



Universidad  
Nacional  
de Loja

**Universidad Nacional de Loja**

**Facultad Jurídica Social Administrativa**

**Carrera de Derecho**

**“Análisis jurídico y doctrinario a la Ordenanza No. 031-2021 del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Loja respecto a la determinación y ejecución de sanciones para quienes conducen medios de transporte sostenibles”**

**Trabajo de  
Integración Curricular  
previo a la Obtención  
del Título de Abogada**

**AUTORA:**

Ziare Dallyana Caicedo Morante.

**DIRECTOR:**

Dr. José Dositeo Loaiza Moreno.

Loja – Ecuador

2025

*Educamos para Transformar*

# 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, **LOAIZA MORENO JOSE DOSITEO**, director del Trabajo de Integración Curricular denominado **ANÁLISIS JURÍDICO Y DOCTRINARIO A LA ORDENANZA NO. 031-2021 DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL CANTÓN LOJA RESPECTO A LA DETERMINACIÓN Y EJECUCIÓN DE SANCIONES PARA QUIENES CONDUCEN MEDIOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES**, perteneciente al estudiante **ZIARE DALLYANA CAICEDO MORANTE**, con cédula de identidad N° **2450285339**.

### 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, 7 de Febrero de 2025



Firmado electrónicamente por  
**JOSE DOSITEO LOAIZA  
MORENO**

F) -----

**DIRECTOR DE TRABAJO DE INTEGRACIÓN  
CURRICULAR**



Certificado TIC/TT.: UNL-2025-000651

1/1  
Educamos para **Transformar**

## **Autoría**

Yo, Ziare Dallyana Caicedo Morante, declaro ser autora del Trabajo de Integración Curricular, y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos, de posibles reclamos y acciones legales, por el contenido del mismo. Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja la publicación de mi Trabajo de Integración Curricular, en el Repositorio Digital Institucional – Biblioteca Virtual.

**Firma:**



Firmado electrónicamente por:  
ZIARE DALLYANA  
CAICEDO MORANTE

**Cédula de identidad:** 2450285339

**Fecha:** 13 de marzo de 2025

**Correo electrónico:** [ziare.caicedo@unl.edu.ec](mailto:ziare.caicedo@unl.edu.ec)

**Teléfono:** 0998824381

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

Yo, ZIARE DALLYANA CAICEDO MORANTE, declaro ser autora del Trabajo de Integración Curricular denomina “Análisis jurídico y doctrinario a la Ordenanza No. 031-2021 del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Loja respecto a la determinación y ejecución de sanciones para quienes conducen medios de transporte sostenibles” 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 en el Repositorio Digital 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 tengan convenio la Universidad. La Universidad Nacional de Loja, no se responsabiliza por el plagio o copia del Trabajo de Integración Curricular o de Titulación que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización, suscribo, en la ciudad de Loja, a los trece días del mes de marzo de dos mil veinticinco, firma la autora.

**Firma:**



**Autor:** Ziare Dallyana Caicedo Morante

**Cédula de identidad:** 2450285339

**Dirección:** Loja, Calles: Gonzalo Montesdeoca y Rafael Pullaguari.

**Correo electrónico:** [ziare.caicedo@unl.edu.ec](mailto:ziare.caicedo@unl.edu.ec)

**Teléfono:** 0998824381

**DATOS COMPLEMENTARIOS**

Director del Trabajo de Integración Curricular: Dr. José Dositeo Loaiza Moreno  
Mg. Sc

## **Dedicatoria**

Debo comenzar indicando que este trabajo es dedicado a Dios por protegerme constantemente y ser una guía diaria, por haberme permitido alcanzar una de mis metas más anheladas, sobre todo porque a pesar de las adversidades presentadas en este largo tiempo nunca me ha abandonado y porque siempre me ha llenado de bendiciones en mi vida.

Querida madre, Azucena mi ser de luz quien ha sido mi pilar fundamental para no darme por vencida y continuar con todo este proceso, realmente no encuentro las palabras para expresarte todo mi amor, cariño, honra y agradecimiento, ya que, gracias a todos tus sacrificios diarios y esfuerzos he podido salir adelante y no detenerme, porque sin ti no estaría logrando esta gran meta, realmente este logro también es tuyo. Agradezco demasiado por toda la confianza que has puesto en mí y porque siempre has creído en mis capacidades, sobre todo doy gracias a Dios por tu vida y por permitirme tenerte presente en esta grandiosa etapa. Gracias mamá por todas tus enseñanzas y valores inculcados a lo largo de mi niñez, adolescencia y ahora en la etapa de adulta, este resultado es por ti y para ti.

A mi querido Wilson, gracias por siempre estar presente desde el primer día, por llenarme de emoción y risas diarias y sobre todo porque siempre has estado pendiente de mí y de apoyarme en cualquier paso que he dado.

A mis dos hermanos Edson y Jhon, gracias por sus consejos, por su cariño, por no dejarme sola y siempre estar para mí.

Querida Daine, tengo mucho que agradecerte, puesto que tú has sido la calma en la tormenta que he llevado en mi vida, gracias por nunca soltarme la mano, por estar conmigo hasta en los días que ni yo misma tenía confianza en mí misma. Contigo aprendí el significado del cariño y amor, porque realmente eres una persona genuina con una personalidad tan bella, todos deberían tener una Daine en sus vidas, pero agradezco a Dios y a la vida porque tengo la gratitud de tenerte en la mía.

A mis queridos jefes José y Jessica, por todo su apoyo incondicional, por haberme enseñado a amar mucho más esta carrera, por quererme como una hija y por enseñarme buenas cosas que a lo largo de mi vida me han servido y lo seguirán haciendo.

A Dalí y David, por su cariño y apoyo a lo largo de mi carrera, porque siempre me han sabido escuchar y aconsejarme, gracias por el amor y confianza que han brindado en mí.

A mi familia y todas las personas que en el camino me han sabido ayudar a lo largo de este tiempo, porque de alguna forma han puesto un granito de azúcar para ser lo que hoy en día soy, verdaderamente les agradezco por su apoyo.

Finalmente, a mis gordos Maki, Negra, Mika y María, por siempre sacarme de ese estrés constante, por llenarme de felicidad, pese a que no los tenga presente como me gustaría, su compañía en todo momento ha sido placentero y gratificante para mí.

*Ziare Dallyana Caicedo Morante*

## **Agradecimiento**

A la Gloriosa Universidad Nacional de Loja, a mis apreciados docentes, gracias por su apoyo, enseñanza y dedicación a lo largo de la carrera.

Al Dr. José Dositeo Loaiza Moreno, director de mi trabajo de integración curricular por toda su guía, apoyo, sabiduría y paciencia en este proceso.

Al Dr. Freddy Ricardo Yamunaque Vite, por orientarme, guiarme y por el tiempo brindado durante todo este proceso.

A mi madre, mis hermanos, mi Daine y demás familiares por su constante apoyo, por siempre tener palabras de aliento para seguir y cumplir mis metas.

Finalmente, agradezco a todas las personas que formaron parte de este proceso académico, por su apoyo incondicional, por consejos diarios y por ser parte de mi vida, los llevaré toda mi vida en mi corazón.

*Ziare Dallyana Caicedo Morante*

## Índice de contenidos

Portada.....	i
Certificación .....	ii
Autoría	iii
Carta de autorización .....	iv
Dedicatoria .....	v
Agradecimiento .....	vii
Índice de contenidos .....	viii
Índice de Tablas .....	xi
Índice de figuras.....	xii
Índice de anexos .....	xii
1. Título.....	1
2. Resumen .....	2
2.1 Abstract .....	3
3. Introducción .....	4
4. Marco Teórico .....	6
4.1 Transporte sostenible .....	6
4.2 Promoción del uso de medios de transporte no contaminantes. ....	8
4.3 Legislación en movilidad .....	10
4.4 Las sanciones administrativas. ....	15
4.1.1 Principio de proporcionalidad y Debido proceso .....	17

4.4	Competencia de los gobiernos autónomos descentralizados (Municipios) .....	22
4.5	Derechos y obligaciones de los usuarios .....	27
4.6	Concienciación ciudadana y educación vial .....	31
4.7	Implementos de seguridad en el uso de transportes sostenibles .....	37
4.8	Políticas públicas de transporte.....	40
4.9	Derecho comparado .....	42
4.9.1	Países Bajos .....	42
	<b>Normas de Tráfico y Reglamento de Señales de Tráfico de 1990 .....</b>	<b>43</b>
4.9.2	República de Chile .....	48
4.9.3	República de Colombia .....	51
5.	<b>Metodología .....</b>	<b>56</b>
5.1	<b>Materiales utilizados .....</b>	<b>56</b>
5.2	<b>Métodos.....</b>	<b>56</b>
5.3	<b>Técnicas .....</b>	<b>57</b>
6.	<b>Resultados.....</b>	<b>58</b>
6.2	<b>Resultados de la encuesta .....</b>	<b>58</b>
6.3.	<b>Estudio de casos .....</b>	<b>74</b>
7.	<b>Discusión .....</b>	<b>77</b>
7.1	<b>Verificación de objetivos.....</b>	<b>77</b>
7.1.1	Objetivo general.....	77
7.1.2	Objetivos Específicos .....	78
8.	<b>Conclusiones .....</b>	<b>82</b>

<b>9. Recomendaciones.....</b>	<b>83</b>
<b>10. Bibliografía.....</b>	<b>85</b>
<b>11. Anexos.....</b>	<b>91</b>

## Índice de Tablas

Tabla estadística Nro. 1.....	58
Tabla estadística Nro. 2.....	59
Tabla estadística Nro. 3.....	61
Tabla estadística Nro. 4.....	62
Tabla estadística Nro. 5.....	64
Tabla estadística Nro. 6.....	65

## **Índice de figuras**

Figura 1. Representación gráfica .....	58
Figura 2. Representación gráfica .....	60
Figura 3. Representación gráfica .....	61
Figura 4. Representación gráfica .....	63
Figura 5. Representación gráfica .....	64
Figura 6. Representación gráfica .....	65

## **Índice de anexos**

Anexos 1. Formato de encuestas .....	91
Anexos 2. Formato de entrevistas.....	94
Anexos 3. Certificación de traducción del resumen al idioma ingles .....	97

## **1. Título**

**“Análisis jurídico y doctrinario a la Ordenanza No. 031-2021 del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Loja respecto a la determinación y ejecución de sanciones para quienes conducen medios de transporte sostenibles.”**

## 2. Resumen

El acelerado crecimiento en el uso de medios de transporte eléctricos, como bicicletas, scooter y motos eléctricas, en la ciudad de Loja tiende la necesidad urgente de alternativas de movilidad más sostenibles, accesibles y eficientes. Este fenómeno, que llega a ser positivo desde la perspectiva medioambiental y económica, presenta desafíos significativos en términos de seguridad vial y planificación urbana. La mala organización genera riesgos y conflictos entre los distintos actores que comparten vías. Dentro de este tema de investigación se abarca varios temas entre ellos, el transporte sostenible, sanciones administrativas, principio de proporcionalidad y debido proceso, legislación en movilidad, políticas públicas de transporte, implementos de seguridad en el uso de estos medios sostenibles, derechos y obligaciones de los usuarios, la competencia de los gobiernos autónomos descentralizados y la promoción del uso de medios de transporte no contaminantes. La importancia de desarrollar esta problemática radica en la necesidad de garantizar una convivencia armónica en la vía pública, donde la movilidad sostenible y la seguridad de los usuarios sean prioridades. La falta de una regulación clara y adecuada genera una brecha que impacta no solo aquellos usuarios de transportes eléctricos, sino también a la ciudadanía en general. Los vacíos normativos y la ambigüedad en las sanciones ponen en riesgo tanto la seguridad como la certeza jurídica. Dentro del presente estudio se llevó a cabo un análisis jurídico y doctrinario a la ordenanza No. 031-2021 del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Loja respecto a la determinación y ejecución de sanciones para quienes conducen medios de transporte sostenibles, en donde se estableció los vacíos legales, contradicciones y lo desactualizada que esta la ordenanza, con el análisis e investigación amplia que se realizó en relación con que las sanciones no están proporcionales y no se determina un proceso para ejecutar las sanciones cometida por los infractores, siendo esto un problema porque la sociedad no crea consciencia y las autoridades locales no pueden hacer uso de su potestad sancionadora.

**Palabras claves:** Movilidad sostenible, infracciones, educación vial, conciencia ciudadana, determinación punitiva.

## **2.1 Abstract**

The rapid growth in the use of electric transportation, such as bicycles, scooters, and electric motorcycles, in the city of Loja creates an urgent need for more sustainable, accessible, and efficient mobility alternatives. This phenomenon, which can be positive from an environmental and economic perspective, presents significant challenges in terms of road safety and urban planning. Poor organization generates risks and conflicts between the different actors who share roads. This research topic covers several topics, including sustainable transportation, administrative sanctions, the principle of proportionality and due process, mobility legislation, public transportation policies, safety features for the use of these sustainable modes, user rights and obligations, the jurisdiction of decentralized autonomous governments, and the promotion of the use of non-polluting transportation. The importance of addressing this issue lies in the need to ensure harmonious coexistence on public roads, where sustainable mobility and user safety are priorities. The lack of clear and adequate regulation creates a gap that impacts not only electric transportation users but also the general public. Regulatory gaps and ambiguity in sanctions jeopardize both security and legal certainty. This study conducted a legal and doctrinal analysis of Ordinance No. 031-2021 of the Decentralized Autonomous Government of the Canton of Loja regarding the determination and execution of sanctions for those who drive sustainable means of transportation. The analysis identified the legal gaps, contradictions, and outdated nature of the ordinance. The analysis and extensive research conducted revealed that the sanctions are not proportional and that a process for enforcing the sanctions committed by offenders is not established. This is a problem because public awareness is lacking and local authorities are unable to exercise their sanctioning powers.

**Keywords:** Sustainable mobility, infractions, road safety education, citizen awareness, punitive determination.

### 3. Introducción

El presente Trabajo de Investigación Curricular se ha realizado en el contexto de la problemática sobre la mala regularización de los medios de transporte sostenibles siendo estos la bicicleta, scooter, entre otros y asimismo, que no existe una clara normativa, ni una clasificación detallada para los tipos de infracción circunstancia que podría conllevar a una errónea interpretación o una mala aplicación de las sanciones en el casco urbano de la ciudad de Loja, este proyecto que lleva por título **“Análisis jurídico y doctrinario a la Ordenanza No. 031-2021 del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Loja respecto a la determinación y ejecución de sanciones para quienes conducen medios de transporte sostenibles.”**

La creciente popularidad del uso de bicicletas, Scooter y otros medios de transporte eléctrico en las ciudades llega para satisfacer una serie de factores que incluyen la necesidad de movilidad más sostenible, la reducción de costos en comparación con los vehículos habitantes, y la comodidad de uso en entornos congestionados; como lo es la ciudad de Loja. Es evidente que estos medios revolucionarios nos brindan una alternativa rápida y accesible para desplazarse, lo que genera como consecuencia que día tras día las personas adopten este medio como su principal medio de transporte diario.

No obstante, el creciente aumento en el uso de transporte eléctrico trae nuevos desafíos para afrontar y nace la necesidad de una correcta planificación urbana y seguridad vial. Es menester, que en la ciudad de Loja exista un diseño eficiente para una eficaz organización vial, para lograr acomodar adecuadamente estos medios de transporte y como resultado que no se generen conflictos con otros actores en la vía, como conductores de automóviles, motociclistas y peatones, y de esta forma generar una convivencia estable con un bajo riesgo de accidentes entre quienes usamos la vía pública.

La regulación de estos medios de transporte es esencial para equilibrar la necesidad de fomentar formas de movilidad limpia y eficientes con la obligación de garantizar la seguridad de todos los involucrados. Con esto se puede determinar la necesidad de establecer normas claras sobre el uso de la vía pública y la implementación de sanciones proporcionales que alienten un comportamiento responsable por parte de los conductores. En la ciudad de Loja, la Ordenanza No. 031- 2021 del GAD local establece un marco normativo para sancionar las infracciones cometidas por los conductores de estos medios de transporte en el casco urbano.

En el presente trabajo de investigación se busca determinar la efectividad en base al cumplimiento de la ordenanza No. 031-2021 del GADL por parte de las autoridades locales en cuanto al control y sanción de las infracciones y su impacto en la movilidad urbana, de igual manera evaluar la proporcionalidad de estas sanciones en relación con las contravenciones de tránsito tipificadas en el COIP, además demostrar mediante el estudio del derecho comparado la necesidad de actualizar la ordenanza presente.

En conclusión, el análisis jurídico y doctrinario de la ordenanza pretende realizar mejoras en este cuerpo normativo, para integrar a la ciudadanía una viabilidad eficaz y crear conciencia con el ambiente para establecer mejoras en la salud y fluidez vial.

## 4. Marco Teórico

### 4.1 Transporte sostenible

National Geographic menciona que transporte sostenible es:

La prestación de servicios e infraestructuras para la movilidad de personas y mercancías que promueven el desarrollo económico y social en beneficio de las generaciones actuales y futuras de manera segura, asequible, accesible, eficiente y resiliente, al tiempo que se reducen al mínimo las emisiones de carbono y de otro tipo y los impactos medioambientales (Geographic, s.f.).

El transporte sostenible es un componente clave para fomentar el desarrollo económico y social, no obstante, este enfoque se centra en garantizar que los sistemas de transporte sean seguros, accesibles y asequibles, brindando a las personas y a las empresas la posibilidad de desplazarse y movilizar bienes de manera eficiente. Sin embargo, en el contexto actual, la movilidad debe ir más allá de la simple eficiencia económica, también debe ir a la par con la sostenibilidad.

La escritora Mataix define que:

Los criterios de sostenibilidad para lograr un equilibrio entre las necesidades de movilidad y accesibilidad que permita a los ciudadanos disfrutar de la ciudad, con desplazamientos seguros y que economicen tiempo y energía, al tiempo que se favorece la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo económico (Mataix González, 2010).

Con lo mencionado, es crucial hacer énfasis en la necesidad de buscar un punto medio entre minimizar el impacto ambiental que es derivado del transporte y la comodidad que busca la ciudadanía al momento de transportarse. Esto implica reducir las emisiones de carbono y otros contaminantes, promoviendo tecnologías limpias, el uso de energías renovables y fomentando modos de transporte más sostenibles, como el transporte público y los vehículos eléctricos.

“Es un sistema que permite el transporte de personas y mercancías a unos costes sociales y ambientales menores a los actuales, reduciendo el peso del vehículo privado como medio de transporte y del petróleo como fuente de energía” (Linea Verde Municipal, s.f.).

El transporte sostenible busca una correcta planificación y prestación de servicios de movilidad para las personas en donde no solo se busca satisfacer las necesidades de las

generaciones presentes, sino también preservar los recursos y la calidad del entorno para las generaciones futuras. Este enfoque integra la dimensión económica, social y ambiental, en línea con los objetivos globales de sostenibilidad y desarrollo.

El Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible de España indica que:

La movilidad sostenible supone entender el transporte como un derecho universal, adaptado a las necesidades de las personas, que pone el foco la movilidad activa y el transporte público como principales alternativas para la ciudadanía. Es una política que busca promover el bienestar al impulsar una movilidad más accesible, eficiente, eficaz e inclusiva, que contribuye a reducir las emisiones, mejorar la calidad del aire, ganar espacio para los peatones y ciclistas y disminuir la accidentalidad (Ministerio de Transportes Sostenibles, s.f).

Con lo antes mencionado, idealiza un enfoque sobre el transporte sostenible de una manera progresista e integral, puesto que, hace hincapié en que la movilidad sostenible no solo se la debe tener en el paradigma de lo técnico y ambiental, sino, que abarca mucho más en razón de un derecho importante que debe satisfacer a las necesidades que presentan las personas en la sociedad, priorizando las alternativas de movilidad activa, siendo estas el uso de la caminata, bicicleta y Scooter, estableciéndoles como los pilares para edificar una población más concientizadora con el ambiente.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad vial en el Art.214I en el segundo párrafo señala que:

Se reconoce a los modos de transporte sostenibles como preferentes y de interés público, por contribuir a la preservación del ambiente, incrementar la accesibilidad, mejorar la salud y la calidad de vida de las personas; y, la caminata y el transporte de tracción humana como modos de transporte estratégicos para las ciudades del país, que merecen protección y garantía para su ejercicio y acceso dentro de los diferentes sistemas de movilidad (Ecuador, Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2008, Art.214I).

Con lo antes expuesto, es menester mencionar que dentro de nuestra Legislación se reconoce la importancia del transporte sostenible, puesto que, juega un rol fundamental en el estilo de vida de los ciudadanos y a su vez fomenta el cuidado a la no contaminación, buscando preservar una buena salud. Por otro lado, se los establece como medios de transporte

estratégicos por el hecho que ayudan a que exista una mejor movilización, es por tal razón que se debe garantizar la protección de este tipo de transportes, para que la ciudadanía acceda más a ella.

#### **4.2 Promoción del uso de medios de transporte no contaminantes.**

La Fundación Telefónica nos expresa en cuanto a los medios de transporte no contaminantes, que esta es una forma de movilidad sostenible que nos brinda grandes beneficios tanto ambientales como económicos, urbanos y sanitarios. De esta forma mejorando la salud de quienes transitan en la vía pública al reducir la contaminación ambiental y acústica (Telefónica, 2023).

Esta cita nos realiza énfasis al impacto que generan los medios de transporte sostenible de forma positiva como un soporte en la movilidad sustentable, asimismo, estos transportes ayudan mucho a que se reduzca la contaminación ambiental y a su vez la acústica, siendo así que se percibe una mejora en el ambiente y medio ambiente urbano, por otro lado, también nos establece beneficios económicos, por lo que estos transportes disminuyen el gasto energético y también a la salud pública en cuanto al hacer uso de estos medios de transporte sostenibles se fomentan entornos mucho más saludables.

El transporte sostenible en las ciudades implica buscar soluciones relacionadas a mejorar las redes del transporte público, promover el uso de la bicicleta e incluso caminar; es decir, trasladarse de una forma que tenga un impacto menos negativo en el medio ambiente (Grupo Banco Mundial , 2017).

Actualmente la ciudadanía debe realizar conciencia en base a las nuevas formas de movilizarse para crear un ambiente más sano y limpio, generando un impacto positivo durante y después, que incluso será de mucha ayuda para nuevas generaciones, es por tal razón, que el implemento del transporte sostenible es una alternativa muy factible y de gran ayuda para el ambiente y la humanidad. De igual manera que estos medios establecen formas más rápidas de movilización en vez de las tradicionales que ocasionan mucho tráfico al momento de circular.

“Apoyar a los gobiernos locales en materia de transporte urbano y tránsito, para la elaboración de planes de movilidad urbana sostenible y transporte, estudios tendientes a implementar Sistemas Integrados de Transporte, diagnósticos, entre otros relacionados” (Ministerio de Transporte y Comunicación, 2020, p. 67).

El Estado debe incentivar a que los Gobiernos Autónomos Descentralizados tengan planes referentes a la movilidad en base al uso de medios de transporte no contaminantes, con ayuda de las autoridades competentes como: en materia de tránsito, ambiental, territorial, entre otros, puesto que, ellos saben a más profundidad las medidas y precauciones que se deben realizar al momento de querer integrar un sistemas de transporte sostenible en cada territorio, asimismo, al fomentar estos planes, se debe considerar que existan datos estadísticos y diagnósticos a la ciudadanía para identificar si se está llevando a cabo todo de la forma más correcta, en el caso de que no sea así, se debe buscar alternativas para mejorarlo, ya que, el objetivo es que los GADS generen formas para movilizarse sin contaminar el ambiente.

Mientras que el artículo 2 en el numeral 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial nos resalta que:

“Principio de desarrollo sostenible. - El desarrollo del transporte en el país procurará un equilibrio entre los aspectos económicos, ambientales y sociales” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2008, Art.2).

El principio ante menciona juega un rol fundamental en el desarrollo sostenible, en cuanto a que se debe respetar tres aspectos que siempre están presentes dentro de la ciudadanía como lo es la economía, el ambiente y la sociedad, en base aquello, el transporte del país debe precautelar la emisión de contaminantes que generan perjuicio a la salud, por eso, se deben implementar más medios de transporte sostenible para ayudar tanto a la naturaleza como al hombre.

Por otro lado, el COOTAD dentro de su artículo 54 en el literal K, establece que:

Regular, prevenir y controlar la contaminación ambiental en el territorio cantonal de manera articulada con las políticas ambientales nacionales (Asamblea Nacional, Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, 2010, Art.54).

En la mencionada cita es importante destacar las políticas ambientales que sustentan a la norma en mención que busca el bienestar de sus ciudadanos precautelando la contaminación ambiental, instruyendo directamente a aquellas que, por su entorno, actividades económicas y de transporte respeten y concienticen del daño que se ocasiona a la madre tierra. Además, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) le otorga a los GADS la función de ejecutar lo establecido en la presente Ley, generando así

conciencia en la ciudadanía al momento de transportarse para eliminar los contaminantes que se transmiten al ambiente por el uso de transportes tradicionales.

Es importante mencionar que dentro de la LOTTTSV en el Art. 214A nos indica que:

Interés Público. - Se declara de interés público la movilidad eléctrica y sostenible; el uso de energías renovables como insumo indispensable para el fortalecimiento de la transportación y la movilidad; y, la promoción del transporte terrestre eléctrico y de cero emisiones en todo el territorio nacional (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2008, Art.214A).

Se menciona un interés público, porque todo lo que sucede dentro de nuestro país se debe tratar de forma transparente y comunicativa a los ciudadanos, más aún cuando se habla de maneras de incentivar y realizar el uso de transportes sostenibles para fortalecer las vías de movilidad, generando que todo sea ágil y menos contaminante.

