



Universidad
Nacional
de Loja

Universidad Nacional de Loja

Unidad de Educación a Distancia y en Línea

Carrera de Derecho

El derecho a la vida de usuarios del transporte público y comercial.

Trabajo de Integración
Curricular, previo a la
obtención del título de
Abogada.

AUTOR:

Karla Noemí Santórum Chamba

DIRECTOR:

Juan Gabriel Sagbay André, Mgtr.

Loja-Ecuador

2024

Certificación



unl

Universidad
Nacional
de Loja

Sistema de Información Académico
Administrativo y Financiero - SIAAF

CERTIFICADO DE CULMINACIÓN Y APROBACIÓN DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

Yo, **SAGBAY ANDRE JUAN GABRIEL**, director del Trabajo de Integración Curricular denominado **Derecho a la vida de usuarios del transporte público y comercial.**, perteneciente al estudiante **KARLA NOEMÍ SANTÓRUM CHAMBA**, con cédula de identidad N° **1103705669**.

Certifico:

Que luego de haber dirigido el **Trabajo de Integración Curricular**, habiendo realizado una revisión exhaustiva para prevenir y eliminar cualquier forma de plagio, garantizando la debida honestidad académica, se encuentra concluido, aprobado y está en condiciones para ser presentado ante las instancias correspondientes.

Es lo que puedo certificar en honor a la verdad, a fin de que, de así considerarlo pertinente, el/la señor/a docente de la asignatura de **Integración Curricular**, proceda al registro del mismo en el Sistema de Gestión Académico como parte de los requisitos de acreditación de la Unidad de Integración Curricular del mencionado estudiante.

Loja, 12 de Agosto de 2024



Escaneado este documento por:
JUAN GABRIEL SAGBAY
ANDRE

DIRECTOR DE TRABAJO DE INTEGRACIÓN
CURRICULAR



Certificado TIC/TT.: UNL-2024-002493

1/1
Educamos para Transformar

Autoría

Yo, **Karla Noemí Santórum Chamba**, declaro ser autor del presente Trabajo de Titulación y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma. Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi Trabajo de Titulación, el Repositorio Institucional-Biblioteca Virtual.

Firma:

Cédula de identidad: 1103705669

Fecha: 16/10/2024

Correo electrónico: karla.santorum@unl.edu.ec

Celular: 0981729162

Carta de autorización por parte de la autora para la consulta de producción parcial o total, y publicación electrónica de texto completo del Trabajo de Integración Curricular.

Yo, **Karla Noemí Santórum Chamba**, declaro ser autora del Trabajo de Integración Curricular denominado: **El derecho a la vida de usuarios del transporte público y comercial.**, como requisito para optar el título de **Abogada** autorizo al sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos muestre la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Institucional.

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el Repositorio Institucional, en las redes de información del país y del exterior con las cuales tenga convenio la Universidad.

La Universidad Nacional de Loja, no se responsabiliza por el plagio o copia del Trabajo de Integración Curricular que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización, suscribo, en la ciudad de Loja, a los 16 días del mes de octubre del dos mil veinticuatro.

Firma:

Autora: Karla Noemí Santórum Chamba.

Cédula: 1103705669

Dirección: Loja, ciudadela Época, calle Honduras y Canadá.

Correo Electrónico: karla.santorum@unl.edu.ec

Teléfono Celular: 0981729162

DATOS COMPLEMENTARIOS.

Director de trabajo de integración curricular: Abg. Juan Gabriel Sagbay André, Mgtr.

Dedicatoria

Agradezco a Dios por bendecirme con la vida, permitirme el haber llegado hasta este momento tan importante de mi formación profesional, ser el inspirador y darme fuerza para continuar en este proceso de obtener uno de los anhelos más deseados, guiarme a lo largo de mi existencia, ser el apoyo y fortaleza en aquellos momentos de dificultad y de debilidad.

A la Universidad Nacional de Loja, en especial al Abogado Juan Gabriel Sagbay André, por su apoyo y sus enseñanzas que me han permitido continuar este proceso.

A mi esposo Fabricio, a mis hijos y hermana, que, con su afecto y cariño, se convirtieron en una gran motivación para concluir con éxito.

Karla Noemí Santórum Chamba

Agradecimiento

Agradezco a Dios por brindarme la oportunidad de cumplir una meta más en mi vida, y a la UNL y a mis maestros, que amablemente han compartido sus conocimientos, favoreciendo mi crecimiento profesional.

Karla Noemí Santórum Chamba

Índice de Contenidos

Portada	i
Certificación	ii
Autoría	iii
Carta de autorización	iv
Dedicatoria	v
Agradecimiento	vi
Índice de Contenidos	vii
Índice de Gráficos.	ix
Índice de Tablas	ix
Índice de Anexos	ix
1. Título	1
2. Resumen	2
Abstract	3
3. Introducción	4
4. Marco Teórico.	5
4.1. Derecho a la vida.....	5
4.2. Proporcionalidad	6
4.3. Seguridad en transporte público y comercial.	8
4.3.1. Resolución N°008-DIR-2017-ANT.	9
4.4. El Transporte Público y Comercial.	11
4.4.1. Transporte Público	11
4.4.2. Transporte Comercial.	12
4.4.3 Derecho comparado.....	13
4.5. Infracciones	16
4.5.1 Delito	16
4.5.2. Contravenciones penales.	17
4.5.3. Contravenciones de tránsito.	17
4.6. Accidentes de tránsito en el Ecuador.	17

4.6.1. Estado ético.....	17
4.6.2. Llantas lisas o desgastadas.....	18
4.7. Riesgos y sanciones por conducir con llantas lisas.....	19
5. Metodología.....	20
5.1 Ejecución de Objetivos:	20
5.2 De la metodología:	21
5.2.1. Enfoque metodológico	21
5.2.3. Enfoque:	22
5.4. Tipo de Investigación	23
5.5 Diseño de la Investigación	23
5.6 Población.....	24
5.7 Muestra.....	24
6. Resultados.	25
6.1. Resultados de análisis de entrevistas y encuestas.	25
6. 1.1. Encuestas.....	25
6. 1.2. Entrevistas.....	32
6.2. Resultados del Análisis de Casos.....	57
7. Discusión.	62
7.1. Contrasta los resultados con estudios previos.....	62
7.2. Calidad de la metodología.....	69
7.3. Respuesta a las preguntas de investigación.....	70
7.4. Proyecciones de Estudio.....	73
8. Conclusiones.	75
9. Recomendaciones.	76
10. Bibliografía.	77
11. Anexos	83

Índice de Gráficos.

Gráfico 1. Sentencia 61-18-IN/23	25
Gráfico 2. El derecho a la vida se encuentra afectado a los usuarios.....	26
Gráfico 3. Inconstitucional a la privación de libertad	27
Gráfico 4. La privación de libertad para los conductores	29
Gráfico 5. Decisión de la Corte Constitucional.....	30

Índice de Tablas

Tabla 1 Conocimiento sobre la sentencia.....	32
Tabla 2. Eliminación de la privación de libertad para conductores de transporte público y comercial	36
Tabla 3. Resolución.....	42
Tabla 4. Llantas lisas o en mal estado	52
Tabla 5. Esquema de análisis de caso	57

Índice de Anexos

Anexo 1. Formatos de encuesta, entrevistas y ficha de caso.....	83
Anexo 2. Certificación de traducción del Resumen del Trabajo de Integración Curricular. ...	91

1. Título

El derecho a la vida de usuarios del transporte público y comercial.

2. Resumen

El presente trabajo analiza el derecho a la vida en relación a la nueva decisión de la Corte Constitucional del Ecuador en relación a la eliminación de la pena privativa de libertad por el uso de llantas lisas. Esto ha llevado a un suscitado debate sobre la efectividad de las sanciones en la seguridad vial. Por lo cual, se empleó entrevistas a expertos jurídicos y encuestas a la población general, la investigación revela una percepción ambivalente hacia esta reforma. Es así que, los resultados indican una preocupación generalizada sobre la posible disminución de la conciencia de los conductores respecto al mantenimiento de los neumáticos, al tiempo que se reconoce la necesidad de enfoques más preventivos y educativos en la seguridad vial como un elemento que la Corte aspira que los ciudadanos posean. El estudio contextualiza la decisión de Ecuador dentro de tendencias internacionales, contrastando con estrategias exitosas en otros países y considerando los desafíos únicos del contexto latinoamericano, como la corrupción y la falta de confianza en las autoridades. Se concluye que, si bien hay una apertura hacia métodos alternativos de promoción de la seguridad vial, existe una necesidad crítica de complementar la eliminación de la pena privativa con programas integrales de educación, mecanismos eficaces de fiscalización. Esta investigación contribuye al diálogo sobre cómo equilibrar efectivamente la aplicación de la ley, la educación vial y la responsabilidad ciudadana en el contexto específico de la sociedad ecuatoriana, ofreciendo recomendaciones para una política de seguridad vial más eficaz y adaptada a las realidades locales.

Palabras Clave: derecho a la vida, infracciones de tránsito, llantas lisas, sentencia 61-18-IN/23.

Abstract

This paper analyzes the right to life in relation to the new decision of the Constitutional Court of Ecuador regarding the elimination of the custodial penalty for the use of slick tires. This has led to a heated debate on the effectiveness of sanctions in road safety. Therefore, using interviews with legal experts and surveys of the general population, the research reveals an ambivalent perception towards this reform. Thus, the results indicate a generalized concern about the possible decrease in drivers' awareness of tire maintenance, while recognizing the need for more preventive and educational approaches to road safety as an element that the Court aspires citizens to possess. The study contextualizes Ecuador's decision within international trends, contrasting it with successful strategies in other countries and considering the unique challenges of the Latin American context, such as corruption and lack of trust in authorities. It concludes that while there is an openness to alternative methods of promoting road safety, there is a critical need to complement the elimination of custodial sentencing with comprehensive education programs and effective enforcement mechanisms. This research contributes to the dialogue on how to effectively balance law enforcement, road safety education and citizen responsibility in the specific context of Ecuadorian society, offering recommendations for a more effective road safety policy adapted to local realities.

Keywords: right to life, traffic infractions, smooth tires, sentence 61-18-IN/23.

3. Introducción

El derecho a la vida es un derecho reconocido dentro de la Constitución de la República del Ecuador, por ello, es de obligación estatal su cuidado mediante los entes de control y seguridad nacional. A través del tiempo, la ley ha jugado un rol controlador, con el fin de evitar delitos, tal como se visualiza en el Código Orgánico Integral Penal; sin embargo, dentro de las infracciones de tránsito, el uso de llantas lisas era la única que determinaba la privación de libertad de cinco a quince días; a partir del año 2023 cambio con la decisión de la Corte Constitucional del Ecuador, ya que, se determinaba una violación al principio de proporcionalidad, debido a que, no solo era la prisión, sino la disminución de puntos como la retención del vehículo.

La Corte Constitucional del Ecuador analizó la proporcionalidad discerniendo la existencia de otras medidas que buscan salvaguardar la vida del usuario, sin embargo, la ciudadanía ha generado una serie de criterios que determina un miedo ante el aumento de accidentes de tránsito.

La seguridad vial es un tema de vital importancia en toda sociedad moderna, y Ecuador no es la excepción. Recientemente, el país ha experimentado un cambio significativo en su enfoque legislativo al eliminar la pena privativa de libertad por conducir con llantas lisas, una decisión que ha generado un intenso debate sobre la efectividad de las sanciones en la prevención de accidentes de tránsito.

Esta tesis se propone examinar las implicaciones de esta reforma legal, considerando tanto la perspectiva de expertos jurídicos como la opinión pública a través de un análisis cualitativo, mediante técnicas como encuestas y entrevistas, con el objetivo de entender cómo la decisión de la Corte Constitucional impacta a la seguridad vial, especialmente a la seguridad de los usuarios.

4. Marco Teórico.

4.1. Derecho a la vida

La Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José, 1969), constituye un hecho clave en la protección del derecho a la vida en el continente americano, por ende, en el artículo 4, numeral 1, señala que, “toda persona tiene derecho a que se respete su vida. Este derecho estará protegido por la ley y, en general, a partir del momento de la concepción. Nadie puede ser privado de la vida arbitrariamente” (Organización de los Estados Americanos, 1969). De este modo, garantiza la dignidad y la libertad de las personas al proteger a ciertos grupos vulnerables, estableciendo límites claros dentro del marco jurídico con la finalidad de avalar la inviolabilidad de la vida humana y limitar drásticamente las excepciones a este derecho fundamental, promoviendo una cultura de respeto por la vida y gozar a plenitud de ella.

Así mismo, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos en su artículo 6 numeral 1 concuerda con lo establecido en la Convención Americana, donde se señala que, “el derecho a la vida es inherente a la persona humana. Este derecho estará protegido por la ley. Nadie podrá ser privado de la vida arbitrariamente” (Asamblea General de las Naciones Unidas, 1969, p. 3). Cabe recalcar que el principio fundamental de la vida humana, el cual es un derecho inalienable y necesario que debe ser protegido por el Estado, por ende, la vida es un valor supremo que debe ser respetado, de este modo, cuando es irrespetado, a través de tortura, asesinatos selectivos y cualquier otra forma de violencia que atente contra la vida, implicar una condena a la pena de muerte.

La Constitución de la República del Ecuador del 2008, consagra de manera clara y contundente el derecho a la vida en su artículo 66, numeral 1, el cual menciona que el derecho a la inviolabilidad de la vida; no habrá pena de muerte (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008). Esta disposición constitucional establece dos principios fundamentales como: a) el valor intrínseco de la vida humana al ser un bien preciado que amerita ser protegido por el Estado, b) deber estatal de proteger la vida; en la cual el Estado tiene la obligación de tomar todas las medidas necesarias para proteger la vida de las personas, no obstante, la implementación efectiva de este derecho requiere de un esfuerzo continuo por parte de todas las instituciones del Estado y de la sociedad en su conjunto.

En palabras de Arruego (2019), la incorporación del derecho a la vida como derecho fundamental autónomo en los documentos internacionales de protección de los derechos humanos y en los textos constitucionales es relativamente reciente.

Comenzando por la parquedad del art. 3 de la Declaración Universal de Derechos Humanos y del art. 2 de la Carta de los derechos fundamentales de la Unión Europea, que se limitan a afirmar que toda persona “tiene derecho a la vida”, contrasta con los arts. 6 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, 4 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos y 2 del Convenio Europeo de Derechos Humanos. De los tres se desprendería que el derecho es, principalmente, una prohibición. Tras proclamar que es inherente a la persona y garantizar su protección por la ley. El art. 6 del Pacto parece explicitar que el contenido primario del derecho a la vida consiste en la interdicción de privar “arbitrariamente” de la existencia física. (p.117).

En diversos instrumentos internacionales, el derecho a la vida, es uno de los derechos humanos fundamentales más básicos, sin embargo, como bien señala el autor, existe una aparente contradicción entre la formulación concisa y general de este derecho en algunos instrumentos y la mayor especificidad y énfasis en la prohibición de la privación arbitraria de la vida.

4.2. Proporcionalidad

Es una estructura argumentativa que permite la interpretación de principios constitucionales y la provisión de soluciones jurídicas cuando diferentes derechos fundamentales están en conflicto, además, permite la maximización de los derechos fundamentales según sus posibilidades reales y legales; constando de tres subprincipios: 1) *idoneidad*; busca determinar si el objetivo de la interferencia estatal en los derechos fundamentales tiene una base constitucional; 2) *necesidad*; permite conocer si la alternativa de intervención estatal en los derechos fundamentales es la menos gravosa; 3) *ponderación*; permite escoger el principio constitucional que debe prevalecer en el caso concreto (Cárdenas-Gracia, 2014)

Respecto al principio de proporcionalidad, según la Constitución del Ecuador, “la ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza” (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008). A decir de los accionantes, la norma no es clara, ni en la cantidad, ni en el grado del daño, en este caso el desgaste de las llantas, situación que conllevaría a la sanción y esto se considera una

desproporcionalidad. “Se considera un procedimiento que, partiendo de lo conceptual y normativo, es utilizado por un tribunal para llegar a interpretar y aplicar normas sobre derechos fundamentales contenidas dentro de la Constitución” (Caminos, 2014, p. 4).

Según Villaverde (2008) menciona que:

La imposición de los límites que correspondan al derecho fundamental examinado en cada caso constituye un momento capital del método expuesto de delimitación de los derechos fundamentales. Pero en ocasiones no basta con fijar e imponer esos límites para hallar la regla jurídica concreta por la que se resolverá finalmente si determinada conducta es o no objeto del derecho fundamental. (p.182)

Mientras que Lopera-Mesa (2008), señala que para resolver este tipo de colisiones:

Los Tribunales Constitucionales suelen emplear una estructura argumentativa, en la cual la intervención del legislador podrá considerarse válida: 1) persiga un fin constitucionalmente legítimo; 2) constituya un medio idóneo para alcanzarlo; 3) sea necesaria, al no existir otro medio menos lesivo e igualmente apto para alcanzar la misma finalidad; 4) exista proporcionalidad entre los sacrificios y los beneficios que se obtienen con la medida legislativa. (p. 272)

La Sentencia 61-18-IN/23 de la Corte Constitucional del Ecuador revela varios aspectos clave en relación con la constitucionalidad de la pena privativa de libertad establecida en el artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal [COIP].

La acción de inconstitucionalidad fue presentada por Carlos Andrés del Pozo, Lino Bautista González y Farith Simon Campaña; quienes argumentaron que la pena privativa de libertad de cinco a quince días por conducir un vehículo con llantas en mal estado era desproporcionada y vulneraba derechos fundamentales, como el derecho a la libertad y el principio de proporcionalidad. Es así que la Corte Constitucional se declaró competente para conocer la acción de inconstitucionalidad, basándose en lo dispuesto en la Constitución y la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional.

Así mismo la Corte examinó la frase “pena privativa de libertad de cinco a quince días” del artículo 383 del COIP, determinando que esta pena se aplicaba a una contravención que sanciona una conducta de peligro, sin que se requiera un resultado dañoso concreto. De igual manera aplicó el test de proporcionalidad, que incluye los criterios de fin constitucionalmente válido, idoneidad, necesidad y proporcionalidad propiamente dicha. Se concluyó que:

- **Fin Constitucionalmente Válido:** La sanción busca proteger la seguridad vial y otros derechos, como la vida y la integridad física.
- **Idoneidad:** La pena privativa de libertad contribuye a alcanzar el fin constitucional, puesto que busca disuadir conductas peligrosas.
- **Necesidad:** La Corte determinó que la pena privativa de libertad no era estrictamente necesaria, dado que existían otras sanciones no privativas de libertad, como la retención del vehículo y la disminución de puntos en la licencia; que podrían lograr el mismo efecto disuasivo.
- **Proporcionalidad:** La Corte concluyó que la pena privativa de libertad no cumplía con el criterio de proporcionalidad, ya que la restricción del derecho a la libertad no estaba justificada en relación con la prevención de una conducta de riesgo que no había causado un daño concreto.

Por otro lado, la Corte Constitucional [CC], declaró la inconstitucionalidad de la frase impugnada, argumentando que la pena privativa de libertad era incompatible con la Constitución, sin embargo, se dejó a salvo las otras sanciones no privativas de libertad previstas en el mismo artículo, cuya decisión tiene efectos generales hacia el futuro, lo que significa que ninguna autoridad podrá aplicar la frase declarada inconstitucional, de igual manera exhortó a la Asamblea Nacional a revisar las sanciones del artículo 383 del COIP, considerando la diferenciación en el grado de peligro que puede representar el mal estado de las llantas.

4.3. Seguridad en transporte público y comercial.

Seguridad y Transporte son dos conceptos que van de la mano, que emergen en una serie de acciones que buscan disminuir los riesgos presentados al momento del desplazamiento de las personas a su hogar, ocio o lugar de trabajo. Por lo cual, parte desde la infraestructura, marco legal y protocolos de ejecución. De acuerdo a Santillan (2008), la problemática se visualiza en los niveles de accidentes, así como las políticas públicas que se han ejecutado para disminuirlas. Su estudio del Distrito Metropolitano de Quito señala que el Estado realiza una inversión en infraestructura desde radares como maquinaria dentro del centro de revisión vehicular; sin embargo, la ciudadanía carece de una cultura vial; donde los principales problemas se vinculan en la seguridad de los accidentes de tránsito establecida en el tráfico.

Por otra parte, la inseguridad relacionada al transporte no se agota en el tema de la accidentalidad, pues existen vínculos estrechos entre estas dos problemáticas en temas

como el crecimiento insostenible del parque automotor privado, la vulnerabilidad del transporte público y privado al delito predatorio, contaminación ambiental, aislamiento social, entre otros temas. (Santillan, 2008, p. 1)

La seguridad en transporte público y comercial nace desde el concepto de movilidad urbana, por ello, se entiende al proceso de movilización del ciudadano de un espacio a otro; si bien, este concepto hace referencia al artículo 13 de la Declaración de los Derechos Humanos. Es necesario señalar que dentro de la movilidad se debe establecer una igualdad de condiciones para todos los ciudadanos sin distinción de género o edad. Es así que, la movilidad no solo aparece desde el respeto a los pasos peatonales, o la creación de espacios para bicicletas; sino que juega un papel cohesionador e integrador que busca generar una serie de estrategias adecuadas. Por lo cual, se vislumbra en la capacidad del ciudadano al elegir la forma de moverse, y a su vez, este genere una seguridad para el usuario.

4.3.1. Resolución N°008-DIR-2017-ANT.

En el Ecuador, una de las principales problemáticas es el aumento del parque automotor, por lo que Maturana et al. (2022), mencionan que casi el 30% de familias en el Ecuador poseen más de un vehículo; de igual forma, dentro del mismo estudio se señala que el uso es exclusivo para hogar, siendo las ciudades de la sierra las que priman con estos números. Esto ha llevado a analizar sobre la regulación que realiza la Agencia Nacional de Tránsito sobre los automotores.

Desde el año 2017 entró en vigencia la Resolución N°008 con el fin de establecer los lineamientos como requisitos que debe cumplir el ciudadano al momento de solicitar su matrícula. Esta resolución parte de una caracterización del transporte a partir de uso y diseño como aplicación.

Por otro lado, se entiende como transporte público y comercial aquel que se dedica al transporte de pasajeros como de bienes. El proceso inicia con la solicitud del servicio donde se corrobora que el sujeto cumpla con los requisitos; posteriormente, se debe cumplir con la paga de tasas de servicio para acceder a la revisión técnico vehicular, culminando con la documentación para la circulación anual. Cabe resaltar que, todo vehículo debe cumplir con este trámite, por ello, debe revisar el calendario de la ejecución del trámite, reconociendo que en el mes de diciembre existe un recargo por no realizar el procedimiento en el mes correspondiente. (Agencia Nacional de Tránsito, 2017, art 1-12)

Los vehículos pueden cambiar su función, siempre y cuando exista una motivación y se rijan a la tabla de cambios. En este caso, el de uso comercial puede realizar un cambio a uso particular, uso público y uso de cuenta propia; mientras que, de uso público puede realizar cambios a uso particular, uso comercial como de cuenta propia (Agencia Nacional de Tránsito, 2017, art 38). Por ello, el vehículo no debe poseer ningún impedimento, es así que, debe constar en la base de datos como haber cumplido con los pagos y no poseer bloqueos.

Es necesario señalar la importancia de la obligación del ente rector al verificar mediante la revisión técnica el cumplimiento de condiciones para su circulación. De igual forma, a esto se agrega la nueva matrícula, nuevas placas con una certificación (Agencia Nacional de Tránsito, 2017, art 38). Si bien, todo automotor posee dos colores, de acuerdo a las actividades o deseos del propietario puede realizar cambios de características en relación a número de pasajeros, color, carrocería o motor. Por ello, debe cumplir con los requisitos expuestos del artículo 47 de la ley mencionada.

Otro punto a considerar, es el bloqueo de vehículo, al ser una acción que permite al propietario evitar la matriculación o realización de procesos vehiculares, por lo cual, este debe ser notificado a la Agencia Nacional de Tránsito [ANT]. Este proceso se realiza con previa autorización de la Policía Nacional, Gobiernos Autónomos Descentralizados o ANT, por ello, se requerirá orden judicial, contrato mercantil o declaración aduanera. Esto puede variar de acuerdo al tipo de bloqueo. Entre los tipos de bloqueos podemos encontrar: prohibición de enajenar que nace desde una medida cautelar; captura del propietario, retención del vehículo, robo y transferencia de dominio. (Agencia Nacional de Tránsito, 2017, art 50).

