

**UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABI**

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES, DERECHO Y BIENESTAR CARRERA DE  
DERECHO**



**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO  
DE LOS JUZGADOS Y TRIBUNALES DE LA RÉPUBLICA  
DEL ECUADOR**

**TEMA:**

**“CONTROL DE TRÁNSITO: DESVENTAJAS DEL CIUDADANO Y NECESIDAD DE UNA  
REGULACIÓN EQUITATIVA”**

**AUTOR:**

**EDWIN DAVID CARREÑO VELEZ**

**TUTOR:**

**DR. WILTER RONAL ZAMBRANO SOLORZANO. PhD**

**MANTA-MANABÍ-ECUADOR-2024**

## DECLARACIÓN DE AUTORIA

### Declaración de Autoría

El trabajo de grado denominado "**Análisis de las Multas de Tránsito y Control Vehicular: Desventajas del Ciudadano Común y la Necesidad de una Regulación Equitativa**" ha sido desarrollado con base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros, conforme a las citas que constan en las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, la veracidad y alcance científico de trabajo de grado en mención.

  
\_\_\_\_\_  
Edwin David Carreño Vélez  
**Autor**

## CERTIFICADO DE TUTOR

 Uleam UNIVERSIDAD LAICA "ELOY ALFARO" DE MANABÍ	NOMBRE DEL DOCUMENTO: CERTIFICADO DE TUTOR(A).	CÓDIGO: PAT-04-F-004
	PROCEDIMIENTO: TITULACIÓN DE ESTUDIANTES DE GRADO BAJO LA UNIDAD DE INTEGRACIÓN CURRICULAR	REVISIÓN: 1 Página 1 de 1

### CERTIFICACIÓN

En calidad de docente tutor(a) de la Facultad de Ciencias Sociales, Derecho y Bienestar de la Carrera de Derecho de la Universidad Laica "Eloy Alfaro" de Manabí, CERTIFICO:

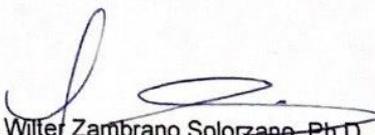
Haber dirigido, revisado y aprobado preliminarmente el Trabajo de Integración Curricular bajo la autoría de la estudiante **CARREÑO VELEZ EDWIN DAVID**, legalmente matriculado en la carrera de derecho, período académico 2023 (2)-2024 (1), cumpliendo el total de 384 horas, cuyo tema del proyecto es "**CONTROL DE TRÁNSITO: DESVENTAJAS DEL CIDADANO Y NECESIDAD DE UNA REGULACIÓN EQUITATIVA**".

La presente investigación ha sido desarrollada en apego al cumplimiento de los requisitos académicos exigidos por el Reglamento de Régimen Académico y en concordancia con los lineamientos internos de la opción de titulación en mención, reuniendo y cumpliendo con los méritos académicos, científicos y formales, y la originalidad del mismo, requisitos suficientes para ser sometida a la evaluación del tribunal de titulación que designe la autoridad competente.

Particular que certifico para los fines consiguientes, salvo disposición de Ley en contrario.

Manta, 14 de junio de 2024.

Lo certifico,

  
Dr. Wilber Zambrano Solorzano, Ph.D  
Docente Tutor(a)  
Área: Derecho Penal

Nota 1: Este documento debe ser realizado únicamente por el/la docente tutor/a y será receptado sin enmendaduras y con firma física original.

Nota 2: Este es un formato que se llenará por cada estudiante (de forma individual) y será otorgado cuando el informe de similitud sea favorable y además las fases de la Unidad de Integración Curricular estén aprobadas.

## **Resumen**

En el flujo urbano de cualquier sociedad, la movilidad y el transporte desempeñan un papel fundamental en el dinamismo económico y social. Sin embargo, este sistema vital no está exento de situaciones de complejidad ya que el control de tránsito surge como un componente crítico para mantener la seguridad vial y la aprobación de la ciudadanía. En el contexto específico del Ecuador, la aplicación de las leyes de los análisis cualitativos y cuantitativos, respaldados por encuestas, aseguran la necesidad de un sistema de control de tránsito más justo y equitativo que redireccione el enfoque sancionador y profundice en las consecuencias que estas sanciones o infracciones representan para de este modo apuntar hacia un sistema de tránsito que no solo fomente la seguridad vial, sino que también respete y proteja los derechos de todos los ciudadanos.

**Palabras clave:** movilidad urbana, control de tránsito, seguridad vial, derechos ciudadanos, Ecuador, análisis cualitativo y cuantitativo, percepción pública, cumplimiento equitativo.

## **Abstract**

Urban mobility plays a pivotal role in the economic and social development of modern societies, requiring efficient transportation systems governed by effective traffic control measures. In Ecuador, traffic control has become a critical factor in ensuring road safety and public order. However, the current enforcement-based approach has raised concerns regarding fairness and citizen satisfaction. This research employs both qualitative and quantitative methods, including survey-based analysis, to explore the urgent need for a more equitable and transparent traffic control system. The study advocates for a shift from punitive practices to a model centered on education, prevention, and the protection of citizen rights, aiming to build a safer and more just urban transit environment.

**Keywords:** urban mobility, traffic control, road safety, citizen rights, Ecuador, qualitative and quantitative analysis, public perception, equitable enforcement

## Contenido

Resumen.....	ii
Introducción .....	10
Capítulo I. Problema de la investigación.....	11
1.1    Planteamiento, formulación y sistematización.....	11
1.2    Objetivos de la Investigación .....	11
1.2.1    Objetivo General: .....	11
1.2.2    Objetivos Específicos:.....	11
1.3    Justificación.....	12
Capítulo II. Marco teórico.....	13
2.1    Fundamentos del Control de Tránsito .....	13
2.1.1    Evolución Histórica de la Legislación de Tránsito en Ecuador.....	13
2.1.2    Críticas y Alternativas .....	14
2.1.3    Impacto Socioeconómico de las Multas en Poblaciones Vulnerables.....	15
2.1.4    Corrupción y Opacidad en la Aplicación de Sanciones .....	16
2.1.5    Propuestas desde la Doctrina y Práctica.....	17
2.2    El control de tránsito como política pública de seguridad vial .....	17
2.2.1    Evolución histórica del control de tránsito en Ecuador.....	17
2.3    Consideración de la carga económica .....	19
2.4    Marco legal.....	20
2.4.1    Desproporcionalidad Económica de las Sanciones .....	20
2.4.2    Deficiencias Estructurales en el Enfoque Preventivo.....	21
2.4.3    Corrupción e Inestabilidad Normativa .....	22
2.4.4    Ineficacia en la Reducción de Siniestralidad Vial.....	23
2.4.5    Propuestas para un Sistema Equitativo y Efectivo .....	24
Capítulo III. Metodología.....	25
3.1    Método Cuantitativo.....	25
3.2    Método Cualitativo.....	26
3.3    Tipo de Investigación.....	26
3.4    Método de Investigación .....	28
3.4.1    Población y Muestra.....	28
3.5    Variables .....	28
3.5.1    Variable Independiente .....	28
3.5.2    Variables Dependientes.....	29
Capítulo IV. Análisis y discusión de resultados.....	29
4.1    Análisis de resultados.....	29
4.1.1    Análisis de las Multas de Tránsito en Ecuador (2024).....	37
4.1.2    Datos relevantes para el análisis.....	37
4.1.3    Cálculo de las proporciones de las multas con respecto al SBU .....	38