Con lo expuesto podemos destacar que los medios de transportes no contaminantes se integran en un modelo de movilidad sostenible. Este además de aportar con el medio ambiente, busca mejorar el bienestar de los usuarios de manera integral, generando beneficios a largo plazo en la economía, la sociedad, el ambiente y en el uso de los espacios urbanos.

### **4.3 Legislación en movilidad**

La Legislación del Tránsito es un pilar fundamental en la organización y regulación del sistema vial. A través del marco legal que la compone, se establecen normas y directrices para garantizar la seguridad, fluidez y orden en la circulación de vehículos y peatones (Caicedo *et al*, 2024, p. 11).

En nuestro País las leyes juegan el rol fundamental para controlar las conductas de la sociedad, lo mismo sucede cuando hablamos de la legislación de tránsito en donde es un elemento clave para realizar una buena gestión y tener autoridad en el sistema vial de una forma eficiente, este marco legal nos indica directrices sobre los derechos y obligaciones que tienen los ciudadanos al momento de realizar su movilidad como conductores, usuarios o peatones, para así asegurar que exista un ambiente armónico con fluidez del tráfico y un orden en las públicas.

Si no existieran estas disposiciones realmente se viviría en un caos constante siendo el tránsito muy caótico y pesado, teniendo un aumento de accidentes muy elevados y conflicto entre la ciudadanía, por otro lado, la legislación de tránsito también tiene como objetivo educar

y fomentar una cultura de conciencia al momento de movilizarse evitando problemas y a su vez busca crear una responsabilidad vial por parte de la sociedad para garantizarle un ambiente seguro y organizado.

Para la movilidad, existe una escala que establece quiénes tienen mayor prioridad en la sociedad. Aunque en esta escala los peatones ocupan el primer lugar, seguidos por los ciclistas, esto no exime a ninguno de su responsabilidad en posibles incidentes, como accidentes de tránsito, dado que todos deben cumplir con su deber objetivo de cuidado (Caicedo *et al*, 2024, p. 17).

Es menester señalar que la misma ley de tránsito nos recalca una jerarquía en la movilidad siendo así que, prioriza a los peatones y ciclistas respecto a la vulnerabilidad de estos en las vías, no obstante, también enfatiza que, así como les dan una prioridad no significa que no tengan responsabilidades, puesto que ellos también son actores del tránsito como los demás. Se establece un deber objetivo para el cuidado específico donde garantice la seguridad vial, ya que cualquier persona dentro de esta escala tiene su rol importante siendo este un papel activo para prevenir accidentes o problemas en la movilización, con este enfoque se puede decir, que realiza una convivencia armónica y a su vez ayuda a combinar las obligaciones y derechos que tienen todas las personas para una movilidad más respetuosa, equitativa y a su vez segura.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), establece principios generales los cuales debemos tomar en cuenta para la planificación y organización, en su artículo 2 podemos destacar el principio de libre movilidad que nos establece:

“Principio de libre movilidad. - Toda persona tiene derecho a transitar libremente, priorizando su integridad física, mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley” (Asamblea Nacional, Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2008).

La buena práctica en la aplicación de la norma dentro de cada cantón y provincia, es fundamental para la coexistencia vial y garantizar un transporte eficiente, justo y responsable con el medio ambiente. Este principio asegura que las personas puedan ejercer su derecho a la movilidad sin causar un impacto negativo en el medio ambiente. Promoviendo una forma de transporte que respete el entorno natural y las generaciones futuras.

En materia de movilidad, la Ley de tránsito y demás conexas son la figura legislativa que coadyuvan al comportamiento de la sociedad, es decir, al existir esta legislación establece los derechos y obligaciones de los usuarios dependiendo del transporte que ellos usen. Es importante aquello, ya que, nos garantiza el orden que debe existir para las movilizaciones de los peatones y demás vehículos que sirven para la transportación ya sean personas, animales u objetos.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es un cuerpo normativo cuyo objetivo es organizar, planificar, regular y controlar el transporte terrestre, asegurando así la seguridad vial, y su principal finalidad es proteger a todas las personas y bienes que transitan por la red vial del territorio ecuatoriano, velando por el bienestar y la seguridad de los ciudadanos (Caicedo *et al*, 2024, p. 16).

La LOTTTSV es un marco legal que ha sido diseñado con la finalidad de garantizar el orden y asimismo la seguridad dentro del sistema vial en todo el país, cumple con las funciones de regular, planificar, organizar y controlar el transporte terrestre en donde busca priorizar y proteger a las personas como los bienes que transitan por las vías. Es así que la seguridad vial nos indica un compromiso alto para la prevención de accidentes de tránsito, creando espacios más seguros para los usuarios en las redes viales, de tal manera que su objetivo primordial es establecer el bienestar ciudadano siendo inclusivos, donde aseguran que el transporte terrestre sea equivalente a responsable y eficiente para el beneficio de toda la comunidad vial.

“La promoción de la movilidad sostenible, que incluye el fomento del transporte público y modos de transporte respetuosos con el medio ambiente, es esencial para reducir la dependencia de vehículos individuales y mitigar el impacto ambiental” (Caicedo *et al*, 2024, p. 74).

La movilidad sostenible es una táctica importante para los desafíos que se presentan en el ambiente y en la parte urbana, es por tal razón que el uso de los medios de transporte no contaminantes es respetuoso con el medio ambiente, porque buscan reducir la alta contaminación y la congestión en las vías que transmiten los transportes convencionales. Con este aspecto no solo establece que disminuyan las emisiones de los gases de efecto invernadero, sino también ayuda a que no exista tan frecuentemente la contaminación acústica, lo cual molesta mucho a los usuarios. El promover la movilidad sostenible es una necesidad clara y urgente tanto en el Ecuador como alrededor del mundo, puesto que, se debe mitigar el impacto

que causan los transportes tradicionales al ambiente y aprovechar a que se realicen avances para el desarrollo urbano en la sociedad.

El uso adecuado de la vía pública es fundamental para garantizar la convivencia pacífica y el desarrollo sostenible de las ciudades, por ello, es importante que los ciudadanos respeten las normas de tránsito, eviten obstruir el paso peatonal o vehicular, y contribuyan al mantenimiento y cuidado de las infraestructuras viales (Caicedo *et al*, 2024, p. 47).

Los usuarios viales deben reconocer el uso adecuado de la vía pública por lo que no es solo importante para que exista una convivencia pacífica, sino para que el desarrollo sostenible se desarrolle con más apertura en las ciudades, como se busca dentro de la ciudad de Loja. El respeto a las normas de tránsito, cuidar las infraestructuras viales son los tipos de responsabilidades que son compartidas que buscan garantizar que la movilidad sea fluida y también que sea segura para el peatón, ciclista, transportista, etc.

Se debe reconocer que cuando los ciudadanos tienen actitudes de crear conciencia y responsabilidad en los espacios públicos, esto minimizará las peleas entre los peatones y conductores, por otro lado, mantener las vías en condiciones óptimas prolongará una vida útil, muy larga en la infraestructura y evitar reparaciones que ocasionen el gasto público afectando los recursos del estado.

Lo expuesto, lo relacionamos con el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), donde en su artículo 54, literal f) se establecen las funciones del gobierno autónomo descentralizado municipal; me permito destacar la de: “prestar los servicios públicos y construir la obra pública cantonal correspondiente, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiariedad, participación y equidad” (Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, 2010, Art. 54).

Las Funciones importantes que desempeñan los gobiernos autónomos descentralizados municipales, se centran en las prestaciones de servicios y como se lleva a cabo la construcción de la obra pública. Los GADS tienen la potestad de ser los principales actores para prever a su sociedad respecto a los servicios públicos y sobre el desarrollo que se debe impartir dentro de la infraestructura cantonal siendo este un impacto directo a el tipo de calidad de vida que manejan los habitantes. Cuando se habla del tema de calidad, eficacia y eficiencia se busca

transmitir que estos son fundamentales para obtener los servicios y obras municipales que correspondan a las necesidades de la ciudadanía, implicando que se optimicen recursos y realizando una planificación debida y estratégica.

Los principios orientadores no son nada más que el enfoque inclusivo y ético que busca mejorar la administración de los recursos que poseen los GADS y garantizar un servicio inclusivo con atención prioritaria en cada territorio de su competencia, asegurando que se respete las creencias, la diversidad cultural y se establezcan parámetros de inclusión para la toma de decisiones, no obstante, esta disposición del COOTAD realiza énfasis sobre el marco jurídico que se establece para la gestión que deben brindar y realizar los GADS y a su vez el compromiso que va de la mano con los principios éticos y sociales que tienen como finalidad que la administración pública sea un instrumento para el uso del desarrollo humano y también territorial

En la LOTTTSV en su Artículo 4 nos menciona lo siguiente:

Enseñanza obligatoria de regulaciones sobre tránsito. - Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, normas de respeto a los grupos de atención prioritaria, ciclistas y a los usuarios de vehículos de tracción humana y fomento del uso de la bicicleta como medio cotidiano de transporte, en su propia lengua y ámbito cultural (Asamblea Nacional, Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2008).

La antes mencionada Ley nos aborda un tema importante sobre la educación obligatoria en el ámbito del tránsito y seguridad vial siendo esta responsabilidad del Estado hacia sus ciudadanos, por tal razón es deber estatal que se establezcan capacitaciones educativas en temas de tránsito para fomentar una cultura de educación y seguridad vial que busque reducir accidentes y conflictos en la vía, en donde solo se promueva la convivencia armónica.

Asimismo, destaca la participación de los grupos prioritarios y de que ellos deben ser respetados como cualquier otro usuario siendo estos los ciclistas, peatones y quienes hagan uso de vehículos de tracción humana, aquí se promueve la inclusión y proteger a quienes son más vulnerables en la red vial. La misma disposición realiza un enfoque al fomentar el uso de la bicicleta siendo esta parte del grupo del transporte sostenible, esto contribuye a tener un ambiente más sano y menos ruidoso al momento de transitar en las vías.

#### **4.4 Las sanciones administrativas.**

Los autores Ramírez y Aníbal se expresan sobre las sanciones administrativas y nos dicen que “este poder sancionador, que posee la administración pública se traduce comúnmente como una sanción correctiva y disciplinaria para reprimir o corregir las acciones u omisiones previstas en las infracciones” (Ramírez & Aníbal, 2015).

Con esto podemos determinar que las sanciones administrativas son una herramienta crucial para garantizar el cumplimiento de las normativas y ordenanzas que regulan (la conducta de los en la comunidad. Esto se logra disciplinando las conductas de los ciudadanos para el desarrollo del orden social y el respeto por el marco normativo establecido. Por otro lado, el estado tiene la capacidad de imponer sanciones con el objetivo principal de que se asegure un orden en la sociedad y del cumplimiento de las normas.

En este sentido las sanciones administrativas junto a su correlato en las sanciones penales constituyen la cláusula de cierre del ordenamiento jurídico ya que si bien las normas son obligatorias, cuando se dirigen a los ciudadanos prescribiendo o proscribiendo determinadas actuaciones, éstos las cumplen no tanto por su naturaleza imperativa y el deber general de cumplimiento sino por el efecto disuasorio que produce la existencia de un mecanismo de reacción frente a su incumplimiento con consecuencias negativas para sus intereses (Fernández , 2017, p. 1).

El ser humano desde su creación tiende a sublevarse como un sinónimo de libertad en sus acciones, el libre albedrío (hacer el bien o el mal) y desde ese punto de análisis fueron creadas las leyes con sanciones coercitivas que controlen la conducta humana, actualmente el ordenamiento jurídico estipula las sanciones para cada tipo de conducta cometida por los infractores, la norma clasifica varias formas de sanciones, donde las administrativas surten el sentido de lo pecuniario, siendo menos imperativa a diferencia de la penal que está ya conlleva en varios aspectos el estar cohibido de su libertad.

Por sanción entendemos aquí un mal infligido por la Administración a un administrado como consecuencia de una conducta ilegal. Este mal (fin aflictivo de la sanción) consistirá siempre en la privación de un bien o de un derecho, imposición de una obligación de pago de una multa (Galarza, 2016, p. 14).

Se comprende a que, si se realiza una conducta antijurídica, esta acarrea sanciones o a su vez multa, por el hecho de que lo cometido va en contra de lo que se debe hacer, es así que la sanción es el conjunto de esquemas premeditados que se imponen cuando sucede que se ha

realizado una conducta ilegal no prevista en conformidad a lo que determina el ordenamiento jurídico.

“El principio de proporcionalidad en las sanciones administrativas desempeña un papel fundamental en el ordenamiento jurídico ecuatoriano, constituyendo un elemento esencial para garantizar la adecuación y equidad en la imposición de medidas punitivas por parte de la administración pública” (Aguas Almeida & Molina Andrade, 2024, p. 728).

Cuando se impone una sanción administrativa, se debe tener en consideración el principio de proporcionalidad en cuanto a que todo tipo de sanciones o multas que se desean establecer no se realizan porque si o porque a una autoridad competente desee que se aplique como quiere estableciéndolo sin haber considerado dicho principio, al contrario, todo debe ser de una forma proporcional para así garantizar un debido proceso y que ninguna de las partes se vea afectada.

Según Fernández, 2017, indica que: “Esta función del Derecho Administrativo sancionador la comparte con el Derecho Penal, que constituye el núcleo duro del ius puniendi del Estado” (p. 2).

Es así que el Derecho Administrativo sancionador esta interrelacionado con el poder punitivo del estado para sancionar en conformidad con los tipos de multas o sanciones que se pueden interponer para las acciones dolosas.

“El Objetivo primero y directo de la sanción administrativa es la prevención de una conducta, evitar una acción u omisión que ha sido tipificada como infracción administrativa” (Bermúdez, 1998, p. 327).

Dentro de los elementos para definir las sanciones administrativas, encontramos que el objetivo principal es buscar la formar de prevenir estas malas conductas, en base al imponer algún tipo de multas a quienes comentan estas infracciones, por cuanto a establecer parámetros para convivir en armonía.

Asimismo, el objetivo principal de las sanciones es evitar la repetición de la infracción creando un elemento disuasorio para los demás, en lugar de centrarse únicamente en castigar la infracción una vez que se ha producido. Las sanciones no se limitan a los penales, sino que tienen por objeto garantizar el cumplimiento de las normas mediante la disuasión y la creación de un entorno de cumplimiento de las normas administrativas. Por tanto, la administración

pública utiliza las sanciones no sólo como respuesta a los delitos, sino también como medio para prevenir futuras acciones que puedan amenazar el orden y el bienestar público.

#### **4.1.1 Principio de proporcionalidad y Debido proceso**

La autora Isabel Perelló señala que:

Establece al principio de proporcionalidad como un principio rector fundamental, que opera como un límite material dentro de una entidad pública que actúa sobre los ciudadanos, y a su vez este principio se configura como una herramienta eficaz en el control jurídico material de las decisiones discrecionales (Perello, 1997).

Gracias a lo expuesto podemos indicar que el principio de proporcionalidad es esencial para garantizar la justicia y el equilibrio en la aplicación de normas y sanciones. Asegura que el ejercicio del poder por parte del Estado sea legítimo, razonable y no abusivo, protegiendo a los ciudadanos de medidas injustas o arbitrarias. La razonabilidad y proporcionalidad de las decisiones son fundamentales para evitar acciones desmedidas que puedan perjudicar injustamente los derechos de una persona.

En cuanto al debido proceso, este implica que las personas tengan acceso a un procedimiento legal, justo y equitativo, asegurando en la mayor medida posible la solución imparcial y precisa de una controversia. Se busca garantizar que los derechos de las personas sean respetados durante cualquier proceso legal, contribuyendo así a la justicia y la protección de los individuos frente a posibles injusticias o abusos.

El principio de proporcionalidad puede ser justificado en la medida en que, según sus defensores, el mismo constituye un procedimiento racional para tomar decisiones, pues permite explicitar y controlar las razones que se ofrecen para justificar una determinada medida que afecte derechos fundamentales (Caminos, 2014, p. 67).

La razón es fundamental para llegar a tomar decisiones determinadas al momento de aplicar un tipo de sanción, con ello es menester manifestar que está conectado con el principio de proporcionalidad, en cuanto a poder justificar porque razón se ha decidido imponer esa multa en base a la infracción cometida.

“El principio de proporcionalidad o también llamado “principio de razonabilidad” o “prohibición de exceso” es un principio rector, que establece que las penas deben ir de acuerdo a la lesividad de los bienes jurídicos” (Caiza, 2023, p. 13).

De acorde a la falta cometida se debe establecer la multa que se impondrá, ya que, de ninguna manera la sanción debe ser mayor a la infracción cometida de lo contrario no se estaría cumpliendo con este principio rector como lo es la proporcionalidad y además se estaría vulnerando las garantías jurisdiccionales del debido proceso.

En otras palabras, las sanciones aplicadas no deben ir más allá de lo necesario para lograr las sanciones económicas previstas en la norma, como la disuasión de futuras infracciones, la compensación por los daños causados o la rehabilitación del infractor. Este principio puede ser violado si las sanciones son desproporcionadas al daño o riesgo causado por la infracción, lo que puede dar lugar a abuso de poder y sanciones injustificadas.

El principio de proporcionalidad se basa en la idea de que la severidad de la pena debe ser proporcional a la gravedad del delito. Por ejemplo, aplicar sanciones excesivas, como multas excesivas o prisión, por infracciones administrativas menores sería inadecuado y contrario a este principio. De esta manera, se protege a las personas de sanciones arbitrarias y excesivas y se les garantiza un trato justo y razonable de acuerdo con la ley.

Sin embargo, este principio se refiere no solo a la severidad de las sanciones por el delito cometido, sino también a su idoneidad y necesidad. Las sanciones deben ser lo más adecuadas posibles para lograr los objetivos de la ley, sin recurrir a medidas excesivas o inútiles. El principio de proporcionalidad implica, por tanto, una evaluación cuidadosa de las consecuencias de la pena para garantizar que no se imponga una carga injusta o excesiva al infractor.

En la Guía sobre la aplicación del Principio – Derecho del Debido proceso manifiesta que:

El debido proceso constituye un principio-derecho que garantiza que todas las personas puedan pretender la defensa de sus derechos, la solución de sus controversias y la aclaración de alguna incertidumbre jurídica a través de un proceso dotado de garantías mínimas (formales y sustantivas) (Mejía *et al*, 2013, p. 12).

Este principio rige en forma en que la persona que está siendo sancionada pueda defenderse y argumentar en referencia a aquello, por lo que puede existir en ocasiones la incorrecta imposición de sanciones, es decir, que a quien se pretende sancionar o haya cometido dicha acción dolosa no sea responsable de lo que se le acusa.

Este principio establece que las personas deben ser tratadas siempre con dignidad y respeto en los procedimientos judiciales o administrativos. Las garantías mínimas del debido proceso incluyen, entre otras, el derecho a ser informado de la acusación o denuncia, el derecho a la defensa, el derecho a ser representado por un abogado, el derecho a un juicio justo ante un tribunal de jurisdicción competente y el derecho a recurrir la decisión ante un tribunal superior. el derecho a hacerlo. Además, debe concederse un plazo razonable para la resolución de la controversia, evitando demoras indebidas que puedan perjudicar los derechos de las partes involucradas.

El debido proceso no solo garantiza el respeto de los derechos individuales, sino que también contribuye a la legitimidad de los sistemas judiciales y administrativos. Si las personas perciben el proceso como justo, imparcial y accesible, es más probable que acepten la resolución de las controversias y cooperen con el sistema judicial. Por el contrario, si se viola el debido proceso, existe el riesgo de que esto genere desconfianza en el sistema y afecte la credibilidad de las instituciones que se supone deben garantizar la justicia.

En un sentido más amplio, el debido proceso también incluye la oportunidad de aclarar ambigüedades jurídicas que puedan surgir durante un caso. Las cuestiones jurídicas suelen ser complejas y requieren una interpretación cuidadosa. El debido proceso garantiza que las personas tengan la oportunidad de resolver cuestiones y aclarar cualquier ambigüedad en las normas o las pruebas presentadas. Esto no solo mejorará la justicia en cada caso individual, sino que también promoverá la claridad en el sistema jurídico en su conjunto.

“Cualquier órgano del Estado que ejerza funciones de carácter materialmente jurisdiccional, tiene la obligación de adoptar resoluciones apegadas a las garantías del debido proceso legal” (Mejía *et al*, 2013, p. 13).

El debido proceso en este contexto estipula que las decisiones adoptadas por estos órganos deben ejecutarse de conformidad con un conjunto de normas y principios que aseguren la exactitud, transparencia y equidad procesales. Esto incluye el derecho a ser escuchado, a defenderse, a ser informado de los cargos y las razones de la sentencia, y a un juicio justo sin prejuicios ni arbitrariedad. La ausencia de estas garantías puede dar lugar a violaciones de derechos fundamentales, lo que puede dar lugar a la invalidez de las decisiones adoptadas por estos órganos. Es importante destacar que la obligación de seguir los procedimientos legales no es sólo una cuestión de forma sino también de contenido, las decisiones adoptadas deben basarse en derecho, ser racionales y respetar los derechos humanos.

Los procedimientos que respetan las garantías del debido proceso aseguran que las decisiones adoptadas no sólo estén justificadas legalmente, sino que también sean justas y proporcionadas a los hechos y circunstancias del caso. Las garantías del debido proceso dan a las personas la confianza de que las decisiones serán justas y el derecho a impugnarlas si creen que ha habido un error o injusticia.

Además, el debido proceso fortalece las instituciones democráticas y el estado de derecho. Garantizar que todas las decisiones judiciales se rijan por principios claros y coherentes de equidad, transparencia y legalidad contribuye a la legitimidad del sistema y a la protección de los derechos fundamentales de los ciudadanos. Cuando las autoridades públicas actúan al margen de estos principios, no sólo violan los derechos de las personas afectadas, sino que también socavan la confianza pública en las autoridades públicas y en el propio sistema judicial.

Art. 76.- En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso... (Constitución de la Republica del Ecuador, Constitución de la República del Ecuador, 2008)

En la Constitución de la República del Ecuador se establece al debido proceso como un derecho que se debe garantizar en todo proceso donde se señalen derechos y obligaciones, además se incluyen las garantías básicas de este mismo.

“La Ley sólo debe establecer penas estricta y evidentemente necesarias, y tan sólo se puede ser castigado en virtud de una Ley establecida y promulgada con anterioridad al delito, y aplicada legalmente” (Marqués & Jefferson, 1789).

El principio de legalidad tiene dos aspectos importantes. El primero es “Delito ilícito, castigo ilícito”, lo que significa que no puede haber delito ni castigo que no esté definido en la ley. Esto evitará nuevas infracciones y sanciones retroactivas. El otro aspecto es la seguridad jurídica. La existencia de leyes vigentes que definen los delitos y los castigos penales brinda a los ciudadanos confianza en las consecuencias jurídicas de sus acciones. Esto garantiza que las personas comprendan claramente que las acciones prohibidas y las sanciones asociadas a ellas deben seguir los procedimientos establecidos por la ley y que se respetarán los derechos de los acusados, incluido el derecho a la defensa, a un juicio justo y la presunción de inocencia. Pueden tomar decisiones informadas sobre sus acciones al tiempo que garantizan el respeto de sus derechos fundamentales. Además, la aplicación legal de las sanciones debe realizarse de

conformidad con los principios de equidad, proporcionalidad e imparcialidad, evitando el abuso de poder y la aplicación de sanciones injustas o desproporcionadas.

En primer lugar, el concepto de proporcionalidad implica que las sanciones deben ser adecuadas a la naturaleza de la infracción y al daño causado. La ley debe establecer sanciones que sean acordes con la gravedad del delito, de modo que las consecuencias de la infracción sean proporcionales a los intereses protegidos por la norma violada. Por ejemplo, un delito menor, como una infracción administrativa o una falta, no debe ser castigado con sanciones tan severas como largas penas de prisión o multas excesivas. Del mismo modo, una infracción grave debe ser castigada con una sanción que sea lo suficientemente severa como para reflejar el daño causado, pero que no sea desproporcionada.

La desproporción entre la pena y el delito puede dar lugar a una serie de problemas tanto de naturaleza jurídica como ética. Una pena desproporcionada puede dar lugar a injusticia, ya que puede violar los principios de humanidad y dignidad que deben fundamentar la aplicación de las sanciones. Castigar en exceso a una persona por una infracción relativamente menor puede dar lugar a un sufrimiento innecesario, lo que no sólo es injusto para la persona en cuestión, sino que también puede socavar la legitimidad de todo el sistema de justicia penal. Además, el uso de sanciones desproporcionadas puede tener efectos contraproducentes, como el aumento de la desconfianza en las instituciones estatales y la percepción de una aplicación arbitraria de la ley.

Por otra parte, los castigos desproporcionados también pueden dar lugar a un uso ineficiente de los recursos estatales. Si se imponen penas severas que no guardan proporción con la gravedad del delito, se desperdician tiempo, dinero y esfuerzo que podrían destinarse a otros casos más graves o importantes. Además, las penas desproporcionadas pueden socavar el propósito de la justicia penal, que debería ser rehabilitar a los delincuentes, proteger a la sociedad y prevenir futuros delitos. Las penas excesivamente duras pueden privar a una persona de toda oportunidad de reintegrarse positivamente en la sociedad y pueden contribuir a su estigmatización y aislamiento. “La intensidad de las penas no deberá ser desproporcionada en relación con la infracción” (Convención Europea, 2000, p. 20).

En el Art. 169 de la Constitución de la República del Ecuador, señala que: “El sistema procesal es un medio para la realización de la justicia. Las normas procesales consagrarán los principios de simplificación, uniformidad, eficacia, inmediación, celeridad y economía procesal, y harán efectivas las garantías del debido proceso. No

se sacrificará la justicia por la sola omisión de formalidades” (Constitución de la República del Ecuador , 2008, Art. 169).