Finalmente, la baja de vehículo permite que dentro de los registros de datos se señale su inoperancia por cumplimiento de su vida útil o no haber cumplido con la revisión técnica reiteradas veces. Por ello, este trámite debe ser notificado al Servicio de Rentas Internas [SRI] como ANT para evitar su circulación. Es así que, debe presentar documentación, como: la última matrícula, una declaración juramentada del fin del vehículo, placas del vehículo y el certificado de chatarrización. Todo el procedimiento debe ser enviado a la ANT, el propietario será consciente de la imposibilidad de reintegrarse a las carreteras. (Agencia Nacional de Tránsito, 2017, art 60-66). La resolución determina con claridad las pautas de la matriculación vehicular hasta la culminación de uso, es decir, el fin de su vida útil, no obstante, carece de los tiempos para que los funcionarios ejerzan estos trámites. Se debe considerar que estos procedimientos se realizan para todo tipo de transporte con leves cambios de sus requisitos.

4.4. El Transporte Público y Comercial.

Los medios de transporte han jugado un rol importante dentro de la sociedad, su constante evaluación ha determinado la necesidad de establecer su catalogación a partir de su función, medio como servicio. Cabe mencionar que, Cadena-Albuja et al. (2022), describen al transporte público como un medio de movilización que fue diseñado para un amplio número de usuarios con horarios y rutas definidas, capaz de transportar un gran número de habitantes. Entre los cuales tenemos: buses, metro, tranvía, trenes o barcos. Este medio de transporte es manejado por un ente público o privado, pero con lineamientos estatales, lo cual determina que es accesible para todos los ciudadanos. Esto se complementa a lo mencionado por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en su artículo 3 donde “el Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas” (La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2008, p. 2).

4.4.1. Transporte Público

El servicio de transporte terrestre público consiste en el traslado de personas, de un lugar a otro. El Estado decidirá si en vista de las necesidades del usuario, la prestación de dichos servicios podrá delegarse, mediante contrato de operación, a las compañías o cooperativas legalmente constituidas para este fin. (Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2008)

El transporte público se lo identifica por el tarifario que es regulado por el Ente Estatal mediante la implementación de descuentos a los estudiantes, persona de la tercera edad y personas con discapacidad. De acuerdo al Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en su artículo 46 existirá las tarifas preferenciales en los siguientes casos:

1) Las personas con discapacidad que cuenten con el carné o registro del Consejo Nacional de Discapacidades, según el artículo 20 de la Ley sobre Discapacidades, pagarán una tarifa preferencial del 50% en el transporte terrestre, y el servicio prestado será en las mismas condiciones que los demás pasajeros que pagan tarifa completa. (p. 15).

2) Los estudiantes de los niveles básico y bachillerato que acrediten su condición mediante presentación del carné estudiantil otorgado por el Ministerio de Educación, pagarán una tarifa preferencial del 50% bajo las siguientes condiciones: a) Que el servicio lo utilicen durante el periodo o duración del año escolar. b) Que lo utilicen de lunes a viernes. c) Los días

sábados, por situaciones especiales como desfiles cívicos, participaciones comunitarias, eventos académicos, culturales y deportivos estudiantiles, pagarán una tarifa preferencial del 50% en el transporte terrestre. (p. 15).

3) Las niñas, niños y adolescentes, pagarán una tarifa del 50%. Los niños, niñas y adolescentes hasta los 16 años de edad no estarán en la obligación de presentar ningún documento que acredite su edad. Los adolescentes estudiantes desde los 16 años de edad en adelante accederán a la tarifa preferencial mediante la presentación de su cédula de identidad. Las personas mayores de 65 años que acrediten su condición mediante la presentación de la cédula de ciudadanía o documento que lo habilite, pagarán una tarifa preferencial del 50% en todo el transporte terrestre. (p. 15).

Es así que, los entes encargados de regular la vigilancia como el control de la normativa caen en la ANT conjuntamente con los Gobiernos Autónomos Descentralizados. Por lo cual, su trabajo se amplía en poseer información de las empresas que ejecutan funciones del sector público, al igual que, determina como obligaciones del Estado en la construcción de centros de transferencia. De acuerdo al artículo 56 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, se menciona la categorización, por la cual, el transporte colectivo donde estos servicios pueden operar mediante la compartición de vías, como los buses o el trole; mientras que, el transporte masivo se refiere a la exclusividad de la infraestructura como el tranvía en Cuenca o el metro de Quito.

Dentro de la ciudad encontramos al grupo “Consortio de Transportistas Urbanos Ciudad de Loja” que ejerce el servicio de transporte dentro de la ciudad con 9 rutas de autobuses donde sus horarios abarcan desde las 06h00 hasta las 22h00. En el año 2018 se emitió una ordenanza N°055-2018 de regulación del Sistema Intermodal SITU del cantón Loja con el fin de determinar precio, horarios, mecanismos de regulación, controles, entre otros.

4.4.2. Transporte Comercial.

Se entiende como transporte comercial al medio de movilización de bienes o servicios, con el fin de generar un beneficio individual. Por ello, Galarza-Jama (2022), menciona que dentro de este medio no existe un horario establecido como el transporte público, y a su vez, nacen desde una demanda como de la necesidad del usuario, como: taxis, camiones de carga, aviones, buques contenedores, etc. Todos estos tipos de transporte nacen de una autorización, reconociendo el objeto o fin del mismo.

De acuerdo al artículo 57 de la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial el transporte escolar, los taxis urbanos, rurales, transporte de carga liviana como pesada, al igual que, las tricimotos. Por lo cual, deben cumplir con los lineamientos, por ejemplo, el servicio de taxis no podrá realizar las mismas actividades de ruta que un bus.

Un claro ejemplo, es la Ordenanza socializada dentro del gremio de taxistas de Loja el 31 de mayo de 2024 con el fin de establecer un marco normativo que represente las necesidades tanto del Estado como de los trabajadores. Si bien, hasta la fecha no existe la visualización de la misma dentro de la Municipalidad de Loja.

4.4.3 Derecho comparado.

El estudio del derecho comparado en relación a seguridad vial, nos permite conocer la realidad de un problema en común desde distintos ámbitos: económicos, sociales, administrativos, entre otros. La comparación entre Colombia, Argentina y España nos brinda un punto de vista sobre cómo los neumáticos juegan un papel importante en relación a la prevención de los accidentes de tránsito. De ello, se analizó los niveles de desarrollo económico sobre el pago que se debe ejercer, la evolución de la normativa, así como la efectividad de las sanciones.

Colombia:

En Colombia, la circulación con llantas lisas es considerado como una infracción de tránsito, es decir, que es penalizado mediante una multa como la retención del vehículo. De acuerdo al artículo 28 de la Ley 769 de 2002 conocida como Código de Tránsito se alude que todos los ciudadanos deben verificar las condiciones técnico-mecánicas del automotor. Dentro de estas condiciones se alude al sistema de escape, estado adecuado de las llantas, espejos, sistema de dirección, entre otros. De lo cual, el Estado está obligado a ejercer un control periódico sobre los automotores de servicio público como escolar (Código Nacional de Tránsito Terrestre, 2002)

Dentro de ello, la ley colombiana señala que las llantas o rines pueden ser un motivo de sanción para el conductor cuando: no se encuentran en un estado adecuado cuando: existen daños en los rines, carecen de una llanta de repuesto, hay deterioro de las llantas o deformaciones de los rines (El Espectador, 2023); por lo cual, la sanción grave, categoría C, por ello, puede ser un pago pecuniario de hasta quince salarios básicos como máximo. Dentro de un agravante es, al momento de la detención del vehículo, este no posea la revisión vehicular. (Ministerio de Transporte , 2021)

Dentro de los lineamientos, la normativa colombiana establece que debe establecer un labrado mayor de 3.5 toneladas y menor de 1mm. Por lo cual, esto depende del automotor y la capacidad del mismo. Dentro de la normativa colombiana se evalúa al conducir con llantas lisas como una infracción, por ende, trabajan desde una función más preventiva donde al colocar sanciones altas, el conductor será más consciente de la revisión que debe obtener su vehículo periódicamente. Esto se vincula a la sentencia C-321/22 donde se determina que la Obligaciones y sanciones por incumplimiento no vulnera la responsabilidad, por ende, los ciudadanos poseen conocimiento de la obligatoriedad de los procedimientos a ejecutarse en el momento de poseer un automóvil.

El procedimiento para imponer la sanción parte desde la detención del vehículo por parte de la autoridad de tránsito, posteriormente el presunto infractor deberá presentar dentro de cinco días con el documento dado por la autoridad. Dentro de la comparecencia se determinará el formulario, la designación de un asesor para su defensa. En caso de hallarse culpable y acepta la culpa de su infracción está puede ser reducida hasta un 50%, inclusive puede apelar en un tiempo de cinco días después de la ejecución (Ministerio de Transporte, 2021, art. 35). Un punto de análisis es la diferencia que radica con el país, ya que, al ejecutar una multa se puede pagar, pero no es necesario asistir a un procedimiento, excepto en caso de impugnación.

Dentro de la sentencia C-321/22 se menciona que las sanciones se realizan desde los principios de legalidad, tipicidad, culpabilidad como proporcionalidad, por lo cual, no existe una privación de libertad.

España:

Es necesario que dentro de los países aseguren la seguridad del vehículo mediante revisiones constantes dentro de los parques automotores, al igual que, concientización ciudadana sobre la revisión mínima que debe poseer. Por ello, circular con llantas en buen estado brinda una serie de seguridad al momento de conducir. En España las sanciones son pecuniarias; sin embargo, estas se catalogan por los diversos tipos de neumáticos.

Los neumáticos desgastados representan una sanción de 200 a 800 euros. Esto se produce por diversas fisuras que afectan 1,6 mm. Dentro de ello, se considera una infracción grave. En caso que no exista la homologación de los neumáticos, es decir, que no sean para el vehículo generando una inseguridad al momento de conducir por la inestabilidad la sanción sería de 90 a 120 euros por cada llanta que no sea la adecuada. Finalmente, en invierno al no

utilizar las llantas adecuadas o las cadenas, la sanción igual se considera como grave con un valor pecuniario de hasta 200 euros (Real Decreto Legislativo, 2015, art. 76-77).

Dentro del procedimiento se realiza mediante la detención del vehículo por la autoridad competente o las denuncias externas. De igual forma, se analiza si existe la infracción para proceder con el pago del valor pecuniario. En caso que no realice el pago, se establecerá un procedimiento sancionador, lo cual describe un inicio de un procedimiento legal dentro de un tiempo de veinte días (Real Decreto Legislativo, 2015, art. 83-86). Un punto de análisis es la rigurosidad, que permite al ciudadano ser consciente en la revisión de su vehículo antes del pago de la multa. Cabe mencionar que, a diferencia de Colombia y Ecuador que consideran el Salario Básico, aquí determinan un valor fijo, sin la retención del vehículo.

Argentina:

En otro país como Argentina, el Ministerio de Justicia de la Nación (1995), en la Ley 24449, determina una serie de pautas en relación a las obligaciones que debe poseer el vehículo. De acuerdo al artículo 29 de condiciones mínimas, el literal cinco menciona sobre la importancia de los neumáticos como su homologación en caso de existir una reconstrucción. Asimismo, en el artículo de clasificaciones faltas graves, literal j y k. De lo cual, la sanción pecuniaria puede ser desde los 100 U.F hasta los 300 U.F pagando un porcentaje del 75% al 100%. Dentro de la misma ley se alude que en caso de reincidencia esta se podrá aumentar en un cuarto, un medio, incluso hasta tres cuartos de la pena (Ministerio de Transporte, 2021, art. 80-85). Un punto a considerar es que en caso de daño que pueda ejercer un peligro a la salud solo sea solucionado con una multa y la reducción de puntos en la licencia. El conductor quedará inhabilitado para conducir en un plazo de sesenta días hasta cinco años al momento que no posea sus veinte puntos; sin embargo, este podrá recuperarlos al momento de pasar un curso de educación vial, siempre y cuando el conductor no sea reincidente con la pérdida de puntos durante dos años.

De ello, se desprende una inquietud en relación a la eficacia de la normativa argentina con los accidentes de tránsito. De acuerdo a la información proporcionada por Zorrero (2023), señala que gran parte de los accidentes fueron por errores humanos; si bien, ante ello, señalan la imperfección del ser humano, aseguran que no existe un sistema eficaz sancionador. Por ello, se presenta una preocupación, es así que, dentro de la comparación que ha realizado con países europeos donde la seguridad vial es un eje de tratamiento, Argentina posee más muertes. De lo cual, se ha unido al “Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial y el Plan Mundial de

Seguridad Vial” de las Naciones Unidas con el fin de reducir los accidentes y crear una concientización sobre el ciudadano. Si bien, se carece si los accidentes fueron por llantas lisas, uso de teléfono o falla de otro elemento del automóvil, es un punto que los entes reguladores deben analizar para plantear una serie de planes eficaces en relación a la seguridad vial.

4.5. Infracciones

En la normativa ecuatoriana tenemos delitos y contravenciones que se encuentran estipuladas en el Código Orgánico Integral Penal, de este modo, se entiende por delito “la infracción penal sancionada con pena privativa de libertad mayor a treinta días”, y por contravención “la infracción penal sancionada con pena no privativa de libertad o privativa de libertad de hasta treinta días” (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2014).

4.5.1 Delito

Se entiende como delito a la serie de conducta típica, antijurídica y punible que afecta al bienestar de la sociedad. Por ello, genera un rompimiento de los estamentos jurídicos dentro de una sociedad mediante la transgresión de bienes que son de vital importancia para la sociedad como el derecho a la vida (Poveda-Hernández, 2014). Desde la teoría de delito se descompone una estructura de las cuales deben ser considerada juzgable, tal como lo menciona Encalada-Hidalgo (2014), por ello, llevaría a ser sancionada, entre los elementos podemos encontrar:

- **Antijuricidad:** Se determina que la conducta sea contraria al derecho, por lo cual, no sea justificada. El Código Orgánico Integral Penal [COIP] alude a tres causales de la antijuricidad: 1) el cumplimiento del deber del servidor del orden donde por defender el derecho propio o de otro ser causando una lesión o muerte; 2) legítima defensa donde la persona busca defenderse, por ello, provoca una lesión; 3) estado de necesidad donde el bien a salvar es mayor al que se transgrede, y su peligro sea real.
- **Culpabilidad:** Se determina a partir del conocimiento de la persona al momento de ejecutar el acto, por lo cual, este puede actuar con dolo (ejecutar la acción de forma premeditada como voluntaria), imputabilidad (conocimiento del acto) lo cual determina su culpabilidad
- **Tipicidad:** Determina a la serie de elementos descriptivos, normativos como subjetivos que son acompañados dentro de las acciones que realiza el sujeto activo. De lo cual, se divide en tipicidad objetivo donde se resaltan a los elementos mencionados y subjetiva cuando se añaden el dolo como la culpa.

4.5.2. Contravenciones penales.

Se entiende como contravenciones penales a aquellas infracciones que poseen un menor grado de afectación que los delitos, afectando al bien jurídico. Por lo cual, es sancionada con pena privativa de libertad hasta de 30 días; dentro de ello, no solo se ejecuta en privación, sino en multas como trabajos comunitarios, por lo cual, el juzgador los ejecuta en procedimientos expeditos. Cabe mencionar que, dentro de estas contravenciones establecidas en nuestro ordenamiento jurídico, se pueden ejecutar como acciones dolosas como culposas, la contravención de hurto y contravención de abigeato, establecidas en los artículos 209 y 210 del Código Orgánico Integral Penal.

4.5.3. Contravenciones de tránsito.

Se entiende como contravención de tránsito a todas las infracciones que se ejerce sobre un automotor al momento de la circulación de la vía pública, dentro de nuestro ordenamiento jurídico (Código Orgánico Integral Penal), las contravenciones de tránsito, las encontramos en los artículos 383 al 392, dentro de este trabajo lo que nos interesa analizar es el artículo 383 que hace referencia a la conducción de vehículo con llantas en mal estado (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2014).

4.6. Accidentes de tránsito en el Ecuador.

4.6.1. Estado etílico.

El artículo 182 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), dispone que “no se podrá conducir vehículos automotores si se ha ingerido alcohol en niveles superiores a los permitidos, según las escalas que se establezcan en el Reglamento; ni sustancias estupefacientes, narcolectivos y psicotrópicas” (Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2008)

Conducir bajo los efectos de estas sustancias supone una amenaza directa para el conductor, los pasajeros y demás usuarios de la vía, por lo que el objetivo de la normativa es garantizar la seguridad vial y proteger la vida e integridad física de los usuarios de la vía prohibiendo la conducción en estado de ebriedad y otras sustancias, para de esta manera prevenir accidentes, y salvaguardar el bienestar de todos los usuarios (Sánchez-Salvando, 2017)

4.6.2. Llantas lisas o desgastadas.

El tema de la presente investigación, es el derecho a la vida de los usuarios del transporte público y comercial, la ley exige que los vehículos pasen por revisión cada cierto tiempo, para ver si están en condiciones de circular o no, de forma técnica se determina que el vehículo que tenga mayor labrado en sus llantas, tendrá una función de frenado más eficiente, especialmente en condiciones de lluvia, lo que permite mayor adherencia de la llanta al piso, sin embargo, circular con neumáticos en mal estado es una de las causas de accidentes de tránsito (Díaz-Castillo, 2022)

Del buen estado de los frenos y del sistema de suspensión de un coche, depende la vida útil de los neumáticos, lo que garantiza el agarre a la calle. Cada día potenciales generadores de accidentes de tránsito circulan por las calles y carreteras del Ecuador a vista y paciencia de autoridades, conductores y peatones. Basta aguardar unos minutos en cualquier esquina para observar el paso de algún automotor que transita con sus neumáticos en deplorables condiciones. Y si el coche circula con llantas lisas, a excesiva velocidad y sobre una calle mojada, las probabilidades de que ocurra una desgracia aumentan dramáticamente (El universo, 2002).

Lamentablemente en el Ecuador, la imprudencia, el desconocimiento, la falta de recursos económicos de un buen número de propietarios de vehículos y el escaso control de las autoridades que regulan el tránsito hacen que cada día circulen más automotores en estas condiciones, lo que incrementa el riesgo de accidentes vehiculares. Los manuales de conducción y los fabricantes de neumáticos coinciden en señalar, que manejar con neumáticos gastados es muy peligroso y reduce la efectividad del frenado, precisión de la dirección y la tracción (Vega-Chávez, 2016).

Un neumático gastado o dañado puede provocar un accidente. Regularmente el excesivo desgaste de las llantas tiene que ver con problemas en el sistema de frenos y en la suspensión del automotor. El mal estado de los amortiguadores hace que cuando se toman las curvas, el vehículo tienda a “irse” y no pueda ser dominado adecuadamente, invadiendo el carril contrario. Con los amortiguadores en mal estado (al 75% de su capacidad) estadísticamente se ha comprobado que la distancia de frenado se puede alargar hasta 17 metros cuando el coche circula a 100 km/h (Saltos-Salgado, 2018).

Así mismo, a la hora de salvar un obstáculo, el vehículo se desplaza lateralmente más de lo que se le indica con la dirección, lo que hace extremadamente difícil regresar al carril sin colisionar con un hipotético vehículo que circule en sentido contrario. En cuanto a los neumáticos, el mal inflado de estos y el estado del dibujo (labrado) son factores que influyen en el agarre del vehículo al suelo. Esto, en el caso de que el conductor tenga que frenar para esquivar algún obstáculo, tiene una importancia vital. El mal dibujo de la banda de rodadura del neumático es decisivo en situaciones de lluvia, ya que estas bandas ayudan a evacuar el agua y a evitar el fenómeno del hidro planeado o pérdida de la fricción para frenar (patinar) (Costas-Gascon, 2017).

4.7. Riesgos y sanciones por conducir con llantas lisas.

Llevar un vehículo con llantas lisas, representa riesgos para la seguridad de quienes van en el vehículo, por ejemplo reducción del agarre y la tracción, las llantas lisas tienen menos profundidad en sus surcos y no se adhieren al piso, especialmente cuando hay lluvia, pueden causar derrapes y pérdida del control del carro, otro aspecto mayor distancia de frenado, las llantas lisas disminuyen la capacidad de frenado y aumenta el riesgo de colisiones, por otro lado aumenta el riesgo de que se revienten las llantas y causen un volcamiento, existe menor estabilidad y control del vehículo y un mayor riesgo de daño de los componentes del carro (Cóndor-Velasquez, 2005).

Conducir un vehículo con llantas lisas es causa de un probable accidente, porque al frenar el conductor, pierde el control del vehículo, especialmente cuando el piso está mojado hace más difícil el proceso de conducción. El Código Orgánico Integral Penal [COIP] en su Artículo 383, habla de sanciones por conducir con llantas lisas “la persona que conduzca vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir. En el caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior además se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción”. Los neumáticos lisos ya no se pueden reparar, por eso es necesario comprar llantas nuevas (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2014).

5. Metodología.

En la metodología se explica el conjunto de métodos y técnicas que se emplearon en la ejecución de la investigación de los objetivos, es así que procedió a explicar en dos apartados, el primero de ejecución de objetivos y la segunda del enfoque metodológico:

5.1 Ejecución de Objetivos:

Del objetivo general “analizar jurídica, constitucional y doctrinalmente la sentencia 61-18-IN/23, emitida de fecha 20 de diciembre del 2023”, se logró cumplir con el objetivo al momento de trabajar desde el acopio documental, dado que, permitió recolectar información en relación a la sentencia como jurisprudencia, además, al realizar un análisis detallado de la sentencia, a través de la observación documental, permitió comprender los fundamentos jurídicos y doctrinales. Finalmente, con las entrevistas a los fiscales y abogados, se logró analizar las diversas interpretaciones como los análisis de las sentencias.

En relación al primer objetivo específico “determinar, si la eliminación de privación de libertad para los conductores de transporte público y comercial vulnera el derecho a la vida de los usuarios”. Se alcanzó este objetivo al realizar la observación documental donde se analizó los preceptos dados por los jueces de la Corte Constitucional del Ecuador; así mismo, el acopio documental, permitió identificar la legislación de otros países donde no se mantiene la pena privativa de libertad. Del mismo modo, las encuestas realizadas a los usuarios de transporte público y comercial, permitieron identificar la opinión respecto a la privación de libertad cuando los automotores poseen llantas lisas o desgastadas.

De acuerdo al segundo objetivo específico “analizar la relevancia Jurídico Social, que tiene la sentencia 61-18-IN/23, emitida con fecha 20 de diciembre del 2023, por la Corte Constitucional, al sobreponer la actividad económica, por encima de la vida, considerada como un bien jurídico”, se comprendió las opiniones de los juzgadores donde destacaban a la sentencia como una forma de política preventiva que asegurará a la población, siendo más conciencia de ello, así mismo, las entrevistas realizadas a los abogados, permitieron identificar su punto de vista de la Resolución.

Finalmente, el tercer objetivo específico “establecer si la Sentencia 61-18-IN/23 de la Corte Constitucional, permitirá de forma objetiva, lograr que las sanciones económicas y no la prisión preventiva, las que ayudan a prevenir el problema y proteger la vida de los usuarios”. Se cumplió este objetivo al momento de la realización de las entrevistas a los fiscales y jueces

donde analizaron cómo está surgiendo la aplicación de esta medida dentro de la colectividad. Esto se contrapone con la visión de los ciudadanos obtenida por parte de las encuestas.

5.2 De la metodología:

Las actividades desarrolladas para el cumplimiento de los objetivos fueron de carácter científico por lo que se procede a describir en forma clara y concisa lo siguiente:

5.2.1. Enfoque metodológico

El presente trabajo de titulación, fue cualitativo, por lo cual, se emplearon los siguientes métodos:

5.2.2. Métodos

5.2.2.1. Método Inductivo- Deductivo.

Este método ha sido fundamental para la investigación, permitiendo analizar casos particulares en la encuesta y entrevista con la decisión de la Corte Constitucional. De lo cual, se ha visualizado diversas opiniones que reflejan la complejidad del debate sobre seguridad vial y prevención de accidentes. Sin embargo, no se puede generalizar, ya que, dentro del análisis teórico se ha visualizado que gran parte de la problemática se ha inmiscuido en noticias más de la Costa que de la Sierra donde las llantas lisas es un problema que afecta a la ciudadanía.

Por otro lado, encontramos la deducción donde se partió de principios generales sobre seguridad vial y política criminal, con el fin de inferir conclusiones específicas sobre el caso ecuatoriano y la decisión de la Corte donde se alude que en la distinción entre medidas preventivas como punitivas y sus sanciones la Corte no solo considera los diversos casos que se han suscitado dentro la esfera nacional; sino en ámbito internacional como las sanciones administrativas que juegan un papel de regulación del comportamiento del individuo.

5.2.2.2. Método Analítico – Sintético.

Dentro del análisis, se descompone el problema en sus partes constituyentes. Por ejemplo, se han analizado por separado aspectos como la proporcionalidad de las sanciones, el enfoque en conductas de peligro con los resultados dañosos, y la percepción pública de estas medidas. Donde los sujetos han mencionado desde sus percepciones propias como se sienten afectados y a su vez, los juristas de la corte al buscan cambiar “lo punitivo” por lo preventivo, mediante una serie de concientización dentro de la educación vial que debe ser expuesta en las Instituciones Académicas. El método nos ha llevado a establecer una serie de aportes para el

ente estatal sobre cómo debe actuarse desde la seguridad efectiva como la visión cero en Suiza, método que ya se ha implementado en algunos países de Latinoamérica, y a su vez, Ecuador también quiere implementarlo.

Por otro lado, encontramos la síntesis que nos ha llevado a determinar la discusión en cuatro áreas: el derecho a la vida, la visión de la Corte Constitucional, la aceptación o rechazo popular y las nuevas alternativas que ofrece el ente estatal. Por lo cual, ha facilitado la integración de los diferentes aspectos analizados para formar una comprensión holística del problema. Por ejemplo, la síntesis de las diferentes opiniones de los encuestados junto con los hallazgos de la literatura académica ha permitido una visión más completa del impacto de la decisión de la Corte Constitucional.

No obstante, estos métodos han presentado una serie de limitaciones potenciales, por ejemplo, la aplicación del método inductivo ha originado una generalización de las respuestas de la investigación; por ello, es necesario resaltar que para realizarlo es necesario establecer más encuestas en distintas ciudades del Ecuador; así mismo, en el método de análisis se ha fragmentado el problema en relación al derecho de la vida, la proporcionalidad, los vehículos, olvidando que dentro de los transportes comerciales se involucran taxis, carga liviana, institucional y comercial, por lo cual, la investigación considero algunos de ellos, representado a su mayoría. Finalmente, la síntesis permitió simplificar la complejidad existente debido al número limitado de fuentes específicas de Ecuador, cabe señalar que no existen estudios por cada elemento de los transportes comerciales vinculado al tema de investigación.

En general, estos métodos proporcionan un marco sólido para abordar las preguntas de investigación, permitiendo un análisis detallado y una síntesis comprensiva de los diversos aspectos del problema, sin embargo, es importante reconocer sus limitaciones y complementarlas con otros enfoques metodológicos cuando sea necesario.

5.2.3. Enfoque:

Se trabajó con el enfoque cualitativo con el fin de analizar y reflexionar con previo análisis de la información recogida de las encuestas como entrevistas. Este enfoque fue apropiado, ya que, permitió analizar la percepción pública en relación a la opinión y razonamiento de los encuestados con las preguntas brindadas. Posteriormente, al analizar la decisión de la Corte Constitucional, se brindó una visión social y académica en relación al problema.

Técnicas de acopio teórico documental

Con la técnica de acopio teórico documental, se recolectó material bibliográfico selecto, tales como: la Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico Integral Penal, Sentencia 61-18-IN/23; los cuales sirvieron para construir el marco teórico de la investigación.

Observación documental

Analizar la Sentencia 61-18-IN/23, que pretende que la Corte Constitucional estudiar la constitucionalidad de la pena privativa de libertad prevista en el artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal, que tipifica la contravención de tránsito por conducir un vehículo con llantas en mal estado.

Entrevista

Consistió en un dialogo entre el entrevistador y el entrevistado sobre aspectos y preguntas puntuales en relación a la sentencia de eliminación de llantas lisas, los cuales contribuyeron de manera significativa en el desarrollo de la investigación.

5.4. Tipo de Investigación

El diseño de la investigación es no experimental, transversal y descriptivo-correlacional. Se entiende como no experimental, dado que, no se manipulo las variables, donde se analizó la sentencia 61-18-IN/23 en relación al derecho a la vida como al de los usuarios del transporte público y comercial, sin existir alguna modificación a la misma. Por otro lado, es transversal, dado que, la recolección de información se realizó para un determinado estudio con el objetivo de determinar la percepción de la población en ese momento. Además, es descriptivo al momento de especificar las propiedades y características como perfiles de los entes a estudiar; y correlacional al comprender los conceptos de la sentencia, y percepción de seguridad como el derecho a la vida por parte de los usuarios.

5.5 Diseño de la Investigación

La investigación es transversal, dado que observa y mide a los participantes, muestras o unidades de análisis en un momento específico, con el objetivo de obtener una instantánea de las características o variables de interés dentro de un periodo de cinco meses, desde el mes de marzo a julio, del año 2024.

5.6 Población

La presente investigación se centró en los usuarios y transportistas del transporte público y comercial de la ciudad de Loja.

5.7 Muestra

El criterio de selección se basó en analizar a 30 usuarios del transporte público y comercial de la ciudad de Loja, conjuntamente con la entrevista de 2 fiscales de tránsito, 3 jueces, 4 abogados litigantes y 3 conductores del transporte público y comercial.

6. Resultados.

6.1. Resultados de análisis de entrevistas y encuestas.

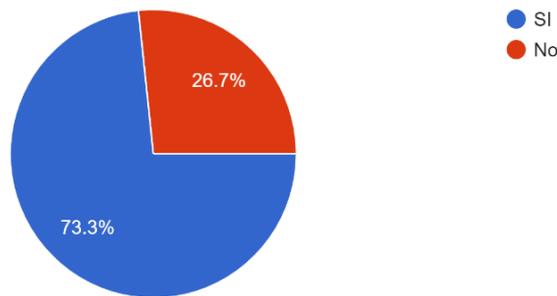
En el presente trabajo investigativo, se aplicó como técnica de investigación la entrevista, misma que se ejecutó a través de cuestionarios estructurados y el muestreo fue deliberado y se enfocó en personas involucradas en la temática como abogados con experiencia en la materia:

6. 1.1. Encuestas.

1. ¿Conoce que la sentencia 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional eliminó la privación de libertad para todos los conductores que conduzcan un vehículo con llantas lisas o desgastadas?

Gráfico 1

Sentencia 61-18-IN/23



Nota. Sentencia 61-18-IN/23, realizado por Karla Santórum

INTERPRETACIÓN

Se considera que el 73,3 % que corresponde a 22 personas de los encuestados conoce la sentencia 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional que eliminó la privación de libertad para todos los conductores de vehículos con llantas lisas o desgastadas.

El otro 26,7% que corresponde a 8 personas de los encuestados desconoce la sentencia 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional que eliminó la privación de libertad para todos los conductores que conduzcan un vehículo con llantas lisas o desgastadas.

ANÁLISIS

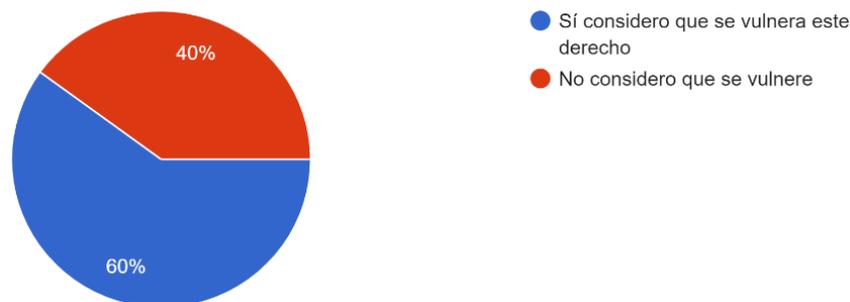
La mayoría de los encuestados están informados sobre la Sentencia 61-18-IN/23 de la Corte Constitucional del Ecuador que declara la inconstitucionalidad del artículo 383 del

Código Orgánico Integral Penal (COIP) en lo referente a la sanción por conducir un vehículo con llantas lisas o en mal estado. Esta sentencia elimina la privación de libertad por infracción de llantas lisas en virtud de que esta decisión se basa en el principio de proporcionalidad, el cual exige que las penas sean justas y adecuadas a la gravedad de la infracción; lo cual es positivo en términos de difusión de información legal, no obstante, aún existe un grupo significativo de personas que desconoce esta información, por lo que es fundamental continuar y fortalecer los esfuerzos de comunicación y educación para asegurar que todos los conductores estén informados sobre las normativas que afectan su seguridad y comportamiento en la carretera.

2. ¿Considera usted que el derecho a la vida se encuentra afectado a los usuarios de transporte público y comercial con la emisión de la Sentencia 61-18-IN/23?

Gráfico 2

El derecho a la vida se encuentra afectado a los usuarios



Nota. El derecho a la vida se encuentra afectado a los usuarios, realizado por Karla Santórum.

INTERPRETACIÓN

El 40% de los encuestados que corresponde a 12 personas, considera que NO se vulnera el derecho a la vida con la emisión de la sentencia 61-18-IN/23, mientras que el 60% de los encuestados que corresponde a 18 personas, considera que SI se vulnera el derecho a la vida con la emisión de la sentencia 61-18IN/23.

ANÁLISIS

Dentro de la pregunta dos se ha considerado que se afecta el derecho a la vida, mismo que la Constitución se concibe como un derecho fundamental de todas las personas, reconociendo en el artículo 66 de la Constitución de la República del Ecuador “el Estado garantiza la inviolabilidad de la vida desde su concepción”. Este derecho no será susceptible de

renuncia, no se impondrá la pena de muerte y quedan prohibidas la tortura y los tratos inhumanos, crueles o degradantes (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008). Esto significa que el Estado tiene el deber de proteger la vida de todas las personas, desde el momento de la concepción hasta la muerte. La pena de muerte está prohibida y el Estado no puede someter a ninguna persona a tortura ni a otros tratos crueles, inhumanos o degradantes.

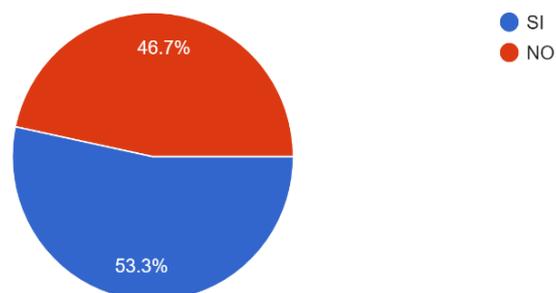
El derecho a la vida es un derecho humano fundamental que está protegido en la Constitución de la República del Ecuador, donde el Estado tiene el deber de proteger la vida de todas las personas, y el derecho a la vida es exigible ante los tribunales, De manera principal a los usuarios de transporte público y comercial, “cuando se transgrede contra el derecho a la vida, y al derecho de las personas usuarias del servicio público y comercial, existe vulneración de los artículos 52 y 66 numerales 1, 2 y 3 literal a) de la Constitución de la República del Ecuador, es así que se ha detectado un grave problema social que está afectando a los ciudadanos usuarios del transporte público y comercial, como son los accidentes de tránsito en las carreteras” (Mendoza-Vera, 2018)

Las personas que respondieron NO, se debe considerar que se manifiestan de ese modo aduciendo que si se debe mantener la prisión preventiva para que esta sanción evite que las personas conduzcan con llantas lisas o en mal estado y así evitar futuros accidentes, mientras que las personas que contestaron SI, consideran que se vulnera el derecho a la vida, ya que la sanción excede los límites punibles del estado y no consideran que la privación de libertad sea una medida adecuada para sancionar a personas que conduzcan con llantas lisas y en mal estado.

3. ¿Considera usted que la sentencia 61-18-IN/23 al declarar la inconstitucional a la privación de libertad por conducir con llantas lisas o desgastadas es suficiente la sanción económica?

Gráfico 3

Inconstitucional a la privación de libertad



Nota. Inconstitucional a la privación de libertad, realizado por Karla Santórum

INTERPRETACIÓN

Del 46,7% de los encuestados que corresponde a 14 personas, NO consideran que al declarar la inconstitucional a la privación de libertad por conducir con llantas lisas o desgastadas es suficiente la sanción económica, mientras que el 53,3% de los encuestados que corresponde a 16 personas, SÍ consideran que al declarar la inconstitucional a la privación de libertad por conducir con llantas lisas o desgastadas es suficiente la sanción económica.

ANÁLISIS

Los resultados de la encuesta muestran una división de opiniones respecto a la suficiencia de la sanción económica para conducir con llantas lisas o desgastadas tras la eliminación de la pena privativa de libertad. El artículo 52 del Código Orgánico Integral Penal establece que “los fines de la pena son la prevención general para la comisión de delitos y el desarrollo progresivo de los derechos y capacidades de la persona con condena, así como la reparación del derecho de la víctima. En ningún caso la pena tiene como fin el aislamiento y la neutralización de las personas como seres sociales” (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2014).

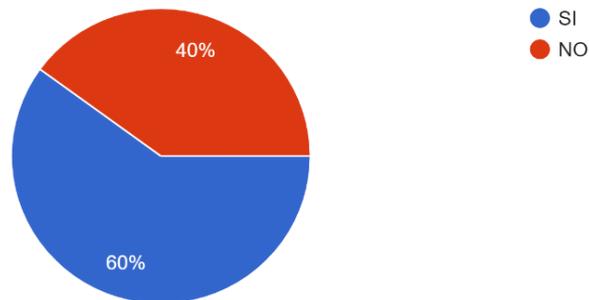
Es así que existe preocupaciones del 46,7%, al haber efecto disuasorio; este grupo puede considerar que la multa económica no es lo suficientemente severa como para disuadir a los conductores de la peligrosa práctica de conducir con llantas en mal estado, dado que se necesita una sanción más contundente, como la retención del vehículo o la suspensión temporal de la licencia de conducir, para generar un mayor impacto, además, consideran falta de equidad, ya que les preocupa que la multa afecte de manera desproporcionada a las personas de bajos recursos.

La perspectiva del 53,3% de los encuestados tienen confianza en la sanción económica, ya que este grupo considera que la multa económica es suficiente para disuadir a los conductores y promover un comportamiento vial responsable, así mismo hacen un énfasis en la prevención, en donde se considera que la sanción económica, junto con campañas de educación vial, son medidas adecuadas para prevenir accidentes relacionados con llantas en mal estado. Es así que consideran que la eliminación de la pena privativa de libertad representa un avance en materia de derechos humanos y proporcionalidad de las sanciones.

4. ¿Considera usted que la privación de libertad para los conductores de servicio público y comercial debe mantenerse porque vulnera el derecho a la vida de los usuarios?

Gráfico 4

La privación de libertad para los conductores



Nota. La privación de libertad para los conductores, realizado por Karla Santórum.

INTERPRETACIÓN

El 40% de los encuestados que corresponde a 12 personas, NO considera que la privación de libertad para los conductores de servicio público y comercial debe mantenerse porque vulnera el derecho a la vida de los usuarios.

Mientras que el 60% de los encuestados que corresponde a 18 personas, SÍ consideran que la privación de libertad para los conductores de servicio público y comercial debe mantenerse porque vulnera el derecho a la vida de los usuarios.

ANÁLISIS

Los resultados de la encuesta reflejan una postura dividida entre los encuestados sobre la pertinencia de la pena de privación de libertad para conductores de servicio público y comercial. Es así que el artículo 51 del Código Orgánico Integral Penal establece que “la pena es una restricción a la libertad y a los derechos de las personas, como consecuencia jurídica de sus acciones u omisiones punibles. Se basa en una disposición legal e impuesta por una sentencia condenatoria ejecutoriada” (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2014).

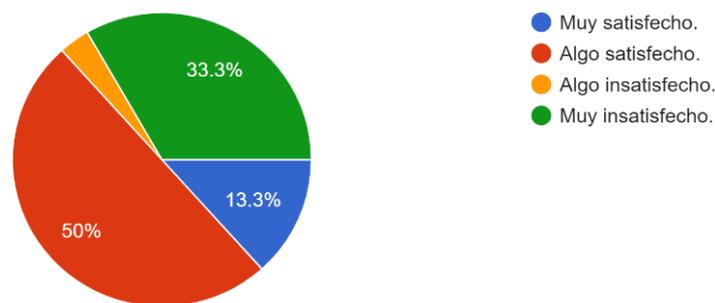
El argumento que tiene el 40% de los encuestados que NO está de acuerdo, porque consideran que la pena de privación de libertad es una medida extrema que vulnera el derecho fundamental a la libertad de los conductores, además, consideran que la cárcel no es un método efectivo para disuadir a los conductores de cometer infracciones graves y prevenir accidentes. Así mismo, proponen alternativas como la suspensión de la licencia de conducir, multas más altas o programas de reeducación para los conductores infractores.

Por otro lado, el argumento del 60% de los encuestados que, SI está de acuerdo, considera que la pena de privación de libertad es necesaria para disuadir a los conductores de conductas negligentes o irresponsables que pongan en riesgo la vida de los usuarios, enfatizando que los conductores de servicio público y comercial transportan a una gran cantidad de personas y tienen una mayor responsabilidad en la seguridad vial, además, consideran que la pena de cárcel es un castigo necesario para aquellos conductores que cometen infracciones graves con consecuencias fatales.

5. ¿Qué opinión tiene acerca de la decisión de la Corte Constitucional específicamente al no sancionar un resultado dañoso, sino una conducta de peligro?

Gráfico 5

Decisión de la Corte Constitucional



Nota. Decisión de la Corte Constitucional, realizado por Karla Santórum.

INTERPRETACIÓN

El 50% de los encuestados que corresponde a 15 personas, está algo satisfecho con la decisión de la Corte Constitucional al no sancionar un resultado dañoso, sino una conducta de peligro.

El 33% que corresponde a 10 personas, muy insatisfecho con la decisión de la Corte Constitucional al no sancionar un resultado dañoso, sino una conducta de peligro.

El 13,3% que corresponde a 4 personas, está muy satisfecho con la decisión de la Corte Constitucional al no sancionar un resultado dañoso, sino una conducta de peligro.

El 3,3% que corresponde a 1 persona, está algo insatisfecho con la decisión de la Corte Constitucional al no sancionar un resultado dañoso, sino una conducta de peligro.

ANÁLISIS

Los resultados de la encuesta muestran una variedad de opiniones sobre la decisión de la Corte Constitucional de no sancionar un resultado dañoso, sino una conducta de peligro.

Satisfacción parcial (50%):

Tiene una aprobación moderada, dado que este grupo considera que la decisión de la Corte Constitucional tiene algunos aspectos positivos, como enfocarse en la prevención de daños y evitar la penalización de resultados no intencionados, no obstante, podrían tener dudas sobre la efectividad de esta medida para disuadir conductas peligrosas y garantizar la seguridad.

Insatisfacción alta (33%):

Este grupo considera que la falta de una sanción directa al resultado dañoso debilita la disuasión y la protección de las víctimas potenciales. Pueden creer que esta decisión podría generar impunidad para quienes ponen en riesgo a otros con sus conductas peligrosas.

Satisfacción alta (13,3%):

Este grupo valora el enfoque preventivo de la decisión, considerando que sancionar la conducta de peligro puede evitar futuros daños.

Pueden creer que esta medida puede fomentar la reflexión y la corrección de conductas riesgosas por parte de los infractores.

Insatisfacción parcial (3,3%):

Este grupo podría tener una postura intermedia, con algunas dudas o preocupaciones específicas sobre la decisión de la Corte Constitucional, es posible que no tengan suficiente información sobre el contexto y los detalles de la decisión para expresar una opinión más contundente.

Es así que el análisis revela que la mayoría de los encuestados tiene una posición moderadamente positiva respecto a la decisión de la Corte Constitucional de no sancionar un resultado dañoso sino una conducta de peligro, sin embargo, una parte significativa de los encuestados tiene reservas o está algo insatisfecha con la decisión, y una pequeña minoría muestra un fuerte descontento. Este panorama sugiere la necesidad de una mayor comunicación y explicación de los fundamentos y objetivos de la decisión judicial para mejorar la comprensión y aceptación entre la población.

6. 1.2. Entrevistas.

1. Entrevistados: Expertos en la materia de tránsito.

2. Fiabilidad: Las personas entrevistadas son fiscales, expertos en tránsito que se desempeñan en la materia aproximadamente 15 años.

Tabla 1

Conocimiento sobre la sentencia

Preguntas 1 **¿Conoce la sentencia 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional que se refiere a la eliminación de privación de libertad por conducir con llantas lisas o desgastadas?**

Entrevistado 1 Sí, justamente, con fecha 20 de diciembre del año 2023, la Corte Constitucional declaró la inconstitucional del artículo 383 del Código Orgánico Integral. Porque claramente decía la conducción de vehículo con llantas en mal estado, la persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentran lisas o en mal estado, será sancionado con pena privativa de libertad de 5 a 15 días y deducción de su licencia de conducir de 5 puntos.

Entrevistado 2 Sí, en efecto, tengo pleno conocimiento de esta sentencia que ha sido emitida por la Corte Constitucional, en donde se realizan algunos análisis de ponderación y principalmente el tema de fondo, digamos, que trata esta sentencia es de analizar el tema de proporcionalidad de la pena cuando se trata de una infracción en donde el conductor conduce con llantas lisas o desgastadas.

Análisis e interpretación – Pregunta 1

Se demuestra un buen entendimiento de la sentencia 61-18-IN/23 de la Corte Constitucional del Ecuador, la cual declaró la inconstitucionalidad del artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal [COIP] relacionado a la sanción por conducir un vehículo con llantas lisas o en mal estado.

Así mismo se menciona el tema de la proporcionalidad y el análisis de ponderación como tema de fondo. La ponderación es un método orientado a la aplicación de principios o normas jurídicas cuya estructura está conformada por mandatos de optimización. Actúa como una balanza en la cual se pesan principios en conflicto, a fin de determinar su valor. (Guastini, 2015)

El principio de proporcionalidad se refiere a la optimización relativa a las posibilidades jurídicas. (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2014). Así mediante la ponderación se pretende dar tutela real y efectiva de los derechos y principios constitucionales a fin de establecer la prevalencia sobre otro en un caso concreto. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008).

Pregunta 2 **¿Ha investigado y ha acusado personas por conducir vehículos de transporte público y comercial con llantas lisas o desgastadas?**

Entrevistado 1 Fiscalía, de conformidad con el artículo 409, 410, 411, fiscalía investiga delitos de acción pública, allí sería, en ese caso, 383, conocida, es una contravención, donde conocen, en este caso, los señores jueces de la Unión Judicial Penal, en este caso, de aquí del cantón Loja, o multicompetente, en este caso, de los cantones de nuestra provincia.

Es importante aclarar aquí también que el tipo penal, por ejemplo, en el artículo 377, habla sobre muerte culposa del juicio, dice que, cuando existe la muerte de uno o más personas, o sea, por conductores de quebrantar o violentar el deber objetivo de cuidado, será sancionado con pena de conducción, así mismo en el inciso segundo, dice, serán sancionados con tres a cinco años cuando el resultado dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, tales como, sobre todo, el numeral 3, dice, llantas lisas y desgastadas. Pero con llantas lisas, no.

Entrevistado 2 Básicamente nosotros como tal, si antes de esta sentencia analizábamos, esto constituía una contravención, y consecuentemente Fiscalía no interviene en las contravenciones de carácter penal.

Pero sí, cuando se trataba ya de delitos propiamente de tránsito, en cambio la ley sí preveía como una circunstancia, por ejemplo, o una agravante o cuando se trataba de analizar riesgos innecesarios, por ejemplo, ahí sí se tomaba en consideración, pero como una circunstancia agravante el tema de conducir con llantas lisas.

Pero específicamente en cuanto a la infracción, que era una contravención, no, Fiscalía no intervenía en eso.

Análisis e interpretación – Pregunta 2

Se hace referencia a los artículos 377 y 383 del Código Orgánico Integral Penal [COIP] y al rol de la Fiscalía en la investigación de estos casos.

En el artículo 383 se menciona que la conducción con llantas lisas o desgastadas era considerada una contravención, y no un delito.

Es así que, en el caso de las contravenciones, la competencia recae en los jueces de la Unión Judicial Penal del cantón correspondiente.

Se hace referencia a la Muerte culposa, en el contexto del tránsito. Es así que el delito de muerte culposa está tipificado en el artículo 377, inciso uno, del Código Orgánico Integral Penal [COIP], y es sancionado con privación de libertad de uno a tres años. En las sanciones, se explica que la pena por muerte culposa varía según la gravedad del caso, siendo mayor cuando el resultado es producto de acciones imprudentes como conducir con llantas lisas o desgastadas.

En cuanto a la intervención de la Fiscalía, se aclara que la Fiscalía no intervenía en las contravenciones como la conducción con llantas lisas. Sin embargo, sí podía intervenir en delitos de tránsito relacionados con muerte culposa, cuando la conducción con llantas lisas constituía una agravante.

Es importante tener en cuenta que la sentencia 61-18-IN/23 de la Corte Constitucional del Ecuador declaró la inconstitucionalidad del artículo 383 del COIP, eliminando la pena privativa de libertad por conducir con llantas lisas o desgastadas, esto implica que esta acción ya no se considera una contravención, sino una infracción de tránsito con sanciones alternativas.

Pregunta 3 ¿De acuerdo a su experiencia como fiscal de tránsito, cree que se transgrede el derecho a la vida de los usuarios cuando ocupan vehículos de transporte público y comercial?

Entrevistado 1 Considero que si una persona, si un vehículo tiene todo en regla, una persona natural o jurídica se utiliza, para mí no se transgrede.

Entrevistado 2 En efecto, el análisis que hace la Corte Constitucional en esta sentencia es de que es desproporcionada la pena impuesta para una infracción de conducir con llantas lisas, en virtud de que ellos consideran que se trataría de una infracción o un delito de peligro, no de daño.

Análisis e interpretación – Pregunta 3

Pena desproporcionada, se argumenta que la pena privativa de libertad por conducir con llantas lisas era excesiva en comparación con la gravedad de la infracción.

Se hace referencia a la clasificación de la Corte Constitucional de esta infracción como un delito de peligro, lo que significa que la sanción se enfoca en prevenir un posible daño futuro.

En contraste, un delito de daño se refiere a una acción que ha causado un daño real y tangible.

La Corte consideró que esta sanción era excesiva y no proporcional a la gravedad de la infracción, ya que no se ha producido un daño real y concreto. En cambio, se trata de un delito de peligro, donde la pena busca prevenir potenciales daños futuros.

Es así que en Ecuador no se permiten ningún tipo de acciones que atenten en contra de la vida, la Constitución así lo ha establecido, además de reconocer que todo accionar que ponga en peligro la vida del ser humano será considerado un delito; delito que tiene sanción condenatoria según el Código Orgánico Integral Penal (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2014)

Pregunta 4 ¿Considera que debe mantenerse la privación de libertad a los conductores de vehículos de transporte público y comercial por conducir con llantas lisas o desgastadas?

Entrevistado 1 Considero que, con la resolución de la Corte Constitucional, declara inconstitucional, en este caso, el artículo 383.

La Corte Constitucional son precedentes jurisprudenciales que constituyen, en este caso, el principio de erga omnes cumplimiento para todas las partes. Hay que respetar ya lo que dicen los señores jueces de la Corte Constitucional, en este caso, de acuerdo a la sentencia 61-18-IN/23.

Entrevistado 2 Considero que sí se debe mantener, más allá de que se analiza de alguna manera el tema de proporcionalidad, Si por un lado hay tratados internacionales, tenemos la constitución, hay estudios realizados por organismos internacionales en donde obviamente se hace mención a que las penas privativas de la libertad son de última ratio, de que deberían reunirse ciertas

condiciones sumamente graves como para poder adoptar una decisión de esa naturaleza, sin embargo, como lo manifesté anteriormente, el derecho a la vida de los ciudadanos tratándose de transporte público es lo primero que debería tomarse en consideración, luego está el servicio público, las condiciones bajo las cuales se lo puede regular.

Pienso que también podría reformarse la ley en el sentido de que debería hacerse más bien un estricto control, que los organismos funcionen, que los sistemas de control funcionen.

Análisis e interpretación – Pregunta 4

La opinión expresada por el primer entrevistado considera que la resolución de la Corte Constitucional declara inconstitucional el artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal, destacando la importancia de los precedentes jurisprudenciales de la Corte Constitucional, en este caso, el principio de "erga omnes" (aplicabilidad para todos), en donde se enfatiza la necesidad de respetar la decisión de la Corte Constitucional, como se establece en la sentencia 61-18-IN/23.

El segundo entrevistado considera que sí se debe mantener la privación de libertad, concurda en que el tema de proporcionalidad ha sido analizado, de igual manera menciona la existencia de tratados internacionales, la Constitución y estudios de organismos internacionales que respaldan la idea de que las penas privativas de la libertad deben ser el último recurso, además resalta la necesidad de que se cumplan ciertas condiciones graves para poder aplicar este tipo de pena, que de acuerdo a lo que la legislación ecuatoriana exige que sea proporcional, necesaria, y basada en indicios suficientes, manteniendo la justicia y la validez del derecho, como subraya Bidart Campos. Se reitera que el derecho a la vida de los ciudadanos, especialmente en el contexto del transporte público, debe ser la principal prioridad, igualmente se subraya la importancia del servicio público y las condiciones bajo las cuales se regula, proponiendo una reforma a la ley para implementar un control más estricto y un mejor funcionamiento de los organismos y sistemas de control.

Pregunta 5 ¿Cree que es suficiente la reparación económica cuando se han producido accidentes de tránsito por conducir con llantas lisas o desgastadas las operadoras de transporte público y comercial?

Entrevistado 1 En este caso los señores juzgadores o juzgadoras tienen la obligación una vez en este caso, cuando está en vigencia el 383, a más de reducción de puntos como también la pena privativa de 5 a 15 días, el juzgador tiene la obligación en este caso cumplir lo que dice el artículo 78 de la Constitución de la República de Ecuador, es decir, la reparación inmediata a las víctimas y en relación con el artículo 18 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional.

Entrevistado 2 En cuanto a reparación integral, el Código Orgánico Integral Penal es muy claro.

No podríamos tal vez decir que solo por llantas lisas debería repararse de otra forma.

El Código Orgánico Integral Penal ya nos da algunas reglas generales sobre las cuales calcular o disponer una reparación integral en caso de infracciones no solo penales, sino de tránsito también.

Análisis e interpretación – Pregunta 5

En la Obligación de reparación integral se destaca la obligación de los jueces de aplicar la reparación integral a las víctimas, incluso en el caso de la conducción con llantas lisas, según lo establecido en el artículo 78 de la Constitución de la República del Ecuador y el artículo 18 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional.

El Código Orgánico Integral Penal (COIP) establece reglas generales para calcular y disponer la reparación integral en caso de infracciones, tanto penales como de tránsito. La reparación integral por llantas lisas plantea la duda sobre si la conducción con llantas lisas amerita una reparación integral, sin embargo, la obligación de reparación integral a las víctimas sigue siendo aplicable en este tipo de casos.

La reparación integral busca compensar los daños causados por un delito, tanto materiales como inmateriales. En el caso de la conducción con llantas lisas, si se produce un accidente, el conductor podría ser responsable de los daños causados a las personas o bienes involucrados.

El artículo 77 del COIP establece que “La reparación integral radicaré en la solución que objetiva y simbólicamente restituya, en la medida de lo posible, al estado anterior de la comisión del hecho y satisfaga a la víctima, cesando los efectos de las infracciones perpetradas. Su naturaleza y monto dependen de las características del delito, bien jurídico afectado y el daño ocasionado”. La restitución integral constituye un derecho y una garantía para interponer los recursos y las acciones dirigidas a recibir las restauraciones y compensaciones en proporción con el daño sufrido. De esta manera hay una inquietud válida sobre la aplicación de la reparación integral en el caso de la conducción con llantas lisas. Es importante considerar que, si se produce un accidente debido a esta infracción, la reparación integral puede ser una medida necesaria para compensar a las víctimas por los daños ocasionados.

Nota. En la presente tabla se exponen si las personas conocen sobre la sentencia.

1. Entrevistados: Expertos en tránsito.

2. Fiabilidad: Las personas entrevistadas son jueces de la unidad penal, expertos en tránsito que se desempeñan en la materia aproximadamente 17 años

Tabla 2

Eliminación de la privación de libertad para conductores de transporte público y comercial

Preguntas 1	¿Considera usted que la eliminación de la privación de libertad para conductores de transporte público y comercial afecta el derecho a la vida de los usuarios?
Entrevistado 1	Considero que sí, porque la pena también tiene una de las finalidades es persuadir a las personas, entonces cuando a un ser humano le indican que tendría una sanción por cometer una infracción, obviamente esto hace un acto persuasivo y esto es lo que en este caso se realiza a los conductores que manejan vehículos con un mal estado, en este caso de las vías.

Al no existir ya esta norma persuasiva, obviamente van a modificar los comportamientos de los conductores.

Entrevistado 2 El conductor de transporte público, a pesar de conducir un vehículo que al igual que lo puede realizar un conductor de servicio privado, tiene más responsabilidad que el de servicio privado, pues lleva a gente o pasajeros en su vehículo y tiene también la calidad de garante de la vida de los usuarios de las vías.

Por lo tanto, considero que no se debería eliminar el tema de la privación de libertad para los transportistas del sector público y comercial.

Entrevistado 3 Partiendo de la lógica de este tipo de delitos, que son delitos de naturaleza culposa, el derecho a la vida de los usuarios no se afecta por el hecho de la conducción como tal, porque se supone que los vehículos de transporte, de todos los vehículos, sobre todo el transporte público, tiene que cumplir con todas las condiciones técnico-mecánicas para poder circular. En esa lógica, los que incumplen este deber objetivo de cuidado, o los conductores de dichos vehículos que incumplen, son los que en este caso son sancionados.

Análisis e interpretación – Pregunta 1

Se argumenta que la pena privativa de libertad tenía un efecto persuasivo en los conductores, disuadiéndolos de conducir con llantas lisas o desgastadas.

Se destaca la mayor responsabilidad de los conductores de transporte público, ya que transportan pasajeros y tiene la calidad de garantes de la vida, asimismo deben garantizar su seguridad, además se reconoce que la conducción con llantas lisas o desgastadas es un delito culposo, donde la responsabilidad recae en el conductor que incumple con el deber de cuidado. La CRE, señala en el artículo 11 numeral 9, segundo inciso, la obligación de reparación a particulares: “el Estado, sus delegatarios, concesionarios y toda persona que actúe en ejercicio de potestad pública, estarán obligados a reparar las violaciones a los derechos de los particulares por la falta o deficiencia en la prestación de servicios públicos” (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008); en el artículo 54 ibidem, refiere a la responsabilidad profesional y dispone:

“Las personas o entidades que presten servicios públicos o que produzcan o comercialicen bienes de consumo, serán responsables civil y penalmente por la deficiente prestación del servicio, por la calidad defectuosa del producto, o cuando sus condiciones no estén de acuerdo con la publicidad efectuada o con la descripción que incorpore. Las personas serán responsables por la mala práctica en el ejercicio de su profesión, arte u oficio, en especial aquella que ponga en riesgo la integridad o la vida de las personas”.

Es importante destacar que la responsabilidad de garantizar la seguridad en el transporte público recae tanto en los conductores como en las empresas de transporte. Estas últimas deben realizar un mantenimiento adecuado de sus vehículos y asegurarse de que los conductores cumplan con las normas de seguridad vial.

La sentencia 61-18-IN/23 se basa en el principio de proporcionalidad de la pena, considerando que la pena privativa de libertad era excesiva para una infracción como conducir con llantas lisas o desgastadas, sin

embargo, la eliminación de esta pena no significa que la conducción con llantas lisas o desgastadas no tenga consecuencias.

Preguntas 2 **¿Desde su perspectiva jurídica, cómo evalúa la relevancia jurídico-social de la sentencia 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional?**

Entrevistado 1 No estoy de acuerdo con la emisión de la resolución de la Corte Constitucional en ese punto. En esa misma resolución de la Corte Constitucional existe un voto salvado, un voto con el cual concuerdo con las argumentaciones establecidas, considero que ha existido una modulación muy amplia en el artículo 383, casi dejando sin una sanción ante un hecho que es grave, ya que hablamos de conductores de vehículos que transportan seres humanos y existe en nuestro país un alto índice de mortalidad por accidentes de tránsito.

Entrevistado 2 Ellos evalúan y dicen que con el tema de la multa y con el tema de la retención del vehículo ya se garantizaría o se prevendría tal vez un accidente de tránsito. En todo caso, creo que sí hay un adelanto respecto de que ahora eliminan la privación de libertad en virtud del estado crítico de las cárceles. Entonces eso podría ser un punto a favor de la sentencia.

Entrevistado 3 La sentencia tiene una lógica respecto de ese deber objetivo de cuidado que deben tener los conductores respecto de sus vehículos. La sentencia sí hace alusión a la naturaleza de este tipo de delitos y que obviamente en muchos casos son circunstancias que no necesariamente pueden ser advertidas. Entonces no creemos que, me alinee a la decisión de la Corte Constitucional, que el hecho de la privación de libertad por llantas lisas determine que se pueda, a su vez, vulnerar un derecho como es el derecho a la vida de las personas, usuarios de los vehículos de servicio público, inclusive de los servicios privados, inclusive los servicios de salud.

Análisis e interpretación – Pregunta 2

La opinión expresada por el primer entrevistado expresa un desacuerdo con la sentencia con respecto a la eliminación de la pena privativa de libertad, considerando la gravedad de la infracción y el alto índice de mortalidad por accidentes de tránsito en Ecuador. Se menciona la existencia de un voto salvado en la sentencia, con el cual se está de acuerdo.

Modulación amplia del artículo 383: Se considera que la sentencia deja sin una sanción adecuada a una infracción grave.

La opinión expresada por el segundo entrevistado considera que en la prevención de accidentes se duda de que la multa y la retención del vehículo sean suficientes para prevenir accidentes de tránsito, además, se reconoce como un punto positivo la eliminación de la pena privativa de libertad debido al estado crítico de las cárceles.

La opinión expresada por el tercer entrevistado considera que, se acepta la existencia de un deber objetivo de cuidado por parte de los conductores. Es así que el resultado de no cumplir el deber objetivo de cuidado, dentro de los delitos culposos de tránsito el Código Orgánico Integral Penal manifiesta: Art. 27 “actúa con culpa la

persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en este código.” El Artículo 377 del COIP. - Muerte culposa. – “la persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad” (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2014).

En la naturaleza culposa de los delitos se reconoce que muchos casos de conducción con llantas lisas o desgastadas son circunstancias no necesariamente advertidas.

En cuanto a la vulneración del derecho a la vida, se argumenta que la pena privativa de libertad no vulnera el derecho a la vida de los usuarios de los vehículos.

Es importante considerar que la eliminación de esta pena no significa que la conducción con llantas lisas o desgastadas no tenga consecuencias. Se mantienen otras sanciones como la reducción de puntos en la licencia de conducir y multas económicas.

La prevención de accidentes de tránsito es un tema complejo que requiere un enfoque multifactorial, que incluye la educación vial, el control de las condiciones de los vehículos y la mejora de la infraestructura vial.

Pregunta 3. ¿Cree que la sentencia 61-18-IN/23 logrará prevenir de manera efectiva los problemas relacionados con el mal estado de las llantas en los vehículos de transporte?

Entrevistado 1 Considero que no, más bien ampliaría ese inconveniente, ya que con esta medida que no hay persuasión en el momento, van a existir más infracciones de tránsito.

Entrevistado 2 Esperemos que así sea, porque incluso como faltan también agentes de tránsito y eso es difícil realizar el control. En muchos distritos de jefaturas de tránsito se realizan incluso las revisiones, no llevan ni siquiera los vehículos, sino que llevan nomás los papeles y con eso ya les entregan, entonces, más bien sería un tema no desde la perspectiva de la sentencia, sino de la aplicación de la sentencia por parte de las autoridades.

Entrevistado 3 Los vehículos de transporte, todos los vehículos tienen que procurar la conducción con llantas en buen estado. Uno de los problemas que se dan en las vías del Ecuador y en el control que realizan las entidades, en este caso la Comisión de Tránsito del Ecuador, las diferentes unidades de control operativo de los Gad municipales donde tienen la competencia, es que se puede determinar que la forma de evaluación es antitécnica y por tanto el tener o contar con un profundímetro para hacer ese análisis de la profundidad de las llantas, de los labrados, no determina que por ese único hecho elemental pueda procurarse la protección del derecho a la vida.

Análisis e interpretación – Pregunta 3

Se expresa la preocupación de que la eliminación de la pena privativa de libertad pueda aumentar las infracciones de tránsito por conducir con llantas lisas o desgastadas. Según el Código Orgánico Integral Penal

son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2014).

Se reconoce la falta de agentes de tránsito y el desafío de realizar un control adecuado, de igual manera se denuncia la práctica de entregar matrículas sin una revisión vehicular completa y se enfatiza la importancia de que todos los vehículos tengan llantas en buen estado.

Además, se critica la forma de evaluación actual, basada en un profundímetro, como insuficiente para garantizar la seguridad vial.

En cuanto a la naturaleza culposa de los delitos, se reconoce que muchos casos de conducción con llantas lisas o desgastadas son circunstancias no necesariamente deliberadas.

Pregunta 4 **¿Considera que las sanciones económicas son suficientes para garantizar la seguridad de los usuarios en comparación con la privación de libertad?**

Entrevistado 1 La idea de la Corte Constitucional es también aplicar la mínima intervención penal, pero considero que no, considero que una pena privativa de libertad, por más mínima que sea, sí genera un acto persuasivo ante la persona para poder actuar en este caso en cuanto a la conducción. Al no existir, y yo considero la pena privativa de libertad, vamos a ver que existen una mayor infracción del artículo 383 y esperemos que esto no genere, obviamente, más accidentes de tránsito por esta causa, porque dentro de las causas basales de los accidentes de tránsito, no olvidemos, hay muchos casos que se determinan el mal estado de las llantas, en este caso por parte de los conductores de vehículos de transportación pública.

Entrevistado 2 Creo que depende de la infracción. Nosotros aquí, si bien es cierto, incluso en temas un poco delicados de contravenciones de tránsito, se otorga trabajo comunitario como pena mixta o pena alternativa de la prisión preventiva, pero no dejamos de dictar la privación de la libertad porque de alguna manera el conductor, estando privado de la libertad, parece que piensa y reflexiona un poco más respecto del grave daño que puede causar cometiendo infracciones que pueden poner en peligro la vida del usuario, como en el estado de embriaguez u otras.

Entrevistado 3 Dadas las situaciones de hacinamiento, los problemas carcelarios que se viven en el país, creo que, es más, volvemos al inicio, este tipo de delitos son culposos, no son dolosos, la existencia o el hecho de conferir o de hacer daño no va implícita en las conductas, por ende, no es objetivo y resulta hasta un poco inentendible esta clase de sanciones.

Si vamos al ámbito meramente de tránsito, usted puede poner cadena perpetua a las penas en el caso de muerte de las personas que igual van a seguir habiendo muertes, entonces no es ese la génesis del problema, el problema va más allá, el problema es un problema de cultura que tenemos que tener y de prevención que no está topando la ley y que de una u otra manera lo trata de afrontar la sentencia 61-18-IN/23.

Análisis e interpretación – Pregunta 4

Las opiniones expresadas por los entrevistados presentan una perspectiva válida sobre la necesidad de encontrar medidas efectivas para prevenir accidentes de tránsito.

Si bien la pena privativa de libertad incluso mínima, tiene un efecto persuasivo en los conductores, disuadiéndolos de cometer infracciones como conducir con llantas lisas o desgastadas. Según el artículo 3 del COIP, el principio de mínima intervención. - La intervención penal está legitimada siempre y cuando sea estrictamente necesaria para la protección de las personas. Constituye el último recurso, cuando no son suficientes los mecanismos extrapenales.

Es así que, en algunos casos, es necesario considerar alternativas como el trabajo comunitario y un enfoque integral de prevención. El artículo 393 de la CRE. establece: "el Estado garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación, y la comisión de infracciones y delitos. La planificación y aplicación de estas políticas se encargará a los órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno" (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008).

Así mismo se teme que la eliminación de la pena privativa de libertad pueda aumentar las infracciones del artículo 383, que se refiere a la conducción con llantas en mal estado, además se reconoce que el mal estado de las llantas es una de las causas basales de los accidentes de tránsito.

Se considera que la privativa de la libertad permite al conductor reflexionar sobre las graves consecuencias de sus actos, además, se reconoce que la conducción con llantas lisas o desgastadas es un delito culposo, no doloso, donde la responsabilidad recae en el conductor que incumple con el deber de cuidado.

Pregunta 5 **¿Cómo interpreta usted la proporcionalidad entre la infracción de conducir con llantas lisas o en mal estado y las sanciones establecidas en la ley?**

Entrevistado 1 De acuerdo a la reforma, para mí quedaría muy leve el principio de proporcionalidad, porque no solamente deberíamos, el legislador y en este tema los jueces constitucionales, no solo se debe ir al escenario de establecer a un conductor que conduce con llantas lisas en ese momento que lo notifican por una contravención de tránsito, sino lo que puede ocurrir con ese vehículo en lo posterior, porque ese vehículo no solamente puede causar esa infracción, sino que puede causar un delito que es obviamente un volcamiento, estrellamiento y que produzca muerte de personas.

Entrevistado 2 Según la Corte Constitucional, sería proporcional el castigo a la comisión de la infracción. Antes decía que era excesivo privar de la libertad a una persona por el simple hecho de conducir un vehículo con las llantas en mal estado, yo soy partidario de esa situación.

Entrevistado 3 La proporcionalidad tiene que ver justamente en el nivel de sanción respecto del cometimiento de la infracción o respecto de la peligrosidad de la conducta del infractor. En este caso partimos nuevamente del hecho de la naturaleza de la infracción, que es una naturaleza culposa. Vamos al hecho de la proporción de vehículos que causan accidentes por este daño y volvemos al punto anterior, que de un 10 a 20, digamos, exagerando un 30%

de los vehículos que se accidentan son por esta clase de situaciones. Entonces, estamos hablando que 3 de cada 10 accidentes que suceden son únicas y exclusivamente por el hecho tal vez de malas condiciones técnicas o mecánicas, como va el tema de las llantas lisas. Entonces, lo que busca la sentencia, lo que buscan los jueces constitucionales es que de una u otra manera, frente a la rigurosidad de la ley, se establezcan mecanismos alternativos que impliquen sanción y no la pena privativa de libertad.

Análisis e interpretación – Pregunta 5

Existe preocupación por la insuficiencia del principio de proporcionalidad, en donde se argumenta que la reforma, al enfocarse únicamente en la infracción inmediata, no considera las posibles consecuencias graves, como accidentes con lesiones o muertes. El Artículo 76 del COIP, en el literal 6 establece que “la ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza” (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2014).

Posibilidad de delitos graves a partir de una contravención, en donde se destaca que conducir con llantas lisas puede desencadenar accidentes con resultados fatales, lo que va más allá de una simple contravención.

El entrevistado dos reitera la postura de que privar de la libertad por esta infracción era excesivo.

El entrevistado tres resalta la importancia de que la sanción sea proporcional a la gravedad de la infracción, de igual manera considera que la naturaleza culposa de la infracción en donde se reconoce que la conducción con llantas lisas o desgastadas es un acto culposo, no doloso y menciona que una proporción significativa de accidentes se debe a este tipo de infracción, apoyándose en la idea de la Corte Constitucional de buscar alternativas de sanción que no impliquen cárcel.

Nota. Las entrevistas se realizan con jueces de la unidad penal, expertos en tránsito que se desempeñan en la materia aproximadamente 17 años

1. Entrevistados: Expertos en tránsito.

2. Fiabilidad: Las personas entrevistadas son abogados expertos en tránsito que se desempeñan en la materia aproximadamente 20 años

Tabla 3

Resolución

Pregunta 1	1. ¿Ha tenido clientes que han sido sentenciados por conducir con llantas lisas o desgastadas?
Entrevistado 1	Sí, si he tenido casos en los cuales clientes han sido sancionados por esta contravención que está prevista en el artículo 383 del COIP que sanciona con una pena de 5 a 15 días y disminución de 5 puntos en la licencia de conducir para el caso de que una persona conduzca su vehículo con llantas lisas o en mal estado.