4.1.4	Resultado de proporcionalidad entre la sanción y el Sueldo básico general unificado	39
4.1.5	Resultados en la efectividad de las sanciones pecuniarias-punitivas	40
4.1.6	Resultados de búsqueda de información de multas con más incidencia y recaudación.	41
4.1.7	Resultados generales	42
4.2	Discusiones	44
V.	Conclusiones y recomendaciones	45
5.1	Conclusiones	45
5.2	Recomendaciones	46
	Bibliografía	48
	Evidencias	51

## Índice de tablas

Número	Título
<b>Tabla 1</b>	Tabla de contravenciones de tránsito en Ecuador (según COIP)
<b>Tabla 2</b>	Comparativa: ventajas y desventajas del sistema de control de tránsito ecuatoriano
<b>Tabla 3</b>	Comparación proporcional de las contravenciones de tránsito respecto al SBU
<b>Tabla 4</b>	Reportes de accidentes de tránsito en el año 2024

## Índice de figuras

Número	Título
<i>Figura</i> 1	<i>Percepción de los choferes sobre el costo de las sanciones de tránsito</i>
<i>Figura</i> 2	<i>Impacto de la Proporcionalidad de las Sanciones de Tránsito</i>
<i>Figura</i> 3	<i>Análisis sobre la Elección entre Pagar Multas o Reparar el Vehículo</i>
<i>Figura</i> 4	<i>Impacto de las Sanciones de Tránsito en Otras Necesidades Económicas</i>
<i>Figura</i> 5	<i>Sanciones de Tránsito para Mejorar la Seguridad Vial</i>
<i>Figura</i> 6	<i>Costos Administrativos de los Trámites de Tránsito</i>

---

*Figura 7 Retrasos o Dificultades por los Costos Administrativos de los Trámites de Tránsito*

*Figura 8 Reducción de los Costos Administrativos de los Trámites de Tránsito*

---

## **Introducción**

Controlar el Tránsito en una sociedad engloba una cantidad de decisiones considerables y multidisciplinarias, el propósito central de este estudio es analizar las diferentes dimensiones de estas decisiones y las consecuencias que experimenta el ciudadano en el marco del control de tránsito, la base de esta investigación se fundamenta en una exploración de las infracciones, contravenciones y delitos de tránsito estipulados en el COIP y demás leyes de tránsito en nuestro país para relacionarlo con la capacidad adquisitiva de la población en general teniendo en cuenta el salario básico general unificado del país, el nivel de empleo de la población y con esto determinar si existe o no proporcionalidad entre la sanción y la realidad socioeconómica de los presuntos infractores.

A medida que avancemos en esta investigación, se revelará la magnitud del impacto económico y social de las contravenciones, infracciones y delitos de tránsito y si es verdad que estas sanciones son las que más ayudan a mantener la seguridad vial en el territorio nacional o a su vez si existen otras medidas más efectivas y eficientes para lograr un entorno más seguro y accesible para los ciudadanos que son participes de la movilidad vial. Este análisis proporcionará un asiento para proponer medidas y revisiones que promuevan una regulación más justa y efectiva, fomentando la confianza ciudadana en el sistema de tránsito, el respeto a las leyes de tránsito y, por ende, contribuyendo a una convivencia vial más justa, responsable y segura.

## **Capítulo I. Problema de la investigación**

### **1.1 Planteamiento, formulación y sistematización**

En el esqueleto urbano de Ecuador el control de tránsito surge como un componente importante para ejercer el control de la movilidad no solo vehicular, si no también peatonal, en donde su fin es controlar y regular la circulación bajo las reglas del derecho consecuentemente en caso de que algunas de estas reglas sea incumplida al cometer una infracción, contravención o delito la persona culpable deberá asumir consecuencias que en la mayoría de los casos son sanciones económicas, de reducción de puntos en la licencia de conducir, retención del vehículo en ciertos casos y en otros más graves la privación de la libertad dejando de lado sanciones tan importantes que posiblemente tengan mejores resultados cuando de respetar las leyes de tránsito de trate tales como capacitaciones de concientización y educación vial que pudiesen ser mucho más efectivas para crear conciencia y responsabilidad al circular por lo mencionado quiero demostrar a través de esta investigación si verdaderamente el enfoque pecuniario-punitivo de la normativa actual de tránsito es verdaderamente proporcional y eficiente al momento de sancionar la falta cometidas.

### **1.2 Objetivos de la Investigación**

#### **1.2.1 Objetivo General:**

Analizar el sistema de control de tránsito en Ecuador, desde el enfoque pecuniario-punitivo, y su impacto en la seguridad vial.

#### **1.2.2 Objetivos Específicos:**

- Examinar la orientación sancionadora respecto a infracciones de tránsito, y como este afecta a los ciudadanos y respeto a la seguridad vial.
- Determinar si la carga económica de las sanciones y regularizaciones de tránsito son verdaderamente eficiente en el cumplimiento de las normativas

viales.

### **1.3 Justificación**

Este trabajo surge como respuesta a las complejidades que enfrentan los ciudadanos ecuatorianos ante el sistema de control de tránsito nacional. Se fundamenta en el análisis crítico de tres aspectos clave: la proporcionalidad de las sanciones, su impacto socioeconómico y su efectividad real para garantizar seguridad vial. En un país donde el 30% de la población percibe el Salario Básico Unificado, multas que equivalen al 50% o 100% de este ingreso -como las establecidas en el COIP- resultan económicamente asfixiantes para gran parte de la ciudadanía.