El artículo 169 de la Constitución de la República del Ecuador constituye una declaración fundamental sobre la naturaleza y finalidad del sistema judicial del país. Esta disposición enfatiza que las instituciones procesales no son fines en sí mismas, sino medios para la administración de justicia. En este sentido, la Convención establece principios fundamentales que deben guiar la elaboración, interpretación y aplicación de las normas procesales, procurando que contribuyan a un sistema judicial justo, eficaz y accesible.

Los principios de sencillez procesal, uniformidad, eficiencia, celeridad, rapidez y economía contenidos en este artículo son los pilares encaminados a garantizar que los procesos judiciales no se conviertan en un obstáculo para las personas. Estos principios apuntan a erradicar prácticas burocráticas o excesivamente formales que puedan retrasar, prolongar o impedir el acceso a la justicia. Por ejemplo, la sencillez significa que los procedimientos sean comprensibles y accesibles para todos, mientras que la celeridad tiene por objeto evitar demoras innecesarias en la solución de las controversias.

De particular importancia en esta disposición es la afirmación de que “la equidad no debe ser sacrificada por meras deficiencias procesales”. Esta declaración enfatiza la prioridad de la justicia sustantiva sobre la formal. En otras palabras, si bien el debido proceso es importante para garantizar un proceso ordenado y justo, no debe convertirse en una excusa para denegar justicia cuando las circunstancias así lo requieran. Esto refleja la concepción progresista del derecho procesal, según la cual los derechos sustantivos de las partes prevalecen sobre los requisitos puramente formales. Además, esta disposición fortalece las garantías del debido proceso y asegura la protección de los derechos fundamentales de las partes durante todo el proceso judicial. Esto incluye el derecho a ser escuchado, el derecho a un juicio justo y el derecho a un veredicto motivado, entre otros aspectos importantes.

#### **4.4 Competencia de los gobiernos autónomos descentralizados (Municipios)**

Es importante definir lo que llega a ser la competencia, el autor Rocco, 2019, nos dice que: “Esta es la facultad legal que tienen determinadas autoridades para actuar dentro de los límites establecidos por la ley” (p. 33).

La competencia se refiere a la facultad delimitada por la ley que tiene una autoridad o entidad para actuar en un determinado ámbito, sea resolviendo, regulando o sancionando asuntos administrativos.

Se trata de un principio fundamental en la estructura del derecho administrativo y del Estado de derecho, a saber, la legalidad en el ejercicio de la autoridad pública. Este principio establece que los poderes de los poderes judicial, ejecutivo y administrativo del gobierno sólo pueden ejercerse dentro de los límites que les asigna la ley y que su actuación debe estar debidamente regulada por la ley y las normas constitucionales. En otras palabras, el ejercicio del poder debe ser siempre una manifestación del derecho y nunca arbitrario o excesivo.

Los poderes legales en cuestión implican que las autoridades no son libres de actuar según sus propios criterios y deseos, sino que deben obedecer las reglas que rigen su conducta. Esto garantiza que el ejercicio del poder estatal sea previsible, transparente y, sobre todo, justo. El público debe tener confianza en que las decisiones adoptadas por las autoridades son el resultado de un proceso justo, se basan en el derecho aplicable y brindan seguridad jurídica a todos los participantes.

El Consejo Nacional de Competencias establece que:

Los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, tienen la competencia exclusiva de planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, es así que de acuerdo al modelo de gestión A, deben realizar el control del tránsito, regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, emitir, suscribir y renovar los contratos de operación de transporte público urbano e intracantonal; permisos de operación comercial y especial; implementar los centros de revisión y control técnico vehicular (Consejo Nacional de Competencias, 2022).

Dentro de la Constitución, en el artículo 264, se establecen las competencias que tienen los gobiernos municipales, donde quiero destacar la de planificar, construir y mantener la vialidad urbana, y la de planificar, regular y controlar el tránsito dentro de su territorio cantonal.

De la misma forma, el COOTAD establece las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados dentro de su artículo 55, reforzando lo establecido en la constitución y tomando el control de tránsito de cada cantón.

Con lo expuesto, dejamos en evidencia que los GADS Municipales tienen la competencia sobre el control y regulación del tránsito, gracias a esto ellos pueden resolver o tomar medidas con autonomía para decidir sobre estas cuestiones, pero estas tienen que estar fundamentadas en los principios constitucionales, más aún, al momento de establecer

responsabilidades a los usuarios, deben respetar los principios de proporcionalidad y el debido proceso al momento de imponer sanciones.

“La conservación, recuperación y restauración de la naturaleza, el mantenimiento de la biodiversidad y el manejo sostenible y sustentable de los ecosistemas” (Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, 2010, Art. 4).

La conservación implica la protección de los ecosistemas, las especies y los recursos naturales en su estado actual. Este enfoque tiene como objetivo prevenir la degradación ambiental mediante la aplicación de políticas y prácticas que minimicen los impactos humanos en los sistemas naturales. La conservación no solo protege la biodiversidad, sino que también preserva los servicios eco sistémicos esenciales para la vida en la Tierra, como la regulación del clima, la purificación del agua y la polinización.

Por otro lado, la restauración y la regeneración van más allá de la conservación pasiva y tienen como objetivo revertir el daño que ya se ha producido. Estas actividades incluyen la reforestación, la restauración de tierras degradadas, la limpieza de los cursos de agua y la reintroducción de especies nativas. La restauración de los ecosistemas es una herramienta poderosa para abordar cuestiones como la desertificación, la pérdida de hábitat y los impactos del cambio climático, ayudando a restaurar ecosistemas funcionales y resilientes.

La biodiversidad se refiere no solo a la diversidad de especies, sino también a la diversidad genética y la complejidad de los ecosistemas. Una alta biodiversidad garantiza la estabilidad de los ecosistemas, lo que les permite adaptarse a los cambios ambientales y soportar perturbaciones como enfermedades, parásitos y condiciones climáticas extremas. Sin embargo, la pérdida de biodiversidad acelerada por actividades humanas como la deforestación, la contaminación y la sobreexplotación de los recursos es una de las principales amenazas a la sostenibilidad del planeta.

Por último, la gestión sostenible de los ecosistemas implica el uso responsable de los recursos naturales para asegurar su disponibilidad a largo plazo. Este enfoque combina el respeto por las limitaciones ambientales con las aspiraciones de equidad social y económica. El desarrollo sostenible requiere una planificación consciente que integre las necesidades humanas con la capacidad regenerativa de la naturaleza y fomente prácticas como la agricultura orgánica, la pesca responsable y el turismo sostenible. Además, el término “sostenible” enfatiza la necesidad de crear sistemas de vida autosuficientes que no dependan de la explotación intensiva de recursos no renovables.

El COOTAD desarrolla las competencias exclusivas delimitando específicamente las facultades que se atribuyen a cada nivel de sobre los sectores de: vialidad, tránsito y transporte, gestión de la cooperación internacional, gestión de las cuencas hidrográficas, riego, fomento de la seguridad alimentaria, fomento de actividades productivas agropecuarias, gestión ambiental, prestación de servicios públicos, infraestructura física y equipamientos de salud, educación y otros (Buendía, 2011, p. 119).

Uno de los aspectos centrales del COOTAD es su contribución a la distribución del poder entre los niveles de gobierno: nacional, estatal, provincial y parroquial. La definición específica de cada órgano tiene por objeto evitar duplicaciones y conflictos de competencias, optimizar los recursos disponibles y garantizar una administración más flexible y eficiente. Por ejemplo, las carreteras y el tráfico son áreas de responsabilidad que requieren coordinación entre diferentes niveles de gobierno, pero el COOTAD ha establecido estándares claros para garantizar que cada nivel pueda desempeñar su papel en armonía con los demás.

En materia de gestión ambiental, el Código Orgánico Organizacional Territorial Autonomía y Descentralización ha definido responsabilidades específicas para proteger los ecosistemas y promover el desarrollo sostenible. Esto es especialmente importante en un país tan diverso como Ecuador, donde las acciones de los gobiernos locales pueden influir en la conservación de áreas protegidas, la regulación de las actividades extractivas y la promoción de prácticas respetuosas con el medio ambiente.

La autonomía reconocida a los GAD por el ordenamiento jurídico ecuatoriano, es un concepto político intermedio cuyo alcance está dado por el ejercicio de potestades administrativas, en el ámbito político, administrativo y financiero, para el cumplimiento de sus competencias, otorgadas en el marco del Estado unitario (Recalde, 2014, p. 106).

Es importante entender que la autonomía política de los GADS implica su derecho a tomar decisiones dentro de su competencia sin interferencias innecesarias de autoridades superiores. Esto permitirá a las autoridades locales desarrollar políticas públicas adaptadas a las condiciones locales y promover una gobernanza más efectiva en línea con las necesidades de los residentes. Por ejemplo, las autoridades municipales y parroquiales tienen derecho a priorizar proyectos de desarrollo urbano, rural o de servicios públicos en función de las necesidades específicas de sus comunidades.

Por otro lado, la autonomía administrativa se refiere a la capacidad de los GADS de organizarse internamente, gestionar sus propios recursos humanos y técnicos y llevar a cabo las acciones necesarias para cumplir con sus responsabilidades. Esto aumentará la eficiencia y el profesionalismo de la prestación de servicios, ya que las decisiones se tomarán directamente en las zonas afectadas, reduciendo la burocracia y los tiempos de respuesta. Sin embargo, esta iniciativa requiere que los Gobiernos Autónomos Descentralizados cuente con una capacidad institucional y técnica adecuada, lo que plantea importantes desafíos en materia de capacitación y fortalecimiento.

La independencia financiera es quizás el aspecto más importante, ya que, sin recursos suficientes, la autonomía en otros aspectos será limitada. De conformidad con el COOTAD y la Constitución, el GAD recibe asignaciones del presupuesto nacional y tiene derecho a generar sus propios ingresos a través de impuestos, tasas y donaciones. Sin embargo, el éxito de esta autonomía depende de la capacidad del GAD para gestionar eficazmente estos recursos y garantizar su uso transparente y responsable. Además, la dependencia de las transferencias financieras del gobierno central puede limitar una autonomía significativa, especialmente en situaciones de crisis económica o retrasos en los pagos.

El carácter “indirecto” de la autonomía a la que se refiere la cita se debe a que el GAD opera dentro de un marco regulatorio único y sus poderes y autoridad están limitados por la Constitución y el COOTAD. Esto significa que, a pesar de la descentralización, el GAD opera según principios generales que garantizan la igualdad territorial, la eficiencia y la coherencia con las políticas nacionales. Este equilibrio entre autonomía y unidad es necesario para evitar disparidades extremas entre regiones y promover un desarrollo inclusivo y armonioso. Además, la autonomía del GAD acerca la toma de decisiones políticas y administrativas a los residentes de cada región, fortaleciendo así su participación. Esto contribuye a la formación de un sentido de propiedad y responsabilidad compartida en la administración pública, permitiendo a las comunidades influir directamente en las prioridades y acciones de las autoridades locales.

En el Art 214H de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial realiza un enfoque referente a que:

El Gobierno Central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados incorporarán dentro de su planificación actividades relacionadas con la gestión, promoción, incentivo, regulación y control del desplazamiento de los ciudadanos a pie y en bicicleta como modos sostenibles de transporte, garantizarán su circulación en condiciones seguras,

atractivas y cómodas en armonía con los demás usuarios del viario, en el marco del ejercicio de las competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial establecidas en la Ley (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2008).

El artículo 214H de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial representa un paso importante hacia la promoción del desarrollo sostenible y la seguridad vial en Ecuador. El artículo destaca la responsabilidad compartida de los gobiernos nacionales y las autoridades autónomas descentralizadas de integrar estrategias de caminata y ciclismo en su planificación, y destaca los factores clave para un desarrollo urbano sostenible y equitativo. Lo sé. Destaca el papel fundamental de la movilidad sostenible como prioridad en la planificación territorial y urbana. Promover la caminata y el ciclismo no solo ayuda a reducir la contaminación y las emisiones de gases de efecto invernadero, sino que también tiene un impacto positivo en la salud pública al fomentar estilos de vida más activos y saludables. En el contexto mundial de la crisis climática y la rápida aceleración de la urbanización, este enfoque permite a Ecuador alinearse con las tendencias internacionales hacia ciudades más verdes, más habitables y más sostenibles. Otro aspecto central de este artículo es la seguridad vial. Para garantizar condiciones seguras para peatones y ciclistas, es necesario diseñar infraestructura adecuada, como aceras anchas, cruces peatonales claramente visibles, Ciclovías y áreas con tráfico limitado. Estas medidas no sólo reducirán el riesgo de accidentes, sino que también aumentarán la confianza de la población en este tipo de transporte. La creación de un entorno seguro es especialmente importante para proteger a los grupos más vulnerables de la población, incluidos los niños, los ancianos y las personas con discapacidad.

#### **4.5 Derechos y obligaciones de los usuarios**

Los peatones, pasajeros y ciclistas se encuentran mencionados en todo el cuerpo de la Ley de Transporte Terrestre. Tránsito y Seguridad Vial (LTTTSV) puesto que llegan a ser considerados como usuarios del espacio vial. Estos actores sociales merecen menciones claras en los artículos de la Ley que correspondan exclusivamente a sus derechos y obligaciones.

La Empresa Pública de Movilidad del Norte, 2022, nos expresa que: “El establecer derechos y obligaciones de los usuarios que usan la vía pública es crucial para asegurar un entorno seguro, eficiente y respetuoso” (p. 25).

Al imponer normas claras que todos deben seguir, se promueve la seguridad, se facilita la movilidad y se garantiza que los derechos de todos los ciudadanos sean protegidos, mientras se fomenta una convivencia armónica y responsable en el espacio público.

Dentro de la ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en los artículos 204 y 204A, se dictan los derechos y obligaciones de los ciclistas y bici usuarios. Es fundamental que los gobiernos autónomos descentralizados al momento de realizar las ordenanzas para regular a los usuarios tomen en cuenta la presente ley y usen como pilar los derechos y obligaciones que tiene este grupo. De esta forma garantizamos la protección de derechos y evitaremos conflictos en su aplicación, asegurando la correcta armonización entre las diferentes regulaciones a nivel nacional y local.

Derecho a la Seguridad. - La seguridad vial de los peatones es un derecho reconocido internacionalmente. Según la ONU, los estados tienen la responsabilidad de proteger a todos los usuarios de la vía, incluidos los peatones, a través de medidas efectivas de infraestructura, educación vial y aplicación de leyes (Caicedo *et al*, 2024, pág. 207).

El derecho a la seguridad de los peatones en la carretera está reconocido internacionalmente y cuenta con el apoyo de organizaciones como las Naciones Unidas, y es un principio fundamental de los derechos humanos y de los sistemas modernos de gestión del tráfico. Un elemento clave de este enfoque es una infraestructura vial segura y adecuada, que incluye la construcción de aceras amplias, bien iluminadas y sin barreras, la instalación de pasos de peatones elevados o señalizados y la creación de zonas de calmado del tráfico en zonas peatonales densamente pobladas, como escuelas, hospitales y distritos comerciales. La infraestructura debe ser inclusiva y accesible para las personas con discapacidad, las personas mayores y los niños. Estas medidas no solo mejoran la seguridad, sino que también fomentan una movilidad más sostenible y activa. El segundo principio fundamental es la educación vial, dirigida tanto a los peatones como a los conductores. Es importante crear una cultura de respeto mutuo y de reconocimiento de los derechos y responsabilidades de cada participante en el transporte. Las campañas de sensibilización, los programas de educación escolar y comunitaria y la formación en seguridad vial son herramientas eficaces para prevenir accidentes y fomentar un comportamiento responsable.

En este sentido, es de suma importancia formar a los conductores para que den prioridad a los peatones y respeten los límites de velocidad en las zonas urbanas. Las normas de tránsito deben ser claras, completas y estrictas, y los infractores deben estar sujetos a sanciones

adecuadas. Además, es esencial fortalecer la capacidad de las autoridades reguladoras para supervisar y hacer cumplir estas leyes. Sin una aplicación efectiva, incluso las mejores políticas e infraestructuras pueden no ser suficientes para proteger a los peatones.

La responsabilidad del Estado en este ámbito no es solo jurídica, sino también ética y social, los accidentes de tránsito provocan importantes pérdidas humanas, sociales y económicas, por lo que la seguridad vial debe considerarse una inversión en el bien público. Según la OMS, los peatones representan una proporción significativa de las muertes por accidentes de tránsito en todo el mundo, en particular en los países de ingresos bajos y medianos. Reducir estas cifras no solo salvará vidas, sino que también mejorará la calidad de vida en las ciudades, creando entornos más seguros y habitables.

La Constitución de la República del Ecuador en su Art-. 415 manifiesta que:

El Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo, que permitan regular el crecimiento urbano, el manejo de la fauna urbana e incentiven el establecimiento de zonas verdes. Los gobiernos autónomos descentralizados desarrollarán programas de uso racional del agua, y de reducción reciclaje y tratamiento adecuado de desechos sólidos y líquidos. Se incentivará y facilitará el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclo (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

En un país en el que la urbanización se está produciendo a un ritmo acelerado, a menudo sin una planificación adecuada, es vital centrarse en las políticas de planificación del uso del suelo urbano. La regulación del crecimiento urbano puede conducir a un crecimiento descontrolado, conocido como urbanización horizontal, que causa problemas como la pérdida de tierras agrícolas, una mayor dependencia del transporte motorizado y dificultades para proporcionar servicios básicos en todas las áreas. Esto significa prevenir la expansión urbana descontrolada. A través de políticas participativas, pretendemos involucrar a los residentes en la toma de decisiones y brindar oportunidades para que la comunidad participe en el diseño y desarrollo de su entorno. Esto incluye el control de mascotas, animales callejeros y vida silvestre en la ciudad. La gestión adecuada de la vida silvestre en las ciudades no solo protege el bienestar animal, sino que también promueve la salud pública al reducir riesgos como la transmisión de enfermedades zoonóticas y los problemas derivados del abandono de mascotas. Los espacios verdes no solo brindan oportunidades para la recreación y el ocio, sino que

también desempeñan un papel clave en la mitigación del cambio climático, la regulación de las temperaturas urbanas y la mejora de la calidad del aire. El GAD tiene la responsabilidad de incluir estos espacios en los planes de desarrollo y garantizar que sean accesibles para todos los residentes, especialmente en comunidades con escasos recursos.

El artículo también analiza los programas para el uso eficiente del agua, un recurso vital sometido a una enorme presión por la expansión urbana y la contaminación. El GAD debería desarrollar estrategias para promover la conservación, la reutilización y la protección del agua. Este enfoque es esencial en el contexto del cambio climático, donde los fenómenos extremos como las sequías y las inundaciones pueden tener graves repercusiones en el suministro de agua.

Se reconoce la necesidad de avanzar hacia un modelo de economía circular y pide programas adecuados de reducción, reciclaje y eliminación de residuos. Esto significa no solo reducir la generación de residuos, sino también promover su reutilización y reciclaje y minimizar su impacto en el medio ambiente. De igual forma, importante es la gestión responsable de los residuos líquidos, como las aguas residuales, para prevenir la contaminación del agua y proteger la salud pública.

En la Ley de Movilidad Sostenible de España en su Art. 4 nos manifiesta que:

Se reconoce el derecho de todos los ciudadanos y las ciudadanas a disfrutar de un sistema de movilidad sostenible y justo en los términos establecidos por la ley, que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales, empresariales y comerciales y atienda las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad obligada (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 2020).

El concepto de movilidad sostenible y equitativa combina dos principios fundamentales del desarrollo moderno.

El desarrollo sostenible implica la creación de un sistema de transporte que minimice los impactos ambientales, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el uso excesivo de los recursos naturales. Esto incluye la promoción del transporte público, los modos de transporte no motorizados como la bicicleta y la caminata, y la introducción de tecnologías respetuosas con el medio ambiente en los vehículos. La equidad, por otro lado,

enfatisa la igualdad y garantiza que todas las personas, independientemente de su situación económica, ubicación geográfica o capacidades físicas, tengan acceso a un sistema de movilidad que les permita desarrollarse plenamente en la sociedad. En este contexto, la movilidad se considera un medio para hacer realidad los derechos y las libertades. Sin acceso a un transporte adecuado, los derechos de las personas a la educación, la atención médica, el empleo y la participación política y cultural pueden verse limitados. Esto es particularmente importante en los países donde las desigualdades en el acceso son notorias y las áreas rurales y periféricas a menudo están en desventaja en comparación con los centros urbanos más desarrollados. Esta cita destaca la importancia de garantizar que todas las personas puedan moverse libremente y sin barreras, contribuyendo así a una sociedad más igualitaria.

Oportunidades de movilidad para apoyar las actividades personales, empresariales y comerciales, un sistema de transporte eficiente dinamiza la economía al facilitar el flujo de bienes, servicios y personas, lo que beneficia tanto a las personas como al desarrollo de las empresas y el comercio, creando un entorno más competitivo y dinámico. Sin embargo, para que este impacto sea positivo, los sistemas de movilidad deben diseñarse de manera inclusiva y sostenible para evitar la exclusión y marginación de los sectores vulnerables.

La atención a las poblaciones desfavorecidas y a las zonas afectadas por el declive demográfico pone de relieve la necesidad de una planificación del transporte que tenga en cuenta las desigualdades regionales y sociales. Las zonas rurales y escasamente pobladas suelen enfrentarse a graves problemas de conectividad, que pueden exacerbar el aislamiento y perpetuar los ciclos de pobreza. El desarrollo de sistemas de movilidad que conecten estas regiones con el resto del país es fundamental para promover la cohesión social, el acceso a las oportunidades y la resiliencia económica.

#### **4.6 Concienciación ciudadana y educación vial**

La concienciación ciudadana y educación vial es considerada por varios autores de la Universidad de Sevilla como un elemento clave para concienciar a la ciudadanía acerca de la importancia de garantizar la seguridad vial y apelar a la responsabilidad civil, puesto que la educación vial sigue ocupando un lugar de gran relevancia en la sociedad actual (Hervás *et al*, 2022).

La concienciación ciudadana y la educación vial son pilares fundamentales para la creación de una cultura de movilidad segura y sostenible.

A través de programas educativos y campañas de sensibilización, se busca informar a los ciudadanos sobre la importancia de cumplir con las normativas de tránsito y de adoptar conductas responsables al usar las vías públicas, ya sea como peatones, ciclistas o conductores.

La educación vial no solo enseña las normas y señales de tránsito, sino que también fomenta valores como el respeto, la solidaridad y la responsabilidad compartida en el espacio público. En el contexto de los medios de transporte sostenibles, como bicicletas y Scooter eléctricos, estas iniciativas son esenciales para garantizar la seguridad de los usuarios y promover el uso adecuado de implementos de protección, como cascos y chalecos reflectantes.

Además, la concienciación ciudadana es clave para reducir los accidentes de tránsito y generar una convivencia armónica entre todos los actores viales. Esto implica un cambio de actitud en la población hacia un uso más consciente de los medios de transporte y una mayor valoración de los sistemas de movilidad sostenibles, que contribuyen a la protección del medio ambiente y a la mejora de la calidad de vida en las ciudades.

“Una educación vial eficaz es esencial para mejorar la seguridad en las vías, ya que fomenta el respeto por las normas de tráfico y las conductas responsables” (Fundación Mapre, 2021).

Considero que esta opinión menciona es lo correcto, ya que la educación vial como tal es una herramienta importante para la prevención de accidentes y a su vez el salvaguardar las vidas de las personas, por un lado, enseña normas de tránsito, pero por otro lado también fomenta los valores tales como la responsabilidad, empatía y respeto hacia los demás transeúntes.

Por lo tanto, su impacto debe tener un enfoque integral ya que, a más de ser una instrucción técnica, es un proceso permanente que promueve la conciencia de la sociedad sobre el cumplimiento de las normas, no viéndolo como una norma coercitiva para imponer sanciones sino más bien, para garantizar un entorno más armónico y seguro al momento de usar las vías.

“La educación vial se define como una disciplina escolar y como requisito de la vida moderna para usar las vías públicas, ya sea como pasajero, peatón o conductor” (Silva, 1974, p. 31).

Esta educación vial considerada como una disciplina escolar y la necesidad de un mundo moderno es importante para mantener la seguridad y la convivencia pacífica en las vías públicas. Con esto no solo se busca que se ayude a prevenir gran cantidad de accidentes, sino

que, a concientizar y formar ciudadanos conocedores de sus responsabilidades y derechos al mantener una interacción con el medio vial, muy distintamente del rol que desempeñen como peatones, conductores o pasajeros.

En este mundo donde cada vez la movilización y el tránsito se vuelven cada vez más complejos, la educación vial desde la enseñanza temprana promueve hábitos de respeto y responsabilidad, que tienen un impacto positivo en la disminución de los accidentes, además, incluirlo en el ámbito escolar reforzaría la idea que es un componente fundamental en la vida cotidiana y en la ciudadanía en general.

“La educación vial se muestra como una estrategia positiva en la formación de actitudes seguras en relación con la normativa de tránsito y movilidad” (Marín *et al*, 2021, p. 456).

Lo que nos trata de decir la anterior cita es que la educación vial es esencial para promover una cultura general de seguridad en el ámbito de tránsito, por el hecho de que forma ciudadanos conscientes de acatar las normas y que su incumplimiento acarrea responsabilidades. No solo es la cuestión de aprenderse las reglas, sino de tener actitudes respetuosas y seguras que eviten accidentes y permitan la convivencia armónica.

Por lo tanto, la educación vial no debe estar aislada, debe ser una herramienta esencial para reducir o evitar riesgos y construir una sociedad mucho más responsable y conscientes de cuidar su propio entorno.

“La educación vial, el cumplimiento de las normas y el respeto por la seguridad de todos los usuarios de las vías son aspectos esenciales para fomentar una cultura de conducción responsable en el país” (Caicedo *et al*, 2024, p. 61).

La educación vial es la base para educar a los ciudadanos para que comprendan su papel en el tráfico vial sobre los conductores, peatones y ciclistas. Una educación vial integral debe comenzar a una edad temprana, incluirse en el currículo escolar y continuar mediante campañas públicas, capacitación técnica y educación continua. Esto no solo ayuda a adquirir conocimientos sobre las normas de seguridad vial, sino también a inculcar valores como el respeto, la tolerancia y la responsabilidad. Una educación vial eficaz puede cambiar actitudes y comportamientos y contribuir al desarrollo de una cultura que priorice el respeto a la vida y la coexistencia armoniosa en las carreteras. El cumplimiento de las normas de seguridad vial también es un factor importante.

Estas normas no son simplemente disposiciones arbitrarias, sino que tienen como objetivo garantizar la seguridad y el orden en las carreteras. Sin embargo, para que su cumplimiento sea efectivo, las autoridades competentes deben realizar un seguimiento estricto y continuo y aplicar sanciones proporcionales al incumplimiento. También es importante que estas normas sean claras, accesibles y conocidas por todos, sin dejar lugar a ambigüedades o desigualdades en su aplicación. El cumplimiento de las normas no sólo reduce el riesgo de accidentes, sino que también aumenta la confianza en el sistema de transporte y contribuye a un entorno más predecible y seguro.

El Blog sobre Derechos Humanos y Derechos ciudadanos manifiesta que:

La conciencia ciudadana es la convicción que posee el ser humano de actuar como ciudadano porque cuenta con el reconocimiento del Estado del que es miembro, el cual se expresa en prácticas concretas en los ámbitos jurídico, político, económico y cultural, que aseguren su realización como tal (Conciencia Ciudadana y Derechos Humanos, 2019).

Se puede mencionar que este concepto va más allá del simple estatus jurídico e implica una participación activa en la vida jurídica, política, económica y cultural de la sociedad. La conciencia cívica no sólo refleja el sentido de responsabilidad de cada persona hacia su comunidad, sino que también exige al Estado garantizar los derechos y las condiciones necesarias para el desarrollo integral de sus ciudadanos. En esencia, esta es la base de una convivencia democrática e igualitaria orientada al bienestar colectivo.

“El paso esencial para adquirir conciencia ciudadana es tener acceso a la información en forma transparente y sistemática” (Simioni, 2003, p. 18).

Una información clara y accesible permite a las personas comprender sus derechos, sus responsabilidades y la dinámica que rige su sociedad, fortaleciendo así su participación activa en la vida política, económica y social. Sin un enfoque de este tipo, es difícil tomar decisiones informadas y hacer realidad plenamente los derechos de los ciudadanos. En otras palabras, la transparencia de la información es la base más importante para desarrollar una ciudadanía activa y responsable en un sistema democrático.

La Constitución de la República del Ecuador en su Art. 207 nos habla sobre que:

El Consejo de Participación Ciudadana y Control Social promoverá e incentivará el ejercicio de los derechos relativos a la participación ciudadana, impulsará y establecerá

mecanismos de control social en los asuntos de interés público, y designará a las autoridades que le corresponda de acuerdo con la Constitución y la ley. La estructura del Consejo será desconcentrada y responderá al cumplimiento de sus funciones (Asamblea Nacional, Constitución de la República del Ecuador, 2008)

El hecho de que el Consejo de Participación Ciudadana y Control Público sea responsable de promover y estimular el ejercicio de los derechos de participación ciudadana, subraya el compromiso del Estado con la democracia participativa. La participación no debe limitarse a votar en las elecciones, sino que debe ser un proceso continuo y activo a través del cual los ciudadanos puedan influir y tomar decisiones sobre políticas públicas, proyectos de infraestructura, regulaciones y otros aspectos que afectan su vida cotidiana. Debe ser incluyente. Dicha participación garantiza que las decisiones no sean tomadas exclusivamente por las élites políticas, sino que reflejen los intereses y necesidades reales de la sociedad. Esto garantiza que todas las voces sean escuchadas, especialmente las de los más vulnerables.

El Consejo tiene la tarea de promover y construir mecanismos de control público, el control social significa que las personas no solo son los beneficiarios de las políticas gubernamentales, sino que también pueden monitorear, evaluar y controlar las acciones gubernamentales, los recursos gubernamentales y las políticas implementadas. Este control es necesario para evitar que el poder se concentre en manos de unos pocos y para garantizar que las autoridades actúen en el interés público. En este sentido, el control público también promueve la transparencia, ya que permite a los ciudadanos acceder a información sobre la gestión pública y denunciar cualquier violación o práctica desleal. Además, el control social promueve la rendición de cuentas del gobierno, ya que éste se siente responsable ante sus ciudadanos y obligado a justificar sus decisiones.

El proceso de nombramiento debe ser transparente, justo e imparcial, con mecanismos que aseguren que quienes sean seleccionados para ocupar puestos y responsabilidades de liderazgo sean verdaderamente calificados, imparciales y comprometidos con el bienestar del pueblo. Debe estar dotado de: La autonomía del Partido en este proceso es esencial para evitar que el sistema político se vea influenciado por intereses partidistas y grupos influyentes y para garantizar que las decisiones se tomen con base en el mérito y los intereses colectivos.

La estructura descentralizada del Consejo refleja un enfoque descentralizado, por el cual el Consejo no se limita a una oficina central, sino que está presente en diferentes partes del país y atiende a diversos sectores, incluidas las zonas rurales y marginadas. Promover la

participación de los residentes locales. Esto hará que los mecanismos de control y participación pública sean más accesibles y adaptados a las realidades locales, enriquecerá los procesos democráticos y fortalecerá los vínculos entre el Estado y la sociedad civil.

“Autonomía social. - Los ciudadanos y ciudadanas, en forma individual o colectiva, deciden con libertad y sin imposición del poder público, sobre sus aspiraciones, intereses y la forma de alcanzarlos; observando los derechos constitucionales” (Ley Orgánica del Consejo de Participación Ciudadana y Control Social 2009).

La autonomía social no sólo significa la capacidad de actuar como individuos, sino también el derecho a formar colectivos, asociaciones o grupos con intereses comunes. Los ciudadanos tienen derecho a asociarse para promover y defender sus intereses políticos, sociales, culturales y económicos, sin ser obligados por las autoridades públicas a adoptar políticas o ideas contrarias a la voluntad colectiva. Este principio refuerza el concepto de pluralismo, ya que reconoce y valora la diversidad de aspiraciones e intereses que coexisten en la sociedad. La autonomía social es, por tanto, la base sobre la que las personas, como miembros activos de una sociedad democrática, pueden organizarse y tomar decisiones de forma autónoma, sin las limitaciones impuestas por las instituciones estatales.

Un aspecto importante de la autonomía social es el concepto de libertad. Esta libertad no es absoluta en el sentido de que uno puede hacer lo que quiera sin restricciones. Debe darse en el marco de los derechos y libertades que la Constitución garantiza a todo individuo y grupo. La libertad de determinar las propias aspiraciones e intereses debe ser siempre compatible con el respeto a los derechos de los demás y al orden constitucional. En otras palabras, la autonomía social se equilibra con la responsabilidad hacia los demás miembros de la sociedad y el bien común.

El hecho de que los ciudadanos puedan tomar decisiones sin ser obligados por las autoridades públicas garantiza el respeto de las libertades individuales y colectivas. Esto significa que el Estado no debe interferir arbitrariamente en la vida de las personas, a menos que sus decisiones sean contrarias a las normas constitucionales o a los derechos de los demás. Este principio también implica que las autoridades públicas deben actuar de manera neutral y garantizar las condiciones necesarias para que todos los ciudadanos tengan la posibilidad de tomar decisiones libres e informadas. Cualquier forma de coerción o imposición por parte de las autoridades estatales limita la autonomía social porque socava la libertad de las personas para determinar su propio destino.

#### **4.7 Implementos de seguridad en el uso de transportes sostenibles**

El uso de medios de transporte sostenibles, como bicicletas, Scooter eléctricos y otros vehículos similares, requiere la implementación de medidas de seguridad para garantizar la integridad física de los usuarios. Los principales implementos de protección personal, tales como cascos, rodilleras, coderas y chalecos reflectantes, juegan un papel fundamental en la reducción de riesgos de accidentes y lesiones.

La normativa local, como la Ordenanza No. 031-2021, debe abordar de manera específica la obligatoriedad del uso de estos implementos de seguridad, estableciendo sanciones para quienes no los utilicen. Estas disposiciones no solo buscan proteger la seguridad individual de los usuarios, sino también promover una cultura de responsabilidad en la movilidad sostenible.

“Serían precisas campañas para concienciar sobre la protección que brinda el casco y la importancia de utilizarlo. Especialmente dirigidas a la población más joven” (Lizarraga, 2020, p. 77).

La exigencia de implementos de seguridad debe ir acompañada de campañas de concienciación y educación vial que refuercen su importancia, al tiempo que se mejora la infraestructura, como carriles exclusivos para bicicletas y Scooter, que ayuden a reducir el riesgo de accidentes.

“Dada la potencial gravedad de las lesiones oculares, llevar gafas para andar en bicicleta es imprescindible para la seguridad ciclista” (Lizarraga, 2020, p. 75).

Uno de los principales riesgos para la visión de un ciclista son los objetos que salen volando como piedras, ramas, insectos y restos de la carretera, que pueden entrar fácilmente en los ojos cuando se conduce a altas velocidades. Además, las condiciones meteorológicas son una gran amenaza. El viento, el polvo, la lluvia e incluso la luz solar intensa pueden irritar los ojos y reducir la visibilidad, aumentando el riesgo de accidentes. Las gafas protectoras ayudan a reducir estos riesgos al actuar como una barrera física para proteger los ojos de las influencias externas, aumentando la seguridad general de los ciclistas.

El uso de gafas también mejora la visibilidad y la concentración. Si los ciclistas no usan gafas protectoras, la luz solar intensa y el mal tiempo pueden reducir la visibilidad, especialmente cuando se conduce a altas velocidades o en áreas con mucho tráfico. Por otro

lado, las gafas mejoran el contraste y la claridad de la visión, lo que le permite reaccionar mejor ante posibles peligros en la carretera como baches, obstáculos y vehículos.

En términos de prevención, las lesiones oculares mientras se monta en bicicleta pueden ser graves y tener consecuencias a largo plazo como la pérdida parcial o total de la visión, que puede afectar no solo a su capacidad para participar en el deporte sino también a su capacidad para desenvolverse en la vida en general.

Estas lesiones pueden ser el resultado de accidentes menores, como caídas o golpes con objetos, pero si no se toman las medidas de protección adecuadas, las consecuencias pueden ser devastadoras. Unas gafas bien ajustadas, incluidas las gafas deportivas o de seguridad ajustadas, no solo protegen contra lesiones causadas por objetos externos, sino que también ayudan a prevenir enfermedades oculares causadas por la exposición prolongada a la luz solar, como la degeneración macular y las cataratas. El riesgo también se reduce.

Al mencionar el tema de responsabilidad personal, los ciclistas deben ser conscientes de que, si bien las gafas no pueden proteger contra todos los riesgos asociados con el ciclismo, son una forma importante de protección que puede ayudar a reducir el riesgo de lesiones oculares graves. Debe hacerlo. Además, el uso de gafas no solo mejora la seguridad de los ciclistas, sino que también sirve como modelo a seguir para la cultura de la seguridad vial, alentando a otros a tomar medidas responsables para proteger su propia seguridad. Le animamos a que haga lo mismo.

En el Art. 204E de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial acota que:

De los cursos y campañas. - La autoridad de tránsito competente, implementará cursos específicos de seguridad vial para colectivos profesionales motoristas y, desarrollará campañas específicas sobre la importancia de complementar el uso del casco homologado con equipamiento completo: guantes, accesorios de seguridad en brazos, espalda, torso, piernas y pies (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2008).

Los cursos de seguridad vial para motociclistas profesionales deben incluir una formación especializada que cubra no solo las normas de circulación, sino también las técnicas de conducción segura y la prevención de peligros. Los motociclistas profesionales están en constante contacto con la carretera y se desplazan con frecuencia, lo que le expone a un alto

riesgo de sufrir accidentes. Por eso es tan importante que reciban una formación adecuada para poder responder de forma eficaz ante situaciones de peligro.

Estos cursos deben cubrir aspectos como el control de la motocicleta en condiciones adversas, la importancia de la visibilidad en la carretera, el cumplimiento de las leyes de tráfico y las técnicas avanzadas de prevención de accidentes. Además, como la tecnología y las leyes de tráfico evolucionan constantemente, es necesario actualizar los cursos periódicamente. Las campañas de concienciación desempeñan un papel importante a la hora de informar a todos los motociclistas, tanto profesionales como particulares, sobre la importancia de llevar un equipo de protección completo.

Aunque llevar un casco homologado es una medida de seguridad bien conocida para los motociclistas, a menudo se ignoran otros equipos de protección individual. Un casco es necesario para proteger la cabeza, pero no garantiza una seguridad completa. También es necesario utilizar guantes, chaquetas, rodilleras, coderas y zapatos de seguridad para proteger las partes más sensibles del cuerpo en caso de accidente. Dado que las caídas y las colisiones pueden provocar lesiones graves en las extremidades y otras partes del cuerpo, como la columna vertebral, es recomendable realizar campañas de concienciación sobre la necesidad de utilizar otros equipos de protección además del casco.

Disponer de un conjunto completo de dispositivos de protección incide directamente en la prevención de lesiones graves en caso de accidente. Las investigaciones sobre seguridad vial demuestran que llevar la ropa y los accesorios adecuados puede reducir significativamente la gravedad de las lesiones resultantes de un accidente. Por ejemplo, los guantes ayudarán a proteger las manos de lesiones y abrasiones en caso de caída, mientras que las rodilleras y coderas ayudarán a minimizar los daños en las articulaciones vitales. Asimismo, llevar calzado resistente puede ayudar a proteger los pies y los tobillos de fracturas y lesiones graves en caso de accidente.

Los dispositivos también sirven como recordatorio visual de la importancia de la seguridad vial y ayudan a crear una cultura de prevención y responsabilidad. Además, las autoridades competentes deben garantizar que dichos cursos y campañas no solo se centren en la formación teórica, sino que también incluyan un componente práctico. Por ejemplo, la realización de simulacros de accidentes o eventos en los que los conductores experimenten la diferencia entre llevar equipo de protección completo y no llevarlo puede tener un impacto más eficaz en la percepción del conductor. Estos casos sirven como llamada de atención y

demuestran claramente los beneficios de utilizar protección integral en situaciones de alto riesgo. La gestión vial juega un papel fundamental en este proceso, no sólo en términos de cursos y campañas, sino también en términos de hacer cumplir las normas sobre dispositivos de seguridad. Esto incluye regular el uso obligatorio de equipos homologados, imponer sanciones por incumplimiento, incentivar el cumplimiento y desarrollar una cultura de responsabilidad y seguridad vial.

#### **4.8 Políticas públicas de transporte**

Según el politólogo J. Emilio Graglia las políticas públicas; “Son proyectos y actividades que un Estado diseña y gestiona a través de un gobierno y una administración pública a los fines de satisfacer necesidades de una sociedad” (Graglia E. , 2012, pág. 19).

Su propósito principal es satisfacer las necesidades de la sociedad en cuestión. Este enfoque destaca la intencionalidad y gestión estatal en la elaboración y ejecución de medidas destinadas a abordar problemáticas o requerimientos específicos de la sociedad. Graglia resalta la naturaleza planificada y dirigida de estas políticas, subrayando su función esencial en la búsqueda del bienestar y la respuesta a las demandas de la sociedad.

En la Constitución de la República del Ecuador en su artículo 393 manifiesta que: “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, discriminación y la comisión de infracciones y delitos” (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

La orientación principal es asegurar la convivencia pacífica de las personas, fomentar una cultura de paz y prevenir diversas manifestaciones de violencia, discriminación, así como la comisión de infracciones y delitos.

La Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible tiene el enfoque de que:

En el marco de la PNMUS, las autoridades locales podrán impulsar la planificación, el diseño y la construcción de ciudades densas, compactas y caminables, a escala humana para que el espacio vial sea distribuido más equitativamente, se prioricen las modalidades de transporte sostenible como la movilidad activa y el transporte público; con el fin de promover la recuperación económica y de los espacios públicos. Al mismo tiempo, disminuir la tasa de siniestros viales y proteger a los grupos más vulnerables

como niños, niñas y adolescentes, mujeres, adultos mayores y personas con discapacidad (Muñoz, Morante, & García, 2023, p. 6).

Este enfoque constitucional refleja un reconocimiento de la importancia de abordar integralmente las diversas facetas de la seguridad humana y la seguridad vial buscando mejorar su movilidad urbana, donde estarán orientadas hacia la promoción de medios de transporte sostenibles, la construcción de infraestructuras seguras e inclusivas, y la concienciación sobre la seguridad vial.

Integrar estas políticas con estrategias de incentivo y una regulación adecuada permitirá un desarrollo urbano más equilibrado y amigable con el medio ambiente, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos y reduciendo el impacto del transporte motorizado en la ciudad.

Las Políticas Públicas son “el conjunto de actividades de las instituciones de gobierno, actuando directamente o a través de agentes, y que van dirigidas a tener una influencia determinada sobre la vida de los ciudadanos” (Ruiz & Cádenas, 2019, p. 5).

Una de las características más importantes de las políticas públicas es su capacidad de afectar la vida de los ciudadanos. Esta influencia puede ser positiva o negativa, dependiendo de cómo se diseñen e implementen las políticas. Las políticas públicas cubren una amplia gama de áreas, entre ellas la educación, la salud, la seguridad, la infraestructura, el empleo y la economía. Las decisiones que se toman en estas áreas afectan directamente la vida cotidiana de las personas, ya que determinan los servicios disponibles, las condiciones en que se prestan y las oportunidades de desarrollo a las que tienen acceso los ciudadanos. De esta manera, las políticas públicas afectan la calidad de vida, el bienestar y la igualdad social de los ciudadanos.

Estas políticas pueden ser implementadas directamente por las agencias gubernamentales o a través de agentes externos, lo que abre un amplio abanico de posibilidades para la gestión de los recursos y la implementación de los programas. Esto puede incluir la colaboración con organizaciones no gubernamentales (ONG), el sector privado e incluso organizaciones internacionales.

A través de estos agentes, los gobiernos pueden ampliar su capacidad para implementar y ejecutar proyectos de gran escala, como infraestructura vial, acceso a servicios de salud en áreas remotas y educación para comunidades desfavorecidas. Sin embargo, para garantizar que los resultados sean los esperados y que los recursos públicos sean bien administrados, es

fundamental que la implementación de las políticas públicas a través de agencias externas se dé en un marco de transparencia, rendición de cuentas y coordinación efectiva.

De igual forma, el proceso de formulación e implementación de políticas públicas está estrechamente vinculado a los procesos democráticos y de participación ciudadana. Las políticas públicas deben reflejar las necesidades reales de la ciudadanía y, para lograr este objetivo, es fundamental que se basen en un proceso de consulta e intercambio con la ciudadanía y los grupos sociales.

La participación en la formulación de políticas garantiza que éstas no sólo sean técnicamente factibles, sino también socialmente aceptables y estén orientadas a satisfacer las expectativas y demandas de la sociedad. Además, la rendición de cuentas del gobierno en la implementación de las políticas públicas es esencial para garantizar la transparencia y prevenir la corrupción y la mala gestión de los recursos.

La evaluación de las políticas públicas es otro aspecto fundamental a considerar cuando se habla de su impacto en la vida de los ciudadanos. Las políticas no son estáticas. Deben ser evaluadas continuamente para medir su efectividad, identificar posibles fallas y hacer los cambios necesarios. Esto no sólo garantiza que se alcancen los objetivos inicialmente planteados, sino que también da a la ciudadanía la oportunidad de influir en el proceso al transmitir sus experiencias, opiniones y sugerencias a los responsables de las políticas. La retroalimentación ciudadana es esencial para la mejora continua de las políticas públicas, ya que ayuda a adaptar las soluciones a las nuevas realidades y necesidades de la sociedad.

#### **4.9 Derecho comparado**

En el ámbito del transporte sostenible y las normativas para ciclistas y conductores de monopatines revela diversas aproximaciones a nivel internacional, dependiendo del contexto cultural, social y urbano de cada país.

##### **4.9.1 Países Bajos**

Se debe recalcar que dentro de los países bajos se conforma por doce provincias, las cuales son las siguientes: Brabante del Norte, Drenthe, Frisia, Flevoland, Groninga, Gueldres, Holanda Septentrional, Holanda Meridional, Limburgo, Overijssel, Utrecht y Zelanda. Es importante analizar los proyectos y programas desarrollados en diferentes países, tomando referencias las experiencias exitosas, como la de Holanda Septentrional, analizando este modelo neerlandés siendo uno de los más reconocidos mundialmente en cuanto a la integración de bicicletas como medio de transporte principal. En esta provincia de Países Bajos, la

normativa favorece ampliamente a los ciclistas, quienes tienen preferencia en muchas intersecciones y están protegidos por una infraestructura extensa de Ciclovías separadas del tráfico vehicular, asimismo, el sistema de sanciones se centra en proteger la seguridad de los ciclistas y crear consciencia en quienes hacen uso de los medios de transporte sostenibles, siendo esto con multas severas para los vehículos que interfieran en sus derechos de circulación o incumplimiento con lo que prevé la norma de tráfico y reglamento de señales de tráfico.

En la ciudad de Loja la promoción de Ciclovías seguras y separadas y la creación de normativas que den preferencia a los ciclistas puede aumentar la seguridad y fomentar el uso de medios sostenibles.

### **Normas de Tráfico y Reglamento de Señales de Tráfico de 1990**

En las Normas de Tráfico y Reglamento de Señales de Tráfico de 1990 en su Art. 92, numeral 2 manifiesta que:

Si el conductor de un transporte sostenible, sea bicicleta, bicicleta eléctrica, es condenado por una infracción contemplada en la misma norma, se le podrá denegar el derecho a conducir el transporte sostenible, sea bicicleta, bicicleta eléctrica durante un máximo de dos años (Norma de Tráfico y Reglamento de Señales de Tráfico, 1990, Art. 92).

Para empezar se debe realizar un análisis referente a que en Holanda se lo reconoce por ser uno de los países que inicio con la promoción del transporte sostenible, puesto que, es una cultura que incita al uso principal ya sea con bicicletas de sistema de pedaleo asistido o bicicleta eléctrica, no obstante a la normativa con anterioridad mencionada el objetivo principal que busca este país es garantizar que el uso de estos vehículos no contaminantes se realice de una forma donde comprometa a la ciudadanía a la seguridad vial y el bienestar de terceros en la vía pública.

En base a la sanción, cuando se determina el restringir el derecho de manejar estas bicicletas, el mensaje es muy claro sobre el cumplimiento de las normas de tráfico, muy aparte del tipo de transporte que es utilizado referente a la movilidad sostenible, este tipo de sanción tiene el objetivo de:

Que todos los ciudadanos al momento de utilizar estos medios de transporte sostenible creen conciencia referente a las infracciones que pueden llegar a cometer como: usar dispositivos móviles, circular en áreas prohibidas, conducir en estado etílico o en efectos de sustancias

psicotrópicas, es así que con estas acciones tengan las consecuencias adecuadas y más aún cuando establecemos un entorno urbano con mucha cobertura de peatones y ciclistas.

Otro enfoque es sobre realizar una promoción en la equidad de las normas, puesto que, así como se sancionan a los conductores de los vehículos tradicionales, los ciclistas no queden exentos de las responsabilidades por sus malos actos cometidos, enfatizando sobre la seguridad vial y de cómo es fundamental para convivir con los actores en la vía.

Es menester recalcar que la norma tiene una perspectiva en proteger a quienes pueden ser más vulnerables, por lo que, en un determinado lugar donde el uso de estos medios de transporte sostenible es muy común para la transportación, se deba buscar esa seguridad para el resto de la sociedad.

El impacto que se genera a la movilidad sostenible puede llegar a ser cuestionable, por el hecho de que, si se habla de restringir este derecho de transportarse en estos medios sostenibles, en base al fomento de usarlo que se incita, pues la medida de seguridad que se realiza es con la finalidad de que se pueda prevenir estas infracciones y que no sean sancionadas de manera penal siendo estas mucho más fuertes que las administrativas.

Como en Holanda promueve mucho el uso de los espacios compartidos entre peatones, ciclistas y vehículos tradicionales, este artículo ayuda a que reduzcan los riesgos de accidentes, ya que, fomenta una responsabilidad en el uso de las bicicletas.

Por último, la presente normativa funciona como herramienta educativa, como fundamentación en que se deben seguir las reglas establecidas por el estado para poder estar en una convivencia pacífica en las vías de movilización.

Ahora bien, realizando el enfoque de forma comparativa con la Ordenanza 031-2021 del GADL, si se establece en el Capítulo IX de las sanciones en el Art.23 que en caso de que la persona que haya cometido cualquier infracción y no llegue a poseer su cédula o documento de identidad, la autoridad competente que viene siendo el agente de tránsito o el inspector municipal va a proceder a retener la bicicleta y la misma será trasladada a los patios de la retención vehicular y para poder retirarla debe haber realizado el pago previo de la multa que se le impuso por la infracción cometida más el valor del garaje que este corresponda.

Es pertinente iniciar que dentro de la ordenanza específicamente en las sanciones no se establece tiempos de retención de este medio de transporte sostenible por la infracción cometida, cosa muy opuesta a lo que nos indica la normativa de tránsito en Holanda ya que

está ampara posturas muy innovadoras al instante de reconocer al acto cometido que aunque las bicicletas son muy importantes para la movilidad sostenible, pues el mal uso de la misma va acarrear consecuencias graves como la retención del vehículo no contaminante por la duración máxima de dos años, es importante establecer sanciones fuertes, por lo que es mucho más probable que al cometimiento de las infracciones por los ciclistas lleguen a quedar sin castigo y a su vez aumentar la peligrosidad en las vías.

De tal forma que en la Ordenanza No. 031-2021 se le debe realizar actualizaciones para así poder establecer la duración de la retención de estos medios de transporte sostenible en base a la sanción cometida ya sea leve, grave o muy grave, para que de esta manera se cree conciencia en los usuarios de la movilidad sostenible y que así sea más reguladas las sanciones en la presente ordenanza de análisis.

En el Art. 82 que nos menciona sobre las sanciones muy graves en sus literales g y h estipulan que:

g) Mantener sus bicicletas, bicicletas eléctricas, entre otros medios de transporte sostenible equipadas con las luces de color blanco en la parte delantera y color rojo en la parte posterior, en caso de circular sin estas luces incumpliendo con la normativa, se impondrá una multa de 200 euros € (Norma de Tráfico y Reglamento de Señales de Tráfico, 1990, Art. 82)

Las luces son elementos esenciales para la seguridad de quienes son bici usuarios, es por aquello que la obligatoriedad de las luces blancas en la parte delantera y las rojas en la parte trasera nacen con la finalidad de poder garantizar la orientación y la visibilidad ya sea para quienes hacen uso de esta, como de las personas que transitan de cualquier forma en las vías.

Se determina la luz blanca en la parte delantera, puesto que, esta va a permitir que los ciclistas sean visibles para los demás vehículos y más aún cuando se les están acercando, ya que, así ayudan al usuario de la bicicleta a que pueda observar cualquier tipo de obstáculo que se le presente al conducir por la vía, el uso de la misma se realiza por la noche o en momentos donde el clima esta denso, es decir, cuando hay neblina o lluvia, por lo que estos factores climáticos no permiten tener una buena vista al momento de manejar, es allí donde entra el elemento de seguridad sobre la luz blanca delantera.

Por otro lado, la luz roja trasera tiene la función de indicar a los usuarios de cualquier índole, ya sean otros ciclistas, conductores de vehículos, scooter, motonetas, entre otros, sobre la dirección que en la cual circula el conductor de la bicicleta y de qué forma va orientado

también, esto con el objetivo de tener un estándar visual completo para evitar cualquier tipo de accidente.

Surge una complicidad con la conexión que tiene este elemento con la seguridad vial, por lo que, como antes se mencionó garantiza mucho el tener una mejor visión en momentos de la noche o cuando existe mal tiempo, porque bien sabemos que en todos los lugares no va a existir una buena iluminación ni alumbrado y cuando sucede aquello, puede llegar a pasar que existan accidentes de cualquier índole, además estudios que se han realizado a nivel internacional han obtenido como resultados que los usuarios que utilizan luces en sus bicicletas, tienen la posibilidad menor de 50% en probabilidades de llegar a sufrir accidentes por la noche o por las malas condiciones climáticas.

En base al impacto que tiene la sanción de 200 euros, se analiza como una medida muy significativa para este tipo de infracción, porque además de ser un castigo económico, también tiene como finalidad la capacidad de hacer que desistan de incumplir con estas acciones que están establecidas como infracciones dentro de su normativa de tránsito y previniendo que exista reincidencia en hecho cometido. Referente a la proporcionalidad de la multa, para los conductores de estos medios, llega a ser un sanción muy representativa haciéndola considerable para que de esta forma cumplan con la normativa y lo que manda, no obstante, en otros países europeos donde también existe mucha movilidad de ciclistas como lo es Dinamarca y Alemania, la multa llega a ser entre los 50 y 150 euros, es así que Holanda tiene una mayor sanción, por tal razón demuestra un enfoque muy inflexible para el cometimiento de estas infracciones, lo cual es bueno para así realizar conciencia en la ciudadanía en que si existe incumplimiento en la normativa deberán abstenerse a una multa significativa. Otro aspecto importante, es sobre la función que realiza en base a la parte educativa y preventiva, porque mucho más de llegar a recaudar ingresos con esta clase de multa, también se busca implementar una conciencia sobre las medidas de seguridad que se deben tener incorporadas en las bicicletas para así obtener una viable cualidad de seguro cada vez que transita en las bicicletas por las vías. La multa llega a generar un cambio de cultura a un largo plazo, por lo cual el uso de las luces se lo incorporará en la sociedad como una norma básica como el uso de los demás elementos de seguridad como lo es el caso, guantes y frenos en buen estado.

Además, se conoce que las bicicletas son medios de transporte que generan un impacto ambiental muy pequeño, en base a aquello no elimina la necesidad de que los usuarios tengan responsabilidades de poder garantizar un uso seguro de la misma, es de tal manera, que la

normativa obliga y asegura a que las nuevas formas de movilización sostenible como lo es el uso de bicicletas vayan de la mano con la seguridad vial.

Es así que la normativa que se usa en Holanda es un claro ejemplo de los formatos estrictos que se deben incorporar para garantizar una seguridad vial en la ciudad de Loja sobre los sistemas de movilidad sostenible que fomenta la Ordenanza No. 031-2021, por lo tanto su enfoque puede servir para adoptar este tipo de norma, adoptándola en el contexto sobre la ciudadanía en Loja y a su vez sobre los ingresos que se manejan mensualmente, ya que este tipo de normativa en una ciudad en donde el uso de los transportes sostenibles se encuentran en un auge sería de mucha ayuda para la prevención de varios accidentes.

“h) El uso del teléfono móvil y otros medios tecnológicos, mientras conducen estos medios de transportes sostenibles, acarreará una multa equivalente a 200 euros €” (Norma de Tráfico y Reglamento de Señales de Tráfico, 1990, Art. 82)

La distracción tecnologica es un problema muy grave en la actualidad el cual ha surgido desde la implementación de la tecnología como un medio util en el día a día de la sociedad, el mismo puede acarrear consecuencias muy graves e incluso en los propios medios de transporte sostenibles que los catalogan como más seguros. El uso del celular mientras se conduce cualquier tipo de vehículo aumenta de una forma muy significativa los riesgos de sufrir algún tipo de accidente por lo que al realizar esta acción va a generar la perdida de atención y el descenso de la capacidad de poder reaccionar debidamente.

La realidad sobre que el uso de estos medios tecnologicos sobre que no representan un riesgo tan alto para los usuarios de bicicletas es muy falso, puesto que, en la actualidad los ciclistan son vulnerables tambien como los conductores de otros medios de transporte de sufrir un accidente por el hecho de no prestar atención al momento de transitar por la vía y más aun en espacios urbanos en donde existe mas interacción de los peatones como de los vehículos tradicionales. Es importante mencionar que según varias investigaciones, los ciclistas que utilizan el telefono tiene una probabilidad entre 8 y 10 veces más de que esten involucrados en accidentes de transits a diferencia de los bici usuarios que no manejan utilizando el celular, asimismo, entre las distracciones que se presentan con más frecuencia es el enviar mensajes de textos, navegar en apps, escuchar musica con auriculares siendo esto un factor muy malo, por lo que al utilizarlo va a generar que el conductor de la bicicleta se aisle del entorno en donde se encuentra manejando haciendo que llegue a causar graves accidentes de transito por no poder escuchar lo que sucede a sus alrededores.

#### **4.9.2 República de Chile**

Se está avanzando en la implementación de normativas que regulan el uso de bicicletas y monopatinés. En Chile, la Ley de Convivencia Vial ha introducido una serie de regulaciones que otorgan derechos a los ciclistas (Congreso Nacional de Chile, 2018), pero también obligaciones estrictas como el uso obligatorio de casco y reflectores, así como la creación de Ciclovías seguras.

##### **La Ley de Convivencia Vial**

En la Ley de Convivencia Vial en el Art. 138, numeral 3 nos menciona que:

“Disminución de velocidad o detención, brazo extendido hacia abajo. Con todo, tratándose de bicimotos, triciclos, bicicletas y similares, la señalización de maniobra de viraje a la derecha podrá ser advertida con el brazo de ese lado extendido horizontalmente” (Ley de Convivencia Vial, 2018, Art.138).

El objetivo del reglamento es regular el comportamiento de los automovilistas que comuniquen maniobras de desaceleración, parada o giro. Dicha regulación garantiza que todos los usuarios de la vía comprendan e interpreten las señales manuales de la misma manera, el apartado relativo a las bicicletas, triciclos y vehículos similares aborda la necesidad de incluir en la legislación las particularidades de estos vehículos. La posibilidad de girar en este sentido con la mano derecha se adapta a las capacidades físicas y a la postura ergonómica del ciclista.

Es así que de tal manera el legislador establece claramente un procedimiento de notificación uniforme, la flexibilidad en el caso de las bicicletas y vehículos similares muestra una adaptación pragmática que no compromete el objetivo del reglamento: la comunicación clara de las intenciones del conductor.

Perspectiva de seguridad vial, el objetivo principal de las señales manuales es prevenir accidentes proporcionando información clara y temprana sobre las maniobras que se deben realizar. Esto es especialmente importante en el caso de los vehículos no motorizados, que son más vulnerables en caso de colisión.

Adaptación a las bicicletas y vehículos similares, desde un punto de vista práctico, tiene sentido girar con la mano derecha, ya que estos vehículos no suelen tener intermitentes incorporados. Extender el brazo derecho es más natural y perceptible para los demás usuarios de la vía, lo que aumenta la seguridad del ciclista, en reducción de riesgos las normas tienen en

cuenta las limitaciones físicas y de rendimiento de los ciclistas y les permiten maniobrar con mejor equilibrio al señalizar, reduciendo el riesgo de caídas o movimientos peligrosos.

Las normas demuestran un enfoque inclusivo que tiene en cuenta las características y limitaciones de los vehículos no motorizados. Esto es crucial para una sociedad que quiere promover el uso de vehículos respetuosos con el medio ambiente, como bicicletas y triciclos. Fomento de la movilidad sostenible: Adaptar las normas a vehículos más limpios fomenta su uso y envía una señal positiva a la sociedad sobre su idoneidad como medio de transporte seguro. La exención para bicicletas y vehículos similares garantiza que todos los usuarios de la vía puedan cumplir las normas sin verse perjudicados por la distinción entre sus vehículos y los vehículos de motor.

### **La Ley de Tránsito 18290**

En la Ley de Tránsito 18290 en el Art. 84 indica que:

“Todo conductor de motocicletas, motonetas y bicimotos y su acompañante deberán usar casco protector reglamentario” (Ley de Tránsito 18290, 1984, Art. 84).

La obligación de llevar casco protector también está respaldada por la Ley de circulación por carretera, que pretende establecer normas claras para la seguridad de los residentes en la carretera. Esta disposición se aplica tanto a los pasajeros como a los conductores, en el entendido de que ambos están expuestos a los mismos riesgos en caso de accidente.

El uso de casco está reconocido internacionalmente como una de las medidas más efectivas para prevenir lesiones graves o la muerte por accidentes que involucran motocicletas y vehículos similares. Designar un casco como “regulado” asegura que cumple con los estándares técnicos y de calidad establecidos por un organismo nacional o internacional. Estos incluyen resistencia al impacto, diseño ergonómico, visibilidad y más.

Los motociclistas son considerados uno de los grupos más vulnerables en las carreteras. Esto se debe a que no cuentan con una estructura protectora como un automóvil, por lo que están directamente expuestos a impactos y lesiones en caso de accidente.

Los cascos son un elemento importante de seguridad pasiva para los motociclistas. Varios estudios han demostrado que el uso de casco reduce significativamente la posibilidad de sufrir lesiones en la cabeza, la principal causa de muerte en accidentes de motocicleta. Según

la Organización Mundial de la Salud (OMS), el uso adecuado del casco reduce el riesgo de muerte en un 42% y el riesgo de sufrir lesiones graves en la cabeza en un 69%.

Los cascos no solo salvan vidas, sino que también protegen contra lesiones que pueden causar discapacidad permanente, como daño cerebral, parálisis y pérdida de la función cognitiva. Asimismo, los pasajeros también deben usar casco, lo que significa que ambos pasajeros corren el mismo riesgo en caso de accidente. Este enfoque es necesario para garantizar la seguridad de todos los usuarios de motocicletas, scooters y ciclomotores.

Los accidentes de tráfico tienen grandes costos sociales y económicos. Las lesiones graves o mortales provocan importantes costes médicos y de rehabilitación y pérdida de productividad. Al prevenir tales situaciones, hacer obligatorio el uso del casco puede reducir estos costos. Las lesiones en la cabeza a menudo requieren tratamientos costosos, que incluyen cirugía, hospitalizaciones prolongadas y terapia de rehabilitación. La prevención de estas lesiones conduce a un uso más eficiente de los recursos médicos.

Los accidentes que resultan en muerte o discapacidad tienen un impacto emocional y financiero significativo en la familia de la víctima. Si usa casco, es menos probable que sufra una tragedia así.

El cumplimiento de esta norma fortalece la cultura de responsabilidad y consideración mutua en la sociedad. Los motociclistas que usan casco no sólo protegen sus propias vidas, sino que también envían un mensaje positivo sobre la importancia de seguir las reglas de tránsito.

En muchas comunidades, el uso del casco sigue encontrando resistencia debido a creencias culturales y la falta de una educación adecuada en seguridad vial. Algunas personas encuentran los cascos incómodos, los consideran inútiles o simplemente ignoran su importancia. Esta normativa debería ir acompañada de una campaña educativa que explique los beneficios de los cascos y elimine ideas erróneas sobre su uso, la aplicación estricta de esta regulación, junto con los programas educativos, puede crear un cambio cultural en el que el uso del casco se considere un hábito necesario y no un mandato.

Aunque las reglas son claras, su aplicación puede enfrentar desafíos como la falta de disponibilidad de cascos reglamentarios en algunas áreas, particularmente en áreas rurales y de bajos ingresos. Superar estos obstáculos requiere un enfoque integral que incluya:

Acceso más fácil a cascos regulados: los programas gubernamentales y las asociaciones corporativas ponen cascos a disposición de quienes los necesitan a precios asequibles o gratuitos.

Inspección y seguimiento: las autoridades deben realizar inspecciones periódicas para comprobar el cumplimiento de las normas y sancionar a quienes no las siguen para enfatizar su importancia. De tal manera que se recomienda su uso adecuado, no basta sólo con llevar casco, también es importante que esté correctamente ajustado y en buen estado. Esto requiere capacitación continua sobre el uso adecuado de los equipos de protección.

#### **4.9.3 República de Colombia**

En Colombia, además de regulaciones similares, se promueven políticas que incentivan el uso de medios sostenibles a través de la creación de días sin carro y carriles exclusivos (Congreso de Colombia, 2016).

##### **La Ley 1083**

En la Ley 1083 en su Art.2 literal f en párrafo segundo nos menciona que:

“Será potestativo de las autoridades locales determinar la obligatoriedad del uso de casco de seguridad en ciclorrutas y ciclovías. Para los menores de edad será obligatorio su uso” (Ley 1083, 2006, Art. 2).

Esta disposición fue incluida en la Ley 1083 como respuesta a la creciente importancia de las ciclovías y carriles en la movilidad urbana sostenible. Esta infraestructura promueve la bicicleta como un modo de transporte limpio, saludable y eficiente. Sin embargo, el diseño de esta ley demuestra un equilibrio entre promover su uso y garantizar la seguridad de los usuarios.

Permitir que los gobiernos locales decidan sobre el requisito de usar cascos en carriles y carreteras para bicicletas reconocería la diversidad de situaciones en ciudades y regiones de todo el país. Cada ubicación puede tener necesidades y características especiales, tales como: infraestructura y transporte. En ciudades con carriles bici seguros y separados del tráfico de automóviles, el riesgo de accidentes graves puede ser menor y el uso voluntario de cascos para adultos puede estar justificado.

Cultura de la bicicleta: En regiones donde el uso de la bicicleta está generalizado, las percepciones sobre el casco pueden diferir, lo que influye en la adopción de esta medida.

La obligatoriedad del uso del casco por parte de los menores subraya la prioridad otorgada a los niños y jóvenes en la política de seguridad vial. Esto refleja nuestra obligación legal de proteger a los más vulnerables e inculcar habilidades de seguridad desde una edad temprana.

Los cascos de seguridad son fundamentales para reducir el impacto sobre los ciclistas de los accidentes, especialmente caídas y colisiones. Aunque los carriles y senderos para bicicletas están diseñados para brindar un entorno más seguro, no son completamente seguros.

Protección contra accidentes inesperados: Incluso en zonas exclusivas para bicicletas, pueden producirse accidentes debido a superficies irregulares de la carretera, colisiones con otras bicicletas o peatones, mal tiempo, etc.

Reduce lesiones graves. Varios estudios han demostrado que el uso de casco reduce significativamente el riesgo de sufrir lesiones en la cabeza. Esta protección es especialmente importante para los menores cuyo desarrollo físico aún es frágil. Aunque esta sentencia da cierta libertad a los adultos, esto puede tener consecuencias tanto positivas como negativas.

Empoderar a los residentes locales: las decisiones de los gobiernos locales permiten regulaciones que se adaptan mejor a las realidades de cada lugar, equilibrando la seguridad con la promoción del uso de la bicicleta. Seguridad potencialmente reducida: en algunos casos, los requisitos no cumplidos crean una impresión falsa de que los cascos son innecesarios, lo que reduce su uso incluso en situaciones en las que posiblemente se recomiendan encarecidamente.

Esta ley refleja sensibilidad hacia la dinámica social y cultural que rodea al ciclismo. Pero su éxito depende en gran medida de cómo sea implementado y percibido por el público.

Exigir a los menores el uso de casco no sólo protege su integridad, sino que también envía un mensaje educativo a las familias y a la comunidad en general sobre la importancia de la seguridad vial. Esto puede tener un impacto positivo en los hábitos de los adultos que lo siguen. Para que esta normativa tenga un efecto positivo debe complementarse con campañas de educación vial que promuevan el uso voluntario del casco entre los adultos y pongan de relieve sus beneficios sin obligación.

Garantizar que los cascos estén disponibles para todos los usuarios, especialmente los hogares de bajos ingresos, es un gran desafío. Los programas de subvenciones y donaciones podrían ayudar a garantizar que esta medida no se convierta en una barrera para la adopción de la bicicleta. Delegar la facultad de regular el uso del casco a los gobiernos locales facilita una

gestión adaptada a las necesidades específicas de cada región. Sin embargo, esto también causa los siguientes problemas:

La falta de estándares uniformes puede generar confusión entre los usuarios que viajan a diferentes municipios y ciudades donde las regulaciones sobre el casco pueden diferir.

Es importante que las decisiones locales se tomen en consulta con el público, incluidos grupos de ciclistas, organizaciones de seguridad vial y otras partes interesadas. Esto garantiza que la norma sea aceptada y válida.

### **La Ley 769 de 2002**

En la Ley 769 de 2002 en su Art.131 en los literales A.11. y A.12. señala que:

A.11. Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, en este caso el vehículo no automotor será inmovilizado

A.12. El vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días (Ley 769, 2002, Art.131).

Se debe empezar indicando que en el apartado A.11 establece una prohibición clara de los vehículos no motorizados, como bicicletas y triciclos, en las zonas de acceso restringido y en las carreteras. Esto refleja una política pública responsable destinada a proteger a los usuarios de transporte más vulnerables. La base de esta regulación es sólida, ya que la diferencia de velocidad y la falta de protección física de los ciclistas crean riesgos significativos tanto para los ciclistas como para el resto de usuarios de la vía.

Por otra lado debemos establecer la diferencia entre velocidad y protección física, en las autopistas y autovías, los vehículos eléctricos alcanzan velocidades mucho más altas que los vehículos no eléctricos. Esto no solo crea un entorno peligroso para los ciclistas, sino que también aumenta la probabilidad de una colisión grave. Si las bicicletas y los triciclos no están equipados con una carrocería u otros mecanismos de protección, las consecuencias de un accidente serán aún mayores. Las normas relativas a la inmovilización de los vehículos no motorizados tienen como objetivo prevenir situaciones que pongan en peligro la vida de los ciclistas y aumentar la seguridad colectiva. Esta medida no debe interpretarse como un castigo injusto, sino como una medida preventiva destinada a priorizar la vida y la integridad física sobre otros intereses.

Ahora bien en el sistema de sanciones establecido en el apartado A.12 nos proporciona que es un elemento importante en este reglamento, ya que introduce un enfoque educativo y preventivo en lugar de uno puramente penal. Las sanciones progresivas –cinco días por la primera infracción, 20 días por la segunda y 40 días por la tercera– son un medio proporcionado y eficaz de concienciar a los infractores. Cada paso de la multa ofrece a los conductores la oportunidad de comprender los riesgos asociados a la infracción. Este enfoque fomenta un cambio de comportamiento gradual y responsable, ya que se advierte a los conductores de las consecuencias de las infracciones reiteradas, el aumento de las multas pretende disuadir a los conductores de reincidir en las infracciones. Esto es importante para garantizar que los usuarios de vehículos no eléctricos puedan conducir con seguridad y cumplir las normas de tráfico.

La aplicación de estas disposiciones tiene un impacto positivo en varios aspectos importantes de la seguridad vial y la convivencia social.

Los ciclistas y otros usuarios de vehículos no motorizados son una parte importante de la movilidad sostenible en muchas ciudades. Pero su seguridad depende de que no descendan por las calles, donde son extremadamente peligrosos. Proteger a estos usuarios no solo salva vidas, sino que también promueve una percepción más positiva del uso sostenible del transporte.

Se debe realizar una conciencia colectiva en donde la aplicación de normas claras y específicas, sean como las descritas en este artículo, ya que así fortalece una cultura de responsabilidad en la vía. Esto es especialmente importante en condiciones en las que coexisten distintos tipos de vehículos y peatones, ya que ayuda a reducir los conflictos y los accidentes. Si bien estas disposiciones son importantes, su implementación está asociada a algunos desafíos que es necesario abordar para mejorar su eficacia.

**Inspección y registro:** Las bicicletas y otros vehículos no motorizados no están registrados oficialmente, lo que dificulta la identificación de los infractores reincidentes. Un sistema de registro voluntario podría mejorar significativamente la capacidad de las autoridades para monitorear e imponer sanciones por tales prácticas.

**Educación y concienciación:** Muchos ciclistas desconocen las normas y los riesgos asociados a la circulación en la vía pública. Las campañas educativas dirigidas a este colectivo podrían ser un complemento útil a las sanciones establecidas.

Infraestructuras adecuadas: La falta de carriles bici y pistas obliga a algunos ciclistas a circular por rutas no autorizadas. Es necesario invertir en infraestructuras seguras para ofrecer alternativas viables y accesibles.

Las normas mencionadas en los apartados A.11 y A.12 son claros ejemplos de cómo el derecho de circulación puede combinar la seguridad individual y colectiva mediante un enfoque preventivo y educativo. Sin embargo, su éxito dependerá en gran medida de la capacidad de las autoridades para adoptar medidas adicionales, como la mejora de las infraestructuras y el fomento de la educación vial. En definitiva, estas normas no sólo pretenden reducir los accidentes y salvar vidas, sino también promover una movilidad más sostenible y responsable.

Estas normativas y políticas han probado ser efectivas en el fomento de una cultura ciclista y a su vez para quienes conducen transporte sostenible, algo que Loja podría adoptar para incentivar el uso de medidas que si regulen de la forma correcta y eficaz a los medios sostenibles para mejorar la movilidad urbana.

## 5. Metodología

### 5.1 Materiales utilizados

Dentro del desarrollo del presente Trabajo de Integración Curricular se utilizó varios tipos de materiales que ayudaron para el progreso del presente trabajo, entre ellos están: los libros físicos, obras que se encontraron en línea de diferentes autores reconocidos, variedad de artículos de revistas científicas, páginas web, manuales, repositorios institucionales, diccionarios jurídicos, leyes internacionales, códigos nacionales e internacionales todo referente al tema en estudio, los cuales constan en la bibliografía que ayuda para afirmar la investigación.

No obstante, de los materiales ya con anterioridad mencionados, también se utilizó como añadidura que coadyuvaron para la culminación del presente trabajo, los cuales han sido los siguientes: computador portátil, teléfono celular, conexión a internet, impresora, hojas de papel bond, cuaderno de apuntes, esferográficos, fichas, fotocopias, anillados, entre otros.

### 5.2 Métodos

Los métodos que son utilizados dentro del presente trabajo de investigación son los siguientes:

**Método Científico:** Este método se utiliza principalmente en la producción de conocimiento en las ciencias, a su vez sobre la parte del proceso investigativo, dentro de nuestro trabajo se lo aplica para realizar el análisis del objeto de estudio que a simples rasgos nos ayudó para establecer la verificación de los objetivos planteados y para establecer las recomendaciones y conclusiones del trabajo.

**Método Analítico:** Es fundamental este método dentro del trabajo, puesto que, facilita identificar y examinar las sanciones, la coherencia, la doctrina jurídica, es así que este enfoque analítico permitió relacionar todos estos elementos con los principios de movilidad sostenible y seguridad vial, estableciendo fundamentos concretos para justificar la actualización de la ordenanza.

**Método descriptivo:** Ahora bien, este método aportó a poder realizar un enfoque jurídico y doctrinario sobre el presente tema del trabajo, el cual nos llevó a argumentar y analizar de forma coherente dentro del marco teórico, en el cual se estableció información de doctrina muy relevante al tema.

**Método Deductivo:** Este método permite que se realice un análisis desde lo general hasta lo específico, el cual nos permitió la identificación del problema y asimismo llegar a las distintas situaciones que sobrelleva al tema de investigación.

**Método Inductivo:** Es el estudio comparativo de casos, implica tener una perspectiva particular a lo que es general, por tal razón ayudo a realizar las conclusiones de mi tema de investigación, así como analizar los casos que coadyuvó a razonar en base a toda la información obtenida y analizada, determinando conclusiones basadas en hechos concretos.

**Método Comparativo:** Es esencial para contrastar las buenas prácticas, estándares más efectivos y posibles inconsistencias referente a la normativa en estudio, puesto que al comparar con otras ordenanzas de distintas ciudades o a su vez con otros países se evidencia la falta de actualización que le hace a este cuerpo normativo y que no cumple con la efectividad por cuanto es eficiente.

**Método Sintético:** Este método es fundamental para integrar los resultados obtenidos en el análisis, no obstante, en relación con el proceso de razonamiento obtenido por la investigación realizada se obtuvieron las conclusiones y recomendaciones para el presente trabajo de titulación, ya que, se pudo estructurar una visión integral en relación con los principios de movilidad sostenible, derechos constitucionales y proporcionar un panorama completo para así fundamentar la necesidad de ajustar y actualizar la ordenanza en estudio.

### 5.3 Técnicas

**Encuestas:** En este apartado se desarrolló y aplico el cuestionario que contaba con 6 preguntas cerradas, claras y concretas, en donde se encuestaron a 30 profesionales del derecho especialistas en la materia, agentes de tránsito e inspector municipal, donde se recolectaron los datos, los cuales fueron tabulados y contribuyeron de forma elocuente para la realización de este proyecto.

**Entrevistas:** Dentro de perímetro se realizaron 3 entrevistas siendo estos un fiscal en materia de tránsito, abogado especialista en la materia y el jefe de operativo de tránsito (UCOT), en donde se dialogó de una forma muy clara y extensa en base a las preguntas realizadas referente a aspectos importantes sobre la problemática del tema de investigación, fueron preguntas abiertas para así obtener su opinión respecto a la temática.

## 6. Resultados

### 6.2 Resultados de la encuesta

Con la finalidad de expandir mucho más el campo de mi investigación, se procedió a realizar una encuesta de 6 preguntas a 30 profesionales que tienen conocimiento referente al transporte sostenible entre estos están abogados especializados en materia de tránsito, agentes de tránsito, fiscales de tránsito e inspector municipal.

**Pregunta 1: ¿Estima usted que la ordenanza que regula los medios de transporte sostenible en el cantón Loja, es suficiente y adecuada para la efectividad de la movilidad en el espacio urbano, por cuanto las sanciones son muy leves?**

*Tabla estadística Nro. 1*

Indicadores	Variables	Porcentaje
SI	4	13.3%
NO	26	86.7%
TOTAL	30	100%

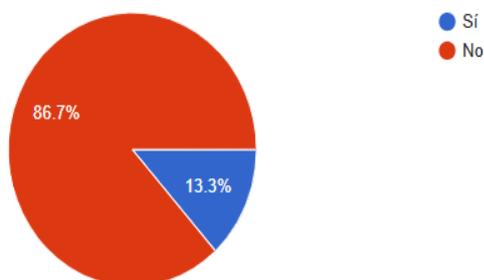
**Fuente:** Profesionales del derecho, agentes de tránsito e inspector municipal

**Autora:** Ziare Dallyana Caicedo Morante

*Figura 1. Representación gráfica*

1. ¿Estima usted que la ordenanza que regula los medios de transporte sostenible en el cantón Loja, es suficiente y adecuada para la efectividad de la movilidad en el espacio urbano, por cuanto las sanciones son muy leves?

30 respuestas



**Fuente:** Profesionales del derecho, agentes de tránsito e inspector municipal

**Autora:** Ziare Dallyana Caicedo Morante

**Análisis:** La pregunta planteada es en base a saber si los encuestados conocedores de la ordenanza en estudio piensan si la misma cumple con los objetivos respectivos, es decir, si es eficiente y adecuada en cuanto a que las sanciones puesto que son muy leves, en donde se pudo evidenciar que de los 30 encuestados 26 respondieron de forma negativa haciendo énfasis a que no es eficaz ni suficiente y a su vez 4 respondieron de forma favorable.

**Interpretación:** Es así que la pregunta en cuestión enfrenta un papel fundamental para realizar el análisis jurídico y doctrinario de la ordenanza, ya que, las mismas personas encuestadas que conocen de esta ordenanza de la ciudad de Loja, manifiestan que no es suficiente ni cumple con requisitos de eficiencia por cuanto las sanciones son muy leves para quienes cometan infracciones. Por otro lado, los que respondieron que sí, piensan que la ordenanza si cumple con la efectividad, pero más énfasis tiene los 26 encuestados que dan por respuesta que no se adecuada ni eficaz.

Además, la ordenanza vigente no asegura una efectiva regulación del transporte sostenible en el cantón Loja debido a que las sanciones son muy leves y no generan un impacto disuasorio suficiente por cuanto tampoco está determinado el proceso para establecer las sanciones, con esto se podría llevar a conducir a un incumplimiento recurrente por parte de los ciudadanos y transportistas, afectando negativamente la movilidad urbana y el cumplimiento de los objetivos planteados en la normativa. Es necesario reforzar las medidas sancionatorias y complementar la ordenanza con estrategias educativas, infraestructura adecuada y fiscalización eficiente para garantizar su efectividad.

**Pregunta 2: ¿Considera Usted, que existe la efectividad en el cumplimiento de la Ordenanza No? 031-2021 del GADL por parte de las autoridades locales en cuanto al control y sanción de las infracciones cometidas por los usuarios de medios de transporte sostenible?**

*Tabla estadística Nro. 2*

Indicadores	Variables	Porcentaje
SI	2	6.7%
NO	28	93.3%
<b>TOTAL</b>	30	100%

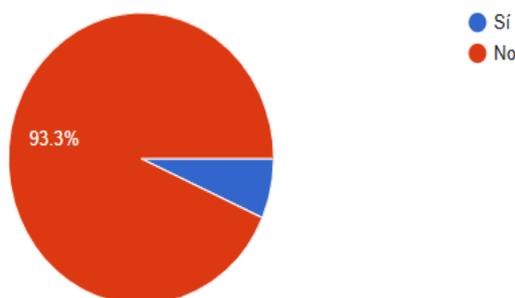
**Fuente:** Profesionales del derecho, agentes de tránsito e inspector municipal

**Autora:** Ziare Dallyana Caicedo Morante

*Figura 2. Representación gráfica*

2. ¿Considera Usted, que existe la efectividad en el cumplimiento de la Ordenanza No. 031-2021 del GADL por parte de las autoridades locales en cuanto al control y sanción de las infracciones cometidas por los usuarios de medios de transporte sostenible?

30 respuestas



**Fuente:** Profesionales del derecho, agentes de tránsito e inspector municipal

**Autora:** Ziare Dallyana Caicedo Morante

**Análisis:** La pregunta que es realizada a los 30 encuestados se enfoca en evaluar la efectividad de la ordenanza 031 – 2021 del GADL en cuanto a la aplicación de la misma, por cuanto se busca esclarecer y saber si las autoridades competentes locales están haciendo cumplir la ordenanza, es así que 28 encuestados respondieron con un no, dando realce a que por parte de las autoridades no se tiene un impacto real en base al comportamiento de los usuarios de estos medios de transporte no contaminante, por cuanto no existe un control ni sanción a los infractores en conformidad como lo establece el cuerpo normativo en estudio y por otro lado 2 encuestados respondieron con un sí.

**Interpretación:** Con esta pregunta se pide a los profesionales que expresen su punto de vista respecto a que si las autoridades cumplen de forma exitosa con la finalidad de esta ordenanza. Con los datos obtenidos de esta pregunta, es muy claro que no tiene un eficaz cumplimiento, siendo esto un problema para la ciudadanía lojana, ya que, se entiende que por más que exista normativa para regular el uso de estos medios de transporte sostenibles, si las autoridades que están encargadas de hacer cumplir, no realizan su trabajo, pues de nada sirve que exista, por otro lado se obtiene la percepción de que no hay cumplimiento de la ordenanza en cuanto las autoridades no hacen uso de su potestad sancionadora ni divulgan el objeto de

esta ordenanza para que así la ciudadanía en general sepa de la existencia de la misma. De igual manera la parte que están a favor de esta pregunta es porque indican que si existe una efectividad en cuanto a que si hay un control por parte de las autoridades. No obstante, la pregunta nos arroja que la mayoría de los encuestados aseguran que las autoridades no tienen interés en que se lleve a cabalidad el debido cumplimiento y eficiencia de esta ordenanza, puesto que, no se evidencia un control estricto ni una aplicación efectiva de las sanciones estipuladas en la ordenanza, la falta de fiscalización adecuada y la carencia de recursos logísticos y humanos por parte de las autoridades locales limitan la capacidad para garantizar el cumplimiento de la normativa, lo que genera un ambiente de impunidad y desmotivación entre los usuarios para respetar las disposiciones establecidas.

**Pregunta 3: ¿Considera Usted, que las sanciones establecidas en la Ordenanza en relación a las infracciones cometidas por los usuarios de medios de transporte sostenible son proporcionales a las previstas para las contravenciones de tránsito tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal?**

*Tabla estadística Nro. 3*

Indicadores	Variables	Porcentaje
SI	3	10%
NO	27	90%
TOTAL	30	100%

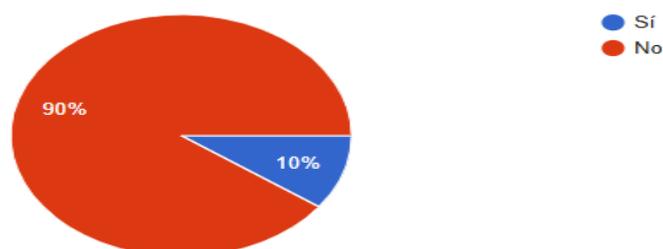
**Fuente:** Profesionales del derecho, agentes de tránsito e inspector municipal

**Autora:** Ziare Dallyana Caicedo Morante

Figura 3. Representación gráfica

3. ¿Considera Usted, que las sanciones establecidas en la Ordenanza en relación a las infracciones cometidas por los usuarios de medios de transporte sostenible son proporcionales a las previstas para las contravenciones de tránsito tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal?

30 respuestas



**Fuente:** Profesionales del derecho, agentes de tránsito e inspector municipal

**Autora:** Ziare Dallyana Caicedo Morante

**Análisis:** La presente pregunta se refiere a que si dentro del marco local sobre la regulación del transporte sostenible está ajustado con el COIP, por cuanto este cuerpo normativo también sanciona las infracciones cometida por la ciudadanía, haciendo una comparación de manera que si es justo y coherente los castigos punitivos en donde se obtuvo 27 no, dando énfasis a que no son proporcionales con las contravenciones de tránsito y por otro lado 3 encuestados manifestaron su respuesta de forma asertiva.

**Interpretación:** Se busca evaluar la proporcionalidad de las sanciones para las infracciones que son cometidas por los usuarios, en relación con la pregunta y la respuesta de la mayoría de los encuestados nos da a comprender que no son proporcionales por que el tratamiento del COIP tiene otro tipo de especificaciones mucho más amplias, en cambio la ordenanza le falta esclarecer en cuanto a sus sanciones y clasificarlas de forma asertiva y mejor para que no exista una confusión al momento que la autoridad competente quiera imponer dicha sanción y tampoco sea perjudicado el usuario de estos medios de transporte no contaminantes. En cuanto a las 3 personas que contestaron que sí, ellos manifiestan que, si son proporcionales con el COIP, pero realmente las sanciones establecidas en la ordenanza suelen ser menos estrictas y no guardan proporcionalidad con las previstas en las contravenciones de tránsito en el COIP. Esto genera un desequilibrio en el tratamiento de las infracciones, disminuyendo el impacto disuasorio de la normativa local y afectando la promoción de una movilidad sostenible y responsable.

**Pregunta 4: ¿Considerando que en los cantones de Cuenca, Guayaquil y Quito en relación a la ordenanza que regula el uso de medios de transporte sostenible, representando un avance para garantizar la movilidad urbana, estima usted que en el cantón Loja se debería reformar este cuerpo normativo?**

*Tabla estadística Nro. 4*

Indicadores	Variables	Porcentaje
SI	27	90%
NO	3	10%
TOTAL	30	100%

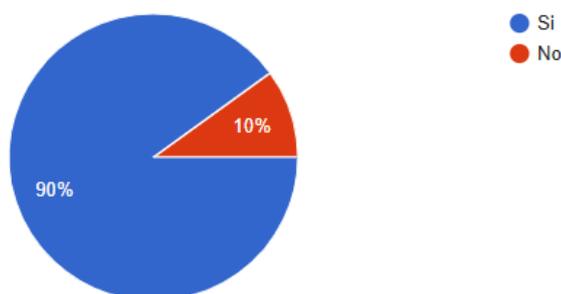
**Fuente:** Profesionales del derecho, agentes de tránsito e inspector municipal

**Autora:** Ziare Dallyana Caicedo Morante

*Figura 4. Representación gráfica*

4. ¿Considerando que en los cantones de Cuenca, Guayaquil y Quito en relación a la ordenanza que regula el uso de medios de transporte sostenible, representando un avance para garantizar la movilidad urbana, estima usted que en el cantón Loja se debería reformar este cuerpo normativo?

30 respuestas



**Fuente:** Profesionales del derecho, agentes de tránsito e inspector municipal

**Autora:** Ziare Dallyana Caicedo Morante

**Análisis:** La pregunta es pertinente por cuanto se plantea que en los cantones de Cuenca, Quito y Guayaquil ya existe este tipo de ordenanza, en donde se ha evidenciado respuestas positivas y mejoras en los sistemas de transporte urbano en estas ciudades, es así que de los 30 encuestados 27 respondieron de forma positiva, dando realce a que, si se debería tomar en cuenta estas ordenanzas para realizar mejoras en la de Loja, en cambio las otras 3 personas respondieron que no.

**Interpretación:** Con las contestaciones que se obtuvo de la pregunta, se entiende que por la experiencia de Cuenca, Guayaquil y Quito demuestran que ordenanzas más avanzadas y adaptadas a las necesidades urbanas contribuyen significativamente a garantizar una movilidad sostenible. En el caso del cantón Loja, reformar este cuerpo normativo permitiría incorporar mejores prácticas, fortalecer las sanciones, establecer infraestructura adecuado y garantizar un control más efectivo, promoviendo un entorno urbano más seguro, eficiente y sostenible para los usuarios de medios de transporte sostenible. No obstante, también se tiene en cuenta que estos modelos servirían de mucha ayuda para alinearlos con los avances que ya han obtenido, siempre y cuando adaptándolo de acorde a las características y necesidades locales en el casco

urbano de Loja. El 10% que representan los encuestados respondieron de forma negativa haciendo alusión a que no se debería tomar en cuenta estas ciudades, pero el 90 % de los encuestado piensan que sí, puesto que, una acción reformativa se lograría modificar, mejorar y lo más importante actualizar el contenido de esta ordenanza, lo cual es lo más adecuado frente a este problema jurídico, adicional a esto, con el estudio y seguimiento de ordenanzas ya publicadas en otras ciudades que, si llevan un buen desarrollo, se lograría con total éxito, puesto que, la ciudadanía está en constante cambio y las normativas también

**Pregunta 5: ¿Considera Usted, que la clasificación de los medios de transporte sostenible previstos en la ordenanza No. 031-2021 del Cantón Loja, deberían implementarse en la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y Código Orgánico Integral Penal?**

*Tabla estadística Nro. 5*

Indicadores	Variables	Porcentaje
SI	29	96.7%
NO	1	3.3%
TOTAL	30	100%

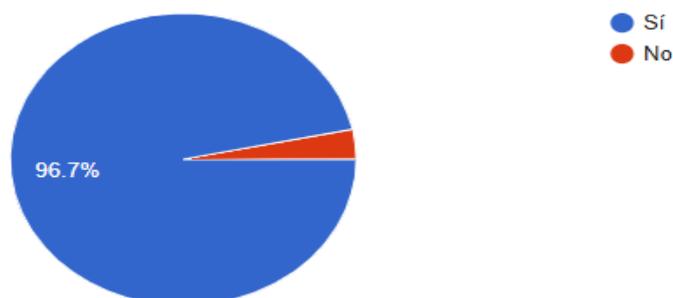
**Fuente:** Profesionales del derecho, agentes de tránsito e inspector municipal

**Autora:** Ziare Dallyana Caicedo Morante

*Figura 5. Representación gráfica*

5. ¿Considera Usted, que la clasificación de los medios de transporte sostenible previstos en la ordenanza No. 031-2021 del Cantón Loja, deberían implementarse en la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y Código Orgánico Integral Penal?

30 respuestas



**Fuente:** Profesionales del derecho, agentes de tránsito e inspector municipal

**Autora:** Ziare Dallyana Caicedo Morante

**Análisis:** En la pregunta se establece si los medios de transporte sostenible que se encuentran clasificados en la ordenanza de estudio deberían estar regulados en la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y en el Código Orgánico Integral Penal, en donde el 96,7% de los encuestados dieron una contestación afirmativa y también el otro 3,3% contestaron de forma negativa.

**Interpretación:** Los datos que han sido valorados identifican un porcentaje significativo sobre que se implemente esta clasificación a estas legislaciones, por cuanto al incorporar aquello, permitiría unificar criterios a nivel nacional, garantizar un marco normativo más claro y promover el uso responsable de estos medios en todo el país. Esto fortalecería la regulación, la fiscalización y el cumplimiento de las disposiciones relacionadas con la movilidad sostenible. Además, contribuiría una mayor coherencia normativa y operatividad en el Ecuador, promoviendo un cambio cultural hacia prácticas de transporte más responsables y respetuosas con el medio ambiente. Por otro lado, permitiría también armonizar las políticas de movilidad sostenible con sanciones específicas en el Código Orgánico Integral Penal para conductas que infrinjan estas normativas, de manera que promueva la seguridad vial. El 3,3% de los encuestados respondió que no debería implementarse la clasificación que existe en la normativa sobre los medios de transporte sostenible. No obstante, los 29 encuestados que representan el 96,7% manifestaron una repuesta acertada ya que, resultaría efectivo y beneficiario la aplicación en el resto del País.

**Pregunta 6: ¿Considera Usted, que se debería implementar la pirámide de movilidad urbana en la Ordenanza No. 031-2021 del Cantón Loja?**

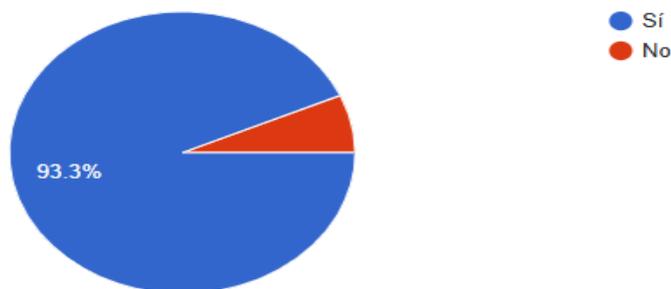
*Tabla estadística Nro. 6*

Indicadores	Variables	Porcentaje
SI	28	93.3%
NO	2	6.7%
TOTAL	30	100%

*Figura 6. Representación gráfica*

6. ¿Considera Usted, que se debería implementar la pirámide de movilidad urbana en la Ordenanza No. 031-2021 del Cantón Loja?

30 respuestas



**Fuente:** Profesionales del derecho, agentes de tránsito e inspector municipal

**Autora:** Ziare Dallyana Caicedo Morante

**Análisis:** En esta pregunta se establece si dentro de la ordenanza No. 031 – 2021 se debería implementar la pirámide de movilidad urbana, para lo que el 93,3 % respondió que sí y el 6,7 % respondió que no.

**Interpretación:** Por tal razón en la pregunta se observa que la mayoría de los encuestados consideran que, si se debería implementar la pirámide de movilidad urbana en la ordenanza, ya que, al priorizar el uso de las bicicletas, caminata y transporte público, se reduce la dependencia de los automóviles privados, lo que contribuye a la disminución de las emisiones de gases contaminantes. Por otro lado, sería un paso fundamental para transformar la ciudad en un modelo más sostenible, inclusivo y equitativo, priorizando el conocimiento ciudadano sobre la clasificación de preferencia en la movilidad. Se evidencia que existen 2 personas que no están de acuerdo con implementar la pirámide de movilidad.

En conclusión, la pregunta refleja una considerable respuesta positiva por parte de los encuestados, por cuanto se debería realizar esta reforma ya que así también podría posicionar a Loja como una ciudad más alineada con los objetivos de Desarrollo Sostenible y los retos actuales de urbanismo y cambio climático.

## 6.2. Resultados de la entrevista

En este aspecto se realizó un diálogo con 3 profesionales entre estos están: fiscal de tránsito de la ciudad de Loja, Abogado especialista en materia de tránsito y el jefe de operativo de tránsito del UCOT, las preguntas que se realizaron en estas entrevistas fueron planteadas

para obtener una respuesta abierta, en donde el criterio de cada uno de ellos ha ayudado de una forma fundamental para el presente tema de investigación.

**Primera pregunta: ¿Considera Usted, que las autoridades locales evalúan la efectividad en el cumplimiento de la ordenanza No. 031-2021 del GADL, específicamente en lo relacionado con el control y sanción de infracciones, y de qué manera piensa que estas acciones han influido en la movilidad urbana dentro del cantón?**

## **Respuestas**

### **Primer entrevistado**

No, porque en primera instancia las ordenanzas son las normas que aplican los municipios para el buen desarrollo de su cantón, si bien es cierto la mayor parte de ordenanzas, hablado particularmente de Loja no tienen la socialización debida, no se hace conocer a la ciudadanía, consecuentemente son casi desconocidas en la mayoría mientras no les sucede algún acto o acción indebida y que son llamadas al municipio a responder. En esta ordenanza que regula o más bien se quiere esta gestión de tránsito de otro tipo vehicular, es una ordenanza que ni siquiera las personas que utilizan estos tipos de medios de transporte de movilidad la conocen y por ello es lo que existe mucha contradicción en el ámbito del manejo en si en las diferentes vías o calles de la ciudad del entorno de Loja, además no existe la forma adecuada por donde han de cruzar o por donde han de pasar estos elemento de circulación para que puedan evitar cualquier accidente. Ahora bien, esta ordenanza regula y planifica, pero solamente hasta allí, porque no se hace ningún tipo de valoración, auditoria para ver si estamos o no estamos enrumbados a la aplicación de esta ordenanza, para tener en conocimiento si es eficaz la ordenanza que se ha emitido o solo so letras muertas nada más como es el caso.

### **Segundo entrevistado**

No ha influido, puesto que la misma ordenanza no se ha divulgado para toda la ciudadanía lojana, es decir que existe, pero que las autoridades no evalúan ningún tipo de control para saber si se está cumplimiento con lo determinado en dicha ordenanza.

### **Tercer entrevistado**

Actualmente el municipio de Loja a través de la comisaria de tránsito y de la unidad de operativo de tránsito realiza las acciones en la que corresponde y obviamente de cada departamento, además ayuda para que los ciclistas en este sentido hagan uso correcto de la vía,

pero es sumamente importante iniciar ya con las notificaciones y sanciones, primero será importante hacer una difusión masiva de la ordenanza y posterior a ello proceder con las notificaciones tales como las establece, por tal razón pienso que aún hace falta para que las autoridades locales lleven el correcto cumplimiento de la ordenanza ya que aún les hace falta varios parámetros para cumplir en un 100% con aquello.

### **Comentario de la autora**

En base a los datos obtenidos en esta pregunta es claro evidente que las autoridades locales no evalúan la efectividad de la ordenanza ni realizan las sanciones que prevé la misma, siendo de tal manera que este accionar influye de una forma negativa para la ciudadanía, porque como no existe una fiscalización de la ordenanza entonces da a comprender que es letra muerta y que no cumple con la finalidad por la cual se la expidió que es regular, planificar e incentivar el uso de estos medios de transporte. No obstante, en las diferentes dependencias se debería iniciar con un programa para la socialización de la ordenanza para que así sea de conocimiento a toda la ciudadanía para tener una mejora aplicabilidad y generar respuestas positivas por parte de la comunidad lojana.

**Segunda pregunta: ¿Considera que las sanciones establecidas en la Ordenanza No. 031-2021 del GADL son proporcionales en comparación con las contravenciones de tránsito tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal (COIP)? ¿De qué manera estas sanciones respetan los principios constitucionales relacionados con el derecho a la vida, la integridad personal y la movilidad?**

### **Respuestas**

#### **Primer entrevistado**

De ninguna manera, puesto que, las sanciones que existen en la ordenanza no están dadas de acuerdo a la acción de vida que ocasionen, consecuentemente no creo que tenga una viabilidad en el ámbito de que la sanción es proporcional, porque debe establecerse acción y efectos, la acción es lo indebido y el efecto es como, porque y ante que lo juzgamos, es decir que si no tiene esa persona que maneja este tipo de movilidad, pues tampoco tendrá claro el panorama de que es o cual es el accionar, inclusive la sanción se vuelve absolutamente negativa o inaplicable porque si no se tiene claro cómo se va aplicar una sanción a la persona que cometió un acto en este tipo de movilidad cuando acá simplemente no se ha establecido por qué o las circunstancias de las relaciones que se está juzgando con el tipo de sanciones que

existen dicha ordenanza. Además, la insuficiencia en los mecanismos de control, la falta de personal o recurso para sancionar de manera efectiva y las sanciones leves que no disuaden las infracciones no ayudan a que exista un fiel cumplimiento.

### **Segundo entrevistado**

No podemos hablar de que hay una relación con el COIP, porque no todas las sanciones que están establecidas en las contravenciones de tránsito están tipificadas en dicha ordenanza, por tal razón no guardan similitud ningún de las dos, además que como se va a sancionar algo que no está tipificado en dicha ordenanza, por lo que le hace falta expandir más el capítulo de sanciones.

### **Tercer entrevistado**

Yo pienso que en cierto punto tiene un poco de similitud pero que aún le hace falta a la ordenanza modificar sus tipos de sanciones, para que sean más fuertes y así los usuarios de estos medios de transporte creen consciencia y no cometan infracciones, además que dentro del capítulo de sanciones de esta ordenanza les falta agregar más tipos de infracciones haciéndolo de forma específica y detallada para que así exista una mejor comprensión por parte de las autoridades competentes para sancionar como del usuario. Ahora bien sería importante poder crear una política para que esta ordenanza pueda ser cumplida y realizarse un seguimiento de la misma, ya que, como lo establece indica también que instituciones deben tener espacios exclusivos para los ciclistas y también tener preferencia en cuanto al uso de vehículos de movilidad sostenible, para lo cual habría que verificar con la entidad correspondiente siendo el caso la Comisaria de Tránsito el seguimiento que ha hecho en el sentido de que estos lugares, espacios y estas instituciones tanto públicas como privadas tengan este espacio definido

### **Comentario de la autora**

El Código Orgánico Integra penal establece sanciones para infracciones de tránsito mucho más severas, siendo el caso como multas elevadas, la suspensión de la licencia de conducir o incluso penas de cárcel en casos extremos, por tal razón no tiene una similitud con la ordenanza ya que en ella solo se establece penas punitivas, aunque sería de mucha importancia implementar un sistema de carnets para las personas que hacen uso de estos medios de transporte no contaminantes, porque así existiría una mejor regulación y orden, lo cual le facilitaría a los agentes de tránsito e inspectores municipales cuando deban sancionar a los

infractores. Asimismo, no son proporcionales, ya que como se mencionó con anterioridad las sanciones en la ordenanza suelen ser mucho más leves y enfocadas solo en medidas administrativas, mientras que, por otro lado, las contravenciones de tránsito del COIP pueden incluir sanciones más agravadas, además no hay una especificación de que tipos de medios de transporte sostenible se deben aplicar, por lo que solo hace mención a los peatones y ciclistas.

**Tercera pregunta: ¿Cómo considera que la comparación con regulaciones de otros países o ciudades sobre medios de transporte sostenibles puede evidenciar la necesidad de actualizar la ordenanza vigente en el GADL, y qué aspectos específicos deberían incluirse para mejorar su proporcionalidad y efectividad?**

### **Respuestas**

#### **Primer entrevistado**

Considero que se debería realizar esta comparación para poder actualizar la ordenanza, ya que, dentro del ámbito de la movilidad sostenible existen algunos países que tienen una regulación y control que son súper excelentes y que podemos nosotros copiar o tener esa imagen para replicar en nuestra ciudad, asimismo, existen algunos cantones aquí en Ecuador que ya tienen ese tipo de ordenanza que si esta mejorada la situación o han hecho por lo menos un análisis adecuado de la infracción cometida y de la sanción a aplicarse, consecuentemente cuando exista una ponderación de la responsabilidad que se pueda establecer por el acto cometido por esta persona que utiliza estos medios de transporte de movilidad sostenible, allí ya se puede establecer con claridad una sanción apegada a esa realidad que cometió, mientras tanto no, porque en el Código Orgánico Integral Penal se observa las contravenciones que existen, las mismas que tienen un poco de apego en el ámbito de la sanción y de acuerdo a las circunstancias de cómo realizaron este acto indebido en materia de tránsito.

#### **Segundo entrevistado**

Primeramente, se debe promulgar la ordenanza, porque no se puede simplemente copiar legislaciones de otros países u ordenanzas de otras ciudades para poder implementarlas, ya que es de conocimiento que las leyes tienen que efectivizarse desde el momento que entra en vigencia aquello, por tal motivo si se debería tomar en cuenta para realizarse mejoras a la ordenanza en estudio.

#### **Tercer entrevistado**

Sería importante tomar como ejemplo otros países o a su vez ciudades del Ecuador, que tienen muy por encima el uso de estos vehículos de movilidad sostenible para poderlas fusionar ya que es complicada la configuración vial y aquello sería de mucha ayuda para la normativa vigente en Loja. En ese sentido si sería fundamental ampliar la ordenanza con otros ejemplos sobre la movilidad sostenible para así darle un plus a las personas que hacen uso de estos medios.

### **Comentario de la autora**

Las respuestas afirmativas emitidas por los entrevistados, nos indica que se deben realizar cambios en la normativa que regula la movilidad sostenible en el cantón Loja, ya que esta no detalla los medios de transporte sostenible en comparación con las otras ciudades Cuenca, Guayaquil y Quito que son las que tienen una mejor aplicabilidad y cumplimiento. Por otro lado, al realizar estudios comparados con otros países también ayudaría a establecer mejores directrices, infraestructura, mejor calidad de vida y un entorno más saludable, por lo que estos medios buscan priorizar la salud de la sociedad.

**Cuarta pregunta: ¿Considera que el análisis jurídico y doctrinario de la Ordenanza No. 031-2021 del GADL aporta a una adecuada determinación y ejecución de sanciones para los conductores de medios de transporte sostenibles, y qué mejoras podrían implementarse desde esta perspectiva?**

### **Respuestas**

#### **Primer entrevistado**

Todo análisis jurídico y doctrinario de una norma viene y trae cosas beneficiosas cuales son, darnos cuenta la ineficiente forma de aplicarla o como se hizo esta ordenanza, consecuentemente el análisis viene bien para saber cuáles son las falencias, las circunstancias que se deben cambiar en el articulado de dicha ordenanza, esto se da con la finalidad de mejorar dentro del ámbito de una vida objetiva, siendo esto que, va de acuerdo a las circunstancias de cómo va pasando el tiempo y que es lo necesario para la ciudadanía y ver la necesidad de implementar nuevas normas, pero normas que sean adecuadas y que tengan una posición que sea capaz de regular y cambiar los comportamientos de la ciudadanía, porque si se hace una norma para seguir en lo mismo no va a servir ni servirá para nada

#### **Segundo entrevistado**

Aporta mucho, puesto que con este análisis jurídico y doctrinario podemos conocer cuáles son las falencias de esta ordenanza y a su vez poder corregirlas, para darle un buen uso tanto por parte de las autoridades como para la ciudadanía lojana, además que así se va a incentivar más el uso de estos medios de transporte sostenible que ayudarán a la mejora del ambiente y liberar el flujo vial.

### **Tercer entrevistado**

Si es adecuada, porque así a la ordenanza en estudio se le podrá realizar mejoras tales como, ampliar más el procedimiento a llevar a cabo por parte de los entes de control, como lo estipula la comisaría de tránsito a través de los inspectores y los agentes de tránsito, entonces sería importante definir de mejor manera este procedimiento, porque en el caso que en el articulado 23 de la ordenanza menciona que se deberá portar el uso de la cédula o documento de identidad, en el instante de no tener aquello como se procedería, allí ya existe un vacío legal porque la norma no prevé que realizar si llega a suceder algo y es allí donde entra la comparación y estudio con otros tipos de leyes u ordenanzas.

### **Comentario de la autora**

El realizar un estudio jurídico y doctrinario aporta amplios conocimientos para mejorar falencias, vacíos legales, contradicciones u otros vicios que se pudiesen encontrar en esa normativa. Asimismo, se podrán implementar mejoras en el procedimiento sancionador, el cual es escaso en la ordenanza y por tal razón no existe un cumplimiento por parte de los entes de control, además su aplicabilidad sería más objetiva con la finalidad de establecer parámetros más eficientes de conformidad con el comportamiento de la ciudadanía lojana.

**Quinta pregunta: ¿Está Usted de acuerdo que se debería impartir cursos de seguridad vial y educación vial para la ciudadanía en general y desde que edad deberían recibirlas?**

### **Respuestas**

#### **Primer entrevistado**

Yo siempre he pensado que antes en las escuelas daban la materia de cívica, es por tal razón que desde allí se debe orientar todo este tipo de movilidad y todo el tipo de derechos, obligaciones que tenemos nosotros como habitantes de un país, yo he pensado esto porque de alguna forma dentro del ámbito de la movilidad, si es que no se organiza, planifican, si no se

da ninguno de los aspectos relacionados a esto desde pequeños, siempre vamos a ser contradictores de la norma, inclusive yo diría que si tenemos un buen análisis desde pequeños en la escuela, en el colegio y en la universidad que ya somos un poco más racionales que ya sabemos que es lo bueno y que es lo malo, inclusive ni necesitaríamos de normas penales para juzgarnos las contravenciones que cometemos a cada rato. Además, estos cursos no deberían darse solamente cuando uno ya es adulto que siguen para el curso de manejo, esto debe darse desde la escuela, donde el ministerio de educación debería implementar como una materia cívica y viabilidad, que se debería dar a niños de edades de 8 años en adelante y luego después se continuo en el colegio para que cuando ya estén jóvenes que sepan manejar un carro o un medio de transporte sostenible ya sepan con qué responsabilidad están manejando, capaz que si cometen un error sea por circunstancias fuera del desconocimiento de ellos.

### **Segundo entrevistado**

Estoy de acuerdo, porque la educación vial es algo muy importante y debe estar presente desde los inicios de la educación de todas las personas, en cuanto es una responsabilidad, no solamente de los docentes educativos, sino más bien de toda la ciudadanía, empezando desde el hogar de allí debe iniciar la educación vial, para así poder precautelar la vida. Además, pienso que la edad adecuada para aprender sobre educación vial es desde los 7 años en adelante.

### **Tercer entrevistado**

La educación vial es un rol fundamental para la formación de las personas, ya que todos los ciudadanos deben tener conocimiento de aquello, porque el hecho de ser un peatón debe conocer la normativa, por cuanto el desconocer de la ley no exime de responsabilidad, por tal razón se debe saber por dónde se puede circular como peatón, como conductor de vehículo, que normativas se deben respetar, situaciones pequeñas que a la final son importantes. No obstante, las entidades públicas y privadas deben manejar este tipo de capacitaciones sobre la educación vial de forma intentar para concientizar a la sociedad.

### **Comentario de la autora**

Las capacitaciones de la educación vial son desempeñan un rol fundamental dentro de la sociedad ya que su conocimiento impide que se cometan infracciones, el implementarla dentro de la educación nos permitiría disminuir en gran parte los accidentes de tránsito, lo cual crea muchos conflictos en la vía. No obstante, es importante empezar con esta enseñanza desde el hogar, puesto que los padres y demás familiares son los que pasan más tiempo con los niños

y es allí que se debe aprovechar para inculcar una cultura de respeto y armonía dentro de la sociedad, para que así, posteriormente si sucede algún tipo de problema no sea por desconocer las leyes y procedimientos que se encuentran regulados.

### **6.3. Estudio de casos**

#### **Caso No. 1**

##### **1) Datos referenciales**

**Fuente:** Boletín de prensa tu diario digital hora 32

**Fecha:** 10/07/2024

##### **2) Antecedentes**

A una casa de salud de la localidad la noche del lunes 8 de julio de 2024, a eso de las 20:00, ingresó Juan V. O., de 46 años, quien, presunta y alejadamente, habría sido atropellado en un tramo de la vía Loja-Malacatos.

La noche del último lunes, a eso de las 19:30, en ese tramo, ocurrió un aparatoso accidente de tránsito, en el cual se involucraron los conductores de una bicicleta y de un automóvil negro particular, de placa de la provincia de Loja (L). El accidente ocurrió en el barrio Trinidad, ubicado a un kilómetro y medio de la parroquia rural Malacatos, del cantón Loja, a donde llegaron los agentes de la Jefatura de Accidentología Vial (Javial) de la Policía Nacional, emplazada en la provincia de Loja. Juan V. O. conducía la bicicleta y, presuntamente, Ximena V. B., de 73 años, el automóvil negro; el ciclista llevó la peor parte y el accidente le produjo fracturas en una de sus dos piernas y la tarde de ayer él iba a ser sometido a una intervención quirúrgica. La audiencia de calificación de flagrancia y formulación de cargos a Ximena V. B. por el presunto delito de lesiones causadas por accidente de tránsito, fue el martes 9 de julio de 2024, a las 15:00, en la Unidad Judicial Penal de Loja. En la diligencia la Fiscalía de Flagrancias indicó al juez de la Unidad Judicial Penal que se abstenía de formular cargos porque hasta ese momento no contaba con los indicios que les permitan imputar cargos, más la investigación continúa.

##### **3) Comentario de autor**

Se debe mencionar que este caso refleja la complejidad de los accidentes de tránsito que involucran a conductores de vehículos motorizados, en donde investigar las circunstancias de los hechos es muy importante para poder garantizar un debido proceso y una adecuada

justicia. El accidente ocurrido da en manifiesto que la infraestructura en áreas urbanas no está adecuada para la coexistencia de estos tipos de usuarios, por cuanto no garantiza una debida seguridad, esto resalta la importancia de que el GADL invierta en mejores vías donde si se evidencia un mejor ambiente entre los diferentes actores de la vía, además de implementar señalizaciones específicas para proteger a los más vulnerables en las vías.

Por otro lado, es notable que la fiscalía haya decidido no formular cargos por cuanto la falta de pruebas iniciales, por tal razón es importante realizar las debidas investigaciones técnicas y periciales en estos tipos de accidentes de tránsito, ya que son cruciales para establecer circunstancias al hecho ocasionado y determinar si existe culpa, negligencia o imprudencia por parte de los actores involucrados.

No obstante, el caso también incita a reflexionar referente a la educación vial y la importancia que tiene este sobre todo los actores en la vía, más aún en lugares donde los usuarios son de varias edades y vehículos de diferentes indoles, ya que la edad avanzada de la conductora y el uso de la bicicleta son factores relacionados con la capacidad de conocimiento y reacción, los cuales se deben abordar con campañas de prevención, control y sensibilización más estrictos para poder prevenir estos accidentes en el futuro.

## **Caso No. 2**

### **1) Datos referenciales**

**Fuente:** Boletín de prensa Crónica las noticias al día

**Fecha:** 03/12/2024

### **2) Antecedentes**

Motos, Scooter y bicicletas eléctricas son vendidas legalmente como juguetes y circulan sin inconvenientes por la ciudad, incluso en zonas de alto tráfico. No existe normativa para su control y, en lo que va del 2024, alrededor de 10 se han involucrado en siniestros de tránsito.

La ciudadanía ha visto como opción para movilizarse de un extremo a otro, comprar motos, Scooter o bicicletas eléctricas, pese a los cortes de energía; ya que no requieren ningún tipo de documentos o protección y en las tiendas las venden como cualquier juguete.

Ante esta situación, el Gobierno recibirá en los próximos días un reglamento que regulará la circulación especialmente de motos eléctricos y Scooter en Ecuador, ya que muchos

son utilizados, especialmente en horas pico, para trasladar a los niños desde sus hogares a las escuelas y viceversa.

A decir del director de Movilidad de Loja, Marlon Severino Maldonado, en esta situación solo pueden llamarles la atención, más no emitir sanción, debido a que no poseen ningún tipo de placa y tampoco son considerados automotores.

“Hemos constatado, en este año, el incremento de la utilización de este tipo de medios para movilizarse; habría que analizar la propuesta del reglamento y cuáles serían los requisitos (licencia y matriculación) para su obtención, sin perjudicar una movilidad sostenible y sustentable”, dijo.

Añadió que, desafortunadamente, las personas que las conducen, muchas de las veces acompañados con menores de edad, van en contravía o por las veredas y lo peor sin ningún tipo de seguridad como el casco, rodilleras...

Además, su uso prolongado ha llevado a que también haya accidentes de tránsito con este tipo de productos y, al no contar con ninguna protección, los pasajeros de sufren más las consecuencias. Solo en el 2024, se han registrado 10 siniestros.

### **3) Comentario de autor**

El presente caso da a evidenciar la urgente necesidad de tener una correcta regulación en el uso de estos medios eléctricos y sostenibles, especialmente en las zonas urbanas donde realmente hace falta de una normativa específica puesto que, al no existir una normativa clara los riesgos son muy altos y significativos en la seguridad vial, por otro lado, aunque estos vehículos se promueven con la finalidad de que ayudan al ambiente y a la salud de la ciudadanía, la ausencia de requisitos como licencia, matriculación y medidas de seguridad básica siendo esto el uso de implementos de seguridad como casco, guantes, coderas y rodilleras, exponen a todos los usuarios de las vías a sufrir accidentes de tránsito graves.

Por cuanto el hecho que estos vehículos sean vendidos y vistos en la ciudadanía lojana como juguetes, a pesar de que alcanzan velocidades considerables en la vía pública, deja a la expectativa de que existe vacío en la normativa lo cual debe ser abordando con inmediatez por parte de las autoridades locales, ya que, el uso frecuente de estos vehículos es mucho más para la movilización de niños, lo cual incrementa mucho más el riesgo y consecuencia de un siniestro.

Las declaraciones del director de Movilidad de Loja resaltan un desafío clave: equilibrar la promoción de una movilidad sostenible con la necesidad de garantizar la seguridad y el orden en las vías. La implementación de un reglamento que regule estos medios de transporte debe considerar aspectos como la expedición de licencias específicas, la matriculación de los vehículos y la obligatoriedad de medidas de seguridad. Además, es esencial complementar la normativa con campañas de educación vial que sensibilicen a los usuarios sobre la responsabilidad en el uso de estos vehículos.

En conclusión, mientras estos medios de transporte representan un avance hacia la sostenibilidad, su regulación es imperativa para minimizar accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables y garantizar una convivencia armónica en las vías públicas.

## 7. Discusión

### 7.1 Verificación de objetivos

En el vigente Trabajo de Integración Curricular se procura realizar la verificación de los objetivos que se han planteado en el desarrollo del marco teórico, el mismo que es un amplio marco comparativo sobre el estudio jurídico y doctrinario a la ordenanza 031 – 2021 del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Loja en referencia a las sanciones determinadas previstas en este cuerpo normativo sobre los medios de transporte sostenibles.

#### *7.1.1 Objetivo general*

El objetivo general establecido y aprobado en mi proyecto de trabajo de integración curricular es el siguiente:

**“Realizar un análisis jurídico y doctrinario de la Ordenanza No. 031-2021 del GADL, enfocado a la determinación y ejecución de las sanciones para quienes conducen bicicletas, Scooter y afines como medios de transporte sostenibles en el casco urbano de la ciudad de Loja.”**

En el presente objetivo señalado se verifica en base al análisis doctrinario realizado a partir de las fuentes bibliográficas especializadas en los temas que se han establecido en el marco teórico, con la finalidad de contrastar las disposiciones de la ordenanza con principios de legalidad, proporcionalidad y el debido proceso, para verificar si estas disposiciones están de acorde con la teoría jurídica vigente. No obstante, la presente ordenanza en estudio se comparó con otras regulaciones existentes al nivel nacional como internacional aplicables a la movilidad sostenible y a la gestión de las sanciones en el ámbito urbano, con la finalidad de

identificar los vacíos legales, limitaciones y las oportunidades de mejoras que se le debe aplicar a este cuerpo normativo.

Se analizó las medidas que están contempladas para la ejecución de las sanciones, siendo estas como: las instancias responsables, los tipos de procedimientos administrativos aplicables y sobre los mecanismos de supervisión y cumplimiento, además se verificó si estas medidas que se establecen en la ordenanza cumplen con los estándares de eficiencia, equidad y claridad, lo cual, no se ha cumplido por parte de las autoridades locales competentes, por razón a que tienen establecida una sanción para los infractores pero no establece el tipo de procedimiento que debe llevarse para aquello, es decir, que le hace falta esclarecer aquello para que los entes competentes puedan hacer uso de su potestad sancionadora. Finalmente se logró obtener datos por parte de los encuestado y entrevistados los cuales fueron profesionales del derecho, agentes de tránsito e inspector municipal en donde manifestaron resultados positivos referente al realizar un estudio jurídico y doctrinario a la ordenanza con fines de actualizar la normativa y establecerle mejoras para un eficaz cumplimiento.

### ***7.1.2 Objetivos Específicos***

Los objetivos específicos que han sido aprobados dentro del trabajo de integración curricular son los siguientes:

- 1. Determinar la efectividad en el cumplimiento de la ordenanza No. 031-2021 del GADL, por parte de las autoridades locales en cuanto al control y sanción de las infracciones y su impacto en la movilidad urbana.**

Para la verificación de este objetivo se realizó un análisis detallado sobre los artículos de la ordenanza que se relacionan con el control y sanción de las infracciones cometidas por los usuarios de estos medios de transporte sostenible, este análisis incluyó el realizar un enfoque en los tipos de procedimientos administrativos establecidos, las responsabilidades asignadas a las autoridades locales y los mecanismo de ejecución, en donde se puso observar que esto es ineficiente, puesto que es muy escasas la precisión del tipo de procedimiento que se debe seguir para sancionar, además, se evaluó si las disposiciones de la ordenanza son factibles y aplicables con los principios de proporcionalidad y del debido proceso en cuanto a la sanción pecuniaria, por otro lado, se recopilaron datos oficiales proporcionados por la Unidad de Control Operativo de Tránsito, donde nos manifestaron que no existe un cumplimiento con la ordenanza por parte de las autoridades locales por razón de que no está determinado el procedimiento sancionador a seguir, enfatizando a que tampoco se ha dado una

debida promulgación de este cuerpo normativo haciéndola desconocida para la ciudadanía e inclusive para las mismas autoridades competentes que deben sancionar con esta ordenanza.

Asimismo, se evaluaron las estrategias y herramientas utilizadas por las autoridades locales para controlar las infracciones relacionadas con estos medios de movilidad sostenible en donde se dio a notar que solo existe la capacitación sobre la educación vial pero que aun así les hace falta, porque solo lo realizan a cierta población de la ciudad de Loja, cuando aquello debería ser en forma general, desde los niños hasta los más adultos, porque todos conformamos la red vial, no obstante, existe escases de recursos tecnológicos como cámaras de vigilancia o sistemas de registros de infracciones, por tal razón los agentes de tránsito no llegan a sancionar a quienes cometen infracciones porque no tiene un libretillo específico para quienes se transportan en estos medios sostenibles y no pueden establecer sanciones con los libretillos que son para los transportes tradicionales ya que no estaría en relación con la Ley.

**2. Evaluar la proporcionalidad de las sanciones establecidas en la ordenanza en relación con las contravenciones de tránsito tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal (COIP) del Ecuador, y su compatibilidad con los principios constitucionales de derechos a la vida, integridad personal y movilidad.**

En base a el segundo objetivo, para darle el debido cumplimiento se llevó acabo un análisis de las sanciones que establece la ordenanza e identificando las infracciones aplicables para los conductores de estos medios de transporte sostenible, esto incluyó estudios referentes a los montos de las multas, medidas correctivas y otros tipos de restricciones adicionales que se prevé en la normativa. Además, se realizó un enfoque sobre los artículos de este cuerpo normativo que regulan las sanciones y su procedimiento de aplicación, considerando el propósito y la relación con la protección de la seguridad vial, el cual se pudo observar falta de proceso para la aplicación de las sanciones. En relación con la comparación entre las sanciones estipuladas en la ordenanza con las contravenciones de tránsito tipificadas en el COIP, se evidencio que existen aspectos en relevancia con la gravedad de las infracciones, los riesgos asociados y el impacto potencial en la seguridad vial, en donde existen inconsistencias o discrepancias en la regulación y aplicación de sanciones entre ambos cuerpos normativos, en cuanto al COIP sus sanciones son mucho más fuertes que las de la ordenanza No.031-2021del GADL, por lo tanto, no existe una proporcionalidad al momento de realizar la comparación. En cuanto, a la compatibilidad sobre los principios constitucionales, el derecho a la vida y la

integridad personal se concluyó que si las sanciones promueven la seguridad y el bienestar de las personas en la vía pública se estaría garantizando aquello, pero en base al análisis exhaustivo se verifica que dentro de la ordenanza les falta modificar el capítulo de sanciones por cuanto es ambigua y debe actualizarse en conformidad con los comportamientos de la sociedad para así poder aplicar una buena sanción proporcional y debida a la infracción cometida, es así que no se cumple porque los actores de la vía se ven afectados por no tener un adecuado control con estos medios de transporte, ya que, a lo largo del año 2024 se calcularon más de 10 accidentes en el cantón de Loja en donde estuvieron involucrados estos medios de transporte no contaminantes, ahora bien con referencia al principio de movilidad se determina que las sanciones no limitan al acceso de estos medios de transporte sostenibles, porque no se restringe la libertad de movilidad a los ciudadanos, pero que si se debe llevar un uso regulado y eficaz por parte de las autoridades competentes para que así nadie salga afectado en la vía y todo se pueda llevar en tranquilidad y armonía.

### **3. Demostrar mediante el estudio de derecho comparado la necesidad de la actualización de la ordenanza que regula los medios de transporte sostenibles.**

Para llevar a cabo el cumplimiento de este objetivo se realizó el estudio de derecho comparado con estos tres países: Colombia, Chile y Países bajos específicamente en Holanda Septentrional en donde se encontró que regulan el uso de medios de transporte sostenibles como bicicletas, Scooter y vehículos eléctricos, se analizó las reglas de tránsito, sanciones y medidas disciplinarias, la promoción y educación vial, no obstante, en lo que más se enfatizo es sobre endurecer las sanciones y aumentar otros tipos de medidas disciplinarias aparte de la pecuniaria.

En el caso de Colombia, se analizó la Ley 793 y 762 de 2002 en donde nos señalan el uso indispensable del casco para los menores de edad y que a los infractores que sean residentes en el cometimiento de infracciones se les quitará su vehículo de movilidad sostenible dependiendo de la acción cometida y de como esta se encuentre establecida en la ley, aquello es de suma importancia incorporar dentro de la ordenanza en estudio, ya que, si los usuarios de estos medios de transporte observan que las sanciones aparte de imponer una multa de un porcentaje del salario mínimo también tiene otras medidas disciplinarias siendo esta el quitarle por un determinado tiempo su transporte sostenible y aquello hará que se cree una concientización antes de cometer alguna infracción prevista en la presente ordenanza.

En los países bajos se tomó en consideración las Normas de Tráfico y Reglamento de Señales de Tráfico de 1990, que establece los montos a pagar por el cometimiento de ciertas infracciones que no están previstas en la ordenanza como el manejar sin tener las luces de seguridad en buen estado siendo estas la luz roja y blanca, además también nos indica que si la infracción cometida es muy grave se le podrá imponer una sanción de no utilizar su medio de transporte sostenible hasta por dos años, lo cual sería importante actualizar en la ordenanza, ya que, estas son medidas más fuertes para los usuarios de estos transportes.

Por otro lado, en Chile, se analizó la Ley de Convivencia Vial sobre la disminución de velocidad y de cómo se debe maniobrar en la calle, puesto que, en Loja, las personas no tienen esta costumbre de respeto en la vía para poder prevenir accidentes, por cuanto esto ayudaría mucho a que los usuarios en las vías sepan realizar estas señalizaciones para saber cuál será el movimiento que harán al momento de estar manejando y evitar accidentes de tránsito., asimismo se analizó la Ley de Tránsito 18290 que establece el uso de casco protector, el cual es fundamental para conducir estos vehículos, ya que, protegen la vida del conductor y su acompañante en ciertos casos, hago mención a aquello, ya que en la ordenanza No. 031-2021 tiene varias contradicciones y vacíos referente al uso de los cascos homologados, es así que se debe esclarecer y aplicar que el uso de este medio de protección debe ser obligatorio para todo aquel que se traslade en estos medios de transporte sostenibles.

En base a aquello, la actualización de la ordenanza es necesaria para incorporar mejores prácticas referentes de otros países que han demostrado ser efectivas y servir para la ciudadanía, incluir incentivos económicos que fomenten el uso de estos medios de transporte sostenible, que contribuyen a la reducción de gases contaminantes para mejorar la calidad del ambiente., introducir sanciones que sean proporcionales y adecuadas para los conductores en la vía siendo claras y precisas para sancionar, establecer la correcta forma del uso de los implementos de seguridad, además fomentar el desarrollo de las infraestructuras adecuadas, sobre todo es importante actualizar la normativa para adoptarla a las nuevas realidades de la ciudad de Loja, considerando el incremento en el uso de estos medios de transporte sostenible que se han llevado estos últimos años.

## 8. Conclusiones

Luego de haber realizado un amplio análisis jurídico, doctrinario y de derecho comparado, asimismo, como el análisis e interpretación de los resultados arrojados en el campo de investigación se llega a las subsiguientes recomendaciones:

1. Que la ordenanza No. 031-2021 se realizó con la finalidad de fomentar el uso y regulación de los transportes sostenibles, pero la misma requiere muchos ajustes para que verdaderamente pueda garantizar la efectividad, cumplimiento y proporcionalidad en las sanciones establecidas en este marco normativo, ya que, carece de claridad y coherencia.
2. Existen ausencia de ciclovías que sean seguras, de señalizaciones específicas y de un registro adecuado sobre los usuarios de estos medios de movilidad sostenible, aquello dificulta que se realice una correcta implementación de la ordenanza y de llevar una correlación con las necesidades de la ciudadanía lojana.
3. Que, al comparar con normativas nacionales e internacionales, las sanciones establecidas en esta ordenanza solo se centran en aspectos punitivos, dejando de lado las medidas complementarias que están orientadas a una mejor educación vial y crear más sensibilización referente a no cometer infracciones o actos que no van con lo establecido en este cuerpo normativo.
4. Es claro que, si la normativa en estudio establece sanciones específicas, aquello no significa que se vaya a respetar plenamente los principios de proporcionalidad o de protección de derechos, por cuanto la ordenanza no tiene una debida compatibilidad con las contravenciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal (COIP), aquello podría terminar en un sin números de conflictos.
5. El análisis comparativo realmente evidencia una fuerte necesidad de actualizar la ordenanza para poder incorporar mejoras sobre elementos que fortalecerían la regulación y control de estos medios de transporte sostenibles en Loja.

## **9. Recomendaciones**

1. Al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, que actualice la ordenanza No. 031-2021 para poder implementar un enfoque más educativo en las sanciones, siendo estas medidas complementarias como capacitaciones en educación vial, programas de concientización para cualquier infractor, con la finalidad de fomentar un cambio y generar una cultura de movilidad responsable entre los diferentes actores viales.
2. Al departamento de y la Unidad de Control Operacional de Tránsito del cantón Loja, establecer un sistema de registro para quienes son usuarios de estos medios de movilidad sostenible, para facilitar la identificación, el monitoreo del cumplimiento y aplicación de la normativa en cuanto a las sanciones siempre y cuando sea necesario.
3. Que se incorpore prácticas nacionales e internacionales sobre la promoción a través del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja sobre la promoción de la movilidad sostenible, para poder adoptar beneficios eficaces, realizando programas de integración con varios sujetos de las rutas viales siendo estos quienes manejan transporte público y privado, para crear un mejor ambiente en la vía.
4. Que el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, invierta en buena infraestructura vial para mejorar las ciclovías, señalizaciones adecuadas y más espacios de estacionamiento para estos medios de transporte sostenible, para garantizar un entorno más seguro y adecuado para la ciudadanía.
5. Se sugiere un verdadero análisis exhaustivo de la Ordenanza Nro. 021-2021 en relación a las sanciones, con la finalidad que sean compatibles con el COIP y principios constitucionales los cuales son muy fundamentales para garantizar los derechos humanos de las personas, por cuanto las sanciones deben priorizar la implementación de medidas correctivas y educativas que vayan de la mano con las punitivas, además establecer el debido procedimiento a seguir para sancionar, por cuanto no existe dentro de la ordenanza.
6. Que se realice una promoción debida de la Ordenanza Nro. 021-2021 y a su vez sobre la participación ciudadana sobre la mejora de la normativa, puesto que así, se tendrá en cuenta los comentarios emitidos por expertos en el tema y otros

actores sociales que van a contribuir a realizar un perfeccionamiento y actualización en la presente ordenanza.

7. Que el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, facilite a los agentes de tránsito e inspector municipal un libretillo específico para poder sancionar debidamente a quienes infrinjan lo que determina la ordenanza, para así poder llevar una regulación y control de las sanciones.

## 10. Bibliografía

Aguas Almeida, C. E., & Molina Andrade, W. P. (2024). El principio de proporcionalidad en las sanciones administrativas en el ordenamiento jurídico ecuatoriano. *Digital Publisher*, 728. Obtenido de [https://www.593dp.com/index.php/593\\_Digital\\_Publisher/article/view/2573/2119](https://www.593dp.com/index.php/593_Digital_Publisher/article/view/2573/2119)

Asamblea Nacional. (2009). *ley orgánica del consejo de participación ciudadana y control social*. Quito: Ediciones Legales.

Asamblea Nacional, E. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito: Ediciones Legales.

Asamblea Nacional, E. (2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. Quito: Corporación De Estudios Y Publicaciones.

Asamblea Nacional, E. (2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. Quito: Corporación De Estudios Y Publicaciones.

Asamblea Nacional, E. (2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. Quito: Ediciones Legales.

Asamblea Nacional, E. (2010). *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización*. Quito: Ediciones Legales.

Asamblea Nacional, E. (2010). *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización*. Quito: Ediciones Legales.

Bermúdez Soto, J. (1998). Elementos Para Definir Las Sanciones Administrativas. *Revista Chilena de Derecho*, 327. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2650036>

Buendía, F. (2011). Los Gobiernos Autónomas Descentralizados. *La Tendencia*, 119. Obtenido de <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/4424/1/RFLACSO-LT11-18-Buendia.pdf>

Caicedo, B., Chiriboga, M., Peña, K., & Facuy, J. (2024). *Legislación del Tránsito Aplicada al Urbanismo y Planificación Vial*. Daule: Rey David. Obtenido de <https://dspace-api.itred.edu.ec/server/api/core/bitstreams/b054f345-9bcb-4a2a-a317-84bcec170d6b/content>

Caiza Gallegos, K. J. (2023). *Principio de proporcionalidad en el establecimiento de multas asociadas con penas privativas de la libertad en contravenciones de tránsito en el Ecuador [Tesis de Maestría Profesional en Derecho penal, Universidad Andina Simón Bolívar]*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar. Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/9751/1/T4257-MDP-Caiza-Principio.pdf>

Caminos, P. (2014). EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD: ¿UNA NUEVA GARANTÍA DE LOS DERECHOS CONSTITUCIONALES? *Revista Electrónica del Instituto de Investigaciones "Ambrosio L. Gioja"*, 67.

Colombia, C. d. (2002). *Ley 769*. Bogotá: Senado de La República Colombia. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=5557>

Colombia, E. C. (2006). *Ley 1083* (46.346 ed.). Bogotá: Senado de La República Colombia. Obtenido de [https://sidn.ramajudicial.gov.co/SIDN/NORMATIVA/TEXTOS\\_COMPLETOS/7\\_LEYES/L\\_EYES%202006%20\(1005-1121\)/Ley%201083%20de%202006%20\(Establece%20normas%20sobre%20planeaci%C3%B3n%20urbana%20sostenible\).pdf](https://sidn.ramajudicial.gov.co/SIDN/NORMATIVA/TEXTOS_COMPLETOS/7_LEYES/L_EYES%202006%20(1005-1121)/Ley%201083%20de%202006%20(Establece%20normas%20sobre%20planeaci%C3%B3n%20urbana%20sostenible).pdf)

Comunicaciones, M. d. (2020). *Cambio Climático, Calidad del Aire y Transporte*. Lima. Obtenido de <https://changing-transport.org/wp-content/uploads/Guia-de-Transporte-Cambio-Climatico-y-Calidad-de-Aire-SET2020-1.pdf>

Conciencia Ciudadana y Derechos Humanos. (2019). *Conciencia Ciudadana y Derechos Humanos*. Obtenido de <https://concienciaciudadanaddhh.wordpress.com/que-es-conciencia-ciudadana/>

Congreso de Colombia. (2016). *Ley 1811 de 2016*. Colombia.

Congreso Nacional de Chile. (2018). *Ley de Transito*. Chile.

Consejo Nacional de Competencias. (2022). *Consejo Nacional de Competencias*. Obtenido de <https://www.competencias.gob.ec/competencia/planificar-regular-y-controlar-el-transito-el-transporte-terrestre-y-seguridad-vial/#:~:text=Los%20gobiernos%20aut%C3%B3nomos%20descentralizados%20metropolitanos,fijaci%C3%B3n%20de%20tarifas%20de%20los>

Constitución de la Republica del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito: Ediciones Legales.

Europea, I. C. (2000). *Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea*. Niza: EUR-Lex. Obtenido de [https://www.gitanos.org/upload/98/11/carta\\_europea\\_dchos\\_fund.pdf](https://www.gitanos.org/upload/98/11/carta_europea_dchos_fund.pdf)

Fernández, J. V. (2017). *Las Sanciones Administrativas (I): Concepto y Elementos*. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid. Obtenido de [https://ocw.uc3m.es/pluginfile.php/1045/mod\\_page/content/17/leccion8.pdf](https://ocw.uc3m.es/pluginfile.php/1045/mod_page/content/17/leccion8.pdf)

Fernández, J. V. (2017). *Las Sanciones Administrativas: Conceptos y Elementos*. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid.

Fundación Mapre. (2021). *Fundación Mapre*. Obtenido de <https://www.fundacionmapfre.org/educacion-divulgacion/seguridad-vial/actividades-educativas/sabias-que/importancia-educacion-vial/>

Galarza, J. C. (2016). *Aplicación de la mediación para el tratamiento derivado de las infracciones administrativas en el Distrito Metropolitano de Quito [Tesis de Maestría en Derecho Administrativo, Universidad Andina Simón Bolívar]*. Quito. Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/5820/1/T2388-MDA-Galarza-Aplicacion.pdf>

Geographic, N. (s.f.). Obtenido de <https://www.nationalgeographicla.com/medio-ambiente/2023/11/que-es-el-transporte-sostenible>

Graglia, E. (2012, pág. 19).

Graglia, J. E. (2012). *En la búsqueda del bien común - manual de políticas públicas*. Asociación Civil Estudios Populares ACEP. Obtenido de [https://www.kas.de/c/document\\_library/get\\_file?uuid=1a34cc41-1d2b-ff9d-4905-661db8e0cea9&groupId=287460](https://www.kas.de/c/document_library/get_file?uuid=1a34cc41-1d2b-ff9d-4905-661db8e0cea9&groupId=287460)

Grupo Banco Mundial . (28 de Diciembre de 2017). *Grupo Banco Mundial* . Obtenido de Grupo Banco Mundial : <https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2018/01/25/bancomundial-transporte-es-posible-lograr-la-movilidad-sostenible-global>

Hervás, Díaz, Calle, & Conde. (2022). *CONCIENCIACIÓN CIUDADANA Y EDUCACIÓN VIAL*. Sevilla.

Linea Verde Municipal. (s.f.). *lineaverdemunicipal*. Obtenido de <https://www.lineaverdemunicipal.com/Guias-buenas-practicas-ambientales/es/c-transporte-sostenible-movilidad-ahorro.pdf>

Lizarraga, K. (2020). *La Bicicleta, Salud, Seguridad y Movilidad Sostenible, personas, máquinas y entorno*. San Sebastian: Bizkai. Obtenido de [https://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/kirol\\_eskola\\_argitalpenak/es\\_def/adjuntos/Bicicleta-Salud\\_Seguridad\\_MovilidadSostenible.pdf](https://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/kirol_eskola_argitalpenak/es_def/adjuntos/Bicicleta-Salud_Seguridad_MovilidadSostenible.pdf)

Marín, J., Maury, S., Marín, A., & Antolín, M. (2021). *Efectos de un programa de educación vial, tránsito y movilidad sobre actitudes y conocimientos de escolares de Barranquilla (Colombia)*. Barranquilla: Salud Uninorte.

Marqués, L., & Jefferson, T. (1789). *Declaración del Hombre y del Ciudadano*. París: Comares. Obtenido de [http://tratadoseuropeos.eu/Documentos/Declaracion\\_de\\_los\\_Derechos\\_del\\_Hombre\\_y\\_del\\_Ciudadano.pdf](http://tratadoseuropeos.eu/Documentos/Declaracion_de_los_Derechos_del_Hombre_y_del_Ciudadano.pdf)

Mataix González, C. (2010). *Universitat Politecnica de Valencia*. Obtenido de <https://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0536159.pdf>

Mejía, B., Zarzosa, C., Cuadra, M., Gonzales, M., & Granados, M. (2013). *Guía sobre la aplicación del Principio-Derecho del Debido Proceso en los procedimientos administrativos*. Miraflores: Deposito Legal. Obtenido de [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1526159/Gu%C3%ADa%20pr%C3%A1ctica%20Principio-Derecho%20debido%20proceso%20proc\\_adm.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1526159/Gu%C3%ADa%20pr%C3%A1ctica%20Principio-Derecho%20debido%20proceso%20proc_adm.pdf)

Ministerio de Transportes Sostenibles. (s.f). *Ministerio Transportes Sostenibles*. Obtenido de Ministerio Transportes Sostenibles: <https://www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/que-es-movilidad-sostenible#:~:text=La%20movilidad%20sostenible%20supone%20entender,principales%20alternativas%20para%20la%20ciudadan%C3%ADa>

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. (2020). *Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible*. Obtenido de <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/campanas-de-publicidad/ley-de-movilidad-sostenible-y-financiacion-del-transporte/ley/titulo-preliminar/articulo4derecho-a-la-movilidadsostenible>

- MOVIDELNOR EP. (2022). *Derechos Del Ciclista*. Ibarra.
- Muñoz, M., Morante, R., & García, S. (2023). *Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible*. Quito: Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
- Nacional, A. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito: Ediciones Legales.
- Nacional, A. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito: Ediciones Legales.
- Nacional, A. (2010). *Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización*. Quito: Ediciones Legales.
- Nacional, C. (1984). *Ley de Tránsito 18290*. Chile: El Diario oficial de la República de Chile. Obtenido de <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=29708&idVersion=2005-09-30>
- Nacional, C. (2018). *Ley de Convivencia Vial*. Chile: El Diario Oficial de la República de Chile. Obtenido de <https://www.bicicultura.cl/wp-content/uploads/2018/11/COMPARADO-FINAL-Ley-Convivencia-Vial-2-columnas.pdf>
- Parlamento, E. (1990). *Norma de Tráfico y Reglamento de Señales de Tráfico*. Obtenido de <https://wetten.overheid.nl/BWBR0031557/2020-07-01#HoofdstukI>
- Parlamento, E. (1990). *Norma de Tráfico y Reglamento de Señales de Tráfico*. Obtenido de <https://wetten.overheid.nl/BWBR0031557/2020-07-01#HoofdstukI>
- Parlamento, E. (1990). *Normas de tráfico y reglamento de señales de tráfico de 1990*. Luxemburgo, Holanda. Obtenido de [https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2018-07-01#HoofdstukII\\_Paragraaf12\\_Artikel30](https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2018-07-01#HoofdstukII_Paragraaf12_Artikel30)
- Perello. (1997). *EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD Y LA JURISPRUDENCIA CONSTITUCIONAL*.
- Ramírez, M., & Aníbal, H. (2015). *SANCIÓN ADMINISTRATIVA EN COLOMBIA*. *Vniversitas*.
- Recalde, E. (2014). *Construcción de un Estado Democrático Para el Buen vivir: Análisis de Los Principales Transformaciones del Estado Ecuatoriano*. Quito: Senplades. Obtenido de <https://www.planificacion.gob.ec/wp->

content/uploads/downloads/2014/07/Construcci%C3%B3n-de-un-Estado-democr%C3%A1tico-para-el-Buen-Vivir.pdf

Rocco. (2002). *Derecho Procesal Civil*. Ciudad de México.

Ruiz , D., & Cádenas, C. (2019). ¿Qué es una política pública? *Revista Jurídica*, 5. Obtenido de [https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4\\_uibd.nsf/8122BC01AACC9C6505257E3400731431/\\$FILE/QU%C3%89\\_ES\\_UNA\\_POL%C3%8DTICA\\_P%C3%9ABLICA.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/8122BC01AACC9C6505257E3400731431/$FILE/QU%C3%89_ES_UNA_POL%C3%8DTICA_P%C3%9ABLICA.pdf)

Silva, M. (1974). *Educación Vial*. Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana. Obtenido de <https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/10770/v77n1p31.pdf>

Simioni, D. (2003). *Contaminación Atmosférica y Conciencia Ciudadana*. Santiago de Chile: CEPAL. Obtenido de <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/37b37a6c-bec4-4c78-b041-f5f89da108d2/content>

Telefónica. (3 de Julio de 2023). *Telefónica*. Obtenido de <https://www.telefonica.com/es/sala-comunicacion/blog/importancia-transporte-sostenible/>

## 11. Anexos

### *Anexos 1. Formato de encuestas*



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

**FACULTAD JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA**

**CARRERA DERECHO**

**ENCUESTA PARA ABOGADOS, AGENTES DE TRÁNSITO E INSPECTOR  
MUNICIPAL**

“Análisis jurídico y doctrinario a la Ordenanza No. 031-2021 del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Loja respecto a la determinación y ejecución de sanciones para quienes conducen medios de transporte sostenibles.”

Estimado (a) profesional, en conformidad de encontrarme realizando mi Trabajo de Integración Curricular titulado: “Análisis jurídico y doctrinario a la Ordenanza No. 031-2021 del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Loja respecto a la determinación y ejecución de sanciones para quienes conducen medios de transporte sostenibles”, razón por la cual solicité a Usted responder y argumentar de forma coherente el siguiente formulario de preguntas, cuyo resultado me ayudará a obtener información para la culminación de la presente investigación, de ante mano les agradezco por su tiempo prestado.

**Introducción:**

La Ordenanza Municipal No. 031 - 2021 del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Loja tiene como finalidad regular, planificar e incentivar el uso de la bicicleta y afines como medios de transporte sostenibles en el cantón ya antes mencionado, estableciendo derechos, obligaciones y sanciones a los usuarios de estos medios no contaminantes, no obstante, en la ordenanza existen vacíos y lagunas legales, contradicciones y además no prevé una clasificación detallada para los tipos de infracciones, es decir, que al no tener una clara normativa sobre el uso de estos medios de transporte sostenibles se podría manejar una errónea

interpretación o una mala aplicación de las sanciones, trayendo consigo consecuencias negativas para la ciudadanía lojana.

## **PREGUNTAS**

1. ¿Estima usted que la ordenanza que regula los medios de transporte sostenible en el cantón Loja, es suficiente y adecuada para la efectividad de la movilidad en el espacio urbano, por cuanto las sanciones son muy leves?

- Si
- No

2. ¿Considera Usted, que existe la efectividad en el cumplimiento de la Ordenanza No. 031-2021 del GADL por parte de las autoridades locales en cuanto al control y sanción de las infracciones cometidas por los usuarios de medios de transporte sostenible?

- Si
- No

3. ¿Considera Usted, que las sanciones establecidas en la Ordenanza en relación a las infracciones cometidas por los usuarios de medios de transporte sostenible son proporcionales a las previstas para las contravenciones de tránsito tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal?

- Si
- No

4. ¿Considerando que en los cantones de Cuenca, Guayaquil y Quito en relación a la ordenanza que regula el uso de medios de transporte sostenible, representando un avance para garantizar la movilidad urbana, estima usted que en el cantón Loja se debería reformar este cuerpo normativo?

- Si
- No

5. ¿Considera Usted, que la clasificación de los medios de transporte sostenible previstos en la ordenanza No. 031-2021 del Cantón Loja, deberían implementarse en la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y Código Orgánico Integral Penal?

- Si
- No

6. ¿Considera Usted, que se debería implementar la pirámide de movilidad urbana en la Ordenanza No. 031-2021 del Cantón Loja?

- Si
- No

**Gracias por su colaboración**



1859

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA



Universidad  
Nacional  
de Loja

## **FACULTAD JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA**

### **CARRERA DERECHO**

#### **ENCUESTA PARA ABOGADOS, AGENTES DE TRÁNSITO E INSPECTOR MUNICIPAL**

Estimado profesionales especialistas en la materia, reciba un cordial saludo por parte de Ziare Caicedo Morante, estudiante del octavo ciclo de la carrera de derecho de la Universidad Nacional de Loja, por razones que me encuentro realizando mi Trabajo de Integración Curricular titulado “Análisis jurídico y doctrinario a la Ordenanza No. 031-2021 del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Loja respecto a la determinación y ejecución de sanciones para quienes conducen medios de transporte sostenibles” razón por la cual solicitó a Usted responder y argumentar de forma coherente las siguientes preguntas formuladas, cuya finalidad tiene obtener información para la culminación de la presente investigación, de ante mano les agradezco por su tiempo prestado.

#### **Introducción:**

La Ordenanza Municipal No. 031 - 2021 del Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Loja tiene como finalidad regular, planificar e incentivar el uso de la bicicleta y afines como medios de transporte sostenibles en el cantón ya antes mencionado, estableciendo derechos, obligaciones y sanciones a los usuarios de estos medios no contaminantes, no obstante, en la ordenanza existen vacíos y lagunas legales, contradicciones y además no prevé una clasificación detallada para los tipos de infracciones, es decir, que al no tener una clara normativa sobre el uso de estos medios de transporte sostenibles se podría manejar una errónea interpretación o una mala aplicación de las sanciones, trayendo consigo consecuencias negativas para la ciudadanía lojana.

#### **PREGUNTAS**

**1. ¿Considera Usted, que las autoridades locales evalúan la efectividad en el cumplimiento de la ordenanza No. 031-2021 del GADL, específicamente en lo relacionado con el control y sanción de infracciones, y de qué manera piensa que estas acciones han influido en la movilidad urbana dentro del cantón?**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**2. ¿Considera que las sanciones establecidas en la Ordenanza No. 031-2021 del GADL son proporcionales en comparación con las contravenciones de tránsito tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal (COIP)? ¿De qué manera estas sanciones respetan los principios constitucionales relacionados con el derecho a la vida, la integridad personal y la movilidad?**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**3. ¿Cómo considera que la comparación con regulaciones de otros países o ciudades sobre medios de transporte sostenibles puede evidenciar la necesidad de actualizar la ordenanza vigente en el GADL, y qué aspectos específicos deberían incluirse para mejorar su proporcionalidad y efectividad?**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**4. ¿Considera que el análisis jurídico y doctrinario de la Ordenanza No. 031-2021 del GADL aporta a una adecuada determinación y ejecución de sanciones para los**

**conductores de medios de transporte sostenibles, y qué mejoras podrían implementarse desde esta perspectiva?**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**5. ¿Está Usted de acuerdo que se debería impartir cursos de seguridad vial y educación vial para la ciudadanía en general y desde que edad deberían recibirlas?**

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**Gracias por su colaboración**

### *Anexos 3. Certificación de traducción del resumen al idioma ingles*

Guayaquil, 8 de febrero del 2025

#### **CERTIFICACION DE TRADUCCIÓN**

El suscrito Luis Ernesto Soria Vega  
Lcdo. Pedagogía de los Idiomas Nacionales y Extranjeros

A petición de la parte interesada y en forma legal.

#### **CERTIFICA:**

Que **Ziare Dallyana Caicedo Morante** con cédula de identidad número **2450285339**, estudiante de la Carrera de Derecho, Facultad Jurídica, Social y Administrativa de la Universidad Nacional de Loja, completó satisfactoriamente la presente traducción de español a inglés del resumen del Trabajo de Integración Curricular denominado “Análisis jurídico y doctrinario a la Ordenanza No. 031-2021 del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Loja respecto a la determinación y ejecución de sanciones para quienes conducen medios de transporte sostenibles”.

Traducción que fue guiada y revisada detalladamente por mi persona. En consecuencia, se da validez a la presentación de la misma. Es todo cuanto, a certificar en honor a la verdad, dando derecho legal a la interesada en hacer uso del presente, según estime conveniente.

Atentamente,



Firmado digitalmente por:  
LUIS ERNESTO  
SORIA VEGA

---

Luis Ernesto Soria Vega

**Lcda. Pedagogía de los Idiomas Nacionales y Extranjeros**