Entrevistado 2 Si he manejado causas de sentencias a personas por manejar o conducir con llantas lisas, pero hasta antes del año 2016, cuando con la apelación a dicha sentencia, hasta que se resuelva su condición judicial, por el acto de interponer el recurso, se emitía la boleta de libertad, y luego en apelaciones se podía dar vuelta al proceso o ratificaban la infracción, pero luego se alcanzaba la prescripción de la acción penal en razón del 417 del COIP, luego con la Resolución de la Corte Nacional de Justicia No. 1. Registro Oficial Suplemento 739 de 22 de abril de 2016, página 2, desde ahí la mayoría de infractores ya no podían beneficiarse de dichos vacíos judiciales por lo que optaron por otras prácticas para librarse de una sentencia al tiempo que se incrementaron los actos de soborno y chantaje de ciertos agentes civiles de tránsito.

Entrevistado 3 No, no he tenido clientes que se han sentenciado por llantas lisas.

Entrevistado 4 Sí, por lo general hay bastantes. Manejo este tipo de temas, clientes que han infligido en estos temas de tránsito.

Análisis e interpretación – Pregunta 1

El entrevistado ha representado a clientes sancionados por conducir con llantas lisas o en mal estado, según el artículo 383 del COIP.

La sanción para esta contravención es de 5 a 15 días de prisión y la reducción de 5 puntos en la licencia de conducir, cabe recalcar que antes de 2016, existía un vacío legal que permitía a los infractores apelar la sentencia y obtener la libertad provisional, lo que en algunos casos conducía a la prescripción de la acción penal, no obstante, la Resolución de la Corte Nacional de Justicia No. 1 de 2016 eliminó este vacío legal, dificultando que los infractores se libren de la sanción.

Pregunta 2 Desde su experiencia legal, ¿cree que la sentencia 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional contribuye a garantizar la protección de los derechos de los ciudadanos en el ámbito del transporte?

Entrevistado 1 Bueno, sabemos que la sentencia del Pleno de la Corte Constitucional es una sentencia de votos divididos, porque la sentencia de mayoría está eliminando la sanción privativa de libertad en la contravención del artículo 383, mientras que el voto salvado considera que es constitucional. Consecuentemente, pienso que la sentencia de mayoría, lejos de garantizar los derechos de los ciudadanos, está desprotegiéndolos.

Entrevistado 2 Esta sentencia, analiza desde el enfoque que el conducir con llantas lisas solo es un hecho peligroso del manejo, el cual no es objeto de sanción ya que no produce un daño o afectación a la vida de las personas por lo que bajo el parámetro de proteger este derecho no se puede sacrificar la libertad y libre tránsito de las personas que es otro derecho constitucional, lo cual considero adecuado en el sentido de la supremacía de derechos que la Constitución del Ecuador establece, pero al mismo tiempo no protege otro derecho primordial como el

garantizar a los ciudadanos en el ámbito de desplazarse en un vehículo de transporte público de manera segura y eficiente, sin embargo, existen los trámites de revisión de las unidades previo a la matrícula de las mismas que es el medio de apalear esta acción en harás de asegurar este derecho de manera indirecta, pero considerando el desgaste de dichos neumáticos en un vehículo de servicio público es cada cinco o seis meses, por lo que su control y revisión debe ser adecuada para asegurar una garantía de servicio de calidad, por lo que esta sentencia si afecta al derecho de los ciudadanos en el ámbito del transporte público.

Entrevistado 3 La sentencia que indica no constituye garantizar el derecho a los ciudadanos en el ámbito del transporte de ninguna manera.

Lo que se establece es con claridad una ponderación, si se quiere, en el ámbito de la infracción cometida y la sanción impuesta, considerando que la presión es de última ratio, consecuentemente no es que esa sentencia mejora o ayuda o prevé los derechos de los que utilizan el transporte.

Entrevistado 4 Yo considero que sí ayuda en cuanto se emitió esta sentencia a la protección de los derechos de los ciudadanos. En el ámbito del transporte, debido a que hay que ser conscientes de que esta sentencia no ha despenalizado en sí esta contravención del tránsito, sino que únicamente ha dejado como una de sus sanciones dejar sin efecto lo que es la privación de libertad y se mantiene lo que es la reducción de puntos en la licencia y así mismo lo que es la privación del vehículo.

Análisis e interpretación – Pregunta 2

Los entrevistados presentan diferentes perspectivas sobre la sentencia, es así que:

El primer entrevistado considera que la sentencia del Pleno de la Corte Constitucional está dividida. La mayoría elimina la pena de prisión para esta contravención, mientras que un voto salvado la considera constitucional, por otro lado, considera que la sentencia de mayoría desprotege a los ciudadanos en lugar de garantizar sus derechos.

La Constitución de la República del Ecuador, protege el derecho a la vida en el artículo 66 numeral 1, al expresar que se garantiza y reconoce a las personas el derecho a la inviolabilidad de la vida, y no habrá pena de muerte; así mismo el numeral 2 reconoce el derecho a una vida digna, que asegure la salud, alimentación y nutrición, agua potable, vivienda, saneamiento ambiental, educación, trabajo, empleo, entre otros servicios sociales, donde se relaciona con el derecho a acceder a servicios públicos de calidad como lo debería ser el transporte público de pasajeros

El segundo entrevistado analiza la sentencia desde la perspectiva de que conducir con llantas lisas es un acto peligroso, pero no causa daño directo a las personas. Así mismo, considera que la sentencia protege el derecho a la libertad y libre tránsito, pero no el derecho a un transporte público seguro y eficiente, además, señala que las revisiones vehiculares previas a la matriculación no son suficientes para garantizar la seguridad del

transporte público, concluyendo que la sentencia afecta al derecho de los ciudadanos a un transporte público seguro.

El tercer entrevistado critica la sentencia, afirmando que no garantiza el derecho al transporte de los ciudadanos, de igual manera sostiene que la sentencia solo pondera la gravedad de la infracción con la sanción, sin considerar la protección de los usuarios del transporte público.

El cuarto entrevistado defiende la sentencia, argumentando que ayuda a proteger los derechos de los ciudadanos en el ámbito del transporte. Además, aclara que la sentencia no despenaliza la infracción, sino que elimina la pena de prisión y mantiene la reducción de puntos en la licencia y la retención del vehículo.

Es importante destacar que la sentencia es reciente y aún no hay consenso sobre sus efectos a largo plazo. Se espera que en el futuro se realicen estudios y análisis para evaluar su impacto en la seguridad vial y en los derechos de los ciudadanos.

Pregunta 3 **¿Qué medidas legales alternativas considera usted que podrían ser efectivas para prevenir accidentes de tránsito causados por el mal estado de las llantas en los vehículos de transporte?**

Entrevistado 1 En primer lugar, pienso que es un error de la Corte Constitucional haber eliminado del cuerpo legal del Código Orgánico Integral Penal esta sanción, esta contravención. Lo primero que debería hacerse es impulsar una campaña a nivel nacional para que la Asamblea Nacional o los organismos competentes puedan volver a tratar este tema. Bueno, obviamente hay este rato un obstáculo, podríamos decir, de carácter legal al momento en que la Corte Constitucional ha eliminado de la legislación esta sanción, pero hay los mecanismos legales que establece la Constitución para poder volver a tratar este tema y volver a penalizar en la forma que estaba previsto en el artículo 383.

Entrevistado 2 Actualmente, se aplica la retención del vehículo hasta que el infractor supere con el cambio de sus neumáticos, y adicional a ello la pérdida de cinco puntos en conductores de vehículos particulares y el doble en conductores de vehículos del servicio público, adicional a ello, se debería establecer que la salida del vehículo no sea hasta que supere el impase, ya que el mimos puede salir en el mismo día de su aprehensión con el cambio de las llantas y consideraran una medida no tan rígida o dura, las personas deben de evitar esta conducción frente a evitar medidas fuertes como una retención mínima de 20 días del vehículo de esta manera con la finalidad de evitar que su unidad pública este paralizada, estarán atentos al desgaste de sus neumáticos para evitar dejar de trabajar esta cantidad de días que pueden afectar a sus economías.

Además, establecer controles de desplazamiento de vehículos con la medición adecuada del desgaste de rodadura con una actuación transparente del agente civil de tránsito, ya que algunos con sus actuaciones dejan mucho que desear al engañar al conductor con sus

calibradores adulterados, dejando prever en la misma norma sanciones al agente que proceda de manera ilegítima en dicha aprehensión del vehículo.

Entrevistado 3 Considero que en el ámbito de las normas ya existe que previo a utilizar un transporte tiene que ser revisado en todos sus aspectos, en todos sus aspectos, no solo en las llantas. Consecuentemente es responsabilidad del conductor hacer esas revisiones y al existir un accidente de tránsito, obviamente cualquiera de esas causales lo que podría ser es un agravante al no haber revisado oportunamente, si es que las llantas lisas no las revisó y con las llantas lisas hubo un accidente de tránsito que es raro un accidente de tránsito por las llantas lisas considerando que, al reventarse una llanta, si es que va rápido puede ocasionar un grave accidente.

Entrevistado 4 Sería bueno elevar la multa económica por conducir con llantas en mal estado, haciéndola más disuasiva. Implementar un sistema de multas progresivas, donde la sanción aumenta con cada reincidencia y considerar la suspensión temporal o permanente de la licencia de conducir para infractores reincidentes.

Incrementar la frecuencia de las revisiones vehiculares, incluyendo inspecciones específicas del estado de las llantas, dotando a las entidades encargadas de las revisiones vehiculares de mejores equipos y tecnología para detectar llantas en mal estado.

Implementar campañas de educación vial dirigidas a conductores, propietarios de vehículos y empresas de transporte, con énfasis en la importancia del mantenimiento adecuado de las llantas.

Incentivar el uso de sistemas de monitoreo de presión de neumáticos (TPMS) en los vehículos de transporte público y privado e Implementar mecanismos para que los usuarios del transporte público puedan denunciar vehículos con llantas en mal estado.

Análisis e interpretación – Pregunta 3

Los entrevistados presentan una perspectiva crítica sobre la eliminación de la pena privativa de libertad y proponen medidas alternativas para prevenir accidentes de tránsito causados por el mal estado de las llantas. El artículo 186 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), señala que el Ministerio rector de la Educación, conjuntamente con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en el ámbito de sus competencias, diseñarán y autorizarán los planes y programas educativos en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

El primer entrevistado considera que la eliminación de la pena privativa de libertad para esta contravención es un error por parte de la Corte Constitucional. De igual manera propone impulsar una campaña nacional para que la Asamblea Nacional o las entidades competentes reconsideren la sanción y reconoce que existen obstáculos legales para hacerlo, pero cree que hay mecanismos para volver a penalizar esta conducta.

El segundo entrevistado señala que actualmente la sanción es la retención del vehículo hasta que se cambien las llantas, la reducción de puntos en la licencia y una multa. Propone que la retención del vehículo sea más prolongada para evitar que el conductor pueda volver a circular con las llantas en mal estado el mismo día y sugiere establecer controles de desplazamiento con medición del desgaste de las llantas y sanciones para los agentes que actúen de forma irregular.

El tercer entrevistado afirma que ya existe la obligación de revisar los vehículos antes de usarlos, incluyendo las llantas. Considera que la responsabilidad de revisar las llantas recae en el conductor y que no hacerlo puede ser un agravante en caso de accidente. Reconoce que los accidentes por llantas lisas son poco comunes, pero que pueden ser graves.

El cuarto entrevistado propone medidas alternativas para disuadir a los conductores de conducir con llantas en mal estado como lo son: Aumento de la multa económica, Sistema de multas progresivas, Suspensión temporal o permanente de la licencia de conducir para reincidentes. También propone medidas para mejorar la detección de llantas en mal estado: Mayor frecuencia de revisiones vehiculares, Mejores equipos y tecnología para las revisiones vehiculares, y finalmente, propone campañas de educación vial e incentivar el uso de sistemas de monitoreo de presión de neumáticos.

Pregunta 4 **¿Cómo interpreta usted la proporcionalidad entre la infracción de conducir con llantas lisas o en mal estado y las sanciones establecidas en la ley, en términos de protección de la vida de los usuarios?**

Entrevistado 1 El principio de proporcionalidad, en esencia, lo que establece es que tiene que hacerse una comparación entre la realización de un derecho con la afectación de otro derecho.

Entonces, en este caso, si tenemos en cuenta que lo que se quiere proteger o lo que se pretendía proteger con la sanción que se establece o que se establecía en el artículo 383 del COIP al sancionar la conducción de un vehículo con llantas lisas o en mal estado, era precisamente proteger la seguridad de las personas que intervienen como actores en el tránsito, llámense conductores, pasajeros, peatones, y estamos hablando de bienes jurídicos de gran importancia, como es la vida, como es la integridad física, como es la salud, y, consecuentemente, si ese es el derecho que se quiere proteger, lo que hay que analizar es cuál es la medida proporcional a esto.

Entonces, si se trata, evidentemente, el 383 tenía la definición de una conducta de peligro, es evidente que es un peligro no concreto, sino abstracto, pero precisamente es una medida disuasiva para evitar que los conductores incurran en esta infracción, la cual podría generar como digo, males mayores relacionados con la afectación a la vida, la integridad física y la salud de las personas.

Entonces, la sanción no me parece desproporcionada, me parece totalmente proporcional, y mucho más aún, sabemos que, en nuestro Código Orgánico Integral Penal, efectivamente,

se define como conductas penalmente relevantes aquellas que causan una lesión a un bien jurídico o que ponen en peligro un bien jurídico.

En este caso, los delitos de peligro, que son muchos en el Código Orgánico Integral Penal, tienen una equiparación también con las contravenciones de peligro, y precisamente por eso, yo pienso que esta proporcionalidad está totalmente justificada.

Porque a mí me pregunto lo siguiente, y lo que dice también el voto salvado, ¿qué pasaría si siguiendo esta misma línea, a alguien se le ocurre demandar la inconstitucionalidad de la sanción de cárcel? ¿Qué pasaría si se le ocurre demandar la inconstitucionalidad de cárcel cuando se conduce en estado de embriaguez? ¿O cuando se excede los límites de velocidad? Es decir, estas circunstancias de violación a la norma de circulación vehicular están consideradas como de igual categoría.

Si analizamos el artículo 377 del COIP, que habla de la muerte culposa, un accidente de tránsito en la que se produce como resultado muerte de uno o más personas, vemos que el inciso primero sanciona con 1 a 3 años cuando la causa es la inobservancia del deber objetivo de cuidado, pero la agrava de 3 a 5, cuando el accidente es causado por alguna de las circunstancias que establece la norma, pero entre ellas están las llantas lisas y desgastadas.

Entrevistado 2 La proporcionalidad establecida en la actualidad no asegura o garantiza el derecho de los usuarios del transporte público tanto en sus ocupantes como con el resto de usuarios de las vías, toda vez que al no tener controles en su desplazamiento en las carreteras de interconexión provincial, Inter cantonal o parroquial, pueden prestar sus servicios con el desgaste de sus llantas en exceso, lo cual la norma no surte un efecto preventivo y el riesgo de accidentes se incrementará notablemente, pese que en la actualidad existe una gran cantidad de siniestros de tránsito con vehículos cuyas llantas están en mal estado o lisas, dejando muchas pérdidas humanas, el retener un vehículo y que salga una vez que supere el impase es una medida de superación inmediata del impase que asegura el bienestar de los usuarios, pero la pérdida de puntos en la licencia no es una causal que afecte al conductor, ya que sabe que puede recuperar dichos puntajes perdidos, y en razón de la multa concordante al COIP artículo 397, literal 7 esta no supera el 30% de un salario básico unificado que actualmente equivale a 138 dólares, siendo evidente que esta multa debe ser más severa para que conductor evite la afectación a su economía, incrementando su predisponibilidad en mejorar el estado mecánico de su vehículo, por lo que es necesario mejorar la norma legal establecida para proteger la vida de los usuarios.

Entrevistado 3 La ponderación es, a la gravedad de la infracción, la pena correspondiente a esa gravedad. Considerando lo que está en las normas del momento, en el que existía, existe antes de la sentencia, todavía existe en la norma, pero la sentencia de alguna manera deja sin efecto, es

de que la pena establecida de prisión es muy exagerada en relación a la contravención presuntamente cometida.

Si hay llantas lisas, simplemente no ha cometido ninguna infracción, ningún accidente hasta el momento, pero tiene las llantas lisas, entonces tiene una sanción económica y obviamente puede ser, a lo mejor de pronto, como un agravante en el ámbito del cometimiento de un accidente de tránsito ya un poco más grave.

Entrevistado 4 A partir de que se emitió esta sentencia con fecha 20 de diciembre del 2023, considero que recién ahí hay una proporcionalidad entre lo que es estas sanciones

Con la protección de los derechos del transporte, debido a que, al ser emitida esta sentencia, antes obviamente había lo que es la sanción con privación de libertad y yo considero personalmente que al existir esta privación a los ciudadanos que infringían, se les estaba vulnerando tanto el derecho al libre tránsito y también el derecho al desarrollo de sus actividades económicas.

Análisis e interpretación – Pregunta 4

Los entrevistados presentan diferentes perspectivas sobre la proporcionalidad de las sanciones por conducir con llantas lisas en Ecuador.

El primer entrevistado argumenta que la eliminación de la pena privativa de libertad para conducir con llantas lisas, establecida en el artículo 383 del COIP, viola el principio de proporcionalidad ya que era una medida necesaria y adecuada para proteger la seguridad vial y disuadir a los conductores de incurrir en esta infracción. El principio de proporcionalidad exige que las medidas restrictivas de derechos sean necesarias para alcanzar un fin legítimo y que sean adecuadas para lograr ese fin, es decir, que sean la medida menos gravosa que pueda lograr el objetivo deseado. En este caso, sostiene que la sanción de privación de libertad era necesaria y adecuada para proteger la seguridad vial. Argumentando que conducir con llantas lisas pone en riesgo la vida, la integridad física y la salud de las personas que participan en el tránsito, tanto conductores como pasajeros, peatones y ciclistas. Señala que la sanción de privación de libertad tenía un efecto disuasivo, lo que prevenía que los conductores incurrieran en esta infracción y, por lo tanto, reducía el riesgo de accidentes. Además, destaca que el Código Orgánico Integral Penal [COIP] tipifica como delitos penales aquellas conductas que causan o ponen en peligro un bien jurídico. En este sentido, argumenta que la sanción de privación de libertad para conducir con llantas lisas era coherente con el marco legal existente. Por otra parte, se pregunta qué pasaría si se siguiera la misma lógica de la Corte Constitucional y se declararan inconstitucionales otras sanciones privativas de libertad por infracciones de tránsito, como conducir en estado de embriaguez o exceder los límites de velocidad. Finalmente, hace referencia al artículo 377 del COIP, que tipifica la muerte culposa en accidentes de tránsito. Este artículo establece una pena más severa cuando el accidente es causado por determinadas circunstancias, entre las que se encuentran las llantas lisas y desgastadas.

El segundo entrevistado critica la eliminación de la pena privativa de libertad para conducir con llantas lisas, argumentando que no protege a los usuarios del transporte público y señala que la falta de controles en las

carreteras permite que los vehículos circulen con llantas en mal estado, lo que aumenta el riesgo de accidentes. Además, propone medidas como la retención del vehículo hasta que se cambien las llantas, multas más severas y la pérdida de puntos en la licencia como forma de disuadir a los conductores.

El tercer entrevistado cuestiona la proporcionalidad de la pena actual, considerando que no es suficiente para disuadir a los conductores de conducir con llantas lisas, señalando que la pena de prisión era demasiado severa, pero que la eliminación de la privación de libertad ha dejado un vacío en la ley. Propone una pena más proporcional que combine sanciones económicas, pérdida de puntos en la licencia y retención del vehículo.

El cuarto entrevistado defiende la sentencia de la Corte Constitucional que eliminó la pena privativa de libertad, argumentando que era una medida desproporcionada, considerando que la sanción económica y la pérdida de puntos en la licencia son suficientes para disuadir a los conductores de conducir con llantas lisas. Afirma que la pena de prisión violaba el derecho al libre tránsito y al desarrollo de actividades económicas de los conductores.

Pregunta 5 **¿Qué recomendaciones legales haría usted para mejorar la seguridad vial en el transporte público y comercial, considerando la reciente eliminación de la sanción de privación de libertad por conducir vehículos con llantas lisas?**

Entrevistado 1 Me parece muy peligroso, muy grave lo que ha hecho la Corte Constitucional. Porque el transporte público naturalmente está manejando vidas humanas. La ciudadanía busca un transporte público porque no tiene transporte particular. Y por ser un transporte popular, naturalmente quiere decir que es utilizada por la gente, especialmente por la gente de menos recursos. Entonces, mientras había esta contravención prevista en el Código, las cooperativas de transporte, las compañías de transporte, con su normativa interna, estaban obligadas a controlar con mayor rigurosidad que todas sus unidades estén con sus llantas en buen estado. Con una labor todavía útil, que pueda tener la suficiente capacidad de agarre al pavimento o a la capa de rodadura. Pero en el momento que se elimina esto, imagínense, ya los organismos internos de las cooperativas o compañías ya no van a tener un control estricto sobre esto. ¿Y qué pasa cuando un bus, por ejemplo, de transporte Inter cantonal, interprovincial, que lleva 40 pasajeros y va a unas velocidades muchas veces en la costa, en rectas, velocidades excesivas, aunque no superaran el límite máximo, pero circular en una vía de la costa a 100 kilómetros, que está permitido, con llantas lisas, es una bomba de tiempo? Entonces yo creo que esto no, no, no. En vez de mejorar la seguridad vial y la seguridad de las personas, lo que está haciendo es caotizar más y poniendo en riesgo.

Entrevistado 2 Primero, establecer un periodo de días en la retención del vehículo como un mínimo de 15 a 20 días, y previo a su salida verificar si ha superado el impase cambiando sus neumáticos, adicional a ello, establecer una multa entre dos a tres salarios básicos unificados, al tener

una multa severa y dura mejora el estado de prevención de daños mecánicos, y finalmente ante la pérdida de puntos, será la misma cantidad de días en que se suspenderá su licencia de conducir, es decir que no podrá conducir el vehículo por cada punto perdido que equivale a un día de manejo, en el caso de un conductor del servicio público equivale a 10 puntos días sin poder conducir, mejorando el nivel de prevención de parte de los conductores.

Entrevistado 3 El control y considerar ese control que deben tener los conductores, ese control de cada una de las partes del vehículo con la finalidad de no cometer accidentes más adelante después de que coge el vehículo, considero que puede tomarse a lo mejor de pronto como un agravante en el ámbito de juzgar cualquier tipo de accidente de tránsito que pueda ocasionar en adelante.

Entrevistado 4 Considero que primeramente las sanciones que están actualmente establecidas en el Código Orgánico Integral de Procesos.

Por una parte, son las adecuadas porque neutralizan en este caso la reducción de la infracción de estas contravenciones de tránsito.

Y a su vez siguen siendo sancionadoras, pero podemos optar a parte de estas sanciones, como es en el caso del transporte, que se revise en las salidas de los terminales O en el caso del transporte urbano en los puntos de partida.

Asimismo, también que los agentes de tránsito pueden hacer los controles diarios en las vías para evitar que los conductores cometan este tipo de infracciones.

Análisis e interpretación – Pregunta 5

Los entrevistados coinciden en que esta medida podría relajar los controles por parte de las empresas de transporte y aumentar el riesgo de accidentes.

El primer entrevistado critica la decisión de la Corte Constitucional de eliminar la pena privativa de libertad para esta infracción, argumentando que pone en riesgo la vida de los usuarios del transporte público. El 20 de diciembre de 2023, la Corte Constitucional analiza la constitucionalidad de la pena privativa de libertad prevista en el artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal, que tipifica la contravención de tránsito por conducir un vehículo con llantas lisas o en mal estado. Luego del análisis este Organismo determina que la pena privativa de libertad prevista para esta contravención, que no sanciona un resultado dañoso sino únicamente una conducta de peligro, incumple los requisitos de necesidad y proporcionalidad, por lo que se declara la inconstitucionalidad de la misma. Así mismo el entrevistado señala que las empresas de transporte, al verse libres de la presión de esta sanción, podrían descuidar el control del estado de las llantas de sus unidades. Advierte sobre los peligros de conducir un autobús con llantas lisas a altas velocidades, especialmente en carreteras costeras.

El segundo entrevistado propone medidas alternativas para disuadir a los conductores de conducir con llantas lisas: Retención del vehículo por un período mínimo de 15 a 20 días, Multa de dos a tres salarios básicos

unificados, Suspensión de la licencia de conducir por un día por cada punto perdido (10 días para conductores de transporte público).

El tercer entrevistado considera que las sanciones actuales del COIP son adecuadas para neutralizar la infracción y disuadir a los conductores.

Propone medidas adicionales para prevenir accidentes causados por llantas lisas, como revisar el estado de las llantas en las salidas de terminales y puntos de partida del transporte público, y realizar controles diarios en las vías por parte de los agentes de tránsito.

Es así que lo entrevistados expresan preocupación por la seguridad del transporte público tras la eliminación de la pena privativa de libertad para conducir con llantas lisas.

Se proponen medidas alternativas como la retención del vehículo, multas más severas y la suspensión de la licencia de conducir para disuadir a los infractores. También se sugiere reforzar los controles en terminales, puntos de partida y en las vías para garantizar el buen estado de las llantas de los vehículos de transporte público.

Nota. Las personas entrevistadas son abogados expertos en tránsito que se desempeñan en la materia aproximadamente 20 años

1. Entrevistados: Expertos en tránsito.

2. Fiabilidad: Las personas entrevistadas son conductores expertos en tránsito que se desempeñan en la materia aproximadamente 20 años

Tabla 4

Llantas lisas o en mal estado

Pregunta 1	¿Cada cuánto tiempo hace el mantenimiento de las llantas?
Entrevistado 1	El mantenimiento de llantas es constante, se debe andar siempre revisando, chequeando el tema de presión de aire en neumáticos, es constante, cada viaje al inicio y al finalizar una ruta, un recorrido o una frecuencia, al llegar a su destino siempre se chequea la presión de los neumáticos y básicamente el mantenimiento dentro de las unidades pues como digo tiene que estar ahí continuamente.
Entrevistado 2	No tenemos tiempo para decir que se va a hacer el cambio cada dos o tres meses. En realidad, se debe estar pendiente siempre de la labor de las llantas, de si se necesita ya el cambio, estar pendiente. Justamente ese es el trabajo de un conductor profesional.
Entrevistado 3	El mantenimiento de las llantas, yo las hice cada tres meses.

Análisis e interpretación – Pregunta 1

El primer entrevistado enfatiza la importancia del mantenimiento constante de las llantas en los vehículos de transporte público, destacando que la revisión de la presión de aire y el estado general de las llantas debe realizarse antes y después de cada viaje, así como al llegar al destino y argumenta que el mantenimiento preventivo es crucial para garantizar la seguridad de los pasajeros y evitar accidentes.

El segundo entrevistado reitera la necesidad de un monitoreo constante del estado de las llantas, afirmando que no hay tiempo para esperar dos o tres meses entre cambios y enfatiza que la atención permanente a las llantas es parte fundamental del trabajo de un conductor profesional.

El tercer entrevistado describe su experiencia personal, indicando que realizaba el mantenimiento de las llantas cada tres meses.

Los entrevistados resaltan la importancia del mantenimiento regular de las llantas en los vehículos de transporte público como una medida esencial para la seguridad vial. Así mismo se destaca que la revisión y el cuidado de las llantas deben ser parte integral de las rutinas diarias de los conductores profesionales.

Si bien la frecuencia de mantenimiento mencionada por el autor en el párrafo 3 (cada tres meses) puede variar dependiendo de diversos factores, como el tipo de vehículo, las condiciones de las vías y el uso que se le da al mismo, el mensaje central sobre la importancia del mantenimiento preventivo sigue siendo válido. Es importante recordar que las llantas en buen estado son un componente fundamental para la seguridad de los vehículos en movimiento, especialmente en el caso del transporte público que transporta a un gran número de personas.

Las autoridades competentes, las empresas de transporte y los conductores deben trabajar en conjunto para garantizar que se implementen prácticas adecuadas de mantenimiento de llantas, contribuyendo así a la reducción de accidentes de tránsito y a la protección de la vida de las personas.

Pregunta 2 ¿Cuáles son las sanciones por conducir con llantas lisas o en mal estado?

Entrevistado 1 Hasta donde tengo conocimiento, el conducir con llantas lisas son reducción de puntos a la licencia, me parece que son cinco puntos.
En el tema de transporte de nosotros, transporte público y comercial, me parece que la sanción es más drástica aún y es al doble de lo establecido en la ley.

Entrevistado 2 Claro, normalmente las sanciones que dan, bueno, anteriormente se daba privación al conductor y cinco puntos menos en la licencia. Actualmente sé que ya no hay la privación de libertad.

Entrevistado 3 Es la reducción de puntos en la licencia, privación de la libertad y retención del vehículo.

Análisis e interpretación – Pregunta 2

Los entrevistados describen las sanciones vigentes por conducir con llantas lisas en vehículos de transporte público y comercial en Ecuador.

El primer entrevistado menciona que la sanción por conducir con llantas lisas en vehículos particulares es la reducción de cinco puntos en la licencia de conducir. Destaca que la sanción para vehículos de transporte público y comercial es más severa, duplicando la cantidad de puntos reducidos.

El segundo entrevistado confirma que la sanción anterior para conducir con llantas lisas en vehículos de transporte público y comercial incluía privación de libertad, además de la reducción de puntos en la licencia y la retención del vehículo. Según el artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal (COIP), manejar un automóvil con llantas lisas será penado con 5 a 15 días privación de libertad y cinco puntos menos en la licencia

de conducir. Para el transporte público, la sanción es del doble de días y puntos (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2014).

Además, provocar un accidente con víctimas mortales por las llantas lisas es una causal para incrementar la pena por muerte culposa. En el artículo 377 del COIP se sanciona con tres a cinco años de cárcel por causar la muerte de una o más personas en un percance vial. Esto al considerarse que se efectuó una “acción innecesaria, peligrosa e ilegítima, además, menciona que actualmente la privación de libertad ya no se aplica como parte de la sanción.

El tercer entrevistado resume las sanciones actuales para conducir con llantas lisas en vehículos de transporte público y comercial:

Reducción de puntos en la licencia, Retención del vehículo.

Es importante que los conductores de vehículos de transporte público y comercial estén familiarizados con las sanciones vigentes y tomen las medidas necesarias para mantener sus vehículos en buen estado, incluyendo las llantas, para evitar multas, retenciones del vehículo y, lo más importante, accidentes de tránsito.

Pregunta 3 ¿Ha sido sancionado por conducir su vehículo (taxi – bus) con llantas lisas?

Entrevistado 1 No, justamente es por el tema de estar siempre constantemente revisando el vehículo, chequeando antes de salir de viaje y asimismo al llegar a su destino, siempre estamos revisando el vehículo.

Entrevistado 2 No, porque como le digo, realmente uno cuando es conductor profesional tiene que estar pendiente del vehículo cada vez que, no podría decir tiempo, pero semanalmente, cada vez, cada semana que uno sale a trabajar, al menos en el recorrido escolar, cada lunes tenemos que estar revisando todo tipo de, del vehículo, todo lo que se necesita para el buen mantenimiento y el buen funcionamiento.

Entrevistado 3 No, aún no todavía.

Análisis e interpretación – Pregunta 3

Los entrevistados sugieren que la frecuencia de revisión de los vehículos de transporte público en Ecuador varía según el tipo de vehículo y el conductor.

En Ecuador la Revisión Técnica Vehicular es un proceso esencial que sirve para garantizar la seguridad vial, reducir la contaminación ambiental y mejorar el estado técnico de los vehículos en circulación, es por ello que la Revisión técnica de acuerdo a los requerimientos establecidos por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2008) en el Artículo 312 del Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, estipula que la revisión técnica vehicular comprenderá los siguientes aspectos de revisión:

1. Verificación del número de chasis y motor.
 2. Motor. - Verificación de fugas de aceite, ruidos extraños y características de los gases de escape.
 3. Dirección. - Verificación de juego del volante, pines y bocines, terminales y barras de dirección.
 4. Frenos. - Verificación de pedal y estacionamiento.
-

-
5. Suspensión. - Espirales, amortiguadores, resortes o paquetes, mesas.
 6. Transmisión. - Verificación de fugas de aceite, engrane correcto de marchas
 7. Eléctrico. - Funcionamiento de luces de iluminación y señalización, internas y externas del vehículo, limpiaparabrisas, bocina.
 8. Neumáticos. - Verificación de la profundidad de cavidad de la banda de rodadura, mínimo 1,6 mm.
 9. Tubo de escape. - Deberá estar provisto de silenciador y una sola salida sin fugas
 10. Carrocería. - Verificación de recubrimiento interno y externo, pintura, vidrios de seguridad para uso automotor claros, asientos, asideros de sujeción, cinturones de seguridad, espejos retrovisores, plumas limpiaparabrisas, pitos.
 11. Equipos de emergencia.
 12. Taxímetro y otros equipos de seguridad. - Solo para taxis.

El primer entrevistado afirma que la revisión del vehículo es constante, tanto antes de salir de viaje como al llegar a su destino.

El segundo entrevistado argumenta que un conductor profesional debe estar atento al vehículo constantemente, no necesariamente a diario, pero sí al menos una vez a la semana. Menciona que, en el caso del transporte escolar, las revisiones se realizan todos los lunes y destaca la importancia de revisar todos los aspectos del vehículo para garantizar su buen funcionamiento y mantenimiento.

El tercer entrevistado no proporciona una respuesta clara a la pregunta implícita.

Pregunta 4 **¿Conoce que ahora se eliminó la sanción de privación de libertad por conducir vehículos con llantas lisas?**

Entrevistado 1 No, desconozco del tema, desconozco de esta nueva actualización en las leyes de nuestro país. Sería bueno que se socialice de mejor manera.

Entrevistado 2 Sí, me enteré que me parece que en el año pasado por el mes de diciembre se ha eliminado esta sanción, me parece muy bien porque no es necesario, pues no es ningún delincuente el conductor, uno no sale a matar ni nada de eso, en todo caso pues según el código orgánico integral penal pues sé que le han dado de baja a esta privación de libertad.

Entrevistado 3 Sí, sí estoy enterado.

Análisis e interpretación – Pregunta 4

Los entrevistados reflejan diferentes perspectivas sobre la eliminación de la pena privativa de libertad para conducir con llantas lisas en Ecuador.

El primer entrevistado expresa desconocimiento sobre la actualización legal que elimina la pena privativa de libertad para esta infracción.

Sugiere que se mejore la socialización de las nuevas leyes para que los ciudadanos estén informados.

“La Sentencia 61-18-IN/23 de la Corte Constitucional del Ecuador declara la inconstitucionalidad del artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal (COIP) en lo referente a la sanción por conducir un vehículo con llantas lisas o en mal estado” (Asamblea Nacional de la República del Ecuador, 2014). Esta sentencia elimina la

privación de libertad por infracción de llantas lisas en virtud de que esta decisión se basa en el principio de proporcionalidad, el cual exige que las penas sean justas y adecuadas a la gravedad de la infracción.

El segundo entrevistado confirma estar enterado de la eliminación de la pena privativa de libertad en diciembre del año pasado.

Manifiesta su aprobación a esta medida, argumentando que no considera al conductor como un delincuente y que la privación de libertad no era necesaria.

Señala que el Código Orgánico Integral Penal [COIP] ya no contempla la pena de cárcel para esta infracción.

El tercer entrevistado confirma estar enterado de la eliminación de la pena privativa de libertad.

Pregunta 5 **¿Considera que conducir su vehículo con llantas lisas o desgastadas está en riesgo la vida de sus pasajeros y la suya?**

Entrevistado 1 Indudablemente, el conducir un vehículo con llantas lisas implica un grave riesgo a todos, a la vida de uno, de los pasajeros, que son nuestro principal motivo de actividad.

Ellos siempre debemos proteger la vida de todos, incluida la nuestra, y asimismo salvaguardar también nuestra inversión, fuerte inversión, en buses que superan los 350 mil dólares.

Entonces tenemos que andar revisando constantemente el vehículo.

Entrevistado 2 Sí, por supuesto, se sabe que, si es que tiene las llantas lisas, pues lógicamente va a derrapar el carro, por ejemplo, en la carretera mojada.

Si es que uno va con llantas nuevas, prácticamente sucede algún tipo de accidente.

Peor aún si va con llantas lisas, estaría poniendo en riesgo la vida de los ocupantes del vehículo, por esto se recomienda el mantenimiento periódico de la unidad, tanto como el pasajero y todo lo que se necesita.

Entrevistado 3 Sí, porque en casos, algunos compañeros se les explota las llantas y a veces pierden pista los vehículos.

Análisis e interpretación – Pregunta 5

Los entrevistados expresan una profunda preocupación por los riesgos asociados a conducir con llantas lisas y la importancia de adoptar medidas preventivas para evitar accidentes, además coinciden en que las llantas lisas son un factor de riesgo significativo para la seguridad vial, especialmente en condiciones de lluvia. Se destaca la responsabilidad del conductor de mantener el vehículo en buen estado, incluyendo las llantas, para proteger la vida de los pasajeros y evitar daños materiales.

El mantenimiento preventivo regular de los vehículos, incluyendo la revisión del estado de las llantas, es fundamental para prevenir accidentes y garantizar la seguridad en las carreteras. Es por ello que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2008), en el Art. 308 del Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, estipula que los vehículos que prestan el servicio de transporte público y comercial están obligados a someterse a una revisión técnica vehicular semestral, y los vehículos por cuenta propia y particulares, una vez al año.

El primer entrevistado enfatiza el grave riesgo que implica conducir un vehículo con llantas lisas para la vida del conductor, los pasajeros y la inversión en el vehículo. Destaca la responsabilidad del conductor de proteger la vida de los demás y la inversión en el vehículo y resalta la importancia de la revisión constante del vehículo para prevenir accidentes.

El segundo entrevistado confirma que conducir con llantas lisas aumenta significativamente el riesgo de derrapar, especialmente en condiciones de lluvia. Advierte que un accidente con llantas lisas puede poner en riesgo la vida de los ocupantes del vehículo y reitera la necesidad de realizar un mantenimiento periódico del vehículo para garantizar la seguridad vial.

El tercer entrevistado comparte experiencias de compañeros conductores que han sufrido accidentes debido al mal estado de las llantas, incluyendo explosiones y pérdida de control del vehículo.

Nota. Las personas entrevistadas son conductores expertos en tránsito que se desempeñan en la materia aproximadamente 20 años

6.2. Resultados del Análisis de Casos.

Tabla 5

Esquema de análisis de caso

ESQUEMA DE ANÁLISIS DE CASOS

Estudiante: Karla Santórum.

INFORMACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Nombre de la investigación: **“El derecho a la vida de usuarios del transporte público y comercial”**.

Objetivo general: Analizar jurídica, constitucional y doctrinalmente la sentencia 61-18-IN/23, emitida de fecha 20 de diciembre del 2023.

Fecha de análisis: 1 de mayo de 2024.

Datos generales del caso

1. No. de sentencia:61-18-IN/23
2. Fecha de la sentencia: 20 de diciembre de 2023.
3. Tipo de recurso o acción: Acción pública de inconstitucionalidad.
4. Jueza ponente: Alejandra Cárdenas Reyes.
5. Demandante o peticionario: Carlos Andrés del Pozo; Lino Bautista González y Farith Simón Campaña.
6. Demandado: Artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal (COIP), específicamente la frase "será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días".
7. Palabras clave: *Máximo cinco derechos y/o principios, instituciones que trata la sentencia o el dictamen.*

Derecho a la libertad, Proporcionalidad, Derecho al libre desarrollo de actividades económicas
Asamblea Nacional, Presidencia de la República

Resumen del tema

Resumen del principal asunto jurídico que se discute en relación a los hechos del caso. Máximo 5 líneas.

El principal asunto jurídico discutido en este caso es si la frase "será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días" del artículo 383 del COIP es inconstitucional por constituir una pena desproporcional en relación con la infracción de tránsito relacionada con el estado de las llantas lisas de los vehículos.

Hechos relevantes del caso:

La Sala de Admisión de la Corte Constitucional admitió a trámite una acción de inconstitucionalidad relacionada con el artículo 383 del COIP.

La Presidencia de la República, la Procuraduría General del Estado y la Asamblea Nacional presentaron informes de descargo ante la Corte Constitucional.

Los accionantes argumentaron que la pena privativa de libertad por el estado de las llantas de los vehículos era desproporcionada y afectaba otros derechos.

Se cuestionó la idoneidad y necesidad de la pena de privación de libertad en relación con la infracción de tránsito.

Igualmente, se compararon legislaciones de otros países para argumentar la desproporcionalidad de la norma impugnada.

Problema (s) jurídico (s) en forma de pregunta:

¿La frase "será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días" del artículo 383 del COIP es inconstitucional por constituir una pena desproporcional?

¿Se cumple con el principio de proporcionalidad entre la infracción y la pena en el caso de la conducción de vehículos con llantas en mal estado?

¿La sanción privativa de libertad por el estado de las llantas de los vehículos afecta de manera desproporcionada otros derechos constitucionales?

Ratio Dicidendi - Consideraciones del juzgador o de la Corte:

La Corte Constitucional consideró que la pena privativa de libertad establecida en el artículo 383 del COIP era idónea y proporcional para alcanzar el fin constitucionalmente válido de proteger la seguridad vial. Se argumentó que la sanción contribuía a evitar situaciones de peligro en las carreteras y que la proporcionalidad entre la infracción y la pena estaba justificada. Además, se destacó la importancia de promover una cultura de responsabilidad en el uso de los servicios públicos de vialidad.

Resumen

La Corte Constitucional del Ecuador analizó una acción de inconstitucionalidad relacionada con el artículo 383 del COIP, que establece una pena privativa de libertad por el estado de las llantas de los vehículos. Tras considerar los argumentos de las partes, la Corte determinó que la pena era proporcional y adecuada para proteger la seguridad vial. Por otro lado, se destacó la importancia de promover la responsabilidad en el uso de los servicios públicos de vialidad.

Norma (s) específica (s) que se analiza (n) o sirven de sustento para la motivación de la sentencia:

La norma específica que se analiza y sirve de sustento para la motivación de la sentencia es el artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal (COIP) del Ecuador, que establece la pena privativa de libertad por conducir un vehículo con llantas en mal estado.

Decisión:

La Corte Constitucional del Ecuador, en su decisión, aceptó la acción pública de inconstitucionalidad y declaró la inconstitucionalidad por el fondo de la frase "pena privativa de libertad de cinco a quince días" del artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal [COIP]. Se dejaron a salvo las otras penas no privativas de libertad previstas en el mismo artículo. La decisión se basó en el principio de proporcionalidad y en la protección de la seguridad vial.

Regla jurídica aplicable:

La regla jurídica aplicable en este caso es la necesidad de que las sanciones penales establecidas por la ley sean proporcionales a la gravedad de la infracción y al fin constitucionalmente válido que se busca proteger. En este contexto, la Corte Constitucional del Ecuador determinó que la pena privativa de libertad establecida en el artículo 383 del COIP no cumplía con el principio de proporcionalidad en relación con la infracción de tránsito relacionada con el estado de las llantas de los vehículos.

Jurisprudencia citada:

En la sentencia se mencionan algunas jurisprudencias anteriores de la Corte Constitucional del Ecuador, como la sentencia 35-17-IN/22 y la sentencia 69-16-IN/21. Estas jurisprudencias anteriores han sido utilizadas como referencia para fundamentar la decisión tomada en el caso presente.

Comentarios y conclusiones:

La decisión de la Corte Constitucional del Ecuador de declarar la inconstitucionalidad de la pena privativa de libertad establecida en el artículo 383 del COIP por conducir un vehículo con llantas en mal estado, resalta la importancia de que las sanciones penales sean proporcionales a la gravedad de la infracción y al fin constitucionalmente válido que se busca proteger. En este caso, se consideró que la pena privativa de libertad no era la medida más adecuada ni necesaria para prevenir situaciones de peligro en las carreteras.

De igual manera la sentencia destaca la importancia de promover una cultura de responsabilidad en el uso de los servicios públicos de vialidad y resalta la necesidad de que las

sanciones penales sean efectivas y proporcionadas para garantizar la seguridad vial. Esta decisión refuerza la importancia de que las normas penales se ajusten a los principios constitucionales y respeten los derechos fundamentales de los ciudadanos.

En conclusión, la sentencia de la Corte Constitucional del Ecuador destaca la importancia de la proporcionalidad y la idoneidad de las sanciones penales en el marco de la protección de la seguridad vial, garantizando así el respeto a los derechos fundamentales de los ciudadanos.

Nota. Esquema de Análisis de Casos

7. Discusión.

7.1. Contrasta los resultados con estudios previos.

Proporcionalidad y eficacia de las sanciones: Comprender el debate sobre la relación entre la gravedad de la infracción y la severidad de la sanción, comparando la efectividad de las sanciones económicas frente a la privación de libertad en el contexto de las infracciones de tránsito.

En relación a la información de las entrevistas como de las encuestas, se alude que gran parte de las personas carecían de información en relación de la privación de la libertad que existía por conducir con llantas lisas. De acuerdo a la información proporcionada por Primicias se señala que existió discrepancias en relación de la eliminación, ya que, en las declaraciones del juez Richard Ortiz describe que “es necesario la pena privativa, con el fin de proteger la vida y la integridad personal”. Desde este punto de vista se determina que Ecuador era el único país de Sudamérica que establece una sanción privativa, lo cual busca que la ciudadanía sea consciente de la realidad que vive, establezca una serie de concientización en relación que el Estado, no es un ente punitivo y sancionador, sino un ente educacional.

De acuerdo Sakashita et al. (2021), señala que, “a partir de las investigaciones, se observa que las experiencias de los ciudadanos de un trato justo y respetuoso por parte de la policía aumentan su identificación con el grupo social que la policía representa y, a su vez, motivan la adhesión a las leyes que rigen el comportamiento social” (p 23). Desde un punto de vista, ha funcionado en países europeos, donde las tasas de mortalidad por accidente de tránsito son muy bajas, pero es necesario analizar las costumbres latinoamericanas, es decir, la cotidianidad que algunas veces juega un papel delimitador del comportamiento social, normalizando normas, incluso valores que no deben ser realizados por los ciudadanos.

En contraste con la situación previa en Ecuador, la mayoría de los países no contemplan penas de prisión por llantas lisas o desgastadas. Estados Unidos, España, Colombia, Perú, Chile y Argentina, por ejemplo, aplican principalmente sanciones administrativas. Estas incluyen multas de uno a quince salarios básicos unificados, reducción de puntos en la licencia hasta cinco puntos, inmovilización del vehículo o retención temporal de la licencia de conducir. Este enfoque refleja una tendencia global hacia medidas más proporcionadas para infracciones de tránsito menores.

La sentencia en Ecuador puede entenderse como parte de una tendencia global hacia la despenalización de infracciones de tránsito menores, favoreciendo medidas administrativas y educativas sobre las punitivas extremas. Este cambio refleja una evolución en el enfoque legislativo, buscando un balance entre la seguridad pública y la proporcionalidad de las sanciones. A su vez, crear una serie de educación vial más efectiva que determine un cambio de la idea “mayor sanción, mejor comprensión de la realidad”. De acuerdo a la Investigación de la Asociación Mundial para la educación vial, se ha determinado que algunos países han mejorado una concientización a través de la rigidez del sistema punitivo, es así que, “A partir de las investigaciones, se determinó que los índices de mortalidad en carretera son menores en los países con sistemas penales más rigurosos. Por ejemplo, en jurisdicciones con resultados relativamente buenos en materia de seguridad vial (Sakashita et al, 2021, p. 19).

Sin embargo, es necesario considerar que la educación vial que se encuentra en el país es deficiente, de acuerdo, al Reportaje del Diario la Hora, la educación vial es uno de los principales ejes que debe trabajar en el país; si bien, el Estado debe garantizar un conocimiento de las normas de tránsito, es decir, sean capacitadas de acuerdo artículo 4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, todavía no existe una materia que aluda a ello, por lo cual, es necesario que dentro del Ministerio de Educación ejecuta un taller, inclusive que ayuda al ciudadano no solo comprender las señales de tránsito; sino, de entender los componentes del automóvil, y cuando debería existir una revisión.

“En nuestro país, las estadísticas de accidentes de tránsito han seguido la tendencia mundial. Según la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), las principales causas de accidentes de tránsito para el 2021 fueron: distracciones durante la conducción, exceso de velocidad, irrespeto a las señales de tránsito, no mantener la distancia prudencial entre vehículos y no ceder el derecho de vía. A pesar de los esfuerzos para reducir las estadísticas, el Magíster en Gestión de Tránsito y Seguridad Vial, Marlon Severino, considera que es necesario trabajar en mejorar la educación vial, especialmente desde los niños” (Diario la Hora, 2022, p. 5).

Se puede entender que una forma eficaz de función de la reducción de penas es crear una sociedad consciente y preventiva, con el fin de establecer una serie de condiciones seguras para la circulación, es así que, “la prevención es de lejos la mejor opción. Los Estados en conjunto con los organismos internacionales, disponen de gran parte de los conocimientos, la experiencia y las herramientas que se necesitan para hacer unos sistemas de transporte seguros

y saludables” (Dirección General de Diplomacia Parlamentaria, 2021, p. 3). No obstante, todos los países analizados, incluido Ecuador, mantienen algún tipo de sanción, Ecuador se una a la serie de países que confía en la concientización y la prevención a través de una educación vial eficiente.

Por otro lado, los resultados de la encuesta sobre la percepción del impacto de la sentencia 61-18-IN/23 en el derecho a la vida de los usuarios de transporte público y comercial en Ecuador revelan una división significativa en la opinión pública. Con un 60% de los encuestados consideran que la sentencia vulnera el derecho a la vida, frente a un 40% que no lo percibe así, es evidente que existe una preocupación considerable sobre las implicaciones de esta decisión judicial en la seguridad vial.

Esta división de opiniones refleja una tendencia observada en estudios previos sobre percepción de seguridad vial en Latinoamérica. Lo cual, se analiza que la falta de la dureza de las penas permite que gran parte de los conductores no cumplan, es así que, “en materia de incumplimiento de normas de tránsito, por parte de los conductores de buses y busetas en Cartagena de Indias que: “el incumplimiento es producto de la percepción de una autoridad débil, de los caminos fáciles de la corrupción y del aventajamiento individual cultural” (Díaz-Ricardo et al. (2014). Una realidad que vive el Ecuador dentro de la corrupción, con el fin de evitar las multas; sin embargo, como ciudadanos no observamos el trasfondo, la normalización de conductas, y a su vez, el debilitamiento de la institución de control del orden público.

De este modo, se considera la eficacia de la eliminación de la **Sentencia 61-18-IN/23**, dado que actualmente, el INEC describe en sus informes las causas de los accidentes de tránsito: Estrellamiento, pérdida de pista, choques, etc. Sin embargo, no se alude sobre las llantas lisas, lo cual, debe ser un tema de análisis, ya que, no se puede inferir con claridad si existió una disminución o aumento. A pesar de ello, dentro del imaginario de las personas, siempre se solicita que exista una revisión, por ejemplo, “Vidal Pico viaja con regularidad desde el cantón Santa Ana de Manabí hasta Guayaquil. Pico considera que es importante que antes que los buses salgan a su destino, sean chequeados por los uniformados. “que la Policía Nacional esté pendiente de las llantas” (Ministerio de Gobierno, 2024).

Esto responde a una parte de las personas que piensan que, si existe un ataque a la vida al momento que los conductores carecen de este sentido de cuidado, prevención, incluso del respeto de las leyes de tránsito. De acuerdo a la investigación de Trujillo-Navia (2023), señala a través de sus entrevistas que la “viveza criolla” es una principal problemática dentro de la

sociedad, dado que, reaccionan al momento que existe un percance, tal como se observa en el siguiente fragmento:

Entre mis clientes he visto decenas de veces a los neumáticos en un estado de riesgo. Varias veces me atreví a cambiarlos por mi cuenta, pero tuve una serie de reclamos. Desde ahí pregunto, pero lo preocupante es que muchos dicen que no, que no tienen dinero ahora para eso. Son las mismas personas las que marcan su sentencia y, por supuesto, los agentes, que no controlan nada”, advirtió un ingeniero automotriz de Samanes, quien pidió que se omita su nombre...Sin embargo, para otros mecánicos la situación no es tan mala como suena, puesto que, aunque hay inconsciencia, ya no es del todo colectiva (p.5).

Sin embargo, es importante contrastar estas percepciones con evidencia empírica sobre el impacto real de las sanciones en la seguridad vial, Andrade-Velásquez y Labra-Novoa (2022), demostraron en su análisis que la severidad de las sanciones no siempre se correlaciona directamente con una mejora en la seguridad vial en países de ingresos medios. Este hallazgo podría respaldar la posición del 40% de los encuestados que no perciben una vulneración del derecho a la vida con la nueva sentencia, sugiriendo que otros factores, más allá de la severidad de las penas, juegan un papel crucial en la seguridad vial.

Cabe destacar la falta de efectividad de las medidas basadas en la educación y la formación vial. Sin embargo, en muchos países todavía se encuentran entre las principales medidas de seguridad vial. Este tipo de intervenciones únicamente son efectivas si se utilizan como apoyo a otro tipo de medidas. De hecho, el impacto de determinadas intervenciones depende en parte de su grado de divulgación, es decir, de su visibilidad. Por ejemplo, la información en los medios de comunicación sobre la existencia de campañas de control de la alcoholemia aumenta la percepción del riesgo de ser detenido para realizar un control de alcoholemia (Andrade-Velásquez & Labra-Novoa, 2022, p.553).

Por lo tanto, las medidas administrativas conjuntamente con la concientización de la población pueden ser tan efectivas como las sanciones penales en la prevención de infracciones de tránsito graves. Esto plantea la posibilidad de que la eliminación de penas privativas de libertad, como lo establece la sentencia 61-18-IN/23, no necesariamente implique una reducción en la seguridad vial si se implementan adecuadamente otras medidas preventivas y sanciones administrativas.

Es crucial también considerar la discrepancia que a menudo existe entre la percepción pública y los datos estadísticos reales sobre seguridad vial. De acuerdo a la información establecida por Trujillo-Navia (2023), algunos encuestados sentían que la medida era desproporcionada; sin embargo, esto servía para proteger la vida de las personas por conductores negligentes, es decir, no siempre existe una pérdida de una vida, sino un daño material, por lo cual, es contraproducente que exista la prisión hasta quince para ello. Dentro de los puntos analizados, gran parte de la problemática se visualiza en la costa de acuerdo a la información de los diarios, donde Guayaquil es la urbe que se podrá visualizar el uso de llantas lisas con cotidianidad de acuerdo a la Información del Diario Expreso.

Finalmente, es importante destacar el papel de la educación vial en la mejora de la seguridad, Andrade-Velásquez y Labra-Novoa (2022), demostraron en su estudio que programas de educación vial efectivos pueden tener un impacto más significativo en la seguridad que el mero endurecimiento de penas. Esto sugiere que, para abordar las preocupaciones sobre seguridad vial evidenciadas en la encuesta, podría ser más efectivo enfocarse en mejorar la educación y concienciación vial, en lugar de depender exclusivamente de sanciones severas.

Política criminal y prevención en materia de tránsito: Se analiza la eficacia de las medidas punitivas para prevenir conductas peligrosas en el tránsito, explorando alternativas a la privación de libertad y el impacto de diferentes sanciones en la formación de una cultura de seguridad vial.

Los resultados de la encuesta sobre la suficiencia de la sanción económica tras la declaración de inconstitucionalidad de la privación de libertad por conducir con llantas lisas o desgastadas muestran una ligera mayoría (53,3%) a favor de la sanción económica como medida suficiente. Esta división de opiniones refleja un debate más amplio en la sociedad sobre la efectividad de diferentes tipos de sanciones en la seguridad vial.

Estos hallazgos pueden contrastarse con estudios previos sobre la efectividad de sanciones económicas en infracciones de tránsito. Por ejemplo, dentro de la investigación realizada por Sakashita et al. (2021), alude que las sanciones económicas generan una fuente de ingreso muy amplio para un país donde puede invertir en la seguridad vial, a su vez, un avance de la percepción social en relación de las funciones que realizan los funcionarios; sin embargo, aluden que se podría caer en actos de corrupción. Por lo cual, es obligación del Estado crear una medida sancionatoria en casos de infracción de la ley por parte del Ente de orden

público. Sin embargo, dentro de la multa administrativa, es necesario analizar la posibilidad de pago que posee el ciudadano y el cumplimiento, por ejemplo, en India la multa es de diez dólares; no obstante, es muy costoso para sus habitantes, por lo cual, permite que evite realizar futuras infracciones.

Dentro de la investigación del diario de la Universidad Nacional de Entre Ríos (2022), se alude que la fortificación de la pena no juega un papel decisivo para la reducción de accidentes; sin embargo, si existe una política que determine una serie de aspectos como prudencia, respeto y solidaridad del conductor con el ciudadano se disminuiría los accidentes de tránsito. Un claro ejemplo es la implementación de Towards Zero Together (2016), programa implementado por Suecia que ha logrado ser considerado como el tercer país más seguro en relación a vialidad, y llevado a Colombia con el fin de establecer una serie de cambios de la mentalidad de la población, por ello, la educación vial se liga a la seguridad vial, a una aplicación correcta de la ley. Dentro de la Seguridad Cero se establece que el Ente competente debe evaluar constantemente sobre los vehículos en circulación, y a su vez, que estos ingresen con los parámetros establecidos por los entes internacionales, conjuntamente con una concientización del usuario sobre el uso de materiales de calidad dentro de su fuente de movilización. Seguridad Cero alude a una serie de cambios en el campo automotor, revisión de leyes e intervención en conjunto del Estado como usuario.

En el caso de Colombia, esto permitió que la aplicación de Visión Cero en 80 días eliminará las muertes provocadas en accidentes de tránsito en la autopista Norte de Bogotá (Gómez, 2024). Lo cual, se logró con la intervención de un sistema de capacitación a los conductores, control exhaustivo vehicular y cumplimiento efectivo de la ley. Es importante considerar también el contexto socioeconómico al evaluar la efectividad de las sanciones económicas. En contextos de ingresos más bajos, las multas muy elevadas podrían resultar en incumplimiento, mientras que multas muy bajas no tenían el efecto disuasorio deseado. Esto podría explicar la división de opiniones en la encuesta, ya que la percepción de la suficiencia de la sanción económica puede variar según el contexto socioeconómico de los encuestados. Por lo tanto, la decisión de Ecuador de eliminar la pena privativa de libertad para esta infracción específica se alinea con las tendencias internacionales. Sin embargo, es necesario leer las nuevas propuestas que ha implementado el país en relación a seguridad vial.

Constitucionalidad y derechos humanos en el sistema de sanciones de tránsito:
Analiza la proporcionalidad de las sanciones desde una perspectiva constitucional y de derechos

humanos, considerando los límites del poder punitivo del Estado y los estándares internacionales sobre sanciones en materia de tránsito.

Los resultados de las encuestas y entrevistas sobre la decisión de la Corte Constitucional de enfocarse en sancionar conductas de peligro en lugar de resultados dañinos revelan una variedad de opiniones entre los usuarios de transporte. Esta diversidad de perspectivas refleja la complejidad del debate sobre políticas de seguridad vial y prevención de accidentes.

La mayoría relativa de encuestados (50%) que se muestra “algo satisfecha” con esta decisión sugiere una aceptación cautelosa del enfoque preventivo adoptado por la Corte. Dentro del análisis de la corte se alude que las sanciones no privativas de libertad como la pérdida o retención del vehículo juegan un papel disuasivo, es decir, crear una sanción sobre el jurídico, para que el infractor en situaciones futuras no lo reitere. De igual forma, dentro del mismo debate, la Corte alude que busca prevenir, no trae consigo la afectación, es decir, no siempre existe una lesión sobre la vida. Esta postura encuentra respaldo en relación a los debates

Sin embargo, el significativo porcentaje de encuestados (33%) que se muestra “muy insatisfecho” con la decisión refleja una preocupación importante sobre la percepción de la severidad de las sanciones. Este punto de vista encuentra eco en relación a los análisis colectivos que se han dado dentro de los medios de comunicación, donde la colectividad reconoce que no existe una serie de concientización del conductor sobre la seguridad vial, a su vez, genera una serie de elementos que el aparato estatal debe trabajar sobre la colectividad para cambiar esta opinión.

El 13,3% de encuestados que está “muy satisfecho” con la decisión representa una minoría que probablemente aprecia el enfoque más progresista en política criminal. Lo cual, representa un cambio de la idea tradicional “punitiva” donde las conductas cambian al momento de ingresar a un centro penitenciario o cambiar, de acuerdo a Salazar (2016), “la prevención y la peligrosidad son bastiones “teóricos” que fundamentan y sostienen el entarimado intelectual de la imposición de medidas cautelares a sujetos sindicados como “peligrosos”(p.71), lo cual, determina que no todas las personas son peligrosas, pero sí pueden ser inconscientes en sus actos por falta de información o despreocupación, por lo cual, la medida busca fomentar en las mismas una serie de educación vial.

Por otro lado, el pequeño porcentaje (3,3%) que se muestra “algo insatisfecho” podría reflejar una posición intermedia, reconociendo la importancia de la prevención, pero con

reservas sobre la efectividad de este enfoque en particular. Lo cual, determina una serie de desconfianzas que puede existir sobre el Estado como en la sociedad.

Esta diversidad de opiniones refleja un debate más amplio en la literatura sobre criminología y seguridad vial. Por ejemplo, Andrade-Velásquez y Labra-Novoa (2022), en su meta-análisis sobre la efectividad de intervenciones en seguridad vial, encontró que las estrategias más exitosas combinan enfoques preventivos con medidas proporcionadas, si bien, hay riesgos de corrupción, estos son mínimos si el Estado ejecuta de forma eficaz su rol. Esto sugiere que el enfoque adoptado por la Corte Constitucional podría ser parte de una estrategia más amplia y efectiva si se implementa adecuadamente. Por lo cual, tanto en las encuestas como en las entrevistas se sugiere la necesidad de campañas informativas para aumentar la comprensión y aceptación pública de este tipo de decisiones judiciales.

7.2. Calidad de la metodología

Dentro de la investigación se empleó enfoque cualitativo para obtener una comprensión integral del tema. El estudio se basó principalmente en la realización de encuestas como entrevistas a expertos, conductores y usuarios de los medios de transporte en la ciudad de Loja. Esta aproximación metodológica se complementó con el uso del método inductivo-deductivo, que facilitó el análisis de treinta casos para llegar a conclusiones generales. Así mismo, se aplicó el método analítico-sintético, con el fin de comprender el problema en sus elementos constitutivos para luego integrarlos en una visión general.

Es así que, el análisis de los datos recolectados revela una percepción mixta sobre la eliminación de la pena privativa. Por lo cual, se debe entre una mitad insatisfecha y la restante algo conforme como conforme en la eliminación de la pena de libertad por parte del público, lo que lleva a pensar si la corte consideró la opinión popular para emitir su dictamen. Esta respuesta ambivalente se refleja también en las opiniones de los expertos, quienes expresaron preocupaciones sobre la posible disminución de la rigurosidad de los conductores en relación al mantenimiento de las llantas, como a una suerte de apoyo a la educación vial que van a poseer los conductores mediante charlas, que buscaría no ejercer un sistema punitivo constantemente.

La investigación también exploró perspectivas internacionales y teorías sobre seguridad vial, contrastándolas con la realidad ecuatoriana. Se consideraron enfoques como la “Visión Cero” implementada en Suiza como una forma de demostrar que el enfoque punitivo no siempre genera una aceptación por la población, pero el preventivo adecuado de una forma correcta, si puede crear un cambio.

En conclusión, la metodología empleada logró contestar a las inquietudes expuestas dentro de las preguntas de investigación, a su vez, generó una serie de interrogantes sobre la eficacia de la medida, tema que puede ser evaluado en el futuro. Para obtener una información más precisa, se debería realizar más encuestas y entrevistas en las principales ciudades del Ecuador donde se visualiza mayormente esta problemática.

7.3. Respuesta a las preguntas de investigación.

Pregunta general

¿El derecho a la vida de los usuarios de transporte público y comercial, se vulnera si se elimina la privación de libertad mediante SENTENCIA 61-18-IN/23, emitida de fecha 20 de diciembre del 2023, por la Corte Constitucional? Para la primera pregunta sobre si el derecho a la vida se vulnera con la eliminación de la privación de libertad, se emplearon entrevistas a expertos jurídicos y encuestas a los usuarios de transporte público y comercial. Las entrevistas proporcionaron perspectivas profundas de profesionales del derecho, como la del juez Richard Ortiz, quien enfatizó la necesidad de la pena privativa para proteger la vida y la integridad personal de acuerdo a la Corte Nacional de Justicia. Por otro lado, las encuestas revelaron que el 53.3% de los participantes estaban a favor de sanciones económicas como medida suficiente, lo que sugiere una división en la opinión pública sobre la efectividad de la privación de libertad en la protección del derecho a la vida.

El análisis de las respuestas a las preguntas dos y cuatro de las encuestas, que abordan la posible vulneración del derecho a la vida en relación con la ejecución de la sentencia 61-18-IN/23, revela una interesante complejidad en la percepción pública sobre este tema, dado que, la mayoría de los encuestados indicaron que no perciben una vulneración directa del derecho a la vida como resultado de la sentencia. Esta postura se fundamenta en el reconocimiento de que no todos los incidentes relacionados con llantas lisas resultan en pérdidas de vidas, sino que a menudo se limitan a daños materiales donde el ciudadano confía en el cambio que realizará el conductor a partir de una experiencia o espera que sea consciente de la responsabilidad de conducir con llantas lisas. Esta distinción es crucial, ya que sugiere una comprensión matizada de los riesgos asociados con esta infracción.

Sin embargo, es importante notar la aparente contradicción en las opiniones expresadas, mientras que los encuestados no ven una vulneración directa al derecho a la vida, simultáneamente expresan no estar muy de acuerdo sobre la eliminación total de la pena de cárcel para esta infracción. Esta postura refleja una preocupación subyacente sobre la eficacia

de las sanciones alternativas y sugiere una falta de confianza en la capacidad de algunos conductores para tomar conciencia sobre los peligros de operar vehículos con llantas lisas sin la amenaza de una sanción severa.

Esta dualidad en la percepción pública plantea desafíos significativos para la implementación efectiva de la sentencia 61-18-IN/23. Por un lado, existe un reconocimiento de que la infracción no siempre resulta en consecuencias fatales, lo cual podría justificar un enfoque menos punitivo. Por otro lado, persiste la creencia de que la amenaza de privación de libertad es necesaria como medida disuasoria efectiva; un enfoque que la Corte Nacional no comparte, dado que, considera que el ciudadano no realiza un cambio mediante el incremento de las penas o sanciones; sino que, al crear un sistema de concientización y prevención, el ciudadano será capaz de concebir entre lo correcto y lo necesario.

Contrastando con la opinión pública, las entrevistas a los conductores reflejan una perspectiva diferente, particularmente en lo que respecta a la necesidad de la privación de libertad. Los expertos legales debaten la eficacia y la necesidad de encarcelar a una persona como medio para que comprenda la gravedad de sus acciones, por lo cual, cuestionan la decisión de la corte.

Además, es crucial considerar el contexto más amplio de la seguridad vial y la cultura de conducción en Ecuador. ¿Existen factores culturales o sociales que influyen en la percepción de la gravedad de conducir con llantas lisas?, ¿Cómo se compara esta infracción con otras violaciones de tránsito en términos de percepción pública y sanciones legales? Puntos que no han sido analizado por la aplicación reciente de la sentencia.

Pregunta específica 1: ¿La SENTENCIA 61-18-IN/23, emitida con fecha 20 de diciembre del 2023, por la Corte Constitucional, no debe aplicarse para los conductores de servicios público y comercial?

La segunda pregunta se vincula al segundo objetivo específico sobre la aplicabilidad de la sentencia a conductores de servicios públicos y comerciales. Por lo cual, se utilizó principalmente el método analítico-sintético, donde se analizó individualmente las implicaciones para diferentes tipos de conductores y luego se sintetizaron estas observaciones para formar una visión integral. A su vez, se vincula con las preguntas realizadas en la encuesta 3 y 4 donde se señala que si debe existir una sanción privativa de la libertad. Esto se refuerza a lo emitido por los periódicos locales donde destacan que en Guayaquil se observa personas conduciendo con llantas lisas y no son sancionadas.

Pregunta específica 2: ¿Considera que los conductores profesionales que conduzcan un vehículo con llantas lisas o en mal estado, se les siga sancionando con privación de libertad?

La tercera pregunta se relaciona al objetivo específico número tres, por lo cual, se usó el método inductivo-deductivo. Es así que, se partió de casos específicos y opiniones individuales recolectadas en las encuestas y entrevistas para llegar a conclusiones más generales sobre la percepción de la severidad necesaria en las sanciones para conductores profesionales. Dentro de ello, se mencionó que una parte de la población apoya las sanciones y la otra no, dado que, consideran suficiente la disminución de puntos como la retención del vehículo, no obstante, la preocupación general por la seguridad vial y la responsabilidad adicional de los conductores profesionales sugieren que podría haber un apoyo para mantener sanciones más severas en estos casos.

La cuestión de mantener la privación de libertad como sanción para conductores profesionales que operen vehículos con llantas lisas o en mal estado es un tema de debate significativo, en la que las opiniones recogidas sobre la decisión de la Corte Constitucional señalan el enfocarse en sancionar conductas de peligro en lugar de resultados dañinos, así como la consideración de si la privación de libertad debe mantenerse para conductores de servicio público y comercial, revelan una compleja dinámica entre seguridad pública y derechos individuales.

Los usuarios de transporte, aunque no aluden explícitamente a la proporcionalidad de las sanciones, expresan que la privación de libertad les proporciona una sensación de seguridad. Esta percepción sugiere una creencia en el efecto disuasorio de sanciones más severas; por su parte, los juristas consultados tienden a considerar que la sanción de privación de libertad era proporcional, argumentando que estas conductas pueden causar lesiones a bienes jurídicos protegidos o ponerlos en riesgo significativo.

Un punto crítico señalado por los expertos legales es la eficacia del control institucional. La aparente falta de datos precisos sobre muertes y accidentes específicamente causados por llantas lisas complica la evaluación objetiva del impacto de estas conductas, además, reportes periodísticos sugieren la persistencia de prácticas corruptas y la continuidad en la operación de vehículos en condiciones peligrosas, lo que plantea dudas sobre la efectividad de las sanciones económicas como único mecanismo disuasorio. En este contexto, se argumenta que la privación de libertad fungía como un poderoso elemento disuasivo, generando un temor real en los conductores y promoviendo una mayor conciencia sobre la importancia del mantenimiento

vehicular. Este enfoque se basaba en la premisa de que sanciones más severas conducirán a un mayor cumplimiento de las normas de seguridad.

Sin embargo, la Corte Constitucional ha optado por un enfoque preventivo, priorizando la educación vial y la concientización ciudadana. Esta decisión parece estar motivada no solo por consideraciones de seguridad vial, sino también por la necesidad de abordar problemas sistémicos como el hacinamiento carcelario, un desafío significativo en el sistema penitenciario ecuatoriano.

Además, es crucial considerar el equilibrio entre la protección de la vida y la seguridad de los usuarios del transporte público y comercial, así como los derechos de los conductores profesionales. La decisión de la Corte parece buscar un enfoque más holístico y menos punitivo, pero su éxito dependerá en gran medida de la implementación efectiva de programas educativos y de concientización, acompañados de un robusto sistema de control y seguimiento.

En última instancia, la efectividad de este nuevo enfoque solo podrá evaluarse a través de un monitoreo riguroso de los indicadores de seguridad vial a largo plazo. Será fundamental que las autoridades implementen mecanismos de recolección de datos más precisos y que se realicen estudios comparativos para determinar si esta nueva estrategia logra los objetivos de prevención y protección de la vida sin comprometer la seguridad pública.

7.4. Proyecciones de Estudio

Dentro de las propuestas de investigación se plantearían las siguientes:

Análisis de casos de llantas lisas en el Ecuador expectativa contra la realidad. El objetivo de esta línea de investigación es determinar si el enfoque preventivo propuesto por la Corte Constitucional en la sentencia 61-18-IN/23 se cumple efectivamente en la reducción de accidentes relacionados con llantas lisas.

Para lograr este objetivo, se llevará a cabo un estudio comparativo de los accidentes ocurridos en un período de dos años antes y dos años después de la sentencia, en este caso desde el 2021 hasta el 2025, se recopilarían datos de diversas fuentes, incluyendo los registros de la Agencia Nacional de Tránsito, informes policiales y registros hospitalarios, donde el análisis de estos datos se realizaría mediante el uso de entrevistas como encuestas con el fin de determinar sus causas, consecuencias y factores contribuyentes.

La segunda línea de investigación alude a la efectividad del enfoque Preventivo contra el enfoque Punitivo en la Seguridad Vial tras la sentencia 61-18-IN/23. Todo ello, permitirá analizar si existió una mejora de la seguridad vial, por ende, este análisis se basará en documentos oficiales, informes gubernamentales y planes nacionales de seguridad vial, además, se llevará a cabo un análisis estadístico de indicadores de seguridad vial, recopilando y analizando datos sobre accidentes, lesiones y muertes en carretera en los últimos diez años. Por lo cual, se empleará entrevistas como encuestas para evaluar la efectividad del proyecto

8. Conclusiones.

La eliminación de la pena privativa de libertad por conducir con llantas lisas en Ecuador ha generado un debate significativo sobre la efectividad de las sanciones en la seguridad vial. Por un lado, se evalúa la aceptación; mientras que, por el otro no, sin embargo, se concluye que existe una preocupación generalizada sobre la posible disminución de la conciencia de los conductores acerca de la importancia del mantenimiento adecuado de los neumáticos.

Por ende, la investigación destaca la importancia de considerar el contexto sociocultural en la implementación de políticas de seguridad vial, mientras que enfoques similares han tenido éxito en países europeos, la realidad latinoamericana, y específicamente la ecuatoriana, presenta diversos desafíos, como la corrupción y la falta de confianza en las autoridades que han originado factores críticos que pueden comprometer la efectividad de las sanciones económicas como único medio de disuasión. Por lo cual, los juristas hacen una crítica a un sistema solo enfocado en obtener mayores ingresos económicos, en vez de velar por el bienestar ciudadano.

El estudio también revela una tendencia hacia la aceptación de un enfoque más preventivo y educativo en la seguridad vial; la mayoría de los encuestados mostró apoyo a las sanciones económicas como medida suficiente, lo que sugiere una apertura hacia métodos alternativos de promoción de la seguridad vial. Es necesario plantearnos desde el nivel de estudio que provienen los encuestados y si en realidad serían capaces de aceptar capacitaciones, además, esta perspectiva debe equilibrarse con la necesidad de asegurar el cumplimiento efectivo de las normas de tránsito y la protección de la vida e integridad de todos los usuarios de las vías.

9. Recomendaciones.

- Implementar un programa integral de educación vial que acompañe la eliminación de la pena privativa de libertad. El programa debe ser ejercido desde el sistema medio, superior, escolar y no escolar, con la finalidad de concientizar a la población en relación a los riesgos por conducir con llantas lisas.
- Fortalecer los mecanismos de control y fiscalización para asegurar el cumplimiento de las normas de tránsito, especialmente en lo relacionado con el estado de los neumáticos, que deberá ser visualizado por los entes de Revisión Técnica Vehicular y Policía Nacional, comisión de tránsito.
- Establecer un sistema de seguimiento y evaluación continua de los efectos de esta nueva política, a través de información estadística relacionada con los números de accidentados o fallecidos por llantas lisas.
- Implementar un sistema de incentivos positivos para promover el buen mantenimiento vehicular; esto podría incluir reducciones en los costos de matriculación o seguros para vehículos que demuestren un mantenimiento adecuado, incluyendo el buen estado de los neumáticos, manteniendo un enfoque que combine educación, fiscalización efectiva e incentivos positivos, para generar mayor eficacia, mejorando la seguridad vial que depende únicamente de sanciones punitivas.

10. Bibliografía.

- Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2008). Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf
- Agencia Nacional de Tránsito. (2017). Resolución N°008-DIR-2017-ANT. Reglamento de procedimientos y requisitos para la matriculación vehicular. <https://www.amt.gob.ec/files/Resoluciones/Resolucion-008-DIR-2017-ANT.pdf>
- Alexy, R. (2014). La dignidad humana y el juicio de proporcionalidad. *Parlamento y constitución*(16).
- Andrade-Velásquez, J., & Labra-Novoa, J. (2022). *Incorporación de prácticas restaurativas en el marco de la resolución de conflictos al interior de centros de cumplimiento penitenciario de régimen cerrado: un análisis comparado*. [tesis de grado, Universidad De Chile]. Repositorio Institucional. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/197124>
- Arruego, G. (2019). Los confines del derecho fundamental a la vida. *Revista Española de Derecho Constitucional* (115), 111-137. <https://doi.org/10.18042/cepc/redc.115.04>
- Asamblea General de las Naciones Unidas. (1969). Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. https://www.cortenacional.gob.ec/cnj/images/Rincon_violeta/Normativa/Internacional/Pacto-internacional-de-derechos-civiles-y-politicos.pdf
- Asamblea Nacional de la República del Ecuador. (2014). *Código Orgánico de Integral Penal*. https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). *Constitución de la República Del Ecuador*.
- Cadena-Albuja, L., Toapanta-Flores, C., Toapanta-Flores, M., & Velásquez-Molina, P. (2022). La inclusión en los sistemas de transporte público. Utopía o realidad. *Ciencias Técnicas y Aplicadas*, 8(2), 1152-1172. <http://dx.doi.org/10.23857/dc.v8i2.2697>
- Candelario-López, A. (2021). La importancia de la ponderación en la colisión de principios y su regulación. *Derechos Fundamentales a Debate/Comisión Estatal de Derechos*

Humanos Jalisco.

http://historico.cedhj.org.mx/revista%20DF%20Debate/articulos/revista_No16/ADEBATE-16-art9.pdf

Cárdenas-Gracia, J. (2014). Noción, justificación y críticas al principio de proporcionalidad.

Boletín mexicano de derecho comparado, 47(139).

<https://www.scielo.org.mx/pdf/bmdc/v47n139/v47n139a3.pdf>

Código Nacional de Tránsito Terrestre. (2002). Ley 79.

https://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2_col_ley_769_2002.pdf

Cóndor-Velásquez, N. (2005). *Diseño y construcción de un sistema detector de presión y recarga de neumáticos*. [tesis de grado, Escuela Politécnica del Ejército]. Repositorio Institucional.

<https://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/4073/1/T-ESPEL-0188.pdf>

Costas-Gascon, A. (2017). Imputación objetiva en los accidentes de tráfico: Una perspectiva práctica. *Reus*.

Diario la Hora. (25 de 05 de 2022). *Educación vial, la materia que debe impartirse en los planteles educativos*. <https://www.lahora.com.ec/loja/educacion-vial-planteles-educativos/>

Díaz-Castillo, J. (2022). *Estudio de Factibilidad Para Implementar un centro de Revisión Técnica Vehicular en el Cantón Chambo, Provincia de Chimborazo*. [tesis de grado, Escuela Superior Politécnica de Chimborazo]. Repositorio Institucional.

<http://dspace.espech.edu.ec/bitstream/123456789/18681/1/112T0391.pdf>

Díaz-Ricardo, T., Arrieta-Leottau, Y., & Mercado-García, E. (2014). Verificación del cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los conductores de transporte público urbano en la ciudad de Cartagena, Colombia. *Saber, Ciencia Y Libertad*, 9(1).

<https://doi.org/10.18041/2382-3240/saber.2014v9n1.1982>

Dirección General de Diplomacia Parlamentaria. (2021). XXXII Reunión virtual ordinaria de la Comisión de Seguridad ciudadana, combate y prevención al terrorismo y crimen organizado.

- El Espectador. (08 de 09 de 2023). *¿Cuándo cambiar las llantas de un carro o una moto?*
<https://www.elespectador.com/economia/cuando-cambiar-las-llantas-de-un-carro-o-una-moto/>
- El universo. (31 de 03 de 2002). *Cuidado con las llantas lisas, pueden provocar graves accidentes.*
<https://www.eluniverso.com/2002/03/31/0001/18/FDFE36B116424DAC81B2ECB2C9C66424.html?modulo=lo-ultimo&plantilla=ampliada&seccion=Guayaquil&subseccion=Comunidad>
- Encalada-Hidalgo, P. (2014). *Teoría constitucional del delito y el Código Orgánico Integral Penal*. [tesis de maestría, Universidad Andina Simón Bolívar]. Repositorio Institucional. <https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/3745>
- Galarza-Jama, S. (2022). *Estudio de necesidades para el transporte comercial, modalidad transporte mixto en el cantón la Concordia provincia de Santo Domingo*. [tesis de grado, Escuela Superior Politécnica de Chimborazo]. Repositorio Institucional. <http://dspace.esPOCH.edu.ec/bitstream/123456789/15357/1/112T0285.pdf>
- Gómez, L. (02 de 07 de 2024). *Colombia alcanzó la cifra más alta de siniestros viales del siglo: son la principal causa de muertes violentas de mujeres*. Infobae:
<https://www.infobae.com/colombia/2024/07/03/colombia-alcanzo-la-cifra-mas-alta-de-siniestros-viales-del-siglo-son-la-principal-causa-de-muertes-violentas-de-mujeres/>
- Guastini, R. (2015). Interpretación y construcción jurídica. *Isonomía*(43).
<https://www.scielo.org.mx/pdf/is/n43/n43a2.pdf>
- Lopera-Mesa, G. (2008). Principio de proporcionalidad y control. *El principio de proporcionalidad y la interpretación constitucional*, 272.
<https://biblio.dpp.cl/datafiles/4271.pdf>
- Maturana, F., Morales, M., Sepúlveda, U., & Maldonado, J. (2022). Ciudades intermedias y parque automotriz en Chile. ¿En jaque la sustentabilidad territorial? *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*(72). <https://doi.org/10.17141/iconos.72.2022.4866>
- Mendoza-Vera, A. (2018). Análisis jurídico al límite de velocidad del transporte público en las carreteras del Ecuador. [tesis de grado, Universidad Regional Autónoma de los Andes]. Repositorio Institucional.
<https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/9591/1/PIUSDAB026-2019.pdf>

- Ministerio de Gobierno. (2024). *La actuación de algunos agentes metropolitanos de tránsito ha sido cuestionada por ciudadanos que han denunciado cobro de dinero para evitar multas o que sus vehículos sean retenidos por infringir el pico y placa. (Expreso, 2024, p.5).* <https://www.ministeriodegobierno.gob.ec/manabi-intensifican-controles-preventivos-de-transito-por-invierno/>
- Ministerio de Justicia de la Nación. (1995). Ley 24449. <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm>
- Ministerio de Transporte. (2021). Código Nacional de Tránsito Terrestre Multas de Colombia CNTT. https://leyes.co/codigo_nacional_de_transito_terrestre/131.htm
- Organización de los Estados Americanos. (1969). Comisión Interamericana de Derechos Humano. <https://www.cidh.oas.org/Basicos/Spanish/Basicos2.htm>
- Portocarrero-Saavedra, S. (2024). *El Principio de Ponderación y su utilidad en los procedimientos administrativos disciplinarios, Juzgado Militar Policial de Tarapoto, 2022.* [tesis de grado, Universidad César Vallejo]. Repositorio Institucional. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/146705>
- Poveda-Hernández, A. (2014). *La legislación penal ecuatoriana y los delitos informáticos en la ciudad de Ambato.* [tesis de grado, Universidad Técnica de Ambato]. Repositorio Institucional. <https://repositorio.uta.edu.ec:8443/bitstream/123456789/11186/1/FJCS-DE-822.pdf>
- Real Decreto Legislativo. (2015). Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11722>
- Sakashita, C., Fleitter, J., Flieger, M., Harman, B., & Lilley, M. (2021). Guía sobre el uso de Sanciones para mejorar la seguridad vial Guía sobre el uso de Sanciones para mejorar la seguridad vial. *Asociación Mundial para la Seguridad Vial, 42.* https://www.grsproadsafety.org/wp-content/uploads/2023/05/Guide_to_the_Use_of_Penalties_to_Improve_Road_Safety_vers_ES.pdf
- Salazar, A. (2016). Derecho penal preventivo y peligrosista. *Revista de Ciencias Jurídicas*(139), 57-88. <https://biblioteca.corteidh.or.cr/tablas/r35098.pdf>

- Salto-Salgado, M. (2018). Incorporar un inciso al artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal para que se sancione con una pena pecuniaria de un salario básico unificado al propietario del vehículo público, comercial y por cuenta propia que cometa la contravención de circular. [tesis de grado, Universidad Autónoma de los Andes]. Repositorio Institucional.
<https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/9495/1/PIUSDAB004-2019.pdf>
- Sánchez-Salvando, S. (2017). Alcohol, conducción y cárcel: penas impuestas en contravenciones de tránsito y el principio de rehabilitación integral. [tesis de grado, Universidad Autónoma de los Andes]. Repositorio Institucional.
<https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/6443/1/TUAEXCOMAB021-2017.pdf>
- Santillan, A. (2008). Transporte y seguridad ciudadana: intervenciones complementarias. *Ciudad Segura*, 1. http://www.educacionvial.dgt.es/dgt_informa/observatorio_seg
- Towards Zero Together. (2016). Visión Cero en camino. https://www.ancosev.org/wp-content/uploads/2016/02/100509_seguridad_vial_la_vision_cero_en_camino.pdf
- Trujillo-Navia, A. (20 de 05 de 2023). *Llantas lisas, la evidente infracción que no se multa*. Expreso: <https://www.expreso.ec/guayaquil/llantas-lisas-evidente-infraccion-multa-161104.html>
- Universidad Nacional de Entre Ríos. (25 de 07 de 2022). *Conciencia social para más seguridad vial*. <https://medios.uner.edu.ar/conciencia-social-para-mas-seguridad-vial/>
- Vega-Chávez, L. (2016). Las medidas cautelares personales y su incidencia jurídica en el acusado en los delitos de tránsito por muerte, tramitados en la Unidad Judicial Penal del cantón Riobamba, período enero a octubre del 2014. [tesis de grado, Universidad Nacional de Chimborazo]. Repositorio Institucional.
<http://dspace.unach.edu.ec/bitstream/51000/1853/1/UNACH-FCP-DER-2016-0026.pdf>
- Villaverde, I. (2008). La resolución de conflictos entre derechos fundamentales. El principio de proporcionalidad. *Ministerio de Justicia y derechos humanos*, 182.
<https://biblio.dpp.cl/datafiles/4271.pdf>
- Zorrero, D. (03 de 08 de 2023). *Los conductores enojados cometen más errores, andan más rápido y tienen más accidentes de tránsito*. Infobae:

<https://www.infobae.com/economia/2024/08/04/autos-volvieron-los-aumentos-de-precios-en-muchos-modelos-luego-de-varios-meses-con-pocas-variaciones/>

11. Anexos

Anexo 1. *Formatos de encuesta, entrevistas y ficha de caso.*

Operador de Justicia, Abogados en Libre ejercicio y Conductores

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
UNIDAD DE EDUCACIÓN A DISTANCIA Y EN LÍNEA
CARRERA DE DERECHO**

Estimados ciudadanos y profesionales, de la manera más respetuosa solicito a usted se digne contestar las preguntas de esta encuesta, que tiene como finalidad elaborar el trabajo de investigación denominado: **“El derecho a la vida de usuarios del transporte público y comercial”**.

Objetivo: Analizar jurídica, constitucional y doctrinalmente la sentencia 61-18- IN/23, emitida de fecha 20 de diciembre del 2023.

1. ¿Conoce que la sentencia 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional eliminó la privación de libertad para todos los conductores que conduzcan un vehículo con llantas lisas o desgastadas?

- a. SI
- b. NO

2. ¿Considera usted que el derecho a la vida se encuentra afectado a los usuarios de transporte público y comercial con la emisión de la Sentencia 61-18-IN/23?

- a. Sí considero que se vulnera este derecho
- b. No considero que se vulnere

¿Por qué?

.....
.....

3. ¿Considera usted que la sentencia 61-18-IN/23 al declarar la inconstitucional a la privación de libertad por conducir con llantas lisas o desgastadas es suficiente la sanción económica?

- a. SI
- b. NO

¿Por qué?

.....
.....

4. ¿Considera usted que la privación de libertad para los conductores de servicio público y comercial debe mantenerse porque vulnera el derecho a la vida de los usuarios?

- a. SI
- b. NO

¿Por qué?

.....
.....

5. ¿Qué opinión tiene acerca de la decisión de la Corte Constitucional específicamente al no sancionar un resultado dañoso, sino una conducta de peligro?

- a. Muy satisfecho
- b. Algo satisfecho
- c. Algo insatisfecho
- d. Muy insatisfecho

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
UNIDAD DE EDUCACIÓN A DISTANCIA Y EN LÍNEA
CARRERA DE DERECHO

Estimados ciudadanos y profesionales, de la manera más respetuosa solicito a usted se digne contestar las preguntas de esta entrevista, que tiene como finalidad elaborar el trabajo de investigación denominado: **“El derecho a la vida de usuarios del transporte público y comercial”**.

Objetivo: Analizar jurídica, constitucional y doctrinalmente la sentencia 61-18-IN/23, emitida de fecha 20 de diciembre del 2023.

Nombre del entrevistado:

Profesión: FISCAL DE TRÁNSITO:

Tiempo de experiencia en el campo profesional:

1. ¿Conoce la sentencia 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional que se refiere a la eliminación de privación de libertad por conducir con llantas lisas o desgastadas?
2. ¿Ha investigado y ha acusado personas por conducir vehículos de transporte público y comercial con llantas lisas o desgastadas?
3. ¿De acuerdo a su experiencia como fiscal de tránsito, cree que se transgrede el derecho a la vida de los usuarios cuando ocupan vehículos de transporte público y comercial?
4. ¿Considera que debe mantenerse la privación de libertad a los conductores de vehículos de transporte público y comercial por conducir con llantas lisas o desgastadas?
5. ¿Cree que es suficiente la reparación económica cuando se han producido accidentes de tránsito por conducir con llantas lisas o desgastadas las operadoras de transporte público y comercial?

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
UNIDAD DE EDUCACIÓN A DISTANCIA Y EN LÍNEA
CARRERA DE DERECHO

Estimados ciudadanos y profesionales, de la manera más respetuosa solicito a usted se digne contestar las preguntas de esta entrevista, que tiene como finalidad elaborar el trabajo de investigación denominado: **“El derecho a la vida de usuarios del transporte público y comercial”**.

Objetivo: Analizar jurídica, constitucional y doctrinalmente la sentencia 61-18-IN/23, emitida de fecha 20 de diciembre del 2023.

Nombre del entrevistado:

Profesión: JUEZ DE TRÁNSITO:

Tiempo de experiencia en el campo profesional:

1. ¿Considera usted que la eliminación de la privación de libertad para conductores de transporte público y comercial afecta el derecho a la vida de los usuarios?
2. ¿Desde su perspectiva jurídica, cómo evalúa la relevancia jurídico-social de la sentencia 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional?
3. ¿Cree que la sentencia 61-18-IN/23 logrará prevenir de manera efectiva los problemas relacionados con el mal estado de las llantas en los vehículos de transporte?
4. ¿Considera que las sanciones económicas son suficientes para garantizar la seguridad de los usuarios en comparación con la privación de libertad?
5. ¿Cómo interpreta usted la proporcionalidad entre la infracción de conducir con llantas lisas o en mal estado y las sanciones establecidas en la ley?

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
UNIDAD DE EDUCACIÓN A DISTANCIA
CARRERA DE DERECHO

Estimados ciudadanos y profesionales, de la manera más respetuosa solicito a usted se digne contestar las preguntas de esta entrevista, que tiene como finalidad elaborar el trabajo de investigación denominado: **“El derecho a la vida de usuarios del transporte público y comercial”**.

Objetivo: Analizar jurídica, constitucional y doctrinalmente la sentencia 61-18-IN/23, emitida de fecha 20 de diciembre del 2023.

Nombre del entrevistado:

Profesión: ABOGADO DE TRÁNSITO

1. ¿Ha tenido clientes que han sido sentenciados por conducir con llantas lisas o desgastadas?
2. Desde su experiencia legal, ¿cree que la sentencia 61-18-IN/23 emitida por la Corte Constitucional contribuye a garantizar la protección de los derechos de los ciudadanos en el ámbito del transporte?
3. ¿Qué medidas legales alternativas considera usted que podrían ser efectivas para prevenir accidentes de tránsito causados por el mal estado de las llantas en los vehículos de transporte?
4. ¿Cómo interpreta usted la proporcionalidad entre la infracción de conducir con llantas lisas o en mal estado y las sanciones establecidas en la ley, en términos de protección de la vida de los usuarios?
5. ¿Qué recomendaciones legales haría usted para mejorar la seguridad vial en el transporte público y comercial, considerando la reciente eliminación de la sanción de privación de libertad por conducir vehículos con llantas lisas?

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA
UNIDAD DE EDUCACIÓN A DISTANCIA Y EN LÍNEA
CARRERA DE DERECHO

Estimados ciudadanos y profesionales, de la manera más respetuosa solicito a usted se digne contestar las preguntas de esta entrevista, que tiene como finalidad elaborar el trabajo de investigación denominado: **“El derecho a la vida de usuarios del transporte público y comercial”**.

Objetivo: Analizar jurídica, constitucional y doctrinalmente la sentencia 61-18-IN/23, emitida de fecha 20 de diciembre del 2023.

Nombre del entrevistado:

Profesión: CONDUCTORES DE TRANSPORTE PÚBLICO Y COMERCIAL

Tiempo de experiencia en el campo profesional: conductores y propietarios de buses de transporte y taxis o camionetas que prestan estos servicios.

1. ¿Cada cuánto tiempo hace el mantenimiento de las llantas?
2. ¿Cuáles son las sanciones por conducir con llantas lisas o en mal estado?
3. ¿Ha sido sancionado por conducir su vehículo (taxi – bus) con llantas lisas?
4. ¿Conoce que ahora se eliminó la sanción de privación de libertad por conducir vehículos con llantas lisas?
5. ¿Considera que conducir su vehículo con llantas lisas o desgastadas está en riesgo la vida de sus pasajeros y la suya?

ESQUEMA DE ANÁLISIS DE CASOS

Estudiante:

Tutor:

INFORMACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Nombre de la investigación:

Objetivo general:

Fecha de análisis:

(SENTENCIA)

Datos generales del caso

1.1.No. de sentencia:

1.2.Fecha de la sentencia:

1.3.Tipo de recurso o acción:

1.4.Jueza ponente:

1.5.Demandante o peticionario:

1.6.Demandado:

Resumen del tema

Resumen del principal asunto jurídico que se discute en relación a los hechos del caso. Máximo 5 líneas.

Hechos relevantes del caso:

Problema (s) jurídico (s) en forma de pregunta:

Ratio Dicidendi - Consideraciones del juzgador o de la Corte:

Resumen

Norma (s) específica (s) que se analiza (n) o sirven de sustento para la motivación de la sentencia:

Decisión:

Regla jurídica aplicable:
Jurisprudencia citada:
Comentarios y conclusiones:

Anexo 2. Certificación de traducción del Resumen del Trabajo de Integración Curricular.

Loja, 4 de octubre de 2024

CERTIFICACIÓN DE TRADUCCIÓN

Doctora.
Erika Lucía González Carrión, PhD.

CERTIFICO:

En mi calidad de traductora del idioma Inglés, con capacidades que pueden ser probadas a través de las traducciones realizadas para revistas de alto impacto como: Comunicar(Q1): <https://bit.ly/3v0JggL> así como a través de la Certificación de conocimiento del Inglés, nivel B2, que la traducción del Resumen (Abstract) del Trabajo de Titulación denominado: “**El derecho a la vida de usuarios del transporte público y comercial**”, de autoría de la estudiante: **Karla Noemí Santórum Chamba**, con CI: **1103705669**, es correcta y completa, según las normas internacionales de traducción de textos.

Es cuanto puedo certificar en honor a la verdad, facultando a la interesada, **Karla Noemí Santórum Chamba**, hacer uso legal del presente, según estime conveniente.

Atentamente,



Dra. Erika González Carrión. PhD.