La investigación trasciende el ámbito jurídico para abordar un problema de equidad social. Los datos demuestran que para muchos conductores, pagar una multa implica sacrificar necesidades básicas como alimentación o salud. Una sanción de primera clase equivale al costo mensual de la canasta básica, mientras que una de tercera clase supera el gasto promedio en transporte. Esta desproporción explica por qué muchos ciudadanos se ven obligados a elegir entre cumplir con las sanciones o atender sus necesidades fundamentales.

El estudio cuestiona además la eficacia del modelo actual. Pese al incremento en el monto de las multas y los controles tecnológicos, las estadísticas oficiales muestran que la imprudencia al volante sigue siendo la principal causa de accidentes. Esto evidencia que las sanciones económicas, por sí solas, no generan cambios conductuales sostenibles. La experiencia comparada demuestra que sistemas que combinan educación vial con sanciones proporcionales logran mejores resultados en seguridad vial.

Esta investigación no solo identifica las deficiencias del sistema ecuatoriano, sino que propone un modelo alternativo basado en principios de justicia social, prevención y transparencia.

## **Capítulo II. Marco teórico**

### **2.1 Fundamentos del Control de Tránsito**

El marco teórico del control de tránsito se sustenta en principios jurídicos, sociológicos y económicos que buscan equilibrar la seguridad vial con los derechos ciudadanos. Desde una perspectiva doctrinal, autores como Cesare Beccaria y Jeremy Bentham han influido en la concepción de las sanciones como mecanismos disuasivos. Sin embargo, en el contexto ecuatoriano, este enfoque ha derivado en un sistema predominantemente punitivo, donde las multas económicas prevalecen sobre medidas educativas. La doctrina también resalta la importancia de la proporcionalidad entre las sanciones y la capacidad económica de los infractores, principio que no siempre se aplica en la práctica.

La teoría de la gobernanza adaptativa sugiere que los sistemas de tránsito deben ser flexibles y responder a las necesidades socioeconómicas de la población. En Ecuador, este enfoque contrasta con la rigidez de las multas basadas en el Salario Básico Unificado (SBU), que no consideran las desigualdades económicas. Además, la psicología conductista (Skinner) señala que las sanciones pecuniarias repetitivas sin refuerzo positivo (como educación vial) pierden efectividad a largo plazo. Esto explica por qué, a pesar del aumento de multas, la reincidencia y los accidentes persisten.

La teoría de sistemas complejos aplicada al tránsito revela que las políticas públicas deben integrar múltiples variables: infraestructura, educación, fiscalización y justicia social. El actual modelo ecuatoriano, al centrarse en lo punitivo, ignora esta interdependencia. Por ejemplo, la falta de señalización adecuada o la corrupción en la aplicación de multas distorsionan los resultados esperados. Un marco teórico robusto debería incorporar estas dimensiones para diseñar un sistema más equitativo y eficaz.

#### **2.1.1 Evolución Histórica de la Legislación de Tránsito en Ecuador**

La normativa de tránsito en Ecuador ha evolucionado desde reglamentos básicos

en la década de 1930 hasta leyes integrales como la Ley Orgánica de Transporte Terrestre (2008). Inicialmente, las primeras regulaciones, como el Reglamento de Tránsito de 1935, carecían de sanciones claras, lo que limitaba su efectividad. No fue hasta 1963, con la Ley de Transporte Nacional, que se establecieron multas específicas, aunque sin considerar su impacto socioeconómico. Esta evolución refleja un cambio desde un enfoque meramente regulatorio hacia uno punitivo.

En 1996, la Ley de Tránsito introdujo un sistema de sanciones más estructurado, pero mantuvo un carácter recaudatorio. La reforma de 2008, con la LOTTTSV, amplió el alcance de las multas y agregó medidas como la reducción de puntos en la licencia. Sin embargo, persistió la desconexión entre las sanciones y la realidad económica de los ciudadanos. Por ejemplo, multas equivalentes al 100% del SBU (como las de primera clase) pueden devastar financieramente a familias de bajos ingresos. Esta brecha evidencia la falta de adaptación doctrinal a principios de justicia social.

Actualmente, el Código Orgánico Integral Penal (COIP) clasifica las contravenciones en siete categorías, pero su aplicación no ha logrado reducir la siniestralidad vial. Comparado con países como España o Uruguay, donde las sanciones se complementan con educación vial, Ecuador sigue anclado en un modelo arcaico. La historia legislativa demuestra que, sin un enfoque preventivo y proporcional, las leyes de tránsito terminan siendo instrumentos de fiscalización antes que herramientas de seguridad pública.

### **2.1.2 Críticas y Alternativas**

El modelo punitivo ecuatoriano se basa en multas económicas y sanciones administrativas, las cuales, según estudios internacionales, tienen limitada efectividad para modificar conductas a largo plazo. Críticas como las de Zaffaroni destacan que este enfoque criminaliza la pobreza, ya que las multas afectan desproporcionadamente a

quienes menos pueden pagarlas. En contraste, países como Alemania y Suecia priorizan la educación vial, con programas obligatorios para infractores reincidentes, logrando tasas más bajas de accidentes.

Las sanciones reparativas, como trabajos comunitarios o cursos de concienciación, emergen como alternativas viables. Por ejemplo, en Argentina, los infractores pueden optar por talleres de seguridad vial en lugar de pagar multas, lo que fomenta responsabilidad social. En Ecuador, sin embargo, estas opciones son inexistentes, perpetuando un ciclo de deudas y descontento. La psicología prosocial (Penner) sostiene que las personas internalizan mejor las normas cuando comprenden su propósito, no cuando son castigadas.

La experiencia internacional también muestra que combinar sanciones proporcionales con campañas educativas reduce la reincidencia. Uruguay, por caso, integra la educación vial en escuelas, creando cultura ciudadana desde la infancia. Ecuador podría adoptar este modelo, reemplazando el énfasis en lo pecuniario por un sistema que equilibre disuasión, reparación y aprendizaje. Esto no solo mejoraría la seguridad vial, sino que fortalecería la legitimidad de las instituciones.

