilar que se concentra en la vialidad, la infraestructura y la tecnología que se debe implementar en el Ecuador, es primordial, la existencia de un organismo que se encargue de la regulación y los proyectos de mejoramiento y mantenimiento vial, el cual en el Ecuador es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas ejerce la rectoría del sistema nacional de transporte multimodal y tiene como misión la formulación, implementación y evaluación de políticas, regulaciones, planes, programas y proyectos que garanticen una red de transporte seguro y competitivo, minimizando el impacto ambiental y contribuyendo al desarrollo social y económico del país. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2018, p. 4)

Entonces, es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es el organismo que debe mantener una red vial segura mediante estudios y tecnología que ayuden a mejorar la calidad del transporte. Con respecto al tema de infraestructura vial de calidad, y a la obligación de mantener un conocimiento de métodos y estrategias avanzadas que debe existir acerca de la infraestructura vial necesaria como estrategia de seguridad vial, el Ministerio de Obras Públicas (2013) menciona lo siguiente:

La norma ecuatoriana Vial, NEVI-12 que constituye un documento normativo técnico aplicable al desarrollo de la infraestructura vial y del transporte en el Ecuador bajo los principios de equidad o trato nacional, equivalencia, participación, excelencia, información, sostenibilidad ambiental y competitividad sistémica.

En esta normativa se establecen las políticas, criterios, procedimientos y metodologías que se deben cumplir en los proyectos viales para factibilidad los estudios de planificación, diseño y evaluación de los proyectos viales, así como para asegurar la calidad y durabilidad de las vías, mitigar el impacto ambiental y optimizar el mantenimiento del tráfico en las fases de contratación, construcción y puesta en servicio.

Las disposiciones de Norma Ecuatoriana Vial, NEVI-12, deberán ser observadas por proyectistas, constructores y por cualquier persona que desarrolle estudios y trabajos para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, MTOP. Estas disposiciones constituyen el reconocimiento de las prácticas, procedimientos y reglamentos técnicos internacionales, por ser convenientes para el Ecuador. (p. vi)

En cuanto a infraestructura vial necesaria para los usuarios, la normativa ecuatoriana establece que es obligatorio realizar los estudios técnicos de impacto ambiental, señalización y seguridad vial establecidos por el Ministerio rector y la ANT, cuando existan proyectos de nuevas vías o el mantenimiento de las existentes. Para el cumplimiento de estas disposiciones los GADs deberán exigir el estudio técnico de impacto vial. En su circunscripción, estos deberán obligatoriamente destinar infraestructura vial a los peatones y realizar estudios de factibilidad respecto a la incorporación de carriles exclusivos de bicicletas, para lo cual se considerará las condiciones que presente la ciudad, así mismo deberá exigir zonas exteriores destinadas a la circulación y parqueo de bicicletas en las entidades públicas (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial,

2012, arts. 102-106). Con estas disposiciones la normativa ecuatoriana cumple con disponer la infraestructura adecuada para el transporte de todos los usuarios de las vías nacionales.

Vehículos más seguros

El pilar número 3, que establece las directrices de seguridad vial, menciona como tema central “Vehículos más Seguros”, y recomienda como actividades a realizar:

Alentar el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías. (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2011, p. 15)

El problema vehicular, ha generado a lo largo del tiempo innumerables víctimas fatales de accidentes de tránsito, puesto que han existido deficiencias a la hora de evaluar los vehículos que circulan dentro del Estado. El error radica en que los Estados no regulan la fabricación de los vehículos que ingresan al país, o que son elaborados dentro de ellos, por este motivo la industria automotriz continúa desconociendo las necesidades mínimas que requieren los automóviles. Por tal motivo, existe normativa internacional que regula los estándares necesarios para fabricación de vehículos.

El WP.29 es un grupo de trabajo del Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa. Como se expuso anteriormente, se ha convertido en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29) (...). Su función y la de sus grupos de trabajo subsidiarios consiste en elaborar nuevas Normas de las Naciones Unidas y nuevas Normas Técnicas Mundiales de las Naciones Unidas, armonizar las Normas de las Naciones Unidas existentes y enmendar y actualizar las normas mencionadas actuales en las esferas de interés que abarcan los acuerdos administrados por el WP.29. (Comisión Económica para Europa, 2012, p. 9)

El Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos, es la normativa internacional que regula las normas técnicas que se recomiendan aplicar a los países en todo el mundo, sin establecer una obligatoriedad, sino más bien dejando a forma de iniciativa estatal la adecuación de la normativa interna a las recomendaciones existentes. Cabe mencionar que el Ecuador ha decidido participar en el Foro Mundial, por la necesidad de mejorar su calidad de estrategias de seguridad vial.

En la ciudad de Ginebra, entre el 10 y el 13 de marzo de 2015, se realizó la 165ta reunión del Foro Mundial para la Armonización de las Regulaciones Vehiculares -WP 29-, en este espacio Ecuador expuso la importancia que le ha destinado el Gobierno Nacional al desarrollo de políticas, estrategias, planes y acciones para reducir los siniestros y fatalidades de tránsito. El Gobierno Nacional a través del Subsecretario de Transporte Terrestre y Ferroviario, Gustavo Hinojosa, resaltó que contar con vehículos más seguros es uno de los elementos estratégicos para la gestión de la seguridad vial desde una visión integral. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2015, párr. 1-2)

El Ministerio de Transporte manifiesta que el Ecuador es un adepto a la seguridad vial, y mediante una participación importante dentro del Foro de Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos, expone su ideología de mejoramiento de políticas y normas que colaboren con la reducción de resultados negativos acerca de siniestros de tránsito, pues el Estado considera parte fundamental del desarrollo de seguridad vial, el tema de la industria automotriz.

En el caso de Ecuador en el año dos mil quince fue el primer país de América Latina y el Caribe en adoptar normativa de la ONU (Organización de Naciones Unidas) Todavía más, Ecuador recientemente publicó la última versión de su Normativa RTE INEN 034 donde el país ha adoptado una serie de normativas de las Naciones Unidas en forma exclusiva como: la UN 94 Protección al ocupante en choque frontal, la UN 95 Protección al ocupante en impacto lateral, la UN 16 Cinturones de seguridad, ISOFIX según la Normativa UN 14 y la UN 13 para los frenos así como ABS (INEN, 2011). (...)

En el caso de Ecuador, existe normativa con carácter de observancia obligatoria determinada a través del Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 034 “ELEMENTOS MÍNIMOS DE SEGURIDAD EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES”, mismo que entró en vigencia el 30 de diciembre de 2010. (Sánchez, 2018, pp. 2-3)

En el año 2010, entró en vigencia la normativa RTE INEN 034, que toma en cuenta la mayoría de parámetros establecidos por las Naciones Unidas, con el fin de salvaguardar los estándares mínimos de fabricación que deben tener los vehículos que ingresan al país, que son de carácter obligatorio para las industrias, indicando de forma implícita que la seguridad de los vehículos, es de gran importancia para el Estado. Sin embargo, el autor Sánchez (2018) considera que “es poco lo que verdaderamente garantiza que un vehículo comercializado en el territorio nacional sea seguro para sus ocupantes en caso de percances vehiculares como choques en sus diferentes modalidades”, así como también hace hincapié en que “aunque en nuestro país se acogió a una normativa creada por parte de una organización internacional no se dejan de comercializar este tipo de vehículos”(p. 3), es decir que el problema de industria vehicular en el Ecuador es de aplicación mas no de normativa. En este sentido la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (2015), con respecto a la calidad vehicular que se requiere en el Ecuador, manifiesta que:

Los importadores de vehículos, repuestos, equipos, partes y piezas; carroceros y ensambladores, podrán comercializarlos siempre que cuenten con el certificado de homologación debidamente extendido por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que certificará que el modelo de vehículo cumple con todas las disposiciones de seguridad expedidas por los organismos competentes. De verificarse la inobservancia de la presente disposición, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial podrá tomar las acciones de control previstas en el reglamento específico, lo que incluirá, entre otros, la revocatoria del certificado de homologación otorgado. (art. 205)

Es decir, que los estándares de calidad de los vehículos que transitan en el Ecuador, si se encuentra regulada por la normativa legal, por medio de la homologación vehicular, que depende totalmente de la Agencia Nacional de Tránsito, por cuanto es obligación específica de este ente, el controlar estos estándares con el fin de cumplir con lo establecido, tomando en cuenta los parámetros existentes en los reglamentos de normalización, por lo cual no debería existir vehículos que no cumplan con las normas de seguridad transitando por el territorio nacional.

A criterio del autor Sánchez (2018), con respecto a las funciones que cumplen los organismos de tránsito, manifiesta que, aunque la Agencia Nacional de Tránsito se encuentre encargada de la revisión de todos los vehículos que transitan en territorio nacional, aún se permite la comercialización de vehículos con calificación cero estrellas realizada por organismos internacionales avalados como la latin NCAP, ya que aunque cumplen con las normas INEN ecuatorianas, siguen siendo deficientes para la seguridad de los usuarios, tomando en cuenta las estadísticas existentes.

Usuarios de Vías de Tránsito más Seguros

Se han abordado tres pilares de la seguridad vial basados en la organización, y el elemento mecánico, dentro de los cuales se han encontrado deficiencias en algunos puntos específicos de aplicación y reglamentación. Es hora de analizar el elemento humano y la preocupación del gobierno para cuidar de la ciudadanía. El cuarto pilar en que se fundamenta la seguridad vial, establece como una prioridad la temática de “Usuarios de vías de tránsito más seguros”, para lo cual se indica como actividades a realizar con el fin de llevarse a cabo las siguientes:

Elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. Observancia permanente o potenciación de las leyes y normas en combinación con la educación o sensibilización pública para aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco, y para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo. (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2011, p. 16)

Los factores de riesgo que toma en cuenta la Organización Mundial de la Salud (2018): límites de velocidad, sistemas de retención infantil, cascos de seguridad, cinturones de seguridad y nivel de alcohol en sangre, son los abordados en la presente investigación para analizar cómo en Ecuador se vienen tomando en consideración las recomendaciones internacionales. El primer factor, límites de velocidad, es un tema que preocupa a la población ecuatoriana, ya que según la Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador (2019) tomando en cuenta el año 2018 por ser la estadística más cercana, conducir un vehículo

superando los límites máximos de velocidad, es la segunda causa de accidentes de tránsito en el Ecuador, con un porcentaje de 15,93 % de accidentes en este año.

La Organización Mundial de la Salud (2015), realiza varias recomendaciones hacia los estados con respecto al tema de límites de velocidad máximos, mencionando que:

Los límites máximos de velocidad en vías urbanas deberían ser inferiores o iguales a 50 km/h, en consonancia con las mejores prácticas. Además, las autoridades locales deben tener competencias legislativas para reducir los límites de velocidad, pues ello les permite tener en cuenta las circunstancias locales, como la existencia de escuelas o la concentración de un gran número de usuarios de la vía vulnerables. (p. 6)

En relación con esta temática, en el Ecuador el Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (2012), desarrolla la normativa que obliga a los conductores a respetar los límites de velocidad de acuerdo a los siguientes parámetros:

Para vehículos livianos, motocicletas y similares:

Tabla 1

Tipo de vía	Límite máximo
Urbana	50 km/h
Perimetral	90 km/h
Rectas en carreteras	100 km/h
Curvas en carreteras	60 km/h

Fuente: Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Ecuador (2012)

Elaboración: Propia

Se toma como referencia los vehículos livianos, por cuanto estos son regulados con los límites de velocidad máxima dentro del país, es por esto que es posible establecer que el límite de velocidad en el sector urbano es de 50 Km/h, tal como recomienda la OMS. De la misma manera la mencionada organización internacional, refiere la necesidad de que las autoridades locales, puedan controlar de acuerdo a las necesidades de la población, los límites de velocidad más adecuados.

Art. 191. (...) La Agencia Nacional de Tránsito y los GADs de ser el caso y manteniendo la debida coordinación, podrán establecer límites menores de velocidad, por razones de prevención y seguridad, así por ejemplo para el transporte escolar, o, en áreas de seguridad o carga, o limitar el acceso a determinadas vías respecto de determinado tipo de vehículos. (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2012)

El Ecuador, cumple con este parámetro establecido por la OMS, su legislación se encuentra adecuada a la recomendación existente, por lo cual no debería ser esta la segunda causa de siniestros de tránsito en el país, si en cuanto a legislación se tratara, es aquí en donde se podrían estar suscitando dificultades y desaciertos con respecto al tema de la aplicación de estas normas.

Como otro de los factores de riesgo que considera importante la Organización Mundial de la Salud (2015) se encuentra la “conducción bajo los efectos del alcohol”. Con respecto a este tema es necesario establecer que la sexta causa de siniestros de tránsito en 2018 en el Ecuador se da como consecuencia de conductores que se encuentran bajo efectos del alcohol, con un porcentaje de 7,27% de accidentes en el país (Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador, 2019). La Organización Mundial de la Salud (2015), en relación a los límites de alcohol en la sangre, recomienda a los Estados que:

El límite de concentración de alcohol en sangre (CAS) en 0,05 g/dl puede contribuir a reducir considerablemente los accidentes relacionados con el consumo de alcohol. (...)
Las leyes que establecen límites de concentración de alcohol en sangre inferiores ($\leq 0,02$

g/dl) para los conductores jóvenes y nóveles contribuyen a reducir el número de accidentes en los que haya jóvenes involucrados (p. 7).

Es decir, que se recomienda que el límite de concentración de alcohol en sangre para los conductores en general sea de igual o menor a 0,05 g/dl, sin embargo manifiesta que es necesario hacer una reglamentación diferente para los jóvenes, debido a que son los que más se han visto perjudicados por esta causa de accidentes, por lo cual recomienda que el nivel de alcohol máximo en sangre para ellos sea de igual o menor a 0,02 g/dl.

En el Ecuador, este tema se encuentra regulado por el Código Orgánico Integral Penal (2014), el cual establece que se sancionara a los conductores que presenten un nivel de concentración de alcohol en la sangre desde 0,03 g/dl, y las penas aumentarán de acuerdo al nivel presentado, cumpliendo así el país con las recomendaciones de la OMS, por cuanto sanciona a las personas que superen el 0,02 g/dl, es decir, desde 0,03 g/dl en adelante, y lo hace en general para toda la población, sin excluir grupos de personas por edades, lo cual beneficia a la seguridad vial, por cuanto todos los conductores, no solo los jóvenes, deben tener en cuenta este aspecto en todo momento, ya que podría salvar su vida. Sin embargo, a las últimas estadísticas provistas por el investigador, se determina que los índices de siniestros por esta causa no disminuyen, por lo tanto, es posible que al igual que el tema anterior, se requiera de mayor aplicación de estas normas por parte de las autoridades de tránsito.

Otro de los factores que merece atención, con el fin de evitar víctimas de siniestros en las vías y las personas afectadas por los mismos, es el uso de cinturones de seguridad y casco para los motorizados. En el Ecuador el 22% de accidentes de tránsito involucran a motocicletas, por lo que resulta indispensable el uso de cascos que tengan la calidad adecuada para prevenir muertes o lesiones de gravedad.

La legislación ecuatoriana regula el uso de casco para los tipos de vehículo que lo requieren, y lo hace principalmente en el Reglamento General de la Ley Orgánica de Transporte

Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2012), el cual manifiesta en su artículo 300 que “Los conductores, pasajeros y pasajeras de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuádrimotos están obligados a cumplir las siguientes normas de seguridad: 1. Llevar correctamente sujeto a su cabeza y en todo momento el casco de seguridad homologado;(…)”, por tanto es una norma general para este tipo de vehículos y que debe ser aplicada por las autoridades y respetada por las personas.

El articulado menciona como aspecto importante la obligación de que el casco utilizado por los conductores de los tipos de vehículos indicados, cumpla con un requisito indispensable, que éste sea homologado, es decir, que cumpla con cierto tipo de requisitos. Para llevar a cabo este reglamento, el Ecuador mediante el Instituto Ecuatoriano de Normalización (2013) ha regulado las características, aprobando la normativa NTE INEN 2669:2013 mediante la cual, establece fortalecer los criterios de retención, visión periférica, resistencia, absorción de impactos, etc., que deben cumplir los cascos de seguridad.

El otro aspecto que establece el articulado anteriormente citado, es la obligatoriedad de la norma, pero para cumplir con este presupuesto que es la coercitividad, se hace necesaria la imposición de una sanción a quien lo incumpla. Con tal motivo el Código Orgánico Integral Penal (2014), establece lo siguiente:

Artículo 389.- Contravenciones de tránsito de cuarta clase. - Serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general, y reducción de seis puntos en su licencia de conducir: (...) 11. La o el conductor y los acompañantes, en caso de haberlos, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuádrimotos que no utilicen adecuadamente casco de seguridad homologados de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito o, que en la noche no utilicen prendas visibles retrorreflectivas.

Este articulado complementa la función de la norma establecida en el reglamento general, puesto que tipifica una omisión que consiste en no usar casco homologado de acuerdo a la

regulación que establece la legislación, haciendo que la norma sea respetada por los usuarios de estos vehículos, por el hecho de evitar recibir una sanción que afecte a su economía.

En el ámbito de seguridad de los pasajeros de un vehículo, es indispensable referenciar la importancia del uso del cinturón de seguridad. Al respecto, la normativa ecuatoriana ha tomado en cuenta las recomendaciones internacionales por lo que establece que “Todos los vehículos deberán tener cinturones de seguridad para los ocupantes. Estarán exentos de esta obligación los buses de transporte intracantonal para los pasajeros, excepto el conductor” (Reglamento General de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2012, art. 169).

La normativa impone una obligación para los pasajeros de un vehículo, y en sí para los fabricantes de los mismos, con el fin de que los automotores se encuentren equipados con cinturones de seguridad para todos sus ocupantes. “En el Ecuador, las normas encargadas de regularizarlos son las INEN RTE 034, las mismas que se basan en normas internacionales; tales como americanas, europeas, japonesas coreanas, etc.” (Villarreal, 2016, p. xiii).

Es notorio la existencia de normativa que regula la calidad de los cinturones de seguridad en el Ecuador, especificando parámetros que se deben cumplir por los fabricantes. Sin embargo, como en todas las estrategias mencionadas, el Estado ha establecido normativa coercitiva, con el fin de obligar a los conductores a cumplir con esta norma, por lo cual ha descrito que:

Artículo 290.- Contravenciones de tránsito de quinta clase. - Será sancionado con multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de cuatro punto cinco puntos en su licencia de conducir:

(...)10. La o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de seguridad y no exija el uso del mismo a sus usuarios o acompañantes (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

En este artículo, el legislador tipifica una omisión, que sanciona a quien no exija el uso de cinturones a los pasajeros de su vehículo, cuando este tenga la obligación de hacerlo. De igual manera la normativa también sanciona al conductor que no utilice el cinturón de seguridad, y lo establece como una contravención de séptima clase, dejando claro de esta manera, que están obligados todos los ocupantes del vehículo a usar el cinturón de seguridad (Código Orgánico Integral Penal, 2014, art. 392.6), Por tanto, la legislación en cuanto a cinturón de seguridad es adecuada a las normas recomendadas.

El último factor de riesgo que se debe tomar en cuenta para mejorar la seguridad vial es el tema de retención infantil. Según la Organización Mundial de la Salud (2015) los sistemas de retención infantil generan grandes aportes en cuanto a la seguridad vial, reducen la probabilidad de que se produzcan muertes por accidente de tránsito en el porcentaje de 90% en lactantes y en 80%, en niños.

Con el objeto de proteger a los niños en caso de siniestros de tránsito de cualquier naturaleza, existen los sistemas de retención infantil, los cuales generan que los niños no se vean afectados por las fuerzas de un choque, y no salgan impulsados hacia la estructura de este, y se produzcan lesiones o resultados mortales (FIA *Foundation for the Automobile and Society*, 2009). El Ecuador establece normativa que versa sobre la seguridad de los niños en los automóviles, tomando en referencia las recomendaciones realizadas por la OMS, mediante el Reglamento General de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2012), en el cual se determina que:

Art. 298.- En el caso de que los pasajeros sean niñas y/o niños menores de 12 años de edad, los adultos a cargo están obligados a cumplir con las siguientes normas de seguridad:

1. Deberán ir sentados en los asientos posteriores del vehículo, siempre con el cinturón de seguridad colocado correctamente y de acuerdo a su peso y edad, ó su vez usando un asiento de seguridad, de conformidad con la regulación dictada por el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito.

El reglamento que desarrolla la legislación ecuatoriana, establece ciertos criterios generales con respecto a la seguridad de los niños dentro de los vehículos, menciona principalmente la obligación de los conductores a llevar a los niños menores de 12 años en la parte posterior del vehículo, como recomienda la OMS, sin embargo con respecto al sistema de retención infantil, determina que se debe tomar en cuenta el peso y edad del niño, lo cual deja al arbitrio de los conductores la elección de si es necesario o no el asiento de seguridad. En cuanto al tema de las sanciones que establece la legislación ecuatoriana, el Código Orgánico Integral Penal (2014) en su artículo 391 numeral 7, considera como una contravención de sexta clase el hecho de que un “conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niños sin las correspondientes seguridades, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito”. Complementando la regla general con la norma coercitiva, buscando que los conductores cumplan con estas leyes para no ser sancionados.

Respuesta Tras Accidentes de Tránsito

Por último, el pilar número 5, comprende el tema de “respuesta tras los accidentes de tránsito”, en función del cual se han provisto las siguientes actividades:

Aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado y rehabilitación a largo plazo. (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2011, p. 17)

La asistencia médica luego de un accidente de tránsito, es una necesidad palpable para mejorar las estadísticas de personas fallecidas y lesionadas por culpa de estos sucesos, ya que un tratamiento correcto y a tiempo puede cambiar la vida de las víctimas y se vuelve importante para el Estado, crear normativa que conlleve a cumplir este objetivo. Por tal motivo, en el Ecuador, luego de los continuos cambios de normativa en relación a este pilar acerca de la atención tras accidentes de tránsito, se realizaron mejoras en cuanto a las organizaciones que son participes de este tema tan importante, para lo cual:

Estableció mediante Decreto Ejecutivo No. 805 publicado en el Registro Oficial No. 635 del 25 de noviembre de 2015, la creación del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT), para cumplir la gestión del FONSAT pero, ya no como un seguro sino como un servicio público, con el fin de amparar económicamente a cualquier ciudadano, sea conductor, pasajero o peatón, que sufra lesiones o falleciere debido a un accidente vehicular. (Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito, 2016, p. 4)

Es decir, que este servicio que ofrece el Estado, colabora con la recuperación de las personas que han sido víctimas de accidentes de tránsito, cuando hayan sufrido lesiones, al igual que ayuda a las familias de las personas que hubieren fallecido producto de estos siniestros, generando asistencia post accidente, a largo plazo con programas de seguimiento con el fin de reparar lo causado, y mejorar la calidad de vida de las víctimas de los accidentes de tránsito.

En este mismo ámbito, en cuanto a la atención a víctimas de siniestros de tránsito, ha firmado un Convenio Marco de Colaboración Interinstitucional con la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la violencia vial (FICVI), con el objetivo de regular la colaboración mutua entre la ANT, la fundación CAVAT y la FICVI, en lo que se refiere a proyectos y actividades de formación, investigación en el aspecto de seguridad vial en el Ecuador, para lo cual establecen como uno de los campos de acción, la formación y capacitación a los actores que intervienen en la atención a víctimas de accidentes y siniestros de tránsito. (Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la violencia vial, s.f.). Sin embargo, aún no se concretan acciones específicas en este ámbito, dentro del país.

Pues bien, analizados los cinco pilares que establece la OMS para mejorar la seguridad vial en los Estados, el Ecuador presenta un buen nivel en cuanto a normativa de seguridad vial, pero las cifras de víctimas de accidentes de tránsito siguen en aumento; se ha creado un nuevo plan de seguridad vial, que busca ajustar las normas en varios aspectos y lo más importante lograr un grado de aplicación de las mismas, ya que al parecer, el mayor problema está en la aplicación de las normas, y eso es notorio día a día, porque los accidentes de tránsito dependen de elementos humanos y mecánicos, que son factibles de regular, es decir

que en su mayoría, los accidentes de tránsito pueden ser evitados, pero requieren de una correcta aplicación.

6.2. ANÁLISIS DE LAS ENTREVISTAS

Entrevista dirigida a: Los jueces de la Unidad Judicial de Garantías Penales de la ciudad de Ibarra, provincia de Imbabura.

Tabla 2

Pregunta 1: En su opinión ¿cuáles son las estrategias de seguridad vial que deben ser aplicadas en un Estado?

Dr. Freddy Sevillano	Bien, bueno primeramente la seguridad vial debe ser enfocada yo creo, que aquí en el Ecuador en lo que se refiere a educación, empezar desde los primeros años, sería, escuela, y de esa manera ir educando de mejor manera y guiando hacia una mejor educación y convivencia vial, ya que ya hemos visto se han incrementado las leyes, se han creado penas, multas, pero el resultado tampoco ha sido efectivo, entonces creo que más bien va por la educación, desde los primeros años en las generaciones que vienen, bueno y reforzar también con lo que corresponde a la publicidad, ya sea en las penas en los resultados que ha habido en los accidentes existentes, entonces por eso, de esa manera concientizar en la población para evitar lo que corresponde a accidentes de tránsito.
Dra. Raquel Masa	Estrategias de seguridad vial, aquellas que vayan encaminadas no a la sanción sino a la prevención y a la concientización de los usuarios viales que permitan dar seguridad y evitar accidentes de tránsito en las vías.
Dr. Niederman Chandi	Bueno, hay diversas estrategias por parte del Estado que se podría emprender para una correcta normalización de tránsito, las principales serían, una normativa adecuada con la realidad y una reglamentación que también vaya de la mano.
Dra. Silvia Morales	Por primera, la prevención, el conocimiento que tienen que tener todos los usuarios de las vías tanto conductores, peatones, debemos tener el conocimiento de lo que es la seguridad vial, a través de las escuelas de conducción, a través de la prensa, medios de información, para tener todos

	una educación adecuada en cuanto a la seguridad, al uso también de las vías correspondientes para evitar cualquier tipo de accidente de tránsito.
--	---

FUENTE: Elaboración propia

COMENTARIO

Mediante esta pregunta, se ha logrado obtener una respuesta unificada por parte de los cuatro jueces interrogados han establecido un tipo de estrategias de seguridad vial definido para tomarse en cuenta, la concientización y la educación, llamado de varias maneras por ejemplo, el Dr. Fredy Sevillano recomienda la educación vial desde edades tempranas y la publicidad como forma de promocionar estas estrategias; la Dra. Masa se refiere a la prevención y a la concientización como estrategias de utilidad superior con respecto a las sancionadoras; el Dr. Niederman Chandi no establece una diferenciación entre medidas sancionadoras y preventivas, y más bien menciona que es necesario mejorar la legislación de acuerdo al cambio social; y por último la Dra. Silvia Morales también se refiere a la prevención y la concientización vial, como la mejor manera de mejorar el ámbito de seguridad vial.

Tabla 3

Pregunta 2: ¿Se aplican estas estrategias de prevención y seguridad vial en el Ecuador?

Dr. Freddy Sevillano	Yo creo que, en parte, en educación creo que se está empezando, he visto últimamente en lo que corresponde aquí en Ibarra a la Empresa de Movilidad que está empezando con estos cursos a niños, entonces yo creo que es una situación positiva, que se está dando.
Dra. Raquel Masa	No de la manera que deberían hacerse, más se ha dado o se ha enfocado estas estrategias de seguridad vial a la sanción de las infracciones de tránsito, en este caso concreto, lo que debería fomentarse más es aquella prevención y a la concientización que debe tener cada usuario vial para ser y tener conciencia de cuál es la responsabilidad del peatón, del conductor y también más que el peatón conozca sus derechos y que entienda el

	conductor que al estar al mando de un automotor de cualquier especie que se trate, está a cargo no solo de su propia seguridad sino también de los demás usuarios viales, un tema que está establecido en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, sin embargo por desconocimiento tanto de peatón como conductor no se ha aplicado de manera correcta.
Dr. Niederman Chandi	Bueno, el Estado por intermedio de la Agencia Nacional de Tránsito debería reforzar este tipo de estrategias, sobre todo en el tema de educación vial, creo que hace falta trabajo en ese tema.
Dra. Silvia Morales	Digamos que en los últimos tiempos dada la magnitud de accidentes de tránsito a nivel del país, pues ha habido un poco más de concientización en los medios de comunicación a fin de que efectivamente se respeten o tengan conocimiento de las sanciones tanto privativas de libertad cuanto las de seguridad, inclusive se han instalado radares a nivel nacional a fin de que se prevenga el exceso de velocidad que es uno de los causantes de los muchos accidentes de tránsito que existen en el Ecuador y sobre los estados de embriaguez que son también causantes de accidentes de tránsito.

FUENTE: Elaboración propia

COMENTARIO

El Dr. Freddy Sevillano establece que en el tema de la educación sobre prevención vial en centros educativos, el Ecuador está iniciando la aplicación de esta estrategia primordial; mientras que la Dra. Raquel Masa ha establecido una deficiencia en la aplicación de la normativa, puesto que la institucionalidad en materia de tránsito se ha enfocado a establecer sanciones, en lugar de fomentar la prevención y concientización; el Dr. Niederman Chandi establece que las instituciones en materia de tránsito deben reforzar este tipo de estrategias de prevención, educación, entre otras; y finalmente la Dra. Silvia Morales señala como un avance en esta materia, la publicidad que han tenido las sanciones, los radares que son otra

forma de sanción, pero que desde su punto de vista para el Estado, y su legislación son una mejora.

Tabla 4

Pregunta 3: Según su experiencia ¿cuáles de estas estrategias han demostrado tener mayor eficacia en el Ecuador?

Dr. Freddy Sevillano	Lo que hemos visto que no ha existido más bien un resultado positivo, con lo que corresponde, como digo, como estrategia, creo que para evitar los accidentes de tránsito, lo primero que se ha hecho es implementar la ley, las penas, la sanción; dar penas, aumentar lo que corresponde a multas, pero el resultado sigue siendo el mismo, entonces no hemos visto un resultado ya meramente positivo, ha habido algunas campañas de concientización más bien que esas han logrado un poco disminuir pero posteriormente siguen en aumento, entonces yo recalco que debe ir es más a una cuestión de concientización y educación desde la niñez, con cuestiones incluso de casa.
Dra. Raquel Masa	Ninguna, porque como le digo más se hace referencia a la sanción, llámense foto radares, llámense las mismas infracciones de tránsito, que tienen previstas varios tipos de sanciones privativas de la libertad, no privativas de la libertad y restrictivas de los derechos de la propiedad enfocándose más en un tema punitivo del Estado mas no preventivo.
Dr. Niederman Chandi	Bueno, una de las mayores estrategias y que ha dado eficacia no solo en el Ecuador sería la educación desde todos los diversos niveles de estudio, en especial sobre la juventud y la concientización de las personas sobre el correcto desarrollo en los temas de tránsito.
Dra. Silvia Morales	Bueno a pesar de que duele mucho el bolsillo, digamos de esta forma, la economía de cada uno de nosotros de los usuarios viales, pues pienso que los radares como que frenan un poco a los conductores para poder ir en exceso de velocidad y evitar muchos accidentes de tránsito, efectivamente

	las multas son demasiado altas, pero no quiere decir que el control de velocidad no sea eficaz.
--	---

FUENTE: Elaboración propia

COMENTARIO

Esta pregunta ha causado acuerdo y desacuerdo en el criterio de los entrevistados; los doctores Freddy Sevillano y Raquel Masa han acordado en que en el Ecuador primeramente lo que se ha aplicado han sido sanciones en todas sus formas, sin obtener resultados favorables en cuanto a la búsqueda de prevención y seguridad vial, por cuanto no se puede evaluar las demás estrategias como educación y concientización, porque su aplicación es muy deficiente, y aun así ellos expresan una mayor eficacia de la poca aplicación de estas; El Dr. Chandi se suma a los resultados que arroja la educación sobre prevención como única forma de mejorar la seguridad vial; mientras que la Dra. Morales ha establecido un análisis en forma positivo sobre lo aplicado en el país, puesto que lo más visible es la actividad sancionadora del Estado que de alguna manera han logrado mejorar en parte la seguridad vial, por un aspecto de temor a una sanción fuerte.

Tabla 5

Pregunta 4: A su juicio, ¿existe una suficiente seguridad vial en el Ecuador?, o ¿deben ser reforzadas las estrategias de prevención y seguridad vial?

Dr. Freddy Sevillano	Deben ir reforzadas, tienen que reforzarse, ir acompañadas por una legislación eficiente, aplicable en todo e ir aumentando lo que se ha dicho anteriormente no, entonces creo que, si falta todavía y por eso vemos también los resultados, las estadísticas de accidentes, siendo la muerte en accidentes de tránsito una de las principales causas, entonces si vemos que falta y es palpable.
Dra. Raquel Masa	Nunca será suficiente ningún tema en cuanto a la seguridad vial, lo que si hacer referencia a que debemos fortalecer el tema de la prevención pero también fomentar el tema de conocimientos de derechos, en el momento

	<p>en que las escuelas de conducción otorgan las licencias correspondientes, establecer un filtro mayor o mayor capacitación a esas personas aspirantes a tener una licencia para conducir, fomentando no solo el derecho del conductor sino también el derecho al peatón y como le decía hace un momento crear conciencia de efectivamente cual es la responsabilidad que tiene el conductor al momento que está al mando de un automotor.</p>
<p>Dr. Niederman Chandi</p>	<p>Bueno, siempre va a hacer falta un trabajo más profundo por parte de los entes involucrados en el tema de normalización de tránsito, en especial considero el tema de educación vial debe ser reforzado.</p>
<p>Dra. Silvia Morales</p>	<p>Si siempre nada es suficiente en un Estado, siempre debe existir más estrategias para poder precisamente precautelar lo que es la vida de las personas en las carreteras en la conducción pues siempre no es suficiente, debe seguir actualizándose, buscando formas de estrategias como bien lo hace el interrogatorio, de prevención para la seguridad vial, de educación vial, que debe existir también no solo en las escuelas de conducción sino también en los centros educativos como son las escuelas, colegios, porque la seguridad no implica solo las personas conductoras sino también los usuarios peatones que debemos aprender a respetar las señales de tránsito que se encuentran en las carreteras y en las vías, para así evitar cualquier tipo de accidente.</p>

FUENTE: Elaboración propia

COMENTARIO

Los entrevistados han manifestado que efectivamente la legislación requiere ser reforzada en cuanto a prevención, educación y concientización, y actualizarse a la realidad de la sociedad ecuatoriana, con el fin de que pueda regular los problemas frecuentes que surgen a diario de los peatones y los conductores; la Dra. Masa y la Dra. Morales, añaden un criterio acerca de la necesidad de los peatones y conductores de conocer sus derechos sobre la vía, puesto que esto mejoraría la práctica de tránsito para las dos clases de sujetos que actúan en ella.

Tabla 6

Pregunta 5: ¿Cree usted que la legislación ecuatoriana en esta materia se ajusta a lo establecido en las normas internacionales con respecto a la educación vial?

Dr. Freddy Sevillano	Bueno, creo que la legislación en si va enmarcada a todo lo que corresponde a tránsito, seguridad vial, y todo eso, pero que se haya aplicado es otra cosa muy diferente, entonces lo que creo que una ley que este en letra muerta no es suficiente, también necesita otros parámetros, la ejecución, la voluntad, tanto política y todo, para que se ejecute de una mejor manera lo que es o sea va desde no solamente aplicar penas sino también en concientizar a la gente.
Dra. Raquel Masa	Lo que ha buscado el legislador básicamente es eso, adecuar toda la legislación no solamente en materia de tránsito a los estándares internacionales, tomando en consideración la protección de derechos humanos o las experiencias que se tienen en otras legislaciones o en otros Estados, en otras sociedades, pero debe conjugarse no solo esa adecuación de las normas de estándares internacionales, tomando en consideración la relación propia o la idiosincrasia nuestra como ecuatorianos; tomemos en consideración que nosotros como ecuatorianos no estamos precisamente formados, o sea esta es una formación de décadas, de que nosotros estamos acostumbrados más a la persecución al castigo mas no a la prevención, entonces es necesario formar desde los niños, una educación vial debería ser una materia o al menos una materia extracurricular en las escuelas, porque es más fácil formar desde niños, que nosotros que ya somos adultos formarnos en esa prevención o en esa concientización que le hacía referencia.
Dr. Niederman Chandi	Bueno, creo que la normativa ecuatoriana en algo está aplicando sobre el desarrollo que a nivel internacional sobre este tema se ha ido desarrollando, creo que debe haber mayor compromiso de parte del legislador en el desarrollo de normativa conforme lo establecido en los estándares internacionales.

Dra. Silvia Morales	Si, digamos que sí, se establece efectivamente porque dentro de la legislación ecuatoriana tenemos por ejemplo la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, el COIP que recoge ya todas las infracciones en cuanto a lo que establece la seguridad vial, también existen los reglamentos de técnica para las señales de tránsito INEN que se encuentran acorde y se ajustan a nivel internacional también efectivamente porque estamos prestos, y las fronteras de nuestro país tienen que tener las mismas señales para que ciudadanos extranjeros tengan también conocimiento o al cumplir con las normas internacionales no haya ningún tipo de inobservancia a las reglas establecidas dentro del territorio ecuatoriano.
----------------------------	---

FUENTE: Elaboración propia

COMENTARIO

La opinión de los jueces es unificada en cuanto a que el Ecuador si ha ajustado su normativa a los estándares internacionales, que existen reglamentos llevados a cabo tomando en cuenta los estándares internacionales, normas INEN, sanciones en el COIP, pero como menciona el Dr. Freddy Sevillano, la aplicación es el tema a resaltar, pesto que es el que importa a la hora de prevenir accidentes de tránsito, ya que la legislación como letra muerta no colabora a mejorar este ámbito. Algunos de ellos brindan una opinión negativa en cuanto a que aún existen deficiencias sobre la norma ecuatoriana, y que debe haber un análisis por parte de los legisladores para adecuar más la norma nacional a la internacional.

Tabla 7

Pregunta 6: ¿Esta legislación es completa o tiene falencias?

Dr. Freddy Sevillano	Bueno legislación en tránsito lo tenemos, lo que corresponde a todo lo administrativo en la Ley Orgánica de Tránsito y Transporte Terrestre, en lo que corresponde ya al manejo de la Agencia de Tránsito, lo que corresponde a los GADs, lo que es ya cuestión administrativa prácticamente, en mención de los títulos habilitantes para la conducción y
-----------------------------	---

	para lo que es circulación de vehículos, creo que sí, si es completa, de ahí lo que corresponde ya a penas las encontramos en el COIP.
Dra. Raquel Masa	Sí, creo que esta contestada con la anterior.
Dr. Niederman Chandi	Toda legislación en el mundo no es completa totalmente, sino que siempre tiene que ir cambiando y ajustándose a su momento social que vive en este caso el Estado ecuatoriano.
Dra. Silvia Morales	No digamos falencias, pero pienso que siempre las leyes tienen que irse actualizando o modificando de acuerdo a las realidades del tiempo, de la sociedad, de la vida cotidiana de cada una de las personas y de los usuarios viales, nunca será completa como vuelvo a decir siempre debe irse ajustando a la realidad y a la convivencia diaria.

FUENTE: Elaboración propia

COMENTARIO

Los operadores de justicia entrevistados consideran en común acuerdo que la legislación no tiene falencias en cuanto al tema propuesto, sino que si debe ser ajustada siempre a la realidad social por cuanto el Derecho depende de la sociedad en la que se quiera adaptar, y si hay algo que pueda mejorar lo existente debe ser cambiado, puesto que en materia de tránsito toda forma de mejorar la situación vial es bien vista.

Tabla 8

Pregunta 7: A su juicio, la actuación de los organismos de regular y velar por la seguridad vial en el Ecuador ¿es adecuada y suficiente?

Dr. Freddy Sevillano	Yo creo que bueno, en cierta manera con la descentralización que se ha dado a los GADs creo que más bien de manera positiva, porque cada GAD podrá adecuar también su actuación a la realidad misma de cada sector, de cada cantón, entonces yo por ese lado si le veo positivo porque sería muy difícil en cambio manejar desde una central como antes era la Agencia nacional de Tránsito y dirigir a todos los cantones, o sea un poco difícil en cambio ahora con esta descentralización creo que es algo positivo y como le digo más bien ahora esto lo que corresponde a educación vial ya que se está argumentando en lo que corresponde desde edades tempranas no, entonces yo le veo positivo.
Dra. Raquel Masa	Veamos, con lo que decíamos hace un momento nunca será suficiente, nada será suficiente mientras el ecuatoriano no cambiemos nuestra formación de persecución y castigo, sino de prevención y concientización sobre la base del conocimiento de nuestros derechos y obligaciones.
Dr. Niederman Chandi	Bueno, para mi consideración no es adecuado, falta mayor compromiso por parte de los organismos involucrados en el tema de tránsito en especial sobre el compromiso de la educación vial, la concientización, el correcto manejo de los conductores de los vehículos y así también de los peatones.
Dra. Silvia Morales	Digamos que sí, que siempre faltan recursos económicos, siempre se necesita ahora con la nueva implementación de lo que asumieron los GADs Municipales el control de la seguridad o del tránsito vehicular, pues siempre se necesita y dado al crecimiento de la población siempre se necesita y no es suficiente pero los organismos, pienso que tratan de cumplir los encargados de esto con la mejor cabalidad lo que la ley prevé para precautelar y prevenir las estrategias de seguridad vial.

FUENTE: Elaboración propia

COMENTARIO

Los jueces es este aspecto han respondido de forma positiva en algunos aspectos y negativa en otros; por ejemplo el Dr. Sevillano considera aspectos positivos como la descentralización que se ha llevado a cabo en cuanto a los GADs Municipales, y por ende, a la forma de controlar la seguridad vial que de esta manera descentralizada se puede concentrar en los problemas de acuerdo a la necesidad de cada ciudad, opinión a la que se adhiere la Dra. Morales; mientras que el Dr. Chandi establece que con respecto a la actuación de estos organismos, las estrategias de seguridad vial no han sido un tema en el cual estos organismos de tránsito hayan respondido de manera eficaz, por lo que requiere de una mejora en cuanto a comprometerse con las medidas de educación, prevención y concientización en las vías.

Tabla 9

Pregunta 8: Desde su punto de vista ¿considera correcta la aplicación de las estrategias de prevención y seguridad vial establecidas en la normativa ecuatoriana, por parte de estos organismos?

Dr. Freddy Sevillano	Bueno yo como le digo no sé qué estrategias tengan ellos, pero lo que yo he visto ahora le he hablado, ya que a través de la Empresa de Movilidad aquí en Ibarra ya han empezado con lo que corresponde a educación vial desde edades tempranas, entonces yo veo más bien algo positivo, bueno existe la señal ética que se está adecuando que se está cambiando se está manteniendo, en un nivel también adecuado, visible, no se deteriora, están habiendo cosas positivas también, entonces yo creo que si se está mejorando.
Dra. Raquel Masa	No, sobre la base de lo que hablábamos, nos hemos convertido en perseguidores como administradores de justicia y aplicadores de un sistema punitivo del Estado que si bien tiene ese poder, no debe olvidarse también que el sistema penal es el último de los utilizados para la solución de conflictos en cuanto a la fragmentación del derecho penal, pero debemos basarnos en este caso de los organismos encargados de la seguridad vial más enfocados a la prevención, a la concientización de que

	<p>debe tener cada usuario vial y también al conocimiento de los derechos, si usted como peatón conoce por ejemplo de que si un vehículo está girando realizando un giro y que usted tiene preferencia porque está cruzando por zona cebrada usted no se va a detener como el peatón jamás porque ese es su derecho, pero que es lo que hacemos, el 99.99 por ciento de los peatones le da preferencia al automotor, pero si yo peatón sé que yo tengo ese derecho voy a cruzar tranquilamente, y si el conductor también sabe que el derecho del peatón está en la preferencia de vía va a detener la marcha entonces es una especie de formación que debemos tener todas las personas.</p>
<p>Dr. Niederman Chandi</p>	<p>Bueno siempre y cuando se privilegie la educación vial, antes que, a la sanción punitiva por parte del Estado, porque es mejor educar antes que sancionar.</p>
<p>Dra. Silvia Morales</p>	<p>Bueno como vuelvo a repetir hay ciertas cosas que tiene su forma de ser, pero hay ciertas cosas que también estas estrategias como hacía mención en líneas anteriores manifestaba que hay situaciones que afectan al bolsillo de las personas de la ciudadanía y es que a veces hay inconformidad precisamente con eso, pero sin embargo, pues pienso que debería revisarse o concientizarse de otra forma a fin de prevenir este tipo de inseguridad que puede existir en las vías, podría haber otras estrategias de prevención de pronto más información en las escuelas, en los colegios porque los accidentes no solo lo ocasionan los conductores sino también nosotros los peatones.</p>

FUENTE: Elaboración propia

COMENTARIO

Los operadores de justicia han evaluado de diferentes maneras, así, el Dr. Sevillano considera positiva su actuación desde hace poco tiempo, con respecto a educación y concientización, además de la señalización vial como un aspecto bien aplicado en el Ecuador; mientras que la Dra. Masa sugiere que su actuación no ha sido adecuada, puesto

que solo se han centrado en el tema de sancionar a los conductores y una persecución constante a los infractores, sin desarrollar las demás estrategias que son la educación, concientización, entre otras, que pueden mejorar superlativamente el aspecto de tránsito, a lo cual se suma la Dra. Morales, puesto que las sanciones si detienen a los conductores en algunos aspectos, sin embargo no puede avanzar más, no puede mejorar más el aspecto vial, no como lo podría hacer la educación sobre prevención.

DISCUSIÓN

Luego de haber realizado el análisis de las normas vigentes en el Ecuador en relación al tema de tránsito y seguridad vial, y analizadas las entrevistas aplicadas, es posible deducir que las estrategias de seguridad vial son directamente proporcionales a los accidentes de tránsito que se suscitan en un territorio y que la aplicación de las mismas es imprescindible en todo el mundo. La seguridad vial es un tema abordado desde el ámbito internacional de manera prioritaria por la Organización de Naciones Unidas, la Organización Mundial de la Salud, y muchas organizaciones gubernamentales y no gubernamentales que coinciden en la necesidad de mejorar la seguridad vial en el mundo.

En el país se ha elaborado una estrategia nacional para la seguridad vial en la cual se basan las normas jurídicas del Estado, lo cual a criterio de los entrevistados se adecua en su gran mayoría a las normas internacionales como son los Agenda 2030 para el Desarrollo sostenible y sus objetivos, al Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, y con muchos de los reglamentos y convenios mundiales que tienen por objeto la regulación de la seguridad vial y las recomendaciones mínimas que deben existir en el país.

Algunos entrevistados han dado su punto de vista acerca de las deficiencias que existen aún en materia de seguridad vial y expresan que esto es comprobable con las estadísticas que presenta el país en cuanto a accidentes de tránsito, y en cuanto a víctimas de los mismos. La Agencia Nacional de Tránsito mediante la recopilación de datos estadísticos ha mostrado de manera indirecta la ineficacia de las estrategias de seguridad vial aplicadas, por cuanto la cantidad de accidentes sigue siendo una gran preocupación nacional, lo cual depende de las personas y de los organismos reguladores.

Los organismos encargados de este ámbito como el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Agencia Nacional de Tránsito, los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs), tienen funciones específicas que deben cumplir en su ámbito territorial, que a criterio de los entrevistados, este aspecto de seguridad vial se ha mejorado delegando a los

GADs la competencia descentralizada, con el fin de que establezcan mejoras en infraestructura y seguridad vial de acuerdo a la necesidad actual de su circunscripción. Sin embargo, para llevar a cabo el cumplimiento del plan de seguridad vial actual por parte de los organismos encargados, se hace indispensable la asignación de un presupuesto que solvente totalmente la aplicación de todos los lineamientos y metas establecidos, lo cual es un aspecto negativo, ya que el presupuesto asignado por el gobierno a este ámbito ha disminuido, a pesar de que el Ecuador considera el ámbito de seguridad vial como importante, no ha dispuesto capital suficiente, lo cual corroboran los entrevistados manifestando que faltan recursos económicos, para mejorar la seguridad vial.

En cuanto a los principales temas que se debe tomar en cuenta para una eficiente seguridad vial, algunos se encuentran en vías de desarrollo con un avance muy pobre y otros han tenido mejoras importantes, tales como el tema de la infraestructura vial, este tema que se encuentra regulado por la ley, por su reglamento, por una normativa denominada NEVI-12, que regula los estándares que deben tener los proyectos viales y de mantenimiento, tomando en cuenta parámetros recomendados internacionalmente.

Otro aspecto, muy importante, dentro de la seguridad vial es el elemento humano, ya que existe la necesidad de que los conductores y usuarios del transporte cumplan con las obligaciones establecidas en la normativa ecuatoriana, ya que, a criterio de los entrevistados, la solución está en la educación vial y en la concientización que requiere ser realizada por el estado. Frente a este aspecto, los entrevistados concuerdan en que conducir a exceso de velocidad, o en estado de embriaguez, son problemas preocupantes que generan la gran mayoría de accidentes de tránsito, por lo cual requieren mayor atención por parte de las autoridades para que se cumplan las leyes existentes, y que además se mejore la normativa en cuanto a temas de educación y derechos de los conductores y peatones.

Para los entrevistados, es general la opinión de que hace falta educación vial, ya que eso se comprueba en las calles; la falta de conocimiento de las leyes de tránsito generan accidentes de tránsito, por lo cual manifiestan que es necesario implementar mejores medios de comunicación para dar a conocer las nuevas estrategias; así también, por otra parte la

inobservancia de las personas y la falta de conciencia, genera accidentes de tránsito, para lo cual manifiestan los entrevistados es necesario tomar en cuenta la realidad sociedad y la cultura vial actual a la hora de crear las leyes y estrategias de seguridad vial.

De acuerdo a las entrevistas realizadas, el tema de la sanciones es un punto de controversia, ya que algunos manifiestan la importancia de que los conductores teman a una sanción económica o privativa de libertad, para que cumplan con las normas de seguridad vial, ya que consideran que estas generan resultados, mientras que por otro lado existen otros puntos de vista que expresan la negatividad de aplicar sanciones, en fundamento de que la educación y concientización son el camino a reducir siniestros de tránsito, ya que si las personas conocen sobre seguridad vial y las consecuencias de no tomarla en cuenta a la hora de conducir, se disminuirían los accidentes en gran cantidad. En este sentido, es necesario recalcar que el COIP tipifica acciones y omisiones de la ley de tránsito, las cuales requieren también de mayor aplicación, ya que los accidentes de tránsito se producen en inobservancia de estas normas, es decir, que las personas siguen violando la ley, generando preocupación sobre los niveles de control que realizan los organismos de tránsito.

Finalmente dentro del ámbito de seguridad vial, existe otro aspecto como son las consecuencias de las víctimas de accidentes de tránsito, ya que se empiezan a generar necesidades en cuanto a las víctimas, la necesidad de atención inmediata por parte de los organismos de salud, para lo cual el Estado ha propuesto en su plan de seguridad vial, como uno de los puntos importantes, la respuesta tras accidentes de tránsito, sin embargo, los resultados no han variado, en este tema no han existido avances, más que la creación del SPPAT, con el fin de indemnizar económicamente a las víctimas de los siniestros.

7. CONCLUSIONES

De la investigación realizada se han logrado determinar las siguientes conclusiones:

- Primeramente, de manera general que las estrategias de seguridad se encuentran enmarcadas de acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 y, por ende, a las principales organizaciones internacionales como la Organización de las Naciones Unidas, la Organización Mundial de la Salud, y que toman en cuenta sus recomendaciones en cuanto a convenciones, reglamentos, foros, que se realizan en pro de la seguridad vial y todos los aspectos que esta envuelve. Sin embargo, existen algunos aspectos deficientes, tales como el aspecto económico que no permite una correcta aplicación de las estrategias de seguridad vial. Asimismo, como se puede identificar deficiencias de la normativa vial debido a la falta de aplicación de los reglamentos de homologación que se encuentran normalizados de acuerdo a la mayoría de recomendaciones internacionales.
- Se concluye que, los elementos fundamentales en los que se debe centrar la seguridad vial son: Gestión de la seguridad vial, Usuarios de las vías de tránsito más seguros, Vías de tránsito y movilidad más seguras, Vehículos seguros, Respuesta tras los accidentes. De la misma forma se han podido identificar los factores de riesgo que son causantes de la mayoría de accidentes de tránsito y que requieren de atención mediante estrategias de seguridad vial, estos son: límites de velocidad, sistemas de retención infantil, cascos de seguridad, cinturones de seguridad y nivel de alcohol en sangre. Tras haber identificado estos dos aspectos, se han corroborado la existencia de normativa adecuada en la ley y el reglamento, así como en la normativa penal.
- Por otro lado, es posible concluir que la organización en el ámbito de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial se encuentra correctamente regulado dentro de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Ecuador, y se conforma principalmente por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Agencia Nacional de Tránsito, que ejercen la rectoría y establecen las directrices nacionales en cuanto a seguridad vial, y que posteriormente son desarrolladas por los

Gobiernos Autónomos Descentralizados distribuidos en todo el territorio nacional, lo cual beneficia a esta problemática, ya que permite implementar normas y ordenamientos de acuerdo a la realidad y a las necesidades de cada circunscripción territorial, tal como determina esta normativa. Sin embargo, aún no se encuentra clara la necesidad de la existencia de la Comisión de Tránsito del Ecuador, esto, debido a que su competencia se encuentra en la Red Vial Estatal, separando de manera innecesaria las competencias, y, por otra parte, puede obtener competencias por medio de la delegación de los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

- Que a pesar de haber establecido normas de seguridad vial, un plan estratégico, normas sancionadoras, reglamentos y leyes adecuadas en su mayoría a las recomendaciones internacionales, las estadísticas de tránsito no han variado en grandes cantidades en los últimos años, lo cual lleva a la conclusión de que hace falta mejorar la aplicación de las mismas, y no solo por las autoridades de tránsito y seguridad vial, sino también por parte de los usuarios de las vías que son los principales responsables de los accidentes de tránsito. El tema estadístico, continúa sin obtener resultados positivos, y pueden existir diversos motivos para que se sigan suscitando, lo cual abre la puerta a futuras investigaciones, en torno a las causas por las que los accidentes de tránsito y las víctimas de los mismos, no disminuyen en el país.

8. RECOMENDACIONES

De la investigación realizada se establecen las siguientes recomendaciones:

- En primer lugar, se recomienda a los órganos de coordinación, regulación, planificación y control de la seguridad vial dentro del país que son la Agencia Nacional de Tránsito, El Ministerio de Transporte y Obras Públicas y los GADs, se estudien las recomendaciones internacionales en relación a esta temática y se tome en cuenta los modelos de seguridad vial aplicados en países con éxito en este ámbito, puesto que aún existen varias falencias en cuanto a la normativa, que permiten a los usuarios de las vías irrumpir las normas de tránsito, perjudicando a los demás usuarios de las vías, pero que pueden ser mejoradas mediante políticas públicas y un presupuesto adecuado.
- De igual manera, se recomienda a las autoridades de tránsito, buscar modos más efectivos para aplicar las normas de tránsito vigentes, ya que tomando en cuenta la normativa de seguridad vial y prevención que existe en el Ecuador, es poco comprensible que las estadísticas de accidentes de tránsito sean tan altas; por tal motivo se recomienda poner atención al tema de aplicación, y de mejorar los mecanismos de control permanentes en las vías.
- Se recomienda también que se realicen por parte de los organismos de control que son la Agencia Nacional de Tránsito y Ministerio de Transporte y Obras Públicas, campañas de seguridad vial, involucrando a todos los actores del sector de tránsito, debido a que llevar a cabo una interacción de forma integral en este aspecto, puede beneficiar a la hora de entender el lugar que ocupa cada usuario de la vía, y a proteger los derechos de cada uno de ellos.

- Se recomienda a los entes reguladores de tránsito y seguridad vial en el Ecuador, que además de adecuar su legislación a las diferentes normativas internacionales, se evalúe las características, las deficiencias y aciertos que se obtienen en cada sector del Estado, con el fin de establecer una normativa descentralizada más eficiente; también se recomienda que los GADs, tomen como modelos a sus equivalentes de otros territorios, y exista intercambio de datos y estrategias que permitan una mejora total y no parcial en el territorio ecuatoriano.
- Se recomienda al ente rector de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial que es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y al gobierno central, se destine dentro del Presupuesto General del Estado, una inversión económica que sirva para que los organismos encargados de desarrollar y ejecutar la normativa vial, puedan llevarla a cabo, ya que caso contrario, el Estado tendrá una excelente reglamentación en el tema de tránsito y seguridad vial, sin embargo, los siniestros y las víctimas de estos no disminuirán.

9. REFERENCIAS

9.1. LINKOGRAFÍA

Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador. (2010). Reporte de accidentes a nivel nacional en 2010. Recuperado el 08 de marzo del 2019, de <https://ant.gob.ec/index.php/descargable/file/2399-estadisticas-2010>.

Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador. (2016). Comité Interinstitucional de Seguridad Vial para la Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial del Ecuador. Recuperado el 10 de febrero del 2019, de https://conduespol.edu.ec/wp-content/uploads/2018/08/SSV_VII_2016_PPT_Comite-Interinstitucional-de-Seguridad-Vial-para-la-Implementacion-del-Plan-Estrategico-de-Seguridad-Vial-del-Ecuador.pdf

Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador. (2019). Siniestros por provincia a nivel nacional- Diciembre 2018. Recuperado el 02 de octubre del 2018, de <https://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/6096-siniestros-diciembre-2018>

Asamblea General de las Naciones Unidas. (2011). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Recuperado el 02 de octubre del 2018, de https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf

Banco Interamericano de Desarrollo. (2017). Estrategia de Seguridad Vial. Recuperado el 10 de septiembre del 2018, de https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/8578/Estrategia_de_seguridad_vial.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Beltramino J., Carrera E. (2007). El respeto a las normas de tránsito en la ciudad de Santa Fe, Argentina. *Revista Panameña Salud Pública*. Recuperado el 20 de diciembre del 2018, de <http://www.scielosp.org/pdf/rpsp/v22n2/a09v22n2>

Cabrera, A & Velásquez, O & Valladares G. (2009). Seguridad vial, un desafío de salud pública en la Colombia del siglo XXI. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, 218-225. Recuperado el 08 de febrero del 2019, de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12011791013>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2004). La seguridad vial: un tema prioritario para las Naciones Unidas. Recuperado el 20 de agosto del 2018, de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36144/13/Fal_Boletin218_es.pdf

Comisión Económica para Europa. (2012). Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (Wp.29). Recuperado el 23 de noviembre del 2018, de https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/libro_azul_wp.29_-_2012-1s_espanol.pdf

Ecuavisa. (2018, Diciembre 28). 1950 muertes en 2018 por accidentes de tránsito [Archivo de video]. Recuperado el 23 de febrero del 2019, del 2018, de https://www.youtube.com/watch?v=8l5dC_nMbY4

Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la violencia vial. (Sin fecha). ECUADOR: Convenio entre FICVI y Agencia Nacional de Tránsito. Recuperado el 23 de noviembre del 2018, de <http://contralaviolenciavial.org/actualidad/ecuador-convenio-entre-ficvi-y-agencia-nacional-de-transito/gmx-niv44-con780.htm>

FIA Foundation for the Automobile and Society. (2009). Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil. Recuperado el 23 de noviembre del 2018, de https://www.paho.org/uru/index.php?option=com_docman&view=download&alias=45-cinturones-de-seguridad-y-sistemas-de-retencion-infantiles&category_slug=publicaciones-seguridad-vial&Itemid=307

- Jordan, F., Ramos, R., y Vega, G. (2016). Educación Virtual Masiva Gratuita para la Prevención de Accidentes de Tránsito en Ambato. *Journal of Science and Research*. Recuperado el 23 de noviembre del 2018, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6118775>
- Llavero, J. (2009). Educación vial, visión integral, interdisciplinaria e interinstitucional. *Revista digital de los contenidos educativos*. Recuperado el 03 de diciembre del 2018, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3095882>
- Málaga, H. (2010). Medidas y estrategias para la prevención y control de los accidentes de tránsito: experiencia peruana por niveles de prevención. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública*. Recuperado el 07 de enero del 2019, de http://www.scielo.org.pe/scielo.php?pid=S172646342010000200011&script=sci_arttext&tlng=en
- Ministerio de Economía y Finanzas del Ecuador. (2017). Proforma del Presupuesto General del Estado. Recuperado el 07 de enero del 2019, de https://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/11/22CN_Por-Entidad-Grupo-Gastos.pdf
- Ministerio de Economía y Finanzas del Ecuador. (2018). Proforma del Presupuesto General del Estado. Recuperado el 07 de enero del 2019, de https://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/11/20CN_Plan-Anual-de-Inversiones-Entidad-Proyecto.pdf
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador. (2013). Volumen N° 3 Especificaciones Generales para la construcción de caminos y puentes. Recuperado el 07 de enero del 2019, de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/12/01-12-2013_Manual_NEVI-12_VOLUMEN_3.pdf

Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador. (2015). Ecuador Presente en la Reunión del Foro Mundial para la Armonización de las Regulaciones Vehiculares. Recuperado el 07 de enero del 2019, de <https://www.obraspublicas.gob.ec/ecuador-presente-en-la-reunion-del-foro-mundial-para-la-armonizacion-de-las-regulaciones-vehiculares/>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador. (2015). Plan Estratégico de Seguridad Vial. Recuperado el 01 de marzo del 2019, de http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/10/SSV_VII_2016_PPT_Comite-Interinstitucional-de-Seguridad-Vial-para-la-Implementacion-del-Plan-Estrategico-de-Seguridad-Vial-del-Ecuador.pdf

Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador. (2016). VII Semana de la Seguridad Vial. Recuperado el 01 de marzo del 2019, de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/10/SSV_VII_2016_PPT_La-Decada-de-Accion-y-el-Camino-Seguro-2011-2020-Lunes.pdf

Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador. (2018). Plan Estratégico Institucional (2018-2021). Recuperado el 01 de marzo del 2019, de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/11/LOTAIP_10_PLAN-ESTRATEGICO-INSTITUCIONAL-MTOP-2018-2021.pdf

Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial. (2015). VII Informe Iberoamericano de Seguridad Vial. Recuperado el 01 de marzo del 2019, de <http://www.oisevi.org/a/images/files/informes/info-7.pdf>

Organización de Naciones Unidas. (Sin fecha). La Agenda de Desarrollo Sostenible. Recuperado el 07 de diciembre del 2018, de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/>

Organización de Naciones Unidas. (2015). Agenda 2030 sobre el desarrollo sostenible. Recuperado el 08 de octubre del 2018, de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/health/>

Organización Mundial de la Salud. (2012). Actividades para promover la seguridad vial y el apoyo a las víctimas con traumatismos causados por accidentes de tránsito. Una guía para Organizaciones no gubernamentales. Recuperado 08 de octubre del 2018, de https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/75845/9789243503325_spa.pdf;jsessionid=5B5363ED4385AC10A6A9F33B93A2B875?sequence=1

Organización Mundial de la Salud. (2015). Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad vial. Recuperado 08 de octubre del 2018, de http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_SPA.pdf

Organización Mundial de la Salud. (2018). Lesiones Causadas por el Tránsito. Recuperado el 13 de enero del 2019, de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Organización Panamericana de la Salud. (2019). La seguridad vial en la Región de las Américas: datos clave. Recuperado el 12 de marzo del 2019, de https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=14855:road-safety-in-the-region-of-the-americas-key-facts&Itemid=39873&lang=es

Organización Panamericana de la Salud. (Sin fecha). OPS pide mejorar la legislación sobre seguridad vial para reducir traumatismos y muertes causados por el tránsito. Recuperado el 14 de diciembre del 2018, de https://www.paho.org/ecu/index.php?option=com_content&view=article&id=1813:la-ops-pide-mejorar-la-legislacion-sobre-seguridad-vial-para-reducir-los-traumatismos-y-muertes-causados-por-el-transito&Itemid=360

Paullier, J. (15 de abril de 2016). ¿Cuáles son los autos menos seguros de América Latina?. British Broadcasting Corporación. Recuperado el 14 de diciembre del 2018, de https://www.bbc.com/mundo/noticias/2016/04/160415_america_latina_autos_menos_seguros_ncap_jp

Sánchez, R. (2018). *Los vehículos automotores y el derecho a la vida y la salud* (Tesis de Pregrado). Universidad Regional Autónoma de los Andes “Uniandes”, Ambato, Ecuador. Recuperado el 02 de febrero del 2019, de <http://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/8652/1/PIUAAB041-2018.pdf>

Segarra, G. (2017). *Evaluación de los planes de seguridad vial de los países de América del Sur* (Tesis de Pregrado). Universidad Politécnica Salesiana Sede Cuenca, Cuenca. Recuperado el 02 de febrero del 2019, de <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/13479/1/UPS-CT006883.pdf>

Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito. (2016). Rendición de Cuentas 2015 del Fondo de Accidentes de Tránsito (FONSAT). Recuperado el 02 de febrero del 2019, de <http://www.protecciontransito.gob.ec/servicios/wp-content/uploads/downloads/2016/04/Informe-RC2015-b1.pdf>

Villareal, V. (2016). Estudio de la eficiencia de los cinturones de seguridad de vehículos categoría M1 y N1 según norma RTE INEN 034. Recuperado el 02 de febrero del 2019, de <http://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/1233/1/T-UIDE-0947.pdf>

9.2. LEYES Y DOCUMENTOS OFICIALES

Asamblea Nacional Constituyente. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Recuperado el 18 de diciembre del 2018, de https://www.oas.org/juridico/mla/sp/ecu/sp_ecu-int-text-const.pdf

Asamblea Nacional Constituyente. (2008). Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Recuperado el 11 de agosto del 2018, de <http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/LEY-1-LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>

Asamblea Nacional del Ecuador (2015). Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Recuperado el 11 de agosto del 2018, de <http://biblioteca.defensoria.gob.ec/bitstream/37000/1515/1/Ley%20Org%C3%A1nica%20Reformatoria%20a%20la%20Ley%20Org%C3%A1nica%20de%20Transporte%20Terrestre%20Tr%C3%A1nsito%20y%20Seguridad%20Vial-primeravez.pdf>

Asamblea Nacional del Ecuador. (2017). Ley Sistema Nacional de Infraestructura Vial Transporte Terrestre. Recuperado el 12 de agosto del 2018, de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/06/LOTAIP_5_LEY-DE-INFRAESTRUCTURA.pdf

Asamblea Nacional del Ecuador. (2014). Código Orgánico Integral Penal. Recuperado el 12 de agosto del 2018, de https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/ECU/INT_CEDAW_ARL_ECU_18950_S.pdf

Correa, R. (2012). Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Recuperado el 15 de agosto del 2018, de <https://www.ant.gob.ec/index.php/ant/base-legal/reglamento-general-para-la-aplicacion-de-la-lotttsv>

Instituto Ecuatoriano de Normalización. (2013). Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2669:2013. Recuperado el 18 de agosto del 2018, de <http://canfacecuador.com/normas/2669.pdf>

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo del Ecuador. (2017). Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021. Recuperado el 12 de julio del 2018, de http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/PNBV-26-OCT-FINAL_0K.compressed1.pdf

10. ANEXOS

CUESTIONARIO DE LA ENTREVISTA

1. En su opinión ¿cuáles son las estrategias de seguridad vial que deben ser aplicadas en un Estado?
2. ¿Se aplican estas estrategias de prevención y seguridad vial en el Ecuador?
3. Según su experiencia ¿cuáles de estas estrategias han demostrado tener mayor eficacia en el Ecuador?
4. A su juicio, ¿existe una suficiente seguridad vial en el Ecuador?, o ¿deben ser reforzadas las estrategias de prevención y seguridad vial?
5. ¿Cree usted que la legislación ecuatoriana en esta materia se ajusta a lo establecido en las normas internacionales con respecto a la educación vial?
6. ¿Esta legislación es completa o tiene falencias?
7. A su juicio, la actuación de los organismos de regular y velar por la seguridad vial en el Ecuador ¿es adecuada y suficiente?
8. Desde su punto de vista ¿considera correcta la aplicación de las estrategias de prevención y seguridad vial establecidas en la normativa ecuatoriana, por parte de estos organismos?