



**UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO
CARRERA DE ECONOMÍA**

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

**PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
ECONOMISTA**

TEMA

**ESTUDIO COMPARATIVO DE LOS SALARIOS Y EL COSTO DE
LAS MULTAS DE TRÁNSITO ENTRE ECUADOR Y COLOMBIA.**

TUTOR

MGS, HOLGER ESTEBAN ÁLAVA MARTÍNEZ

AUTOR

JOSELYN CAMILA MEDINA DE LA CRUZ

GUAYAQUIL

2022



REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA	
FICHA DE REGISTRO DE TESIS	
TÍTULO Y SUBTÍTULO: Estudio comparativo de los salarios y el costo de las multas de tránsito entre Ecuador y Colombia.	
AUTOR/ES: Medina De la Cruz Joselyn Camila	REVISORES O TUTORES: Mgs. Holger Esteban Álava Martínez Econ.
INSTITUCIÓN: Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil	Grado obtenido: Economista
FACULTAD: CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO	CARRERA: ECONOMÍA
FECHA DE PUBLICACIÓN: 2022	N. DE PAGS: 75
ÁREAS TEMÁTICAS: Ciencias Sociales y del Comportamiento	
PALABRAS CLAVE: Investigación económica, Salario mínimo, Análisis comparativo, Socialización.	
RESUMEN: Actualmente la sociedad latinoamericana se encuentra atravesando por una situación económica compleja debido a la pandemia por la enfermedad COVID-19, la misma que ha golpeado a todas las esferas a nivel mundial. Ahora bien, en Ecuador se puede evidenciar un alto costo de las multas por el cometimiento de las contravenciones de tránsito, las cuales pueden llegar incluso a un valor de uno salario básico unificado (SBU) o dos SBU en determinados Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) como el de Guayaquil dado que, una multa por invadir el carril exclusivo de la metrovía tiene un costo de un SBU. En el 2019, Ecuador se situó dentro de los tres primeros países con mayor salario mínimo en Latinoamérica (\$394), sin embargo, el Instituto Nacional de	

Estadística y Censos de Ecuador INEC (2020), valoró en USD 716,14 la canasta básica familiar, con un 104,26% de cobertura del ingreso familiar total, en tal sentido se puede demostrar que puede existir un alto impacto económico al momento de ser sujeto de una multa de tránsito, debido a que el 15% de la población económicamente activa solo percibe un SBU, sin tomar en cuenta los demás gastos prioritarios como alimentación, vestimenta, educación, etc. Ahora bien, en Colombia, las infracciones pueden llegar a ser reducidas hasta el 50% del total siempre y cuando se cumpla horas de educación vial, con lo que las autoridades logran que el conductor tenga una medida sustitutiva de pago logrando que no se vea afectada su economía familiar.

N. DE REGISTRO (en base de datos):	N. DE CLASIFICACIÓN:
---	-----------------------------

DIRECCIÓN URL (tesis en la web):

ADJUNTO PDF:	SI <input checked="" type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
---------------------	---	------------------------------------

CONTACTO CON AUTOR/ES: Medina De la Cruz Joselyn Camila	Teléfono: 0993087645	E-mail: jmedinad@ulvr.edu.ec
--	--------------------------------	--

CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:	<p>Msc. Diana Almeida Aguilera, (Decana)</p> <p>Teléfono: 2596500 Ext. 240</p> <p>E-mail: dalmeidaa@ulvr.edu.ec</p> <p>Msc. Rosa Salinas Heredia (Directora de Carrera)</p> <p>Teléfono: 2596500 Ext. 226</p> <p>E-mail: rsalinash@ulvr.edu.ec</p>
------------------------------------	--

ERTIFICADO DE ANTIPLAGIO ACADÉMICO

TESIS ESTUDIO COMPARATIVO

INFORME DE ORIGINALIDAD

7%

INDICE DE SIMILITUD

6%

FUENTES DE INTERNET

1%

PUBLICACIONES

2%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1

aprendeenlinea.udea.edu.co

Fuente de Internet

<1%

2

inf7111.blogspot.com

Fuente de Internet

<1%

3

www.ccee.edu.uy

Fuente de Internet

<1%

4

raffaello.sanzio.it.wikimiki.org

Fuente de Internet

<1%

5

www.implementandosgi.com

Fuente de Internet

<1%



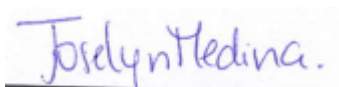
DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES

La estudiante egresada JOSELYN CAMILA MEDINA DE LA CRUZ, declara bajo juramento, que la autoría del presente proyecto de investigación, Estudio comparativo de los salarios y el costo de las multas de tránsito entre Ecuador y Colombia, corresponde totalmente a la suscrita y me responsabilizo con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

De la misma forma, cedo los derechos patrimoniales y de titularidad a la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil, según lo establece la normativa vigente.

Autor

Firma: _____



JOSELYN CAMILA MEDINA DE LA CRUZ

C.C. 0926269606

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación Estudio comparativo de los salarios y el costo de las multas de tránsito entre Ecuador y Colombia, designado(a) por el Consejo Directivo de la Facultad de Ciencias Sociales y Derecho de la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil.

CERTIFICO:

Haber dirigido, revisado y aprobado en todas sus partes el Proyecto de Investigación titulado: Estudio comparativo de los salarios y el costo de las multas de tránsito entre Ecuador y Colombia, presentado por la estudiante JOSELYN CAMILA MEDINA DE LA CRUZ como requisito previo, para optar al Título de ECONOMISTA, encontrándose apto para su sustentación.



Firma:

Mgs. Holger Esteban Álava Martínez Econ.

C.C. 0912075272

AGRADECIMIENTO

Un agradecimiento eterno a mis padres, Hugo y Loly, quienes me han dado ese empuje y motivación para no desmayar, gracias por hacerme crecer profesional y personalmente.

A mis hermanas, Vane, Tati y Dome, por ser mi apoyo y darme las fuerzas necesarias para poder culminar esta gran etapa de mi vida.

A mi enamorado Richard, por hacerme creer en mí mismo, por acompañarme e incentivarirme a culminar este arduo camino.

Los amigos y hermanos que me regalo la universidad, Dayana, Bryan, Kevin, Gregorio y Víctor, por acompañarme los cinco años de carrera, por aguantar mis malos genios y sacarme una sonrisa cuando más lo necesitaba.

Mis queridísimos amigos Gabriel, Audi y Kat por ser tan incondicionales conmigo, por su gran ayuda y su gran cariño.

De manera especial agradecerle al Master Holger Álava, tutor de este proyecto y profesor de la carrera, por haber sido una guía.

DEDICATORIA

Este trabajo se lo dedico primeramente a Dios por haber sido mi soporte y fortaleza en todo el camino recorrido.

A mis tres ángeles, que donde estén, sé que me han guiado y protegido para poder obtener este logro, me hubiera encantado poder celebrado con ustedes: Papa Hugo, Tía Yoli y Padrino Dionicio.

A mis padres y hermanas, por ustedes soy lo que soy y llegaré a ser lo que quiero ser.

ÍNDICE GENERAL

REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA.....	ii
CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO ACADÉMICO	iv
DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES	v
CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR	vi
AGRADECIMIENTO	vii
DEDICATORIA.....	vii
Introducción	1
CAPÍTULO I.....	3
Diseño de la Investigación	3
1.1. Tema.....	3
1.2. Planteamiento del Problema	3
1.3. Formulación del Problema.....	5
1.4. Sistematización del Problema	5
1.5. Objetivo General	5
1.6. Objetivos Específicos	5
1.7. Justificación	6
1.8. Delimitación del Problema	6
1.9. Hipótesis	6

1.10. Línea de Investigación.....	7
CAPÍTULO II	8
Marco Teórico	8
2.1. Marco Teórico.....	8
2.1.1. Antecedentes del transporte terrestre	8
2.1.2. El Factor humano	9
2.1.3. Factor máquina.....	10
2.1.4. Factor vía.	10
2.1.5. Los Tipos de multas	10
2.1.6. Características generales.....	11
2.1.7. Finalidad y destino de la multa	11
2.1.8. Estadísticas.....	12
2.1.9. El salario	17
2.2. Marco Conceptual	18
2.2.1. Multas.	18
2.2.2. Multas de tránsito.....	18
2.2.3. Infracción de tránsito.....	19
2.2.4. Conductor	19
2.2.5. Educación Vial.....	19
2.2.6. Estudio Comparativo	19
2.2.7. Ley.....	20
2.3. Marco Legal.....	22
2.3.1. Marco legal colombiano	22
2.3.2. Marco legal ecuatoriano	24

CAPÍTULO III	34
Metodología de la Investigación	34
3.1. Metodología	34
3.2. Tipo de investigación	34
3.3. Enfoque.....	34
3.4. Técnica e instrumentos	38
3.5. Población y muestra	38
3.6. Presentación de resultados	40
3.7. Resultados de la entrevista.....	47
CAPÍTULO IV	53
Informe Final.....	53
Conclusiones	55
Recomendaciones	60
Bibliografía	62
Anexos	64

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Tabla Comparativa de Variación de Salario Mínimo en Colombia y Ecuador.	20
Tabla 2 Multas de Tránsito en Guayaquil y Medellín	40
Tabla 3 Multas de Tránsito en Guayaquil vs Medellín	53

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Multas de Tránsito en Ecuador 2020.....	14
Ilustración 2 Multas en Colombia.	15
Ilustración 3 Multas de Tránsito en Colombia.	21
Ilustración 4 Multas de Tránsito en Ecuador.	21

ÍNDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1 Comparativa de Variación del Salario Mínimo en Colombia y Ecuador.	21
Gráfica 2 Multas de Tránsito – ECUADOR vs COLOMBIA.	22
Gráfica 3 Factores que conllevan a una sanción monetaria.	44
Gráfica 4 Factores que conllevan a una sanción monetaria.	45
Gráfica 5 <i>Factores que conllevan a una sanción.</i>	45
Gráfica 6 Comparendos de tránsito Medellín.	46
Gráfica 7 Recaudo de comparendos de tránsito.	47

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1 Encuesta 1.....	64
Anexo 2 Encuesta 2.....	64

Introducción

La imposición de sanciones pecuniarias a la sociedad se ha aplicado en varios ámbitos, en lo laboral, civil, e incluso en procedimientos comunes como realizar trámites en instituciones públicas. Sin embargo, es materia del presente trabajo realizar un estudio comparativo del costo de multas impuestas mediante preceptos normativos con relación al valor de un salario básico unificado teniendo en consideración el impacto socioeconómico del pago de tales contravenciones.

Por lo que, la finalidad de este estudio es detectar cuáles son los factores relevantes y recurrentes que llevan al ciudadano ecuatoriano y colombiano a contravenir una multa por tránsito, para así plantear una posible solución para que el valor pecuniario no sea un costo que afecte a la economía familiar.

Tanto en Ecuador y Colombia los valores de las multas más comunes son altos, varían desde \$400 y \$233 dólares americanos respectivamente. Sin embargo, los métodos de pagos son totalmente distintos entre estos países.

Mientras que en Colombia una multa de tránsito se puede reducir hasta el 50% de los rubros por este concepto, en cambio, por el lado de Ecuador no existe una normativa aplicable a nivel nacional que le otorgue la facilidad al ciudadano ecuatoriano a reducir el valor de las contravenciones de tránsito.

Las campañas de métodos de pagos y concientización en Ecuador son casi escasas, no obstante, en la ciudad de Guayaquil la autoridad competente creó en el año 2019 una ordenanza que se trata de sustituir hasta el 50% del valor de la multa por trabajo comunitario, ordenanza que solo se encuentra vigente en esta ciudad.

Es importante destacar que los valores de los SBU entre Ecuador y Colombia son enormes, dado que el SBU de Ecuador casi duplica al de Colombia, se debe de determinar cómo afecta la economía de las familias de ambos países, comparando su costo de vida.

Por lo que se puede evidenciar que el alto costo de las multas en Ecuador, se fija dado que el valor del salario básico unificado de este país es superior al país vecino

Colombia, sin embargo, el objeto de este estudio es determinar la incidencia económica que crea una contravención de tránsito cometida.

Por lo que es importante realizar el respectivo estudio que compare y determine como afecta si el valor de las multas de tránsito es mayor en Ecuador que en Colombia y así poder evitar y recomendar medidas en las que pueden reforzar las autoridades competentes de tránsito.

CAPÍTULO I

Diseño de la Investigación

1.1. Tema

Estudio comparativo de los salarios y el costo de las multas de tránsito entre Ecuador y Colombia.

1.2. Planteamiento del Problema

Actualmente la sociedad latinoamericana se encuentra atravesando por una situación económica compleja debido a la pandemia por la enfermedad COVID-19, la misma que ha golpeado a todas las esferas a nivel mundial.

Ahora bien, en Ecuador se puede evidenciar un alto costo de las multas por el cometimiento de las contravenciones de tránsito, las cuales pueden llegar incluso a un valor de uno SBU¹ o dos SBU en determinados GAD's² como el de Guayaquil dado que, una multa por invadir el carril exclusivo de la metrovía tiene un costo de un SBU.

Al respecto de las multas, Cabanellas (2010) indica que multa es:

“La pena pecuniaria que se impone por una falta delictiva, administrativa o de policía o por incumplimiento contractual. En esta última hipótesis se habla con más frecuencia de cláusula penal o de pérdida de la señal. Hay, pues, multas penales, administrativas y civiles.” (p.25)

¹ SBU: Abreviatura que se usa en Ecuador para el Salario Básico Unificado.

² GADs: Abreviatura que se usa para denominar a los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

En el 2019, Ecuador se situó dentro de los tres primeros países con mayor salario mínimo en Latinoamérica (\$394), sin embargo, el Instituto Nacional de Estadística y Censos de Ecuador INEC (2020), valoró en USD 716,14 la canasta básica familiar, con un 104,26% de cobertura del ingreso familiar total, en tal sentido se puede demostrar que puede existir un alto impacto económico al momento de ser sujeto de una multa de tránsito, debido a que el 15% de la población económicamente activa solo percibe un SBU, sin tomar en cuenta los demás gastos prioritarios como alimentación, vestimenta, educación, etc.

Ahora bien, en Colombia, las infracciones pueden llegar a ser reducidas hasta el 50% del total siempre y cuando se cumpla horas de educación vial, con lo que las autoridades logran que el conductor tenga una medida sustitutiva de pago logrando que no se vea afectada su economía familiar.

Así mismo, en el 2019 Colombia se ubicó dentro de los tres últimos países de Latinoamérica con menor remuneración mensual (\$207 en dólares estadounidenses); y el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (2019), valorizó la canasta básica familiar colombiana en USD 53,87, dejando ver que la medida sustitutiva es de gran ayuda económica al contraventor de tránsito.

No obstante, no es pertinente detener el proceso sancionatorio a los conductores que cometan dichas infracciones, puesto que estas sanciones forman parte de políticas públicas para que la sociedad en general respete las normas y reglas de tránsito.

Es necesario destacar que, en Ecuador, las autoridades en materia de tránsito no han implementado soluciones horizontales adecuadas y efectivas para la sanción por infracciones de tránsito, tales como ayuda social, clases de tránsito, entre otras alternativas para que los ciudadanos de bajos ingresos, puedan acceder a realizar el pago de las multas generadas.

Es importante mencionar la falta de conocimiento por parte del conductor con respecto a las leyes de tránsito o a su vez la mala información recopilada ya sea por los canales tecnológicos o incluso por lo mencionado por alguna persona cercana, es un campo que debería ser más abordado por parte de las entidades de tránsito y socializado con el conductor en general.

1.3. Formulación del Problema

¿Qué factores influyen al momento de determinar los costos de las multas de tránsito en Ecuador en comparación a Colombia?

1.4. Sistematización del Problema

- ¿Cuáles son los fundamentos teóricos que sirven como sustento para la imposición de las multas de tránsito en Ecuador y Colombia?
- ¿Cuál es la incidencia económica que tiene el cobro de multas de tránsito en la sociedad ecuatoriana?
- ¿Qué herramientas podrían utilizarse para conocer los factores que limitan la imposición de multas de tránsito en Ecuador en comparación con Colombia?
- ¿Qué acciones podrían formularse para disminuir el cobro de las multas de tránsito en Ecuador?

1.5. Objetivo General

Desarrollar un estudio comparativo de los salarios y el costo de las multas de tránsito entre Ecuador y Colombia.

1.6. Objetivos Específicos

- Fundamentar la teoría que sirva como sustento para la imposición de las multas de tránsito en Ecuador y Colombia.
- Diagnosticar la incidencia económica que tiene el cobro de multas de tránsito en la sociedad ecuatoriana en relación con la colombiana.
- Identificar los factores más relevantes que conllevan a una contravención y su posterior multa de tránsito en el Ecuador.

1.7. Justificación

Se ha podido evidenciar que en Ecuador existe una ausencia de estudios comparativos con respecto a Colombia con relación a los valores impuestos por rubros de multas de tránsito, para poder evaluar el impacto que genera en la economía del Ecuador, el presente estudio tiene como finalidad determinar sus puntos de coincidencia y divergencias.

La presente investigación busca poder comparar la condición de vida que proveen los ingresos entre una familia ecuatoriana y colombiana con el fin de justificar el exceso de los valores establecidos para las multas de tránsito en Ecuador.

La importancia de este estudio radica en determinar el perjuicio que puede ocasionar los Gobiernos Autónomos Descentralizados o GAD's con los cobros excesivos de las contravenciones de tránsito, generando a partir de tal estudio una alternativa de pago en la que no se vean afectados los ingresos mensuales de una familia ecuatoriana y colombiana promedio.

1.8. Delimitación del Problema

Delimitación Espacial: Se realizará un análisis de la afectación que tiene las multas de tránsito impuestas a los ciudadanos del Ecuador frente a Colombia.

Delimitación Temporal: Cubrirá un período de 6 meses. De septiembre del año 2020 hasta marzo del año 2021.

Delimitación temática: El móvil de este trabajo radica en el hecho de realizar un análisis comparativo de las multas impuestas en Ecuador con relación a las de Colombia, y determinar el impacto económico en la sociedad.

1.9. Hipótesis

Existe una afectación significativa que infiere a los ciudadanos en la economía ecuatoriana frente a la colombiana por los altos valores de las multas de tránsito y la falta de alternativas de pago en la sociedad.

1.10. Línea de Investigación

El estudio se relaciona con la línea de investigación de la Universidad Laica Vicente Rocafuerte: Línea 4 Desarrollo estratégico empresarial y emprendimientos sustentables y de la Facultad de Ciencias Sociales y Derecho: Desarrollo, sostenibilidad económica y matriz productiva.

CAPÍTULO II

Marco Teórico

2.1. Marco Teórico

2.1.1. Antecedentes del transporte terrestre

Se define como transporte al medio utilizado con la finalidad de trasladar de una posición geográfica a otra a uno o varios individuos, el cual puede realizarse de variadas formas, terrestres, o por la aéreas o la marítima, su génesis comienza cuando el ser humano desarrolla un procedimiento para alcanzar trasladarse de una forma más rápida, llevándolo a concebir la creación de la rueda, que con el tiempo podrá servir como una forma de transportarse, este mecanismo es considerado uno de los componentes básicos más antiguos y que dieron el inicio de la fabricación de lo que actualmente se conocen como vehículos (Rodríguez, 2017)

En su inicio se usaba con el fin de trasportar personas, no obstante, la rueda fue utilizada en los medios de transporte de mercaderías, creando de esta manera, creando su ingreso al sistema económico imperante en la sociedad (Rodríguez, 2017).

Siendo para mediados del año 1551 que hace su aparición en Quito la carretera fabricada con madera y la cual era arrastrada por bueyes, que con los caballos y mulas se consideraron la forma común de transportarse. Transformándose su diseño a medida que evolucionó en los años en una variedad de usos, lo cual estableció el comienzo de problemas.

El primer evento donde se presentó un vehículo ocurrió en Quito, auspiciado por Carlos Álvarez Gangotena, el cual, posteriormente se realizó en una de las calles más concurridas de la ciudad de Guayaquil, teniendo una nutrida asistencia del público y un representante del gobierno de turno (Rodríguez, 2017).

En la actualidad existe una gran variedad de vehículos circulando en la ciudad de Quito, la cual genera un significativo problema de tránsito vehicular en la ciudad capital, esto conlleva el aumento de la cantidad de accidentes de tránsito, llevando a los organismos responsables del transporte a considerar normativas a fin de garantizar el

mejor uso de estos medios de transporte, un ejemplo de este tipo de normativas es la Ordenanza Metropolitana No. 305, misma que en lo medular señala:

“Los propietarios de los vehículos que se encontraren circulando, contraviniendo los planes de restricción y de regulación serán sancionados a través del órgano competente del Distrito Metropolitano, por la comisión de la infracción administrativa, con una multa equivalente a la tercera parte de una remuneración básica unificada...”

Es de suma relevancia tener en consideración que el pago por rubros de tránsito son una de las principales fuentes de financiación de los gobiernos autónomos descentralizados del Ecuador, los mecanismos alternativos como facilidades de pago son ahora un elemento fijo de la financiación del tránsito. En muchos lugares del país, los GAD's tienen mecanismos específicos, extendidos y están resultando en una inversión real en autobuses y sistemas de carril-guía.

Sin embargo, la imposición de multas requiere un análisis de la coherencia entre el gasto propuesto y el real; así como de diferenciar entre los ingresos y la inversión, dando como resultado la imposición de sanciones pecuniarias que no sean consideradas exorbitantes y a su vez sean eficaces en la lucha contra los accidentes de tránsito.

En todos los niveles de gobierno, las necesidades de financiación del transporte están superando crecimiento de ingresos, superar los obstáculos de los medios de transporte tradicionales contribuyendo a la generación de ingresos. Un número creciente de ciudades, han implementado o están considerando opciones de financiamiento. Las tendencias de las últimas dos décadas en la financiación del transporte son un cambio de "tarifas de usuario" tradicionales.

2.1.2. El Factor humano

Es considerado el factor que más ocasiona las infracciones del tránsito, debido a que el conductor o el hombre de a pie no consideran las medidas de seguridad suficiente, tales medidas están destinadas a evitar los accidentes de tránsito, como por ejemplo estar siempre pendiente en la metodología de conducir y realizar estrategias defensivas; tener la debida responsabilidad cuando esta al volante del vehículo, no entretenerse con su entorno; tener sus manos en el volante; mantener el debido distanciamiento entre el

vehículo que conduce y el que está al frente y en parte trasera; no sobrepasar a otros vehículos en las curvas; respetar las límites de velocidad dispuestos en las zonas de tránsito por los organismos competentes (Durán & Carmona, 2015).

Gómez (2015) considera que: “El desconocimiento de las normas y el mal comportamiento de los usuarios viales es uno de los principales problemas que afectan a la seguridad en la conducción de vehículos”

2.1.3. Factor máquina

Este es considerado un indicador de mucha consideración al momento de evaluar los accidentes de tránsito, ya que la condiciones técnicas y mantenimiento que debe poseer la máquina es un elemento determinante para un buen conducir sin accidentes vehiculares; por lo tanto, todo propietario es considerado el responsable de garantizar el buen estado de operatividad de su medio de transporte, validando los niveles de seguridad para los que transporta y su vehículo.

“Quien conduzca un automotor, con conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo y ocasionare un accidente de tránsito del que resulten la muerte o lesiones una o más personas”. Artículo 127 literal e), en relación con el artículo 137 de la “Ley Orgánica de Tránsito”.

2.1.4. Factor vía.

El mantenimiento y condición de las vías públicas por donde deslizan la circulación de los medios de transporte terrestres, son de vital importancia que permanezcan en óptimas condiciones a fin de garantizar la menor cantidad de accidentes viales, sin embargo, al validar el índice de estos recursos se determina que tiene un alto porcentaje de deterioro, el cual ocasiona un escenario peligroso para circular en estos medios terrestres.

2.1.5. Los Tipos de multas

Existen muchos tipos de multas, pero a fin de lograr los objetivos de esta investigación solo se mencionan los que se consideran los más significativos, que según

la “Tabla de Multas por Exceso de Velocidad. (02 de diciembre de 2014). Foros Ecuador”: Los de contravención grave y los de contravención muy grave.

Siendo la mencionada inicialmente la que concierne a una multa del 30% del salario básico el cual devenga todo trabajador. Posterior el segundo está relacionado a una infracción del 100% del salario, afectando la subsistencia individual y de la familia.

En los convenios internacionales como es el caso del “Pacto de San Salvador” estipula en su Art 7 literal a) que “todo trabajador tiene derecho a una remuneración que asegure como mínimo a todos los trabajadores condiciones de subsistencia digna y decorosa para ellos y sus familias...” (Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, 2015).

2.1.6. Características generales

Para Saldaña, (2015) :

Para tener una específica definición acerca de las características de una multa es importante precisar en primer lugar dar criterio formal de lo que es una pena y de lo que es una sanción pues según el autor define como pena aquella acción que se hace con la idea de retribuir algo como un sentido preparatorio en cambio la sanción tiene un sentido completamente diferente ya que está encargada de evitar nuevos intentos de delitos por medio de la intimidación, la represión en un marco punitivo. En consecuencia, para que los dos términos sean aplicables se necesita en primer lugar que exista una norma que exija cierto comportamiento y que cierto comportamiento este estipulado como ilegal para que se efectúe la imposición de la sanción en otras palabras se considera delito solo cuando la ley así lo determine dentro de su ordenamiento jurídico (p.45).

2.1.7. Finalidad y destino de la multa

“Para entender su finalidad es preciso atender que la multa es la obligación impuesta al culpable de pagar, a título de sanción penal, una suma determinada en provecho del Estado” (Zuleta, 2016).

Esto facilita conocer que una infracción que en el tiempo no transforma su meta principal, el cual tiene afectación directa en la persona infractora en su patrimonio, motivado por colocación de una sanción y que de acuerdo al autor todo lo que se recaude tiene que ir directamente al fisco, que se verá reflejado en beneficios en la comunidad.

2.1.8. Estadísticas

2.1.8.1. Multas en Ecuador.

Las infracciones que se imponen son una forma correctiva que se impone por no acatar los lineamientos de seguridad para transitar en la vía pública con vehículo propio o particular, siendo castigadas según sea su gravedad de cada. Estas sanciones son: la reclusión del infractor, la prisión, imposición de alguna multa, suspensión de licencia, disminución de puntaje y cumplimiento de trabajos comunitarios.

Igualmente, se estima que según la gravedad se aplica:

- Para contravenciones leves de primera clase el 5% del salario (USD 20).
- Para contravenciones leves de segunda clase el 10% del salario (USD 40).
- Para contravenciones leves de tercera clase el 15% del salario (USD 60):
- Para contravenciones graves de primera clase un 30% del salario (USD 120).

En el año 2017, en el Ecuador se recaudó aproximadamente 80 millones de dólares por infracciones de tránsito, para Ramírez (2017) la multa debe de aplicarse obligatoriamente en cada infracción de tránsito emitida ya que es primordial al momento de construir un Estado de derecho y justicia. (p. 63). Pero ¿Cómo afecta estos altos valores en la economía de la sociedad ecuatoriana?

La economía ecuatoriana depende bastante de los ingresos petroleros que mantiene el país, por lo cual, la inestabilidad del precio del petróleo afectó altamente al Ecuador, Ortiz (2019) considera que la economía ecuatoriana se encuentra estancada y confía que el sector privado vuelva a ser la fuente de la economía del Ecuador ya que el Estado no tiene los medios respectivos.

El Fondo Monetario Internacional (FMI), por medio de su directora del Centro de Estudios, Gita Gopinath, prevé que la economía ecuatoriana disminuirá 10,9% a raíz del

golpe económico vivido por la pandemia del Covid-19, únicamente por debajo de Perú que será el país más afectado por la crisis económica en Latinoamérica. Este decrecimiento comenzó a resaltar en el periodo entre el mes de mayo y junio de 2020, donde 698.449 personas perdieron sus plazas de empleo en el país (INEC, 2020) alcanzando la tasa más alta de desempleo desde el 2007, 13,3%.

Si bien es cierto, el desconocimiento de la ley no exime de la responsabilidad, sin embargo, el alto costo de las penalidades de las infracciones de tránsito muchas veces es desmedido a la situación económica del infractor, (Soberanes, 2010), como es el caso de las contravenciones impuestas por el GAD de Guayaquil, que muchas veces pueden llegar a ser de un SBU, medida que afecta e impacta significativamente a una familia guayaquileña.

Como una medida alternativa, el Gobierno Autónomo Descentralizado, debería de establecer una ley, para que los GAD's hagan el estudio respectivo para poder establecer el valor de las multas a cada infractor, pues al imponer valores igualitarios para toda la sociedad, causan costos desmesurados a los ciudadanos que no tienen la posibilidad económica para cancelar el valor impuesto.

En el 2018, “la Asamblea Nacional de la República del Ecuador” aprobó la “Ley Orgánica Para El Fomento Productivo, Atracción De Inversiones, Generación De Empleo, y Estabilidad y Equilibrio Fiscal”, en la cual en su sección segunda artículo 11 literal c, dispuso la reducción de los intereses generados por contravención de tránsito, (p. 7), con la misma que se beneficiaron medio millón de contribuyentes al reducir el valor total de lo adeudado con respecto al rubro de las infracciones de tránsito, siendo esta, la única medida sustitutiva para la reducción de los precios impuestos por las contravenciones de tránsito.

Desde junio de 2019, el GAD de Guayaquil aprobó la Ordenanza para la Sustitución de Valores de Multas Relacionadas con la Circulación Vehicular, por Educación Vial y Trabajo Comunitario, con la que tomó la iniciativa para reducir el 75% del valor de las multas impuestas por ordenanzas municipales. Esta ordenanza es una medida opcional para el ciudadano y así tiene una forma alternativa de reducir el costo de la infracción y que no sea de gran impacto en su economía, considerando que en

Guayaquil se han establecido los valores más altos con respecto a las infracciones de tránsito.



Ilustración 1 Multas de Tránsito en Ecuador 2020.
 Fuente: Tu requerimiento ya. (2020)

2.1.8.2. Multas en Colombia.

Según la “Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional”, en lo corrido de 2019, han sido sancionados por no acatar las normas de tránsito más de tres millones de conductores. De ellos, 491.494 estacionaron en sitios prohibidos; otros 388.095 manejaron con exceso de velocidad; 352.552 tuvieron problemas con su revisión técnico-mecánica; y 313.340 transitaron por sitios prohibidos. También destacan las infracciones por no portar la licencia, por ir con el seguro obligatorio vencido y por no detenerse ante la luz roja.

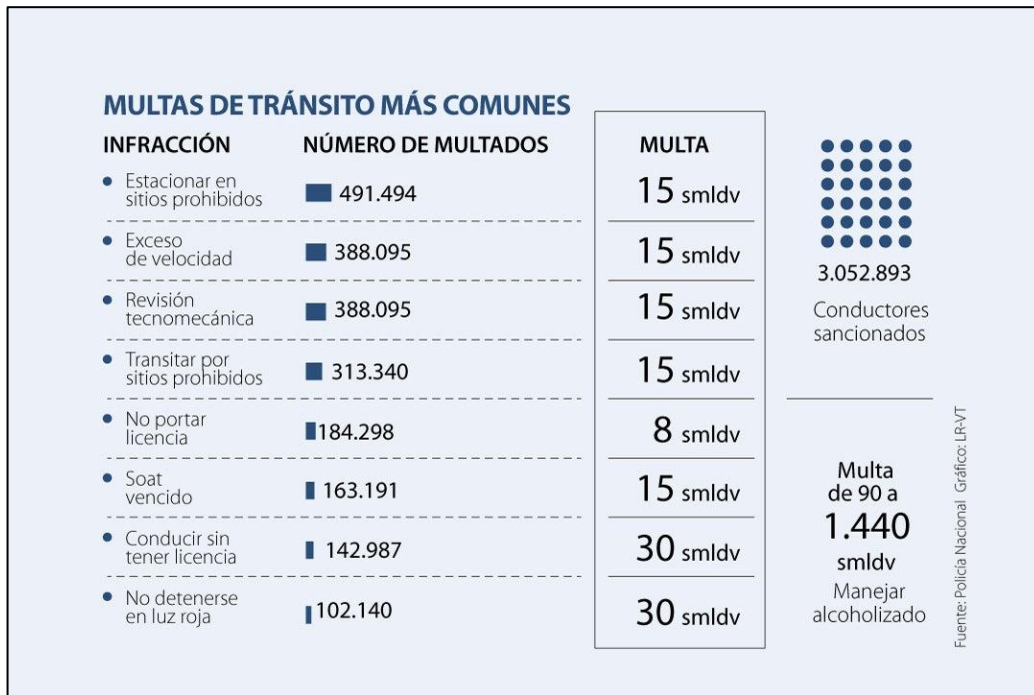


Ilustración 2 Multas en Colombia.

Fuente: Policía de Tránsito de Colombia. (2020)

En este sentido, se tiene que las multas de mayor frecuencia en Colombia son: los excesos de los límites permitidos de velocidad, la falta de uso del cinturón de seguridad de los pasajeros, exceso de pasajeros, uso de los teléfonos celulares durante el proceso de conducción vehicular, no respetar los altos de los semáforos, conducir en forma inversa a lo señalo para manejar en una vía, irrespetar los señalamientos de tránsito, conducir por zonas limitadas o prohibidas.

En este contexto existe las sanciones correspondientes de acuerdo al grado de violación y son penados de la siguiente forma: las infracciones que son del tipo A, que se refiere a 4 salarios mínimos; las infracciones tipo B, tocan a 8 SMLV; por otro lado, las

infracciones que son del tipo C, 15 salarios, las del tipo D, que corresponden a 30 salarios y finalmente las infracciones del tipo E, 45 salarios.

Como aporte, se señala que las infracciones del tipo A corresponden a vehículos no automotores y de tracción animal, siendo las más frecuentes: circular por zonas exclusivas para los ciudadanos de a pie, no acatar los señalamientos de tránsito, recorrer zonas prohibidas, no circular por la derecha de la vía y trasladarse sostenido de otro transporte en circulación.

Con respecto a las infracciones del tipo B, se penarán los responsables de la conducción de los transporte que ejecuten maniobras tales como: manejar sin el debido permiso de conducción, no cancelar pagar el peaje en los sitios para tal fin, manejar vehículos que posean vidrios oscurecidos sin su debido permiso, manejar vehículos sin identificación o falsas; conducir vehículos con color cambiado sin poseer la debida autorización, no utilizar las luces de cambio de dirección debidamente y transportar niños menores de 10 años en el asiento delantero, entre otros.

En Colombia, el FMI advierte que la economía decaerá 7.5% en el 2020, y a su vez solo tendrá una recuperación del 4% en el año 2021, recomendando que se resguarden los empleos y aseguren el apoyo de los ingresos del sector vulnerable.

En Colombia existen varias medidas diferentes de pago, el contraventor puede cancelar hasta el 50% del rubro por contravención y simultáneamente realizan un curso de Educación Vial con el que la autoridad no deja de recaudar los valores de las contravenciones y a su vez educan a los conductores para evitar sanciones futuras.

En el 2019, se registraron en Colombia 3'347.542 citaciones emitidas a contraventores, mientras que, en el 2017 en Ecuador, se registraron 150 mil infracciones, entre las contravenciones más comunes en ambos países se encuentran: exceder el límite de velocidad, estacionar en sitios prohibidos y no respetar los horarios de pico y placa.

Es importante señalar la falta de concientización luego de generar una contravención de tránsito, ya que, aparte de la pena pecuniaria que afecta a sus ingresos, este evento puede llegar provocar un accidente de tránsito, que es una de las causas principales de mortalidad en el Mundo.

En la actualidad es muy común ver a muchos jóvenes conduciendo por cualquier parte del territorio ecuatoriano, por lo cual la falta de madurez puede provocar la emisión de infracciones sin ningún control. Como medida a este incremento de sanciones, el 10 de febrero de 2014, se publicó la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, en el Registro Oficial Suplemento 180, en el cual establecieron un puntaje máximo de 30 puntos por licencia de conducir, y se estableció un sistema de reducción de puntos por cada infracción generada, provocando así la pérdida total del documento habilitante al perder todos los puntos mencionados y como medida adicional prisión preventiva para el contraventor. (p. 31).

Muchos deudores han optado por acceder a realizar un financiamiento de las deudas que mantienen por las contravenciones cometidas, tanto como en Ecuador y Colombia el mínimo del plazo para realizar el pago total de lo adeudado es de tres meses plazo y puede llegar hasta doce meses plazo, y así no se ve afectado sus gastos mensuales prioritarios, estas facilidades de pago son otorgadas según lo estipulado en el artículo 273 del Código Orgánico Administrativo.

2.1.9. El salario

El salario es la remuneración recibida de una persona como pago a cambio de su trabajo. En 1776, Adam Smith en su obra *La Riqueza de Naciones*, considera que los salarios van de la mano con la riqueza. De esta manera, el empleado puede favorecer de su aporte en tiempo y esfuerzo a la organización que lo emplea. De igual manera podría transformarme en términos monetarios.

El salario, entendido como el costo que se devenga producto de una labor ejecutada por un empleado, puede calcularse bajo el efecto de la oferta y demanda de trabajo. Todo esto, validando los indicadores potenciales de disponibilidad de la mano de obra calificada, los contratos de sindicatos, las habilidades y destrezas que puede tener el trabajador y la legislación del país. (Botía, 2007)

Así mismo, en este escenario de la economía, los sueldos toman una significativa relevancia, desde la perspectiva organizacional, que influyen en los costos de la producción.

2.2. Marco Conceptual

2.2.1. Multas.

Según (Bembibre, 2010) acerca de las multas afirma que “las multas varían de acuerdo al tipo de error cometido, así como también a las características del que lo cometió, de las circunstancias en las que se cometió ese acto y las posibles consecuencias, siempre y cuando las mismas sean observables” (p.8).

De acuerdo con la cita anterior la multa de tránsito tiene el objetivo de castigar las faltas cometidas dentro del ambiente vehicular mas no del rectificar el daño ocasionado por el infractor afectando su patrimonio, sino más bien se ha tratado de dar un significado represivo de la consecuencia que acarrea un error dentro de la vía pública pues bien la idea no es de ensañarse con el contraventor atacando su economía sino la idea es de crear verdadera conciencia vehicular.

Así mismo, la Real Academia Española (RAE³) define como multa la obligación de pagar una cantidad determinada de dinero por infringir o incumplir una norma establecida. (RAE, 2018).

Ahora bien, a criterio del autor, una multa es una sanción administrativa o una pena la cual consiste en el pago de un valor pecuniario, esta multa proviene por la violación a una norma expresa, y de acuerdo al presente proyecto estas provienen de infracciones o contravenciones de tránsito.

2.2.2. Multas de tránsito

Una infracción de tránsito es un incumplimiento de una ley de circulación de un vehículo, estas llevan una sanción administrativa o pecuniaria. En el caso de ser una sanción más grave, esta puede llegar hasta penas preventivas de libertad.

La multa de tránsito es una sanción que lleva a pagar cierta cantidad de dinero al momento de quebrantar una ley ya estipulada, en el Ecuador las contravenciones se

³ RAE: Abreviatura de Real Academia Española

clasifican en siete clases, de las cuales según la gravedad de la infracción se determina cual es el monto por pagar del transgresor.

Regis (2008) señala que la administración ha adquirido al pasar de los años un enorme poder sancionatorio, por lo cual muchas veces estas sanciones no van acorde a la condición de vida en un país, así mismo determina que si la administración sancionara cada falta que descubriera, este sistema colapsaría como lo expresa Bembibre (2016) en relación de las multas expresando que “las multas varían de acuerdo al tipo de error cometido, así como también a las características del que lo cometió, de las circunstancias en las que se cometió ese acto y las posibles consecuencias, siempre y cuando las mismas sean observables”.

2.2.3. Infracción de tránsito

De acuerdo con el artículo 371 del Código Orgánico Integral Penal, se denomina infracciones de tránsito a las penas que son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción.

2.2.4. Conductor

Según el artículo 392 en la sección del glosario del Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, se denomina conductor a la persona que se encuentra legalmente capacitada para conducir un vehículo automotor y quien guía o maniobra a un vehículo trasladado. (p. 80)

2.2.5. Educación Vial

El Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en su artículo 392 en lo referente al glosario, determina la educación vial como el conjunto de conocimientos y reglas que tiene como finalidad el capacitar a los ciudadanos para que sepan conducirse en la vía pública con mayor seguridad ya sea como peatones, pasajeros o conductores.

2.2.6. Estudio Comparativo

Según la UNICEF⁴ determina el estudio comparativo a la comparación de dos o más casos, en la forma que originan un conocimiento más singular de las preguntas causales, cómo y por qué un programa en especial funciona o no.

2.2.7. Ley

Según la RAE la ley es un es un mandato dictado por la máxima autoridad competente, en el que manda o prohíbe en relación con la justicia y para el bien de los gobernados. (RAE, 2018)

De acuerdo al artículo 1 del Código Civil ecuatoriano la ley es una declaración de la voluntad soberana que, de manera prescrita en la Constitución, manda, prohíbe o permite. (Asamblea Nacional, 2018).

Entre Ecuador y Colombia el salario mínimo vital ha variado al pasar de los años, desde el año 2017 al 2021 el salario básico de Colombia ha incrementado \$45,61 mientras que en Ecuador el sueldo básico ha incrementado \$25. Por lo que, el salario mínimo de Colombia ha incrementado \$20,61 con relación al salario mínimo de Ecuador en los últimos cinco años.

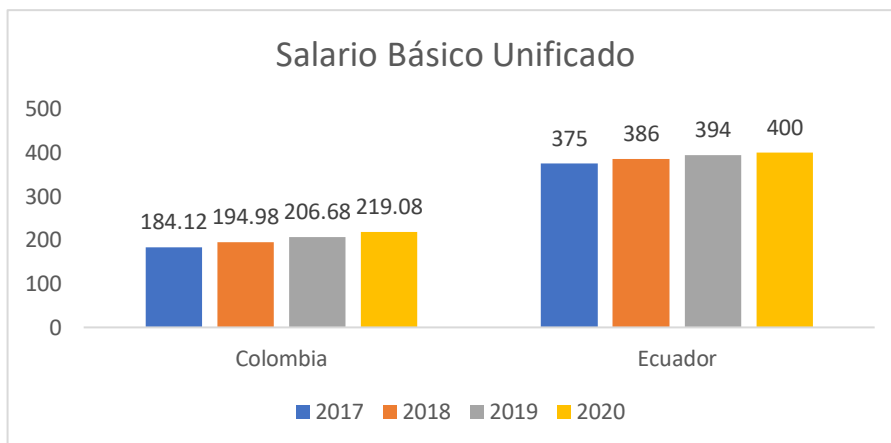
Tabla 1

Tabla Comparativa de Variación de Salario Mínimo en Colombia y Ecuador.

Año	Colombia	Ecuador
2017	184.12	375
2018	194.98	386
2019	206.68	394
2020	219.08	400

Elaborado por: Medina, J. (2021)

⁴ UNICEF: Abreviatura de Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia



Gráfica 1 Comparativa de Variación del Salario Mínimo en Colombia y Ecuador.
Elaborado por: Medina, J. (2021)

MULTAS DE TRÁNSITO MÁS COMUNES		MULTA	3.052.893 Conductores sancionados
INFRACCIÓN	NÚMERO DE MULTADOS		
• Estacionar en sitios prohibidos	491.494	15 smldv	Multa de 90 a 1.440 smldv Manejar alcoholizado
• Exceso de velocidad	388.095	15 smldv	
• Revisión tecnomecánica	388.095	15 smldv	
• Transitar por sitios prohibidos	313.340	15 smldv	
• No portar licencia	184.298	8 smldv	
• Soat vencido	163.191	15 smldv	
• Conducir sin tener licencia	142.987	30 smldv	
• No detenerse en luz roja	102.140	30 smldv	

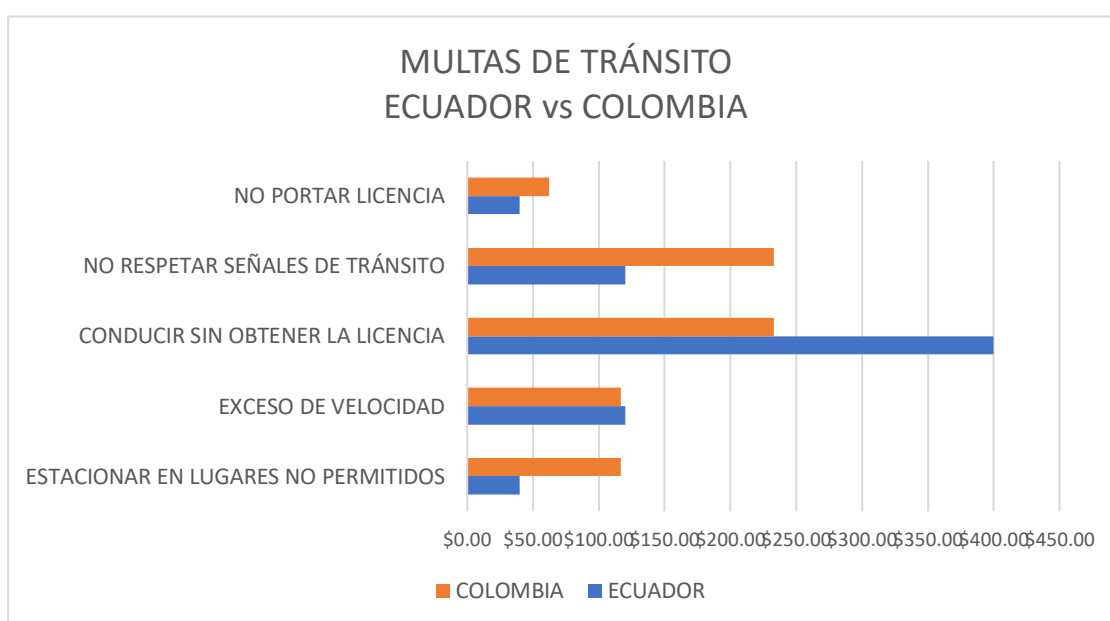
Ilustración 3 Multas de Tránsito en Colombia.
Fuente: Policía de Tránsito de Colombia. (2020)

LAS INFRACCIONES MÁS FRECUENTES EN GUAYAQUIL		
Los casos que más se infringen en el centro de la ciudad		
Infracciones	ene-18	ene-19
Uso inadecuado de la bocina	1505	1185
Estacionar, dejar o recoger pasajeros en zonas no permitidas	4142	1123
Desobedecer las señales de tránsito u órdenes de agente	1020	911
No usar el casco	552	861
No usar el cinturón de seguridad	2005	788
Parquear en sitios no permitidos	3	724

El valor de las multas más comunes				
				
Hacer doble columna	Invadir carril de la Metrovia	Bloqueo en intersecciones	Bloqueo de paraderos de transporte urbano	Parquear en sitios no permitidos
USD 118	USD 394	USD 394	USD 59,10	USD 59,10

Ilustración 4 Multas de Tránsito en Ecuador.
Fuente: Zuleta. (2016)

De acuerdo con las infracciones de tránsito más comunes entre Ecuador y Colombia, se logra comparar los valores en dólares americanos entre ambos países, donde se logra evidenciar que los valores varían según la gravedad de la contravención, así como también se considera el marco legal de cada país. Por ejemplo, en Ecuador la sanción por estacionarse en lugares no permitidos es de \$60,00 mientras que en Colombia es de \$116,66; exceder la velocidad permitida en Ecuador es de \$120 mientras que en Colombia es de \$116,66; conducir sin obtener licencia \$400 y \$233,21; no respetar las señales de tránsito \$120 y \$233,21; y no portar licencia \$40 y \$62,15 respectivamente.



Gráfica 2 Multas de Tránsito – ECUADOR vs COLOMBIA.
Elaborado por: Medina, J. (2021)

2.3. Marco Legal

2.3.1. Marco legal colombiano

LEY 1383 DE 2010, Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones

ARTÍCULO 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS. Modificado por el art. 1, Ley 1383 de 2010. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas

que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

ARTÍCULO 5. DEMARCACIÓN Y SEÑALIZACIÓN VIAL. Modificado por el art. 3, Ley 1383 de 2010. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días posteriores a la sanción de esta ley, las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción.

ARTÍCULO 10. SISTEMA INTEGRADO DE INFORMACIÓN SOBRE LAS MULTAS Y SANCIONES POR INFRACCIONES DE TRÁNSITO. Reglamentado por la Resolución del Min. Transporte 584 de 2010. Con el propósito de contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, se autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional, un sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT), por lo cual percibirá el 10% por la administración del sistema cuando se cancele el valor adeudado. En ningún caso podrá ser inferior a medio salario mínimo diario legal vigente.

ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas deberá ser impartida por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente autorizados.

ARTÍCULO 28. CONDICIONES TÉCNICO-MECÁNICA, DE GASES Y DE OPERACIÓN. Modificado por el art. 8, Ley 1383 de 2010. Para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional, debe garantizar como mínimo el perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisión de gases que establezcan las autoridades ambientales.

ARTÍCULO 34. PORTE. En ningún caso podrá circular un vehículo automotor sin portar la licencia de tránsito correspondiente.

ARTÍCULO 57. CIRCULACIÓN PEATONAL. El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.

ARTÍCULO 83. PROHIBICIÓN DE LLEVAR PASAJEROS EN LA PARTE EXTERIOR DEL VEHÍCULO. Ningún vehículo podrá llevar pasajeros en su parte exterior, o fuera de la cabina, salvo aquellos que por su naturaleza así lo requieran, tales como los vehículos de atención de incendios y recolección de basuras. No se permite la movilización de pasajeros en los estribos de los vehículos.

2.3.2. Marco legal ecuatoriano

Los principios de eficacia y eficiencia jurídica tienden a ser confundidos, ya que incluso, en el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, ambas palabras tienen parecidas acepciones. Sin embargo, se puede distinguirlas por el contexto que el presente trabajo requiere, es decir el campo de administración pública.

El principio de eficiencia se refiere al uso de recursos para llegar a un fin sin causar daño a las partes involucradas. Es entonces, el uso de mínimos recursos para la consecución de un fin en el que, “nadie pierde y todos ganan”. Es así, como (Corredor, 2017) se refiere al mercado como un útil ejemplo de la eficiencia pues se da en él un intercambio deliberado en el que todos obtienen algo.

Por otro lado, el principio de eficiencia hace alusión al debido uso de recursos con un fin exitoso, la eficacia se inclina más a la capacidad para llegar a dicho fin, importándole poco la correcta utilización de aquellos medios y, por ende, sin la visualización de metas futuras que se verán afectadas por dicha inobservancia.

En conclusión, la eficiencia es, de mínimos recursos obtener el mayor de los resultados aplicando siempre la previsibilidad, mientras que, la eficacia es proponer metas u objetivos enfocados solamente en su obtención, se puede decir que es una especie de “el fin justifica los medios” ya que se enfoca solo en el objetivo.

En tal virtud, se puede concluir que la administración pública está ligada de manera imprescindible al buen uso de la eficiencia y eficacia para poder cumplir sus

objetivos con un desempeño que sea de carácter perpetuo pero que, busque mejoras constantes debido a las necesidades que surjan en el proceso.

El Derecho Administrativo apoya su credo en normas o leyes, estas normas deben ser eficientes, es decir, que deben ser analizadas en su contexto sea este de carácter: histórico, económico, sociológico e incluso filosófico, con el fin de acatar la realidad más próxima al momento que vive la sociedad para de ese modo aprovechar los recursos con los que se cuenta obteniendo una correcta aplicación de la norma.

Como se pudo observar en líneas anteriores la eficiencia y eficacia en el ámbito administrativo es de suma importancia, ya que conlleva el peso del poder del Estado mismo donde los administrados ceden parte de su libertad (Teoría del Contrato Social) con el fin de obtener un bien mayor. Es difícil limitar el ámbito de aplicación de estos principios a una sola área puesto que, el Derecho Administrativo a su vez puede ramificarse en facultades sancionadoras, legislativa, tributarias, de prestación de servicios públicos, etc.

En tal sentido, (Coleman, 2011) señala “...*con el contrato social los individuos no solo entregan derechos individuales de control sino también sus utilidades individuales...*”; es decir que, la verdadera importancia de la aplicación de estos principios se sostiene en el buen uso de los recursos (aportados por los gobernados en su mayoría), a tal punto, que lleven a la satisfacción de la necesidad que requirió la disposición de estos.

Cabe destacar que la aplicación de estos principios no sólo está inmersa en el ámbito meramente administrativo-organizacional sino, también es perfectamente aplicable a funcionarios (como individuos). La cuestión es cómo la administración pública predica estos principios, al respecto (Ramírez, 2017) manifiesta: “*el acto administrativo debe cumplirse para alcanzar los objetivos de la administración pública. Por tanto, el órgano y la autoridad que lo emiten debe tener la posibilidad de hacerlo, si fuere necesario utilizando el poder coercitivo*”.

En relación a lo mencionado anteriormente, es necesario citar diferentes ejemplos como : la creación de normas inclusivas , como es el caso de la inserción de personas con

capacidades especiales en el ámbito laboral donde se aprecia que la administración (entiéndase el Estado) limita de cierto modo la libertad de contratación laboral con el fin de satisfacer un requerimiento social de manera eficiente (utilizando los medios correctos; en este caso normativos) y eficaz (de concreta aplicación social).

En el ámbito de la contratación pública se manifiestan de manera inconmensurable la eficiencia y eficacia administrativa íntimamente ligada con la descentralización del poder central, donde se le confiere a entes específicos la prerrogativa de decisión con la finalidad de ejercer dicha potestad estatal dirigida a saciar requerimientos sociales como la prestación de un servicio público: agua potable, alcantarillado, luz, alimentación, etc.

Es así como normativamente, un Gobierno Autónomo Descentralizado tiene la facultad de contratar entidades privadas, previo análisis, para lograr su objetivo. Esta actividad administrativa es impuesta ya sea por concepto de formar parte de un órgano estatal donde la única personalidad jurídica productora de tal actividad es el Estado; o cuando son impuestas a nombre propio, es decir, las actuaciones no son imputadas directamente al Estado sino más bien a otra persona jurídica pública.

Esto es una muestra clara de la búsqueda de la administración pública por la eficiencia, puesto que, reconoce no poder disponer de los recursos de manera correcta por sí solo, necesitando órganos que auxilien de cierto modo a reflejar sus objetivos en la sociedad.

Una de las problemáticas actuales a nivel político y social es la regeneración urbana y rural y su planificación dentro del presupuesto de los gobiernos autónomos descentralizados, es ineludible el desarrollo tecnológico, así como el surgimiento de nuevas necesidades en diferentes ámbitos como el de la salud, transporte, vivienda y educación. En tal sentido, los municipios planifican y ejecutan obras en miras del beneficio de los ciudadanos, unas realizadas en grandes magnitudes y otras más, enfocadas en ciertos sectores denominados como “prioritarios”.

Como ejemplo, se puede citar el caso del Gobierno Autónomo Descentralizado de Guayaquil que mediante la "Ordenanza que Establece la Contribución Especial de Mejoras por Las Obras de Expansión de los Servicios de Agua Potable y Alcantarillado de Guayaquil Financiadas Mediante Créditos con el Banco del Estado" regula los sujetos

pasivos y el modo en que se recaudará la contribución especial por mejoras, en específico por el progreso del servicio de agua potable y alcantarillado.

Se observa una vez más, el uso de recursos o instrumentos normativos que llevan al cumplimiento de un fin de carácter social; pero que, sin duda alguna, conlleva un aspecto económico de suma importancia que debe ser administrado de manera correcta, siendo detallado, específico y visible, ya que, uno de los aspectos positivos de la eficiencia administrativa es su carácter evidente.

Toda vez que se ha detallado los ámbitos de aplicación de la eficiencia y eficacia administrativa en el ámbito público; se puede analizar estos dos principios desde la perspectiva privada. En la esfera privada estos principios tienen una óptica diferente puesto que están dirigidos netamente al lucro. En otras palabras, se mira las necesidades como un medio para obtener un beneficio.

El Estado en su rol de regulador impone ciertos parámetros para la constitución de una compañía (ente privado), que se puede encontrar en cuerpos normativos como la Ley de Compañías o el Código de Comercio; sin embargo, dichos lineamientos tienen el carácter de formales no contienen un fondo estrictamente social; entendiéndose como de beneficio general, esto, por supuesto, sin evadir las normas constitucionales que todo nacional y extranjero debe cumplir dentro del territorio.

En tal virtud, la eficacia y eficiencia en el ámbito privado se direccionará en la obtención de ganancias mediante el aprovechamiento de recursos como bienes; el personal de trabajo, gastos, etc. Sobre esto Tomás Crespo Romero indica: *“la eficacia hace referencia al grado de consecución de los objetivos (una medida será eficaz si consigue los objetivos propuestos). La eficiencia relaciona los objetivos propuestos con los medios empleados”* (Muñoz-Repiso, 2001)

Desde un punto de vista más empresarial manifiesta Carlos Alcerreca Joaquín *“La eficiencia y eficacia organizacional son dos medidas básicas, que permiten evaluar el desempeño de una empresa. La eficiencia de la empresa se puede reflejar en medidas de productividad. Al buscar una mayor productividad, lo que en realidad se busca es aprovechar los recursos de la empresa lo mejor posible.”* (Acevedo, 2014)

Es evidente que los campos públicos y privados tienen diferencias marcadas en cuanto a sus fines y a la visión que tienen de los recursos; basta solo comparar la responsabilidad de estos ámbitos; siendo la del Estado aún más grande en cuanto a la administración de recursos públicos que por naturaleza deben ser empleados con miras al desarrollo social

Una vez que una ley entra en vigor, esta rige para lo venidero y para la totalidad de los habitantes del Estado, no tiene efecto retroactivo. Este principio encuentra su fundamento en la necesidad que tienen las particularidades de que los actos celebrados, así como los derechos adquiridos por una ley, no sean modificados ni anulados por una ley posterior, ya que es necesario que las personas tengan la seguridad de que los derechos válidamente adquiridos serán respetados y reconocidos de manera perpetua.

Esto es parte de las garantías que todo Estado debe otorgar a sus habitantes, denominado principio de la seguridad jurídica el cual se encuentra consagrado en la Constitución Política de República, en el artículo 24 numeral 26.

El artículo 7 del Código Civil, establece: La ley no dispone sino para lo venidero, no tiene efecto retroactivo”, estableciendo como la generalidad la irretroactividad de la ley.

El ius puniendi administrativo o derecho administrativo sancionador se refiere a la facultad exclusiva de la administración para poder ejercer sanciones ante conductas ilegales. La cuestión de la naturaleza de las sanciones administrativas ha sido ampliamente discutida en cuanto a sus parámetros y diferencias con las sanciones impuestas por el derecho penal.

En tal sentido este pequeño ensayo tiene el fin de definir el derecho administrativo sancionador con el fin de diferenciarlo con las sanciones impuestas por el Derecho Penal.

(Enterria, 1995) define la sanción administrativa como: “un mal infligido por la administración a un administrado como consecuencia de una conducta ilegal. Este mal consistirá siempre en la privación de un bien o de un derecho, imposición de una obligación de pago o multa”.

A raíz del afán por distinguir los preceptos administrativos y penales; surgió la teoría del Derecho penal de policía cuyo mayor referente es Paul Johann Anselm Ritter Von Feuerbach , esta teoría se desarrolló en base a las múltiples ideas de intervención estatal con el fin de prevenir y precautelar la seguridad de los administrados, es importante destacar que en un Estado absoluto los asuntos de policía se consideraban diferentes al ámbito judicial, donde la administración gozaba de una potestad sancionadora discrecional ,puesto que las determinaciones emanadas por la administración pública eran inapelables.

A finales del siglo XIX Binding aseguró que la legislación de policía era una “auténtica legislación penal” puesto que compartían el precepto de imponer un castigo a aquel que lesione un bien jurídico protegido. (Nieto, 1994)

Por su parte, James Goldschmidt quien destacaba los deberes de una persona en relación con su comunidad, hacía la distinción entre los deberes del particular como individuo (donde se refleja su libertad) cuyas actuaciones incorrectas son sancionadas en el ámbito judicial y los deberes que son emanados directamente por la administración mismos que tienen el fin de precautelar y asegurar el buen orden. De ese modo; podemos distinguirlos en cuanto a su fin siendo el primero proteger la voluntad individual y el segundo proteger un bien público y estatal. (Diez, 1983)

Es pertinente aclarar que el Derecho está basado en principios que funcionan como base para la creación del ordenamiento jurídico. Entre los principios en los que se inspira la administración pública, se encuentra el principio de eficacia es uno de los pilares sobre los que se asienta el régimen jurídico de la Administración ecuatoriana y otros países de nuestro entorno, como Francia, Italia o Portugal.

La realidad económica y social nos obliga a reformularlo teniendo en cuenta que los procedimientos para asegurar la consecución de los objetivos que la Administración tiene encomendados deben ser permanentemente mejorados y sostenibles en el tiempo.

La evaluación del desempeño es el procedimiento idóneo para asegurar la materialización del principio de eficacia en el ámbito de la función pública, como demuestra la experiencia de otros países, sin embargo, pese a su incorporación al ordenamiento ecuatoriano.

La eficiencia se ha convertido, junto con la eficacia y la economía, en uno de los paradigmas de la nueva gestión pública desde las últimas décadas del siglo XX. La eficiencia está relacionada con la relación entre medios y fines de cara a la consecución de los objetivos establecidos. No obstante, la eficiencia llevaba ya largo tiempo siendo un principio de organización administrativa de extraordinaria relevancia con plena proyección legislativa en relación con muy diversos ámbitos, entre los que se encuentra el de la función pública.

El espacio es considerado como la extensión de territorio de un Estado, donde ejerce su soberanía, es decir, los límites donde son válidamente aplicables sus normas (derecho positivo) con respecto a objetos, hechos y personas que se encuentren dentro de dicha extensión territorial.

Los conflictos que pueden surgir a partir de ello pueden clasificarse en; sencillos; cuando hay un solo aspecto de la situación jurídica a la que hay que determinar el derecho de fondo aplicable; complejos; cuando son varios los aspectos de una controversia que requieren la elección de normas jurídicas aplicables.

Para poder dilucidar el ámbito de aplicación de un sistema jurídico; en este caso el de territorialidad, se ejecuta donde las normas tienen vigencia dentro de la circunscripción, aplicándose a nacionales y extranjeros.

La potestad del control del tránsito dentro del territorio ecuatoriano se encuentra normativamente respaldada en el artículo 394 de la Constitución, mismo que señala: “El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.”

Así también el Estado ecuatoriano en ejercicio del principio de descentralización, atribuye a su vez prerrogativas a los Gobiernos Autónomos Descentralizados -GAD's – para que, controlen la seguridad vial dentro de la circunscripción territorial. Tal prerrogativa se encuentra corroborada en el artículo 415 de la Constitución, que dispone: “El Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas

integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo, que permitan regular el crecimiento urbano, el manejo de la fauna urbana e incentiven el establecimiento de zonas verdes.”

En este sentido podemos destacar la importancia del ya derogado Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización – en adelante COOTAD- en su artículo 130 donde proclama la potestad de “forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal”.

Uno de los pioneros del ejercicio de estas facultades fue el Gobierno Autónomo Descentralizado de la ciudad de Guayaquil, hay que destacar que el cambio normativo del COOTAD al Código Orgánico Administrativo- en adelante COA- tuvo un impacto en el control de las infracciones cometidas dentro de la circunscripción territorial de Guayaquil, puesto que desde el 08 de julio del 2018 el proceso y ciertos plazos y términos tendrían un cambio drástico, un claro ejemplo de esto es la extinción del recurso de reposición que fue característico del COOTAD.

Por otro lado, la potestad de los GAD’s para manejar contravenciones de tránsito en la ciudad de Guayaquil, se encuentra el inciso segundo del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece que a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

En Guayaquil se lo ejerce a través de la Empresa Pública Municipal de Tránsito de Guayaquil, EP., conforme consta en el artículo 2 de la Ordenanza que regula su Creación y Funcionamiento, publicada en la Gaceta Oficial Municipal No. 38, del lunes 30 de julio de 2012, que textualmente expresa: “La entidad municipal “EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE TRÁNSITO DE GUAYAQUIL, EP.”, tiene por objeto ejercer la competencia de rectoría local, planificación, regulación, control y gestión del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el cantón Guayaquil de acuerdo con la Constitución de la República y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, fundamentalmente. El cumplimiento del objeto de la Empresa Pública es irrenunciable”.

Una vez que hemos ubicado el escenario normativo en que se desenvuelven las impugnaciones, podemos pasar a considerar el reto que significó para la ciudad de Guayaquil implementar jurídicamente un sistema en el que el ciudadano tenga la capacidad de acercarse a objetar un acto administrativo que por sus cualidades se reputa ejecutable.

Dentro de las potestades otorgadas por el ya derogado Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización – en adelante COOTAD- en su artículo 130 consta la potestad de “forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal”.

En este sentido; queda normativamente claro que el Gobierno Autónomo Descentralizado de la ciudad de Guayaquil tiene la facultad de ejercer esta función, es así como en el año 2012 fue creada la Autoridad de Tránsito Municipal con el fin de hacer efectiva tal competencia y gestionar proyectos para el control de la movilidad dentro de la ciudad.

Hay que señalar que el cambio normativo del COOTAD al Código Orgánico Administrativo- en adelante COA- tuvo un impacto en el control de las infracciones cometidas dentro de la circunscripción territorial de Guayaquil, puesto que desde el 08 de julio del 2018 el proceso y ciertos plazos y términos tendrían un cambio drástico, un claro ejemplo de esto es la extinción del recurso de reposición que fue característico del COOTAD. Este recurso buscaba que la autoridad que habría emitido el acto administrativo volviera a analizar el caso con el fin de cambiar o ratificar la decisión jurídica.

Así podemos colegir que siendo la citación un hecho administrativo que produce efectos jurídicos es susceptible de impugnación. La problemática alrededor de impugnar es determinar la importancia de este hecho administrativo, ya que, en varias ocasiones refiriéndonos al caso que nos compete, el administrado, no recibe citación alguna o la recibe a un correo que no se encuentra actualizado.

En la ciudad de Quito la Policía Nacional quien en un principio era el órgano de la fuerza pública encargado de controlar y llevar a cabo el procedimiento de los accidentes de tránsito, actualmente esta facultad se ha delegado a los Agentes Civiles de Tránsito,

de tal manera que se transfirió esta competencia al Gobierno Autónomo Descentralizado (Municipio de Distrito Metropolitano de Quito). Y la ley los determina así:

“Art 30.1 Agentes civiles de tránsito. - Los agentes civiles de tránsito, serán servidores públicos especializados para realizar el control del tránsito a nivel nacional, y en las vías de la red estatal-troncales nacionales, formados y capacitados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.”

Es de suma relevancia destacar que, el solo tratamiento de los GAD's de infracciones de tránsito conlleva un rédito económico elevado, además de un esfuerzo jurídico dado que, en su afán de controlar el tránsito y la seguridad vial, los cabildos se ven en la necesidad de emitir ordenanzas, mismas que no sólo buscan satisfacer necesidades sociales, sino también, económicas.

CAPÍTULO III

Metodología de la Investigación

3.1. Metodología

En esta sección se establece el procedimiento a seguir para el desarrollo de la investigación, orientado por los objetivos propuestos. En este sentido, el marco metodológico señala el modo que se implementa para alcanzar el conocimiento del tema en estudio, tal como lo define (Arias, 2016): “Es el conjunto de acciones sistemáticas que define una investigación científica, exponiendo la metodología como desarrollara”.

3.2. Tipo de investigación

Sampieri, (2014) expresa:

Los estudios exploratorios se realizan cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes. Es decir, cuando la revisión de la literatura reveló que tan sólo hay guías no investigadas e ideas vagamente relacionadas con el problema de estudio, o bien, si deseamos indagar sobre temas y áreas desde nuevas perspectivas. (pag.91)

En este sentido la investigación que se elaborara será exploratoria debido a que se realizará un análisis de las multas tanto de Ecuador y Colombia en base a cierta documentación consultada y datos estadísticos, y así mismo será del tipo documental debido que se hará uso de diferentes fuentes informáticas físicas o digitales como por ejemplo libros electrónicos, leyes, páginas web, entrevistas, etc., que aportarán datos importantes y reales del actual escenario económico que viven Ecuador y Colombia.

3.3. Enfoque

El enfoque de la presente investigación se aplicará el enfoque cuantitativo porque se compara información estadística recopilada de la situación del estudio, y cualitativo ya que se emplean herramientas teóricas para determinar la incidencia económica que tiene el cobro de multas de tránsito en Ecuador y Colombia, debido que con esta metodología se realizará una recolección de datos para así obtener información concerniente a dar

repuestas a los objetivos planteados y, asimismo, está el enfoque cualitativo, que es el método de recolección de información del tipo descriptivo.

El método comparativo persigue dos objetivos alternativamente. Por un lado, busca acentuar el rasgo distintivo de cada caso individual y, por el otro, intenta derivar evidencia sobre desarrollos generales a partir de estudios de caso.

Mientras que los historiadores tienden hacia el primer enfoque, el segundo es más frecuente entre los científicos sociales. Sin embargo, los estudios históricos comparados también tratan la cuestión de los puntos en común. En estos estudios se conceden cuatro funciones para la comparación: una función heurística, una función contrastiva, una función analítica y una función de distanciamiento.

La comparación juega un papel heurístico cuando es la única que puede ofrecer explicaciones y revelar fenómenos que hasta ese momento se desconocían o se conocían de manera inadecuada. Esta función ya fue mencionada por Marc Bloch, quien, basándose en su conocimiento del movimiento de cerramiento inglés, buscó un equivalente en la historia agraria francesa.

Al fundamentar su tesis sobre la investigación en historia regional, fecha la desaparición de los derechos colectivos en la Provenza ya en el siglo XV, y de esto concluye que movimientos similares tuvieron lugar en Francia no solo antes, sino también en otras condiciones. Gracias al método comparativo, Bloch pudo descubrir una característica del desarrollo agrario francés a través de sus estudios de la historia agraria de otros países.

La comparación histórica se puede llamar contrastiva cuando sirve para definir con mayor precisión las características especiales de un caso específico. Al menos dos problemas surgen en este esfuerzo: cuanto más se desvía la etapa de desarrollo en el país o región de referencia del caso individual en cuestión, menos adecuado es para definir los detalles del caso más allá de la mera identificación de déficits generales.

Si se mide el desarrollo económico en Italia en el siglo XIX utilizando como patrón las condiciones que promovieron la industrialización en Inglaterra, solo se puede determinar que estas condiciones faltaron en Italia, pero no se pueden identificar las

condiciones específicas para el crecimiento económico que tuvo lugar allí. Cuanto más se utilice la realidad comparativa simplemente como un contraste para resaltar los contornos de un caso específico, más tipológica y reductiva será la imagen resultante.

La comparación tiene un carácter analítico cuando prueba una hipótesis científica o identifica constelaciones de causas en una situación específica. La tesis de que existe una relación causal entre capitalismo y feudalismo se relativiza por el hecho de que no surgieron fuertes movimientos fascistas en todas las sociedades capitalistas; pudieron desarrollarse solo bajo condiciones específicas. Jürgen Kocka matizó esta suposición en su comparación de la sociedad estadounidense y alemana entre las dos guerras mundiales.

En este enfoque analítico, la comparación también puede servir como un experimento indirecto. Cuando el fenómeno “a” se atribuye a la causa “b”, el investigador puede probar su conexión hipotética buscando causas en las que aparece sin “b”, o donde “b” existe sin llevar hacia “a”.

La comparación tiene un efecto de distanciamiento cuando ofrece otra perspectiva a la observación y al análisis. Puede producir descubrimientos sorprendentes y relativizar el contexto basado en la tradición de las historiografías nacionales. Tener en cuenta la variedad de caminos alternativos evita la concentración exclusiva y ofrece una idea de las condiciones que no pueden generalizarse.

Dos entendimientos básicos resultan de la práctica de usar la expresión “método comparativo”: uno en sentido amplio y el otro en sentido estricto. El primero sería más apropiado para hablar de "comparación" o "comparar": El concepto de método debe reservarse para aplicarse de manera planificada, realizando un cotejo, con el fin de alcanzar el conocimiento científico.

En el campo de este entendimiento, en un sentido amplio, se distinguen para la comparación diferentes asignaciones significativas y funcionales. Por un lado, la comparación es inherente a todo procedimiento científico, el método científico es inevitablemente comparativo y toda investigación es, de alguna manera, comparada.

De ahí la idea de hacer que un método comparativo independiente parezca redundante o también que en las ciencias sociales este método y el método científico se consideren equivalentes.

La comparación de colecciones de experiencias sociales y políticas complejas constituye la base para la formación de conceptos en la ciencia política. Estos últimos no están orientados a fenómenos individuales, por lo tanto, incluso las descripciones más simples funcionan con una conceptualización comparativa de los aspectos considerados relevantes según los cuales se describe un evento particular.

La comparación representa el criterio de interpretación evaluativa de hallazgos empíricos. Aunque no es "el comienzo del conocimiento científico", que está ante todo en el postulado de la verificación crítica de teorías—, permite, sin embargo, la evaluación comparativa de los resultados empíricos obtenidos.

El método comparativo, en sentido estricto, trata de investigar las relaciones causales e intenta aislar factores que puedan considerarse causa (variables independientes) de un efecto (variables dependientes), en lo que se conoce como causalidad y que constituye para las ciencias sociales el sustituto del experimento. Fundamentalmente, puede distinguirse entre una manera de empleo cualitativa y otra cuantitativa.

La diferencia se establece primero según el número de casos estudiados. La reflexión metodológica con respecto al método comparativo está orientada, principalmente, a su variante cualitativa, dado que aquí una estandarización es poco menos que imposible, puesto que típicamente se aplica donde los métodos estandarizados de las ciencias sociales no son adecuados debido a las características del objeto de estudio, porque no puede ser estudiado experimentalmente, o bien porque el número de casos es muy pequeño como para que se puedan aplicar procedimientos estadísticos.

Para el método comparativo cualitativamente aplicado, la situación del estudio se encuentra caracterizada por una gran cantidad de variables y un pequeño número de casos. Pero allí radica también su especial dificultad. La discusión metodológica apunta, entonces, a aclarar la función del método comparativo en el proceso de investigación y la

conveniencia científica de sus diferentes formas de aplicación. En ambos casos, los comparatistas toman puntos de partida controvertidos

Es entonces en cuanto al tipo que se desarrolla dentro de una investigación de campo como Arias (2015), explica diciendo que es una investigación que recolecta de información y datos de los sujetos investigados, es decir de donde ocurren los hechos que se investigan, sin tener que manipular el comportamiento de las variables, lo que manifiesta que no existe alteración por parte del investigador.

En el contexto de la problemática de estudio, se describe el conjunto de observaciones que de manera directa se extraerán de la realidad a través de la recolección de datos que se realizará mediante la estadística.

En este sentido la presente investigación será de nivel descriptiva ya que se pretende desarrollar un estudio comparativo de salarios y el costo de las multas de tránsito entre Ecuador y Colombia, teniendo como objeto dar un aporte a la solución de la situación planteada y proponiendo alternativas sin que ello implique la ejecución de la propuesta.

3.4. Técnica e instrumentos

Se consideraron para esta investigación los métodos inductivo y analítico los cuales ayudarán a resolver la problemática planteada en el presente estudio, teniendo el método inductivo, que inicia con la observación de las características acerca del objeto de estudio con el fin de llegar a una conclusión, se recopilaban estos datos mediante la observación y la búsqueda de material bibliográfico relacionado a la temática en estudio el cual se realizara de mediante la investigación de libros, informes, artículos de revista y sitios web.

Estadística: se compilará datos proporcionados por fuentes oficiales que brindarán datos concretos y verdaderos con respecto a los afectados por los altos valores de las multas de tránsito.

3.5. Población y muestra

El universo de población está conformado por las personas que cohabitan directamente con la problemática en estudio. Tamayo (2005), define la población como “la totalidad de fenómenos estudiados en donde las unidades de población poseen unas características comunes la cual estudia y da origen a los datos de investigación” (p.114).

En este contexto se tiene que la población es un conjunto infinito de elementos, sujetos u objetos que presentan ciertas características similares las cuales son estudiadas de forma individual para poder establecer comparaciones que permitan obtener un resultado.

Para Hernández, Fernández y Baptista (2000): “La muestra es en esencia un subgrupo de la población. Digamos que es un subconjunto de elementos que pertenecen a ese conjunto definido en sus características al que llamamos población” (p.212).

De igual manera, Pérez, A. (2002), indica que: “La muestra es una proporción, un subconjunto de la población, que selecciona el investigador de las unidades en estudio, con la finalidad de obtener información confiable y representativa” (p.65).

En el presente estudio, la población estuvo constituida por cuadros comparativos relacionados con las multas de tránsito entre Ecuador y Colombia. En tal sentido, no se consideró la realización de un estudio de población ni de muestra. En su gran mayoría, se relaciona con los hallazgos obtenidos de investigación bibliográfica en textos tanto físicos como electrónicos (Hurtados, 2010).

Para poder calcular la muestra con relación a la totalidad de la población descrita existen distintas fórmulas, cuando el investigador conoce la cantidad del objeto en análisis, se define como población finita, de ser el caso que el investigador desconoce el número exacto de unidades de análisis de un estudio se define como cálculo de población infinita, la misma, que utiliza la siguiente fórmula para saber el tamaño de la muestra:

$$n = \frac{Z^2 p q}{E^2}$$

Donde:

n es el tamaño de la muestra

z es el nivel de confianza

p es la variabilidad positiva

q es la variabilidad negativa

E es la precisión

3.6. Presentación de resultados

Establecida la cantidad de muestra en 384 de la población, se extrajo de una fuente fidedigna la siguiente información las ciudades de Guayaquil y Medellín:

Tabla 2

Multas de Tránsito en Guayaquil y Medellín

Tipo de multa	Ecuador	Colombia
EXCEDER LIMITES DE VELOCIDAD	232	152
MAL ESTACIONAMIENTO	102	192
PASARSE LUZ ROJA	50	40

Elaborado por: Medina, J. (2021)

Donde se estableció que, dentro del tamaño de la muestra establecida, 232 personas han sido multadas por exceder los límites permitidos de velocidad en la vía, 102 por estacionarse en lugares prohibidos y 50 por irrespetar la luz roja del semáforo.

De acuerdo a la muestra tomada, 232 personas han sido sancionadas por contravenir lo dispuesto en el Código Orgánico Integral Penal en si artículo 389, numeral 6, el que establece: “*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: La o el conductor que con un vehículo automotor exceda dentro de*

un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con los reglamentos de tránsito correspondientes”.

Dado que el valor impuesto por exceder los límites permitidos de velocidad es del 30% del de un salario básico unificado del trabajador en general, se determina que representa el 16,06% del valor de la canasta básica ecuatoriana, por lo que es un valor representativo para la economía familiar al momento de contraer dicha sanción monetaria.

En la actualidad continuamos enfrentando las repercusiones que trajeron como consecuencia de la pandemia por COVID-19, las emergencias médicas se presentan a diario, convirtiéndose en uno de los factores más relevantes para los conductores al momento de contravenir una norma de tránsito. Así mismo, no deja de figurar como factor notable el desconocimiento de las normas y leyes de tránsito.

Podríamos decir que, los factores principales del cometimiento de contravenciones se centran en el desconocimiento de la normativa de tránsito y en emergencias. Con respecto a estos dos factores, debemos hacer una diferenciación, dado que el desconocimiento es la causa principal del índice elevado de cometimientos de contravenciones.

Bajo nuestro sistema legal, se espera que los canadienses sepan lo que dice la ley. Pero esto no significa que todos tengamos que ser expertos legales. ¡No es realista que todos memoricen todas las leyes! Ni siquiera los abogados conocen toda esta información.

El principio legal de "*la ignorancia de la ley no es excusa*" realmente significa que las personas no pueden defender sus acciones alegando que no conocen la ley. Sería demasiado fácil para las personas romper un contrato, ignorar el derecho a la privacidad de un vecino o vender drogas si pudieran salirse con la suya argumentando que no sabían que estaba en contra de la ley.

Sin embargo, incluso cuando las personas tienen buenas intenciones, a veces infringen la ley porque no se dan cuenta de que están haciendo algo ilegal. Esto puede suceder porque nuestro sistema legal es más complejo de lo que pensamos.

Cuando las personas tienen buenas intenciones, los jueces a veces pueden ser comprensivos, dependiendo del delito, o en el caso que estudiamos, la contravención que estudiamos.

La ignorancia de la ley no es excusa para el cometimiento de una contravención de tránsito, Esta máxima ha jugado un papel fundamental en el proceso interpretativo del derecho penal, determinando el significado de estatutos penales. Otro principio fundamental es la creencia en la racionalidad del legislador. Es decir, el legislador habla racionalmente a través de sus elecciones y, por lo tanto, cualquier ambigüedad pueden ser interpretada como sensible.

En conclusión, la ignorancia de la normativa de tránsito no impediría emitir la sanción correspondiente. Por otro lado, el cometimiento de una contravención porque se presente una emergencia médica, la normativa es clara, siempre y cuando el presunto infractor presente de manera fundamentada los motivos de su emergencia.

La mayoría de los países reconocen las emergencias médicas como un eximente de responsabilidad, es decir que, le pueden eximir a un conductor de su sanción si sufre una emergencia médica imprevista.

La razón de esto es que una persona que sufre una emergencia médica repentina no ha actuado con negligencia y, por lo tanto, no debe ser considerada responsable de una contravención causada por algo que estaba fuera de su control y que no podría haber previsto.

En Ecuador, se suele tener poco claro los requisitos de un eximente de responsabilidad, pero un conductor que afirma haber sufrido una emergencia médica repentina generalmente tiene la carga de la prueba.

Para demostrar lo alegado debe cumplir con corroborar lo siguiente: que repentinamente perdió el conocimiento o se encontraba en una situación donde se encontraba en peligro su vida antes de que ocurriera el cometimiento de la contravención, que el cometimiento de la contravención fue causado por una emergencia médica imprevisible.

Si el conductor tiene éxito en probar estas cosas, él puede estar libre de responsabilidades financieras por cualquier lesión y / o daño al vehículo causado. Echemos un vistazo más de cerca a algunos de estos elementos.

Así también, debe establecerse la brusquedad de la emergencia médica. Un conductor que sufre una emergencia médica "repentina" se ve superado y, a menudo, queda inconsciente por un evento médico totalmente imprevisible. Este conductor no tiene oportunidad de mitigar la emergencia médica.

También existen cuestiones de previsibilidad al determinar si la defensa de emergencia médica repentina se aplica a un determinado escenario de accidente automovilístico o también para una contravención de tránsito.

Si un conductor no tiene antecedentes de problemas cardíacos, pero sufre un ataque cardíaco mientras conduce, es posible que pueda afirmar con éxito la defensa, ya que no había razón para anticipar el episodio cardíaco.

De manera similar, un conductor que sufre una caída repentina de la presión arterial y se desmaya sin antecedentes de episodios sincopales probablemente también podrá hacer valer la defensa con éxito.

Una vez fijados los factores más relevantes que acarrear a que un conductor cometa una infracción de tránsito de este tipo, se obtuvo que el 87% de las multas por exceso de velocidad son generadas ya que se ha presentado una emergencia médica que debe de ser atendida, contra el 13% que ha cometido un incumplimiento a la ley de tránsito por el desconocimiento de esta.



Gráfica 3 Factores que conllevan a una sanción monetaria.
Fuente: Medina, J. (2021).

En el año 2020 se impuso alrededor de 152 comparendos en Colombia por infringir el límite de velocidad de acuerdo a la muestra tomada, multa que cuesta \$116,66 dólares americanos, lo que representa 15 salarios mínimos diarios legales vigentes en Colombia y el 217% del valor de la canasta familiar colombiana.

Por otro lado, el 26,56% de la muestra de la población fue sancionada por incumplir lo establecido en el Código Orgánico Integral Penal en su artículo 391 numeral 7: “ *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: La o el conductor que detenga o estacione un vehículo automotor en lugares no permitidos, para dejar o recoger pasajeros o carga, o por cualquier otro motivo*”. Sanción que representa el 8,37% del costo de la canasta básica familiar ecuatoriano.



Gráfica 4 Factores que conllevan a una sanción monetaria.
Elaborado por: Medina, J. (2021).

De la misma manera, se determinó que los principales factores que conllevan a contravenir esta norma es el desconocimiento (15%) y algún tipo de emergencia presentada (85%) que incitan a estacionar un vehículo en un lugar no permitido para poder atender dicha situación.



Gráfica 5 Factores que conllevan a una sanción.
Elaborado por: Medina, J. (2021).

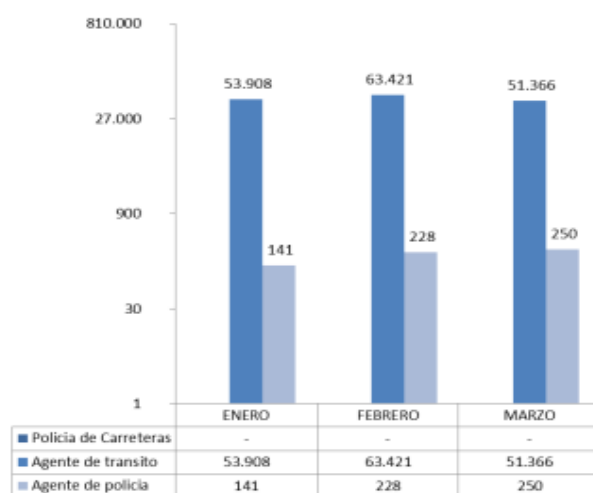
En el año 2020 se generaron aproximadamente 192 multas por estacionar en sitios que no están permitidos, multa equivalente a \$116,66 dólares americanos, lo que simbolizan 15 salarios mínimos diarios legales vigentes y el 217% de la canasta familiar.

Para culminar con la recolección de la información, se refleja que 50 personas fueron sancionadas por contravenir el artículo 389 numeral 6 del Código Orgánico

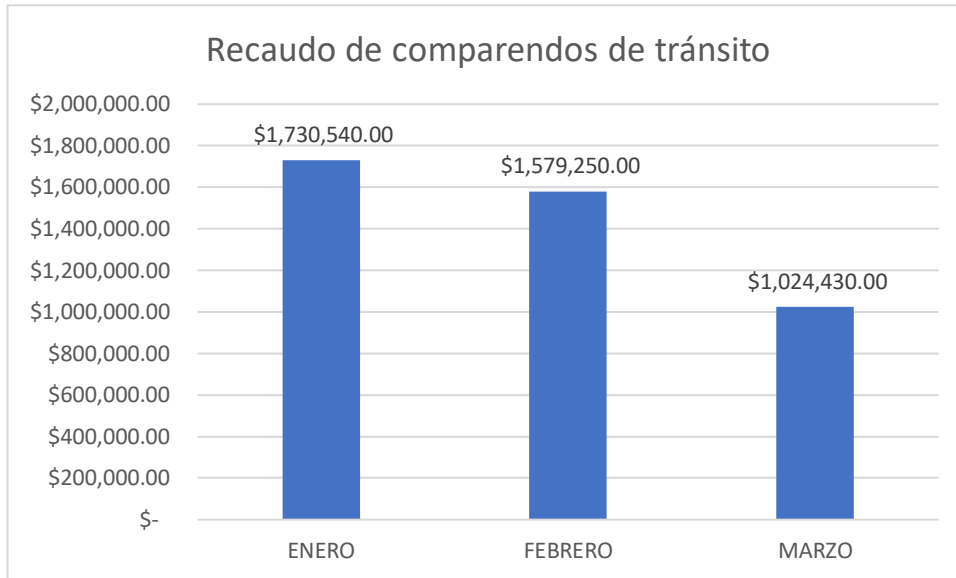
Integral Penal, donde se establece: “Serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general, y reducción de seis puntos en su licencia de conducir: La o el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, cruce o preferencia de vías.” Multa que equivale \$120. Los factores principales se repiten de los casos anteriormente expuestos, reflejando la siguiente información:

En el año 2020, Colombia registro cerca de 40 comparendos por pasarse la señal de luz roja del semáforo, multa equivalente a 30 salarios mínimos diarios legales vigentes que en dólares americanos es \$233,21, más del 432% de lo que vale la canasta vital en el país mencionado.

De acuerdo a la Secretaría de Movilidad de Medellín, entre enero y marzo de 2021 se impusieron 169.314 comparendos de tránsito, por lo que esta secretaría recaudo \$4.334.220,00 dólares americanos en los tres primeros meses del año 2021, de la siguiente manera:



Gráfica 6 Comparendos de tránsito Medellín.
Fuente: Secretaría de Movilidad de Medellín (2021)



Gráfica 7 Recaudo de comparendos de tránsito.
Fuente: Secretaría de Movilidad de Medellín (2021)

3.7. Resultados de la entrevista

Nombre: Abg. Katyhusca Solano

Cargo: Jueza Ejecutora de Procesos Coactivos de la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP.

1.- ¿Qué importancia tiene la sanción monetaria por cometer una infracción de tránsito?

La detección y validación de las infracciones de tránsito tienen un costo y este costo lo asume el estado, utiliza dinero estatal para poder comprar dispositivos para poder adecuar las calles, señalizarlas, etc. Entonces lo que se recaude de las infracciones de tránsito no es solo importante para poder solventar los gastos que requiere poder controlar el tránsito en una ciudad, sino que también de esta manera puede contribuir a que el dinero vaya destinado al fondo en este caso del GAD de Guayaquil para realizarse obras públicas para hacer mejoras en infraestructuras de escuelas, etc.

2.- ¿Cuál sería el principal factor para que un conductor cometa una contravención de tránsito?

La mayoría de personas no es que desconoce de las contravenciones de tránsito sino más bien consideran que el poder punitivo o las sanciones que se aplican no son lo

suficientemente aplicables para ellos se está acostumbrado a que se diga que las contravenciones se cometen pero no existe o no se aplica o piensan que va a prescribir entonces los ciudadanos por lo general cometen las infracciones y cuando se acercan a realizar impugnaciones alegan cualquier otra cosa menos un desconocimiento, además de que el desconocimiento de la ley no le exime de responsabilidad, a todos los conductores se le realiza un examen dentro de ese examen para obtener su licencia consta las normas de tránsito.

3.- ¿Afecta a la economía familiar la imposición y pago de una multa de tránsito?

La economía familiar se puede ver afectada por el cobro de impuestos, el cobro de tasas, por el aumento de IVA, por muchísimas cosas más y todos esos rubros son por causales que no se pueden controlar, por causales que el ciudadano no puede controlar, el cometimiento de las contravenciones de tránsito si las puede controlar, solo con que sepa seguir las normas de tránsito, con que no exceda los límites de velocidad, con que no se estacione que no se debe estacionar entonces depende de la conducta que lleve el ciudadano eso afecta o no la economía familiar depende del ciudadano y como se comporte. Si un ciudadano comete tres mil multas de velocidad evidentemente va a afectar su economía, pero entonces allí surge otra cuestión, cuanto es que le importa al ciudadano que afecte a su economía familiar al parecer no lo suficiente, si lo que hace es ser un infractor consuetudinario.

4.- ¿Cómo se podría reducir la imposición de las multas de tránsito en Ecuador?

A más de la correcta aplicación de las sanciones porque lastimosamente el ciudadano si no existe un poder punitivo del estado, las normas lastimosamente tienden a ser contravenidas, cualquier tipo de norma no solamente la de tránsito, es como por si cometer un delito no existiera una sanción, o no existiera una pena; entonces que se aplique correctamente el poder punitivo y que además de esto existan campañas en las que se le recuerde al ciudadano los límites de velocidad, los lugares que en lo que no se deben estacionar y se le recalque la sanción porque la ideología del ciudadano, al menos de la ciudad de Guayaquil, es que si le tocan el bolsillo entonces vale la sanción, mientras no se lo haga, va a haber personas estacionándose en lugares para discapacitados, excediendo el nivel de velocidad y eso no solamente es una sanción sino que también ponen en riesgo la vida de los peatones y de las personas que está llevando porque no

solamente hablamos de personas que conducen vehículos privados sino también de personas que conducen vehículos públicos, buses, taxis, etc.

5.- La reforma a la Ley de Tránsito en Ecuador entro en vigor el 10 de agosto del presente año, donde lo que más resalta es la eliminación de los valores por intereses por pago tardío y la exoneración del 50% del valor de la multa por pronto pago, ¿Esto conllevara a que se cometan más infracciones de tránsito en Ecuador?

La nueva reforma a la Ley de Tránsito se emitió el 10 de agosto y se emitió para crear un indulto o hacer una remisión de las deudas de las citaciones que se dieron hasta el 10 de agosto, que se encontraban pendientes hasta el 10 de agosto; entonces no es que está bajando la sanción pecuniaria de la multa sino más bien es que al darse cuenta que las sanciones ya estaban impuestas y al darse cuenta de que efectivamente excedían un salario básico, lo que se está haciendo una vez que ya se instauro la conciencia de no cometer contravenciones es que ahora se está instalando la conciencia más de pago.

No dejando de cobrar la citación sino de restándole el costo por interés y costas procesales pero el capital de la multa se mantiene y esta remisión no es permanente esta remisión se aplica hasta el 17 de diciembre del 2021 y se aplica solo a contravenciones que se han impuesto mediante normativa del Código Orgánico Integral Penal entonces no se está perdonando el capital se elimina los intereses y las costas procesales y no es permanente. El descuento del 50% de la sanción se realiza primero porque las citaciones, al menos las más altas que son las de velocidad y que más comúnmente se dan, es de 120 dólares y para instaurar una conciencia de pago se hizo esta condonación el 50% siempre y cuando el ciudadano se acerque a cancelar y no haya interpuesto una impugnación es decir los ciudadanos tienen que aceptar el cometimiento de la contravención primero para luego poder realizar el pago, no pueden apelar la citación, no pueden impugnarla ni en vía judicial ni en vía administrativa entonces lo que está buscando la Autoridad de Tránsito Municipal de la ciudad de Guayaquil es instaurar una conciencia de pago, ya que se ha dado cuenta que los índices del cometimiento de contravenciones han bajado, ahora se enfocan más a que los ciudadanos se acerquen a cumplir con las obligaciones que tienen pendiente.

6.- ¿Se debería aumentar y reforzar la educación y conocimiento vial en el país?

Sí se debería aumentar el conocimiento de las normas de tránsito haciendo o revaluando las preguntas que se colocan en los exámenes para poder renovar la licencia, o para obtener la licencia por primera vez, analizando de manera más profunda las personas que se les otorga una licencia de conducir. Considerar a las personas que cuentan con licencia de conducir y sus aptitudes no son las adecuadas, se tome más en cuenta la responsabilidad que tiene la persona que adquiere un automóvil, revisar los antecedentes que tienen en multas, los puntos que todavía le quedan en su licencia y todas esas variables antes de poder darle la responsabilidad a un ciudadano de conducir un automóvil.

7.- ¿Qué recomendación daría al común infractor para que evite ser sancionado por multas de tránsito?

El conductor debe tener en cuenta las normas de tránsito básicas, no sólo con el fin de evitar ser sancionada, sino más bien, teniendo en cuenta el impacto que podría generar en la seguridad del resto de ciudadanos.

Nombre: Abg. Jorge Quincy Félix

Cargo: Director del Departamento de Gestión de Infracciones y Servicios de Tránsito de la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP.

1.- En su criterio, ¿Cuáles serían los factores determinantes que influyen en la imposición de multas de tránsito?

Uno de los factores más importante al momento de caer en una contravención de tránsito es la poca educación que tiene la ciudadanía con respecto al tema vial; lamentablemente la cultura del ecuatoriano siempre es tratar de sacar mayor provecho así sea infringiendo las normas de tránsito. Es un tema netamente de cultura.

2.- ¿Considera usted que la Autoridad de Tránsito está realizando una óptima gestión al momento de socializar las normas de tránsito en la Ciudad de Guayaquil?

Como autoridad hacemos un esfuerzo enorme, pero lamentablemente por más que se le mencione y se haga hincapié al ecuatoriano que cada violación a una norma

establecida conlleva a una multa, el ecuatoriano se justifica con que las sanciones son elevadas, cuando el ciudadano debe entender que el que cumple la ley no va a ser multado, las normas están para cumplirse y el que infringe tiene que pagar.

3.- ¿Considera que la imposición de las multas de tránsito genera un impacto económico considerable en la sociedad guayaquileña?

Las multas son fuertes, pero si el ciudadano no quiere una multa que no violente la ley, la ley es para todos y la ley está para cumplirse, la ley es mandatoria, si tu infringes la ley la autoridad competente lo sanciona. La ciudadanía debe de aprender a educarse y conocer las normas de tránsito establecidas por los órganos competentes y debe de concientizar que si no se desea un impacto económico dentro de tu economía familiar se debe de cumplir lo establecido por la ley.

4.- Mencione dos beneficios de la socialización de la normativa de tránsito.

- Mayor educación vial al conductor, el conocer de que si se violenta una norma va a conllevar a una sanción pecuniaria, por lo que antes de implementar una norma se realiza la respectiva socialización, por ejemplo, cuando se implementó la multa por invasión al carril de uso exclusivo de metrovía, se socializo que la sanción por incumplir dicho mandato sería de un salario básico unificado, así mismo hasta la actualidad se encuentra señalizado que este carril es de uso exclusivo para este transporte, se realiza campañas por medios radial y televisivo para que la norma sea perfectamente aplicada por cada uno de los conductores que se movilizan por las calles de la ciudad de Guayaquil.

- Tratar de mejorar la cultura con la que muchos hemos nacido y crecido hasta convertirnos en un conductor, entender y crear la conciencia de que la ley es para ser cumplida, de que toda acción en contra el derecho tiene una sanción y esto nos va a ayudar a entender un poco que vivimos en un estado de derecho y como tal también tenemos obligaciones.

5.- ¿Qué recomendación daría al común infractor para que evite ser sancionado por multas de tránsito?

Visualizar las señales de tránsito y cumplirlas es lo que le diría a la persona que conduce porque como autoridad nos esforzamos a que estas normas se encuentren

correctamente socializadas, se señala las velocidades que son permitidas en las vías; actualmente hasta se están colocando señales que previenen al conductor que más adelante de la señal se encuentra un foto radar que puede captarlo excediendo la velocidad, por lo que esto ha sido una herramienta fundamental para que la imposición de las multas de tránsito en Guayaquil se reduzcan significativamente a comparación de años anteriores. Por lo que recomiendo que se encuentre más pendiente al momento de conducir porque con un buen conductor vamos a tener más educación y cultura vial, se reducen los siniestros de tránsito y de esta manera se registran menos decesos por esta causa.

CAPÍTULO IV

Informe Final

De acuerdo a la población tomada, se establece que entre Ecuador y Colombia las multas más recurrentes son: Exceder los límites de velocidad, estacionarse en lugares no permitidos y pasarse la luz roja.

Tabla 3

Multas de Tránsito en Guayaquil vs Medellín

Tipo de multa	Multas Ecuador	Multas Colombia	% Canasta básica Ecuador	% Canasta básica Colombia
EXCEDER LIMITES DE VELOCIDAD	\$120	\$116,66	16,06%	217%
MAL ESTACIONAMIENTO	\$60	\$116,66	8,37%	217%
PASARSE LUZ ROJA	\$120	\$233,21	16,06%	432%

Elaborado por: Medina, J. (2021)

Estas multas varían desde los valores de \$60 y \$120 en Ecuador, mientras que en Colombia el costo varía desde \$117 y \$233 dólares americanos, las cuales representan entre el 8% y 16% del valor de la canasta básica en Ecuador (USD 716.14) y el 217% y 432% del valor de la canasta básica en Colombia (USD 53,87).

El factor que más se destaca dentro de la población tomada es la necesidad que se genera al momento de ir conduciendo un ciudadano. Factor que es entendible dado que en la actualidad vivimos dentro de una emergencia sanitaria donde muchas veces debemos de recurrir por cuenta propia para adquirir la asistencia médica requerida.

Por otro lado, la falta de conocimiento y la cultura de la sociedad en general es un factor importante que también se ven reflejado en este estudio, situación que es preocupante puesto nos da a entender que muchos conductores no mantienen la información necesaria al momento de tomar un vehículo y conducir.

Por lo que, para los expertos entrevistados, el factor determinante para que una persona incurra en las sanciones de tránsito es por falta de cultura y educación vial, factor en el que actualmente se encuentra trabajando la autoridad competente de la ciudad de Guayaquil para reducir las imposiciones de las multas innecesariamente.

De la misma manera, ambos expertos coinciden que una multa de tránsito no afecta como tal en la economía familiar, puesto esta se puede evitar cumpliendo las normativas establecidas, sin embargo, si consideran que los costos de las multas son altos pero porque al contravenir una señal o ley de tránsito conlleva una responsabilidad mayor a la pena pecuniaria, puesto puede colocar en riesgo la vida de un peatón, dañar bienes públicos o hasta ocasionar un accidente de tránsito lo que acarrea hasta un deceso por este motivo.

Aunque en Ecuador el salario básico unificado es mayor que en Colombia, \$400 y \$217 respectivamente, el impacto al momento de adquirir y pagar una multa de tránsito afecta de manera más grave a la sociedad ecuatoriana que a la colombiana dado que el costo de vida es distinto entre ambos países.

Conclusiones

En referencia al primero objetivo, se concluye: Dentro de la teoría utilizada para la aplicación de normativa de tránsito, encontramos la Ley y el Reglamento de Tránsito, ambas normas especifican a cabalidad los lineamientos mínimos que debe observar el conductor y el peatón. Así como detallar el estado en que debe encontrarse las avenidas o medios tecnológicos que se implementen en la detección de contravenciones de tránsito.

De lo antedicho, es posible colegir que la aplicación de sanciones se encuentra cubiertas por un velo jurídico, que va desde la Constitución como máxima norma estatal a reglamentos que señalan no sólo las obligaciones que deben asumir los conductores sino también los derechos de los que gozan y deben ser exigidos como parámetros mínimos del derecho a la defensa.

En el sistema de tráfico actual, la investigación muestra que la aplicación de la ley tiene diferentes influencias en el comportamiento del conductor de "obedecer la regla" en función de diferentes políticas (el proceso de aplicación de políticas en condiciones reales de tráfico).

En relación al segundo objetivo, se ha determinado que: La multa que más se comete en Ecuador y mayormente en Guayaquil es por exceder los límites de velocidad, la misma que se encuentra valorada en \$120 dólares, el cual representa el 30% del SBU, mientras que en Colombia esta sanción se encuentra valorada en \$116.66 que representa el valor de 15 salarios mínimos diarios legales vigentes, pero al comparar el costo de vida entre ambos países, donde se genera un mayor impacto en el pago de una multa es en Ecuador.

En ambos países la imposición de multas es elevada por lo que la incidencia económica de ambas sociedades se ve altamente afectada al cometer una infracción por tránsito.

El recaudo de las multas de tránsito afecta directamente al salario e ingreso ambas sociedades, en cierta medida esto reduce el poder adquisitivo de la economía familiar dado que las multas más impuestas tanto en Ecuador como en Colombia se encuentran dentro del 15% al 30% del salario básico unificado de Ecuador y entre el 54% y 106%

del salario mínimo vital de Colombia. Por lo cual, esto afecta a la familia al momento de poder contar con este valor para adquirir recursos de primera necesidad tales como comida, medicina, vestimenta, entre otros.

Sin embargo, especialmente en Guayaquil, se ha podido notar una reducción en las imposiciones dado a los nuevos proyectos que se encuentran adaptando en la sociedad para concientizar y culturizar el tema de educación vial y así aparte de reducir la aplicación de las sanciones se cambia el concepto de los conductores de que las multas son elevadas.

Es bien sabido que los accidentes de tráfico son de gran importancia para el espectro de la salud pública en todo el mundo. Además, en países en vías de desarrollo como Ecuador, la tasa de mortalidad por accidentes de tráfico es bastante alta en comparación con otros países de Latinoamérica.

La altísima incidencia de accidentes de tráfico se ha convertido en uno de los principales problemas sociales del país. La importancia de los factores humanos en el debate sobre las políticas de transporte va en aumento. Se reconoce que las opciones de política que parecen beneficiosas en principio deben comprobarse para determinar su viabilidad de implementación.

En relación al último objetivo, se establece que: Comprender y describir el comportamiento del conductor se convierte en un desafío cuando se intenta identificar los errores del conductor al determinar los factores causales de accidentes o cometimiento de contravenciones.

En los últimos años, habiendo comprendido los graves efectos de los accidentes de tráfico en la sociedad en general, los investigadores científicos, los ingenieros de tráfico y los responsables políticos han desarrollado muchos proyectos y realizado investigaciones en el campo de la seguridad vial. El factor humano también se considera el elemento central de todo el sistema. El objetivo final es organizar un entorno de tráfico que sea conveniente y seguro para los usuarios de la carretera.

Dentro del cometimiento de las contravenciones pueden intervenir varios factores, entre esos, se informa que el comportamiento del conductor es la principal causa del cometimiento de las contravenciones.

El error del usuario de la vía incluye exceso de velocidad, adelantamientos inseguros, conducción en estado de ebriedad, mala observación de la carretera y uso indebido de carriles y comportamiento de los peatones. Hasta ahora, las pautas para llevar a cabo medidas de seguridad vial. Es muy importante tener en cuenta la influencia de las medidas de seguridad vial en la conciencia y el comportamiento de los conductores, evaluar la efectividad de las medidas es importante pero no muy simple.

El hecho es que muchas medidas de seguridad vial, que se han aplicado con éxito en países desarrollados con resultados considerables en la eliminación de accidentes de tráfico, requieren bastante tiempo para tener los resultados iniciales.

El primer resultado que aquí se menciona es la alta probabilidad de que los usuarios de la vía pública obedezcan dichas normas, que son de gran utilidad en la seguridad vial. Muchas medidas necesitan que el procedimiento se ajuste y entre en vigor, el problema es que la mayoría de las medidas de gestión y funcionamiento del tráfico en general y de seguridad del tráfico en particular son muy costosas y tienen grandes efectos sociales.

La razón de esta situación práctica encaja bien con la conclusión de que la aplicación de la ley tiene influencia en el comportamiento de los conductores a través del papel de las actitudes de los conductores hacia la legislación, mientras que la educación es más probablemente una influencia en la actitud a largo plazo hacia las reglas.

El comportamiento de peatones, motociclistas y ciclistas es un factor humano involucrado en la ocurrencia del tráfico debido al papel del factor humano en la ocurrencia de contravenciones, los programas de educación en seguridad vial son necesarios para la implementación de nuevas políticas a ser implementadas.

Sin embargo, con base en la teoría de los efectos a largo y corto plazo de los factores externos, es obvio que los elementos relacionados con la presencia policial y las multas pertenecen al grupo de ejecución. El nivel de ejecución tiene una influencia

temporal cuando el conductor percibe que tiene algún porcentaje de capacidad para ser monitoreado y castigado. Sin embargo, a largo plazo, el conductor puede obtener la experiencia de la aplicación (debido a una norma subjetiva, por ejemplo).

Entonces mejorará su actitud general hacia las reglas de tránsito, mientras que las medidas de manejo y operación del tránsito afectarán el servicio de nivel de intersección. A su vez, la Ley de Tránsito influye en la aceptación de escenarios específicos por parte de los usuarios de la vía.

Otro punto para considerar es el hecho de que las políticas y medidas de seguridad vial llevadas a cabo durante las campañas en intersecciones urbanas y carreteras nacionales solo se enfocan en la aplicación de una única regulación de tránsito.

En otras palabras, la presencia policial en el lugar tiene un objetivo de aplicación, apuntando a algunos comportamientos principales (esperados) de violar las normas de tránsito. En el caso de los conductores de motocicletas, por ejemplo, la aplicación de la ley tiene como objetivo el comportamiento de “no usar casco”, las violaciones de las señales de tránsito, así como las violaciones de los carriles exclusivos dentro de los linderos urbanos, se encuentran regulados por normas específicas como ordenanzas.

Por lo señalado en líneas anteriores es sumamente importante que la normativa sea apreciada en su conjunto, tomando en consideración las ordenanzas y reformas que se instauran en cada una de las circunscripciones puesto que, estas son creadas a partir de una necesidad específica de la población, así como, en base a nuevos medios de transporte e infraestructuras nuevas que merecen la observancia de las autoridades y de los ciudadanos en general.

Para finalizar, la comparación de los valores de las multas de tránsito entre Ecuador y Colombia no son abismales, incluso en el país vecino algunas de las multas más impuestas durante el año son mayores que en Ecuador. Sin embargo, se ha determinado que las consecuencias y el impacto que se genera al cometer una multa de tránsito y el posterior pago es más grave en Ecuador que en Colombia.

La finalidad no es la reducción del costo de las multas de tránsito, el fin es que el común conductor conozca y entienda que vivimos en un estado de derecho y que al no

querer ser sancionado para que no se vea afectada la economía familiar, se debe de respetar y cumplir los mandatos.

Recomendaciones

Estudiar y analizar constantemente las variables que inciden en el cometimiento de contravenciones, en especial en la creación de normativa que imponga sanciones, tomando muestras cada cierto periodo de tiempo, siendo estas cotejadas con las necesidades de la población, para que, de ese modo, las sanciones sean adecuadas, no sólo para reforzar el carácter coercitivo de las multas, sino también se tenga en consideración el nivel socioeconómico de la población que se ve afectada directamente con la imposición de dichas multas.

Convertir y reforzar la seguridad vial en Ecuador y transformarla en una política de Estado, para que esta política se concientice y cultúrice en la población, para que de esta manera se entienda que se debe de cumplir la ley de tránsito. Para lograr esto, se debería dotar de recursos necesarios y suficientes al organismo rector (Agencia Nacional de Tránsito) para que así esta autoridad tenga la responsabilidad de rendir las cuentas necesarias para que los conductores sean debidamente socializados de las nuevas normativas que son incorporadas a la ley de tránsito.

Mantener este plan permanentemente activo y ser debidamente incentivado para que sea una meta a corto plazo que ayude a sacar adelante la cultura y educación vial, creándose grupos especializados que garanticen que se incorporen políticas de seguridad vial en las evaluaciones ambientales y de otra índole requeridas para nuevos proyectos.

Aprender a aprovechar y explotar los canales informativos para promulgar y hacer cumplir las normativas que se encuentren vigentes, por lo cual la autoridad competente debería de generar y adoptar nuevos planes nacionales que permitan difundir los preceptos actuales y de la misma manera dar el apoyo necesario para que estos sean estimulados y a la larga sean acogidos por la sociedad.

Priorizar de manera importante que estos recursos sean utilizados de manera transparente; la evaluación debe establecerse como un instrumento de aprendizaje, de retroalimentación y de un acomodamiento a las políticas de seguridad vial del país. El propósito es conseguir el bienestar comprendiéndolo como la obtención de mayor seguridad personal.

Reducir el costo de las multas no es viable, puesto que el derecho no puede retroceder sino solo ir para adelante. Sin embargo, en la actualidad en la ciudad de Guayaquil se encuentra vigente la reducción de las multas con trabajo comunitario y educación vial, iniciativa que creó la Alcaldía de Guayaquil en el año 2019 que hoy por hoy da frutos dado que la imposición de las multas se ha reducido dado esta buena gestión.

Implementar de manera correcta nuevas normas que permitan a la ciudadanía aprender y aplicar la educación vial en el país, sería un factor determinante para que el costo de las multas de tránsito no sea un factor determinante que afecte a la economía familiar.

Bibliografía

- Acevedo, M. E. (2014). *Eficacia y validez del acto administrativo electrónico*. Bogotá: Universidad Católica de Colombia.
- Arias, F. (2016). *El Proyecto de investigación. Introducción a la metodología científica*. . 7ma. Edición. Editorial Episteme.
- Asamblea Nacional. (2018). *Código Civil*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Asamblea Nacional. (2018). *Código Orgánico Integral Penal*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Asamblea Nacional. (2019). *Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Balestrini, M. (2016). *Cómo se elabora el proyecto de investigación*. Caracas: Consultores Asociados.
- Barrera, A. (2016). *Ordenanza Municipal No.305*. Distrito Metropolitano de Quito.
- Bembibre, C. (2016). *Multa. Definición ABC*.
- Botía, A. C. (2007). *El sistema Normativo del Salario: Ley, Convenio Colectivo, Contrato de Trabajo y poder del Empresario*. Madrid: Universidad Rey Juan Carlos.
- Cabanellas, G. (1993). *Diccionario Jurídico Elemental*. Heliasra S.R.I.
- Coleman, J. (2011). *Fundamentos de teoría social*. Madrid: Montalbán.
- Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, S. y. (2015). *"PROTOCOLO DE SAN SALVADOR"*. .
- Corredor, Z. C. (2017). *Principios Impositivos Justicia y Eficiencia: Fundamentos, Conflicto y Proyección*. Madrid: Universidad Internacional de la Rioja.
- Durán, N. M., & Carmona, N. D. (2015). *Personalidad e infracciones frecuentes de normas de tránsito*. Colombia.

- Estebán, H. (2018). *El procedimiento gubernativo del concejo de Toledo*. Toledo.
- Gómez, J. (2015). *Aprender a Conducir*. Quito.
- Jurídica., E. (2014). *enciclopedia-juridica.biz14.com*.
- Muñoz-Repiso, J. M. (2001). *Evaluar al Sector Público Español*. Madrid: Universidad de Sevilla.
- RAE. (2018). *dpej.rae.es*. Obtenido de <https://dpej.rae.es/lema/ley#:~:text=1.,superior%20a%20las%20dem%C3%A1s%20normas>.
- Ramírez, A. N. (2017). *"Desde el gobierno abierto al Estado abierto en América Latina y el Caribe"*. Santiago: Organización de las Naciones Unidas.
- Rodríguez, J. y. (2017). *Aspectos Generales Del Transporte Terrestre y Del Régimen De Tránsito Aduanero. Primera Edición, Impreso en Colombia. Pág.15*. Primera Edición, Impreso en Colombia. Pág.15.
- Saldaña, A. (2015). *Requisitos Esenciales y Medios de Defensa de las Multas. Mexico. México*.
- Sampieri, R. (2014). *Metodología de la investigacion*. Mexico: Mc Graw Hill.
- Zuleta, L. B. (2016). *ESTUDIO SOBRE LA MULTA PENAL. San Bernardo*.

Anexos

Anexo 1 Encuesta 1.

- 1.- ¿Qué importancia tiene la sanción monetaria por cometer una infracción de tránsito?
- 2.- ¿Cuál sería el principal factor para que un conductor cometa una contravención de tránsito?
- 3.- ¿Afecta a la economía familiar la imposición y pago de una multa de tránsito?
- 4.- ¿Cómo se podría reducir la imposición de las multas de tránsito en Ecuador?
- 5.- La reforma a la Ley de Tránsito en Ecuador entro en vigor el 10 de agosto del presente año, donde lo que más resalta es la eliminación de los valores por intereses por pago tardío y la exoneración del 50% del valor de la multa por pronto pago, ¿Esto conllevara a que se cometan más infracciones de tránsito en Ecuador?
- 6.- ¿Se debería aumentar y reforzar la educación y conocimiento vial en el país?
- 7.- ¿Qué recomendación daría al común infractor para que evite ser sancionado por multas de tránsito?

Anexo 2 Encuesta 2.

- 1.- En su criterio, ¿Cuáles serían los factores determinantes que influyen en la imposición de multas de tránsito?
- 2.- ¿Considera usted que la Autoridad de Tránsito está realizando una óptima gestión al momento de socializar las normas de tránsito en la Ciudad de Guayaquil?
- 3.- ¿Considera que la imposición de las multas de tránsito genera un impacto económico considerable en la sociedad guayaquileña?
- 4.- Mencione dos beneficios de la socialización de la normativa de tránsito.
- 5.- ¿Qué recomendación daría al común infractor para que evite ser sancionado por multas de tránsito?