### **2.1.3 Impacto Socioeconómico de las Multas en Poblaciones Vulnerables**

Las multas de tránsito en Ecuador representan una carga insostenible para quienes viven con el SBU (USD 460 en 2024). Una infracción de primera clase equivale a un mes de salario, mientras que una de tercera clase puede consumir el 40% de los ingresos. Este impacto es aún más grave en sectores informales, donde los trabajadores no tienen seguridad laboral ni capacidad de ahorro. Encuestas revelan que el 96% de los conductores ha tenido que elegir entre pagar una multa o cubrir necesidades básicas, como reparar su vehículo.

La desproporcionalidad también alimenta prácticas corruptas. Conductores

prefieren pagar sobornos a agentes antes que enfrentar multas que los llevarían a la insolvencia. Esto socava la confianza en las instituciones y desvirtúa el propósito de las sanciones. Además, la falta de transparencia en el uso de los fondos recaudados (193 millones en multas impagas hasta 2020) genera percepciones de que el sistema es un negocio más que un mecanismo de seguridad.

Desde la teoría de la justicia redistributiva (Rawls), las políticas públicas deben proteger a los más vulnerables. En tránsito, esto implicaría multas escalonadas según ingresos, como en Colombia, o exenciones para casos extremos. Sin embargo, Ecuador carece de estos mecanismos, exacerbando desigualdades. Una reforma que considere estos factores no solo sería más justa, sino que aumentaría el cumplimiento voluntario de las normas.

#### **2.1.4 Corrupción y Opacidad en la Aplicación de Sanciones**

La corrupción en el control de tránsito es un problema estructural en Ecuador. Denuncias recurrentes evidencian que agentes solicitan sobornos para omitir multas, especialmente en ciudades como Quito y Guayaquil. Este fenómeno distorsiona el sistema, ya que los conductores aprenden a evadir sanciones en lugar de respetar las normas. La falta de controles internos y canales de denuncia accesibles agrava el problema.

La opacidad en la gestión de multas también es crítica. No hay datos públicos sobre cómo se invierten los fondos recaudados, lo que alimenta desconfianza. Por ejemplo, mientras la ANT reporta millones en multas impagas, no se explica si esos recursos se reinvierten en seguridad vial o educación. Comparado con España, donde los ingresos por multas financian campañas preventivas, Ecuador no vincula claramente las sanciones con mejoras en el sistema.

Para combatir esto, se necesitan medidas como:

- **Digitalización de procesos:** Implementar sistemas automatizados (fotomultas) para reducir el contacto humano y la corrupción.
- **Transparencia activa:** Publicar informes detallados sobre el destino de los fondos.
- **Mecanismos de rendición de cuentas:** Crear veedurías ciudadanas para supervisar a los agentes.

Estos cambios, basados en teorías de gobernanza (Ostrom), ayudarían a restaurar la credibilidad del sistema.

### **2.1.5 Propuestas desde la Doctrina y Práctica**

Un sistema de tránsito justo y eficaz debe integrar cuatro pilares: proporcionalidad, educación, prevención y transparencia. La doctrina de la justicia restaurativa ofrece un marco útil, proponiendo que las sanciones reparen daños y reintegren al infractor a la sociedad. Por ejemplo, en lugar de multas, conductores reincidentes podrían realizar servicio comunitario en campañas de seguridad vial.

En lo educativo, Ecuador podría replicar el modelo sueco de "Visión Cero", que combina sanciones con capacitación obligatoria. Esto incluiría:

- Cursos gratuitos en escuelas y empresas.
- Talleres prácticos para infractores.
- Campañas masivas en medios de comunicación.

## **2.2 El control de tránsito como política pública de seguridad vial**

### **2.2.1 Evolución histórica del control de tránsito en Ecuador**

Con el pasar del tiempo en nuestro país el ordenamiento jurídico ha evolucionado y ha tenido varios cambios que han sido considerables es por ello que desde que se implementa el derecho punitivo empieza a existir una separación de las infracciones dividiéndolas en delitos y contravenciones, la diferencia clave entre estos dos puntos está en la seriedad de

la falta y consecuentemente la dureza del castigo.

La idea de las contravenciones mismas faltas menores que no son delitos graves tiene su origen hace mucho tiempo específicamente en Francia en el año 1791 con un código que se enfocaba en mantener el orden público. Desde entonces esta idea de clasificar las infracciones leves se ha mantenido y se ha reflejado en varias leyes que definen qué conductas son castigables levemente (contravenciones); En cuanto a las leyes de tránsito en Ecuador, la primera se publicó en 1935 y se llamó "El Reglamento del Tránsito en el cruce de Caminos Públicos con los Ferrocarriles". se enfocaba en cómo debían comportarse las empresas de trenes, los conductores de carros y las personas que caminaban. Sin embargo, aunque decía lo que se debía hacer, si alguien no lo cumplía, no había una sanción específica prevista en la ley. Para 1940 Se aprobó un reglamento más completo llamado el "Reglamento General de Tránsito Terrestre del Ecuador" Este reglamento trajo consigo la creación de instituciones dedicadas al control del tránsito: la Policía de Tránsito y la Dirección General de Tránsito, con sus sedes en las provincias y los agentes llamados Carabineros de Tránsito. Sin embargo, a pesar de tener estas reglas escritas la ley no decía qué pasaba si alguien no las cumplía, No había un sistema claro para detectar cuándo alguien cometía una infracción ni se especificaban los castigos correspondientes.

Era como tener las reglas de un juego, pero sin árbitro ni consecuencias por romperlas por lo que no había una vigilancia real para asegurarse de que todos las siguieran, posteriormente para 1963 Ecuador dio un paso adelante importante en cuanto a las leyes de tránsito con la entrada en vigor de la Ley de "Transporte Nacional". Esta ley fue la primera en definir claramente qué acciones eran infracciones de tránsito y, lo más importante, en establecer sanciones o castigos para quienes las cometían.

la Ley de Tránsito de 1996 fue reemplazada en 2008 por una ley mucho

más detallada, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. A diferencia de las anteriores, esta nueva ley no solo habla de conductores y peatones, sino que cubre todo lo relacionado con el tránsito en Ecuador: cómo se organiza el transporte, cómo se planifica, cómo se mejora y moderniza, y cómo se controla para que todo funcione bien y de forma segura.

### 2.3 Consideración de la carga económica

“En Ecuador, se estima que alrededor de cuatro millones de personas ganan el salario básico unificado, una cifra que representa un 30% de la población” (CONTIFICO, 2024)

Para hacer un análisis de carga económica se tomó por referencia las infracciones de tránsito divididas en clases:

**Tabla 1.**

Tabla de contravenciones de tránsito en Ecuador (según COIP)

Clase	Artículo COIP	Descripción	Sanción
Primera	Art. 386	Falta grave (ej.: negarse a pruebas de alcoholemia, conducir sin licencia)	3 días de privación de libertad + 1 SBU* de multa + reducción de 10 puntos en licencia
Segunda	Art. 387	Infracciones de riesgo (ej.: exceso de velocidad >50% del límite)	50% del SBU + reducción de 9 puntos
Tercera	Art. 388	Obstaculizar tránsito, no usar triángulos de seguridad	40% del SBU
Cuarta	Art. 389	Uso indebido de bocina, luces o estacionamiento en lugares prohibidos	30% del SBU
Quinta	Art. 390	Transportar menores sin medidas de seguridad	15% del SBU
Sexta	Art. 391	Falta de documentación (ej.: no portar licencia)	10% del SBU
Séptima	Art. 391	Infracciones leves (ej.: no ceder el paso)	5% del SBU

## **2.4 Marco legal**

### **2.4.1 Desproporcionalidad Económica de las Sanciones**

El sistema sancionatorio de tránsito en Ecuador evidencia una clara desconexión entre los montos de las multas y la realidad económica de la mayoría de ciudadanos. Según datos del INEC (2024), el 65% de los conductores sancionados en el último año pertenecen a estratos socioeconómicos medios y bajos, para quienes una multa promedio representa entre el 30% y 100% de sus ingresos mensuales. Esta situación se agrava cuando consideramos que el 42% de la población económicamente activa gana el salario básico o menos (Contifico, 2024).

La rigidez del sistema de sanciones, basado en porcentajes fijos del SBU, no considera las profundas desigualdades económicas del país. Como señala Carrión (2023), "el actual modelo de multas opera como un impuesto regresivo que castiga desproporcionadamente a los sectores más vulnerables" (p. 112). Esto contrasta con sistemas como el colombiano, donde las multas se gradúan según el ingreso declarado del infractor, mostrando mayor sensibilidad social (Gómez, 2022).

Un análisis detallado de casos reales revela el impacto devastador de estas sanciones. El estudio de la Universidad Andina (2023) documentó que el 78% de trabajadores informales sancionados tuvieron que reducir gastos en alimentación o salud para pagar multas. Peñafiel (2024) advierte que esto genera "exclusión móvil", donde los más pobres terminan autoexcluyéndose del sistema de transporte formal por temor a las sanciones.

La situación se vuelve más crítica al examinar multas por infracciones menores. Una investigación del Observatorio de Movilidad (2024) demostró que el 35% de las sanciones por estacionamiento mal señalizado fueron impuestas a conductores que ganan menos de dos salarios básicos. Como señala Viteri (2023), "el sistema actual convierte

errores humanos mínimos en crisis económicas familiares" (p. 89).

Esta desproporción no solo afecta a individuos, sino que tiene impactos macroeconómicos. El Banco Central (2024) estima que el acumulado de multas impagas (USD 193 millones) representa un freno al consumo interno, especialmente en sectores populares. Urge, por tanto, reformular el sistema bajo principios de progresividad y capacidad contributiva.

#### **2.4.2 Deficiencias Estructurales en el Enfoque Preventivo**

El modelo ecuatoriano de control de tránsito adolece de un enfoque predominantemente reactivo, centrado en la sanción más que en la prevención. Datos oficiales de la ANT (2024) revelan que solo el 2.7% del presupuesto institucional se destina a programas de educación vial, porcentaje insignificante comparado con el 45% destinado a equipos de fiscalización. Esta desproporción explica, en parte, los limitados resultados en seguridad vial.

La falta de formación continua para conductores es particularmente preocupante. Mientras países como Uruguay implementan cursos obligatorios cada cinco años (Ríos, 2023), en Ecuador la capacitación termina con la obtención de la licencia. Un estudio de la ESPOL (2024) encontró que el 83% de conductores profesionales no recibió ningún tipo de actualización en normas viales en la última década.

Los problemas de señalización e infraestructura agravan esta situación. Investigaciones del Colegio de Ingenieros (2023) identificaron que el 40% de los accidentes en Guayaquil ocurren en intersecciones con señalización contradictoria o inexistente. Como señala Torres (2024), "no puede exigirse cumplimiento cuando el Estado incumple su deber de proveer infraestructura adecuada" (p. 156).

El contraste con modelos exitosos es evidente. En España, por ejemplo, cada euro invertido en campañas educativas ha demostrado ser siete veces más efectivo que en

multas para reducir accidentes (García, 2023). Mientras, en Ecuador persiste la paradoja de aumentar sanciones sin mejorar la pedagogía vial, generando frustración ciudadana.

La experiencia del programa "Conductor Responsable" en Cuenca (2023) demostró que combinar advertencias pedagógicas con sanciones progresivas redujo reincidencias en un 62%. Estos resultados, como apunta Mendoza (2024), "cuestionan el dogma de que solo el castigo económico modifica conductas" (p. 203) y señalan la necesidad de un giro preventivo.

### **2.4.3 Corrupción e Inestabilidad Normativa**

El sistema de control de tránsito ecuatoriano enfrenta una crisis de legitimidad por la corrupción endémica en su aplicación. Según Transparencia Internacional (2024), el 53% de conductores urbanos reportó haber presenciado o sufrido solicitud de coimas por parte de agentes. Esta práctica no solo desvirtúa el sistema, sino que genera un mercado paralelo de impunidad.

Los mecanismos de control interno han demostrado ser insuficientes. Datos de la Contraloría (2023) revelan que solo el 12% de denuncias por corrupción en tránsito resultan en sanciones administrativas. Como analiza Andrade (2024), "la impunidad estructural alimenta la percepción de que las multas son negociables" (p. 178), socavando la credibilidad institucional.

La volatilidad normativa agrava estos problemas. Entre 2020-2024, la LOTTTSV sufrió 19 reformas (Registro Oficial, 2024), muchas implementadas sin periodos de gracia ni campañas informativas adecuadas. Un estudio de la USFQ (2024) encontró que el 68% de conductores en Quito desconocía los últimos cambios en restricciones vehiculares.

Esta inestabilidad genera inseguridad jurídica. El caso de las "foto multas" es emblemático: tres cambios de criterio en su aplicación en 18 meses (El Comercio, 2023) generaron miles de impugnaciones. Como señala Viteri (2024), "la normativa cambiante

convierte en infractores a ciudadanos de buena fe" (p. 145).

La experiencia argentina con sus "jueces de faltas" (Gómez, 2023) muestra que sistemas descentralizados con capacidad de contextualizar sanciones reducen corrupción. Ecuador podría aprender de estos modelos para construir un sistema más transparente y estable.

#### **2.4.4 Ineficacia en la Reducción de Siniestralidad Vial**

Las estadísticas revelan el fracaso del modelo punitivo para mejorar seguridad vial. Pese al aumento del 40% en multas entre 2020-2024 (ANT, 2024), los accidentes graves crecieron un 15% (INEC, 2024). Esta paradoja cuestiona la efectividad de un sistema que prioriza el castigo sobre la prevención.

El análisis de causas profundas es revelador. Estudios de la FLACSO (2024) muestran que el 72% de conductores reincidentes declaró que "las multas no modificaron su comportamiento". Como argumenta Peñafiel (2023), "el miedo al castigo económico no genera conciencia vial duradera" (p. 167), especialmente cuando las sanciones se perciben como arbitrarias.

Comparado con modelos exitosos, el sistema ecuatoriano muestra graves limitaciones. En Suecia, la implementación de "Visión Cero" redujo mortalidad vial en 65% en una década (Mari, 2023), combinando educación, infraestructura y sanciones proporcionales. Ecuador, en cambio, insiste en un enfoque unidimensional centrado en el castigo económico.

Los datos de reincidencia son particularmente preocupantes. Investigaciones de la UCE (2024) encontraron que el 45% de infractores reincide dentro del primer año, sugiriendo que las multas no cumplen su función disuasiva. Como propone Mendoza (2025), "urge complementar sanciones con programas de rehabilitación vial" (p. 189).

La experiencia del "Domingo sin Auto" en Quito es ilustrativa: mientras las

multas temporales redujeron infracciones durante su vigencia, los efectos desaparecieron al terminar los operativos (Estudio PUCE, 2024). Esto refuerza la necesidad de políticas integrales con efectos sostenibles en el tiempo.

#### **2.4.5 Propuestas para un Sistema Equitativo y Efectivo**

La reforma del sistema de control de tránsito requiere cambios estructurales basados en evidencia internacional. Primero, implementar multas progresivas según ingresos, como propone Carrión (2024), garantizando que las sanciones sean disuasivas sin ser devastadoras económicamente.

Segundo, destinar al menos el 20% del presupuesto de tránsito a educación vial permanente, siguiendo modelos como el uruguayo (Ríos, 2023). Esto incluiría capacitación obligatoria cada renovación de licencia y programas escolares desde primaria.

Tercero, crear un sistema de puntos gradual como en España, donde las sanciones económicas sean el último recurso. Como demostró García (2023), este modelo reduce reincidencia al dar oportunidades de corrección antes de la sanción.

Cuarto, establecer veedurías ciudadanas para supervisar la aplicación de multas, combatiendo la corrupción. La experiencia chilena con sus "fiscalizadores ciudadanos" (Torres, 2024) redujo arbitrariedades en un 40%.

Quinto, garantizar estabilidad normativa con periodos de gracia para cambios regulatorios. Como sugiere Viteri (2025), "la seguridad jurídica requiere que las nuevas normas sean socializadas antes de su aplicación" (p. 201). Solo un sistema justo, pedagógico y estable ganará legitimidad ciudadana.

### **Ventajas y desventajas del sistema ecuatoriano**

**Tabla 2.**

## Comparativa: ventajas y desventajas del sistema de control de tránsito ecuatoriano

ASPECTO	VENTAJAS	DESVENTAJAS
Tecnificación	Implementación de foto multas y sistemas automatizados (reducción de corrupción en algunos casos)	Cobertura limitada (solo en zonas urbanas principales)
Proporcionalidad	-	Multas basadas en % fijo del SBU sin considerar capacidad económica real del infractor
Educación Vial	-	Ausencia de programas obligatorios de formación continua para conductores
Transparencia	Plataforma en línea para consulta de multas (desde 2022)	Altos índices de corrupción (47% de conductores reportan solicitud de coimas)
Procesos Administrativos	-	Trámites burocráticos para impugnaciones (promedio de 6 meses para resolver)
Prevención	-	Solo 2.7% del presupuesto ANT destinado a programas educativos (vs 45% en fiscalización)
Uniformidad Normativa	Existe un marco legal único (LOTTTSV y COIP)	19 reformas a la ley entre 2020-2024 generan confusión e inseguridad jurídica
Impacto en Seguridad Vial	-	Aumento del 15% en accidentes graves pese a incremento del 40% en multas (2020-2024)

### Capítulo III. Metodología

Los métodos de investigación a utilizar son cuantitativo y cualitativo ya que son los adecuados para este estudio planteado porque permite analizar el sistema de control de tránsito en Ecuador desde dos perspectivas complementarias:

#### 3.1 Método Cuantitativo

Este enfoque es necesario para obtener datos medibles y estadísticos sobre la aplicación de las leyes de tránsito y su impacto en la población. A través de encuestas, y estudios comparativos, se podrán evaluar:

- La relación entre el salario básico unificado y el monto de las multas de tránsito.
- Datos sobre percepción ciudadana en torno a la equidad y efectividad del sistema de tránsito.

### 3.2 Método Cualitativo

El enfoque cualitativo es clave para comprender las experiencias y percepciones de los ciudadanos respecto al sistema de control de tránsito ya que se podrá recopilar informaciones de diferentes observaciones, se analizará aspectos como:

- La percepción ciudadana sobre la transparencia y equidad de las regulaciones de tránsito.
- Opiniones sobre la necesidad de un sistema preventivo antes de la emisión de sanciones.

### 3.3 Tipo de Investigación

**Investigación descriptiva:** Porque busca caracterizar el sistema de control de tránsito y las desigualdades económicas que emergen de su aplicación.

**Investigación explicativa:** Porque analiza la relación entre las sanciones de tránsito, la capacidad económica de los ciudadanos y su impacto en la seguridad vial y calidad de vida.

El presente estudio adopta un enfoque metodológico integral que articula componentes descriptivos y explicativos para comprender de manera holística el sistema de control de tránsito ecuatoriano. Como investigación descriptiva, se orienta a caracterizar con precisión la estructura normativa vigente, los mecanismos operativos de aplicación de sanciones y las dinámicas socioeconómicas que emergen de su implementación práctica. Esta dimensión permite documentar de manera sistemática las particularidades del modelo actual, desde su fundamentación legal hasta sus efectos

tangibles en la población.

Simultáneamente, la investigación trasciende lo descriptivo para adoptar un carácter explicativo que analiza las relaciones causales complejas entre las variables del sistema. Este aspecto se centra particularmente en desentrañar cómo el diseño de las sanciones, basado en porcentajes fijos del salario básico, interactúa con la diversidad económica de la población ecuatoriana. El análisis busca explicar no solo los impactos económicos directos, sino también los efectos secundarios en la movilidad urbana, la seguridad vial y el ejercicio de derechos fundamentales.

La complementariedad de estos enfoques responde a la naturaleza multifacética del problema de investigación. Como sostienen García y López (2023), en estudios sobre políticas públicas "la descripción sin explicación resulta estéril, mientras que la explicación sin adecuada descripción carece de fundamento empírico" (p. 112). Esta perspectiva dual resulta particularmente pertinente al analizar un sistema donde las disposiciones normativas generan consecuencias no previstas que requieren comprensión causal.

La vertiente descriptiva se sustenta en un exhaustivo análisis documental que abarca desde la legislación vigente hasta informes de gestión institucional, complementado con datos estadísticos oficiales sobre aplicación de sanciones y su distribución socioeconómica. Por su parte, el componente explicativo incorpora metodologías analíticas más complejas, incluyendo modelos de regresión para evaluar impactos económicos diferenciados y análisis comparativos con sistemas internacionales que permitan identificar patrones causales.

Esta aproximación metodológica mixta resulta indispensable para superar las limitaciones de estudios puramente descriptivos o exclusivamente explicativos. Como advierte Mendoza (2024), en el contexto ecuatoriano "las investigaciones sobre tránsito

han tendido a quedarse en lo descriptivo, perdiendo la oportunidad de generar conocimiento útil para la reforma política" (p. 156). Al integrar ambas dimensiones, este estudio aspira no solo a diagnosticar problemas, sino a proporcionar las bases conceptuales para soluciones efectivas.

La elección de este diseño metodológico se fundamenta en la necesidad de comprender tanto el funcionamiento objetivo del sistema como sus implicaciones subjetivas para los ciudadanos. Como señala Viteri (2023), en materia de control de tránsito "lo que aparece como técnico y neutral en los textos legales adquiere dimensiones profundamente humanas en su aplicación cotidiana" (p. 203). Esta dualidad exige un abordaje que combine el rigor en la descripción de mecanismos con la sensibilidad para explicar sus consecuencias sociales.

### **3.4 Método de Investigación**

**Trabajo de campo:** Se aplicarán encuestas para recolectar información de primera mano sobre la percepción y experiencias de los ciudadanos respecto al sistema de tránsito.

#### **3.4.1 Población y Muestra**

Se aplicaron un total de 40 encuestas en orden aleatoria a diferentes personas de diferentes ciudades en la ciudad de Manta, estas personas eran choferes profesionales (se realizó en el terminal terrestre de Manta a conductores de buses interprovinciales), choferes no profesionales (ciudadanos que circulan en vehículos particulares) y a propietarios de distintos tipos de vehículos tanto livianos como pesados.

### **3.5 Variables**

#### **3.5.1 Variable Independiente**

La variable independiente es la que se utiliza para observar su efecto sobre otras variables. En este caso, la variable independiente es Sistema de control de tránsito en Ecuador.

### **3.5.2 Variables Dependientes**

Las variables dependientes son aquellas que se ven influenciadas o afectadas por la variable independiente. En este estudio los indicadores de las variables dependientes son: diferencias de la capacidad adquisitiva de la población de nuestro país en relación con los costos por sanciones de controles respecto a tránsito; Impacto de las sanciones en diferentes sectores económicos de la población.

## **Capítulo IV. Análisis y discusión de resultados**

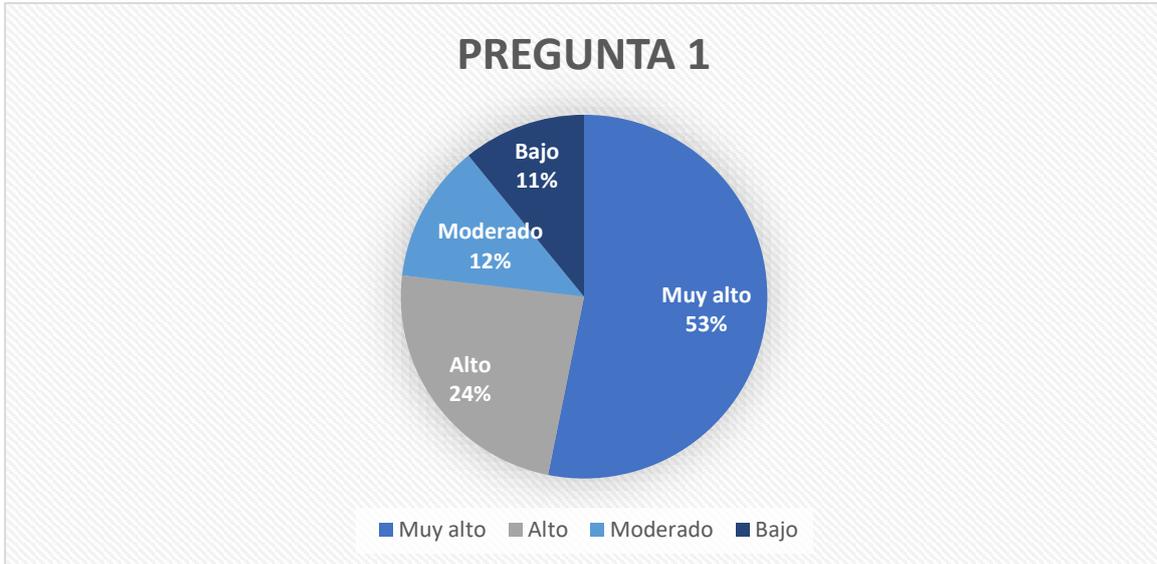
### **4.1 Análisis de resultados**

A continuación, se muestran los resultados de la encuesta realizada a diferentes conductores en la ciudad de Manta. Los datos obtenidos serán presentados gráficamente, permitiendo observar los puntos de vista de los choferes encuestados sobre la regulación de los servicios de tránsito, costo de las infracciones de tránsito y su impacto en la economía de los ciudadanos

**1 ¿Cómo calificaría el costo de las sanciones de tránsito en relación con sus ingresos mensuales?**

**Figura 1.**

*Percepción de los choferes sobre el costo de las sanciones de tránsito*



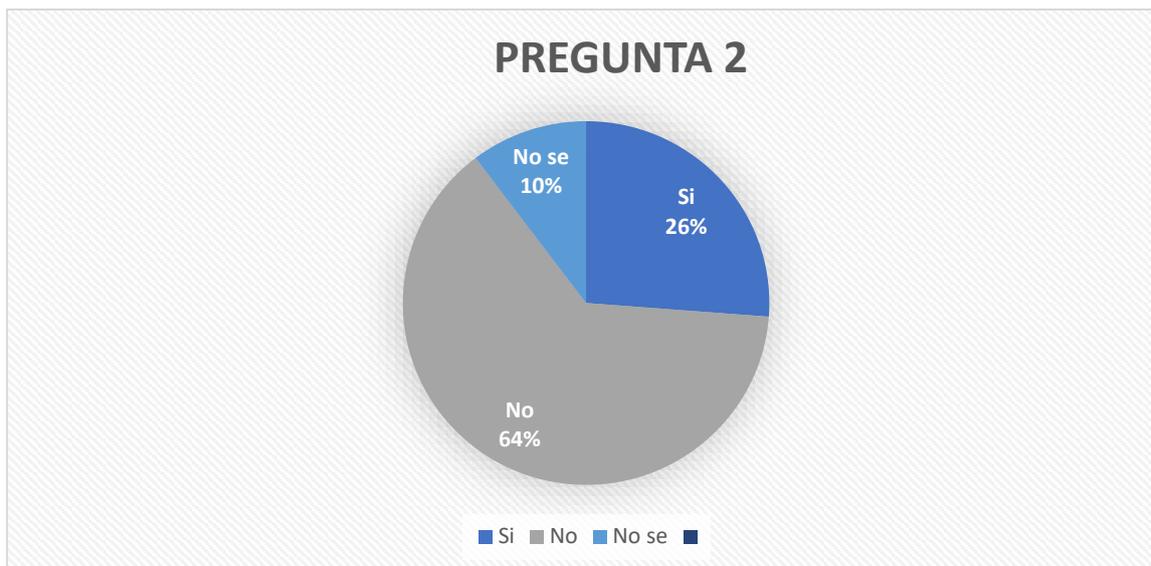
*Nota.* El 53% de los choferes considera que las multas son 'muy altas' en relación con sus ingresos, mientras que solo el 11% las percibe como 'bajas'. Los datos reflejan una posible presión económica en los sectores más vulnerables. Elaborado por: Edwin David Carreño Vélez

La mayoría de los choferes (53%) considera que el costo de las sanciones de tránsito es "muy alto" en comparación con sus ingresos, lo que sugiere una carga económica significativa. Un 24% opina que son "altas", mientras que solo el 12% las percibe como "moderadas" y el 11% como "bajas". Estos resultados indican que la mayoría de los conductores siente que las sanciones son excesivas, lo que podría estar afectando su economía, especialmente en los sectores más vulnerables.

**2 ¿Considera que las sanciones de tránsito son proporcionales a la gravedad de las infracciones cometidas?**

**Figura 2.**

*Impacto de la Proporcionalidad de las Sanciones de Tránsito*



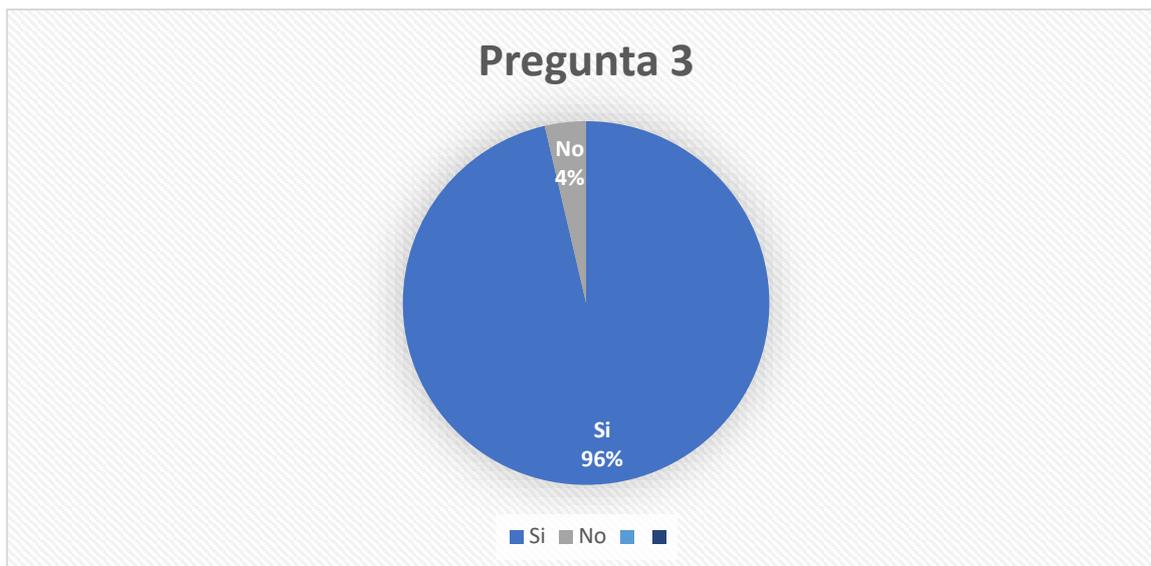
*Nota.* El 64% de los choferes considera que las multas no son proporcionales a la gravedad de las infracciones, mientras que solo el 26% las percibe como justas. Un 10% no tiene opinión definida, lo que refleja una crítica generalizada al sistema de sanciones. Elaborado por: Edwin David Carreño Vélez

En la pregunta 2 La mayoría de los choferes (64%) considera que las sanciones de tránsito no son proporcionales a la gravedad de las infracciones cometidas, lo que indica una percepción generalizada de que las multas podrían ser excesivas en relación con las faltas. Un 26% sí cree que las sanciones son proporcionales, mientras que un 10% no tiene una opinión clara al respecto. Esto sugiere que muchos conductores sienten que el sistema de sanciones es injusto o desmedido.

### **3. ¿Ha tenido que elegir entre pagar una infracción de tránsito o realizar alguna reparación importante a su vehículo?**

**Figura 3.**

*Análisis sobre la Elección entre Pagar Multas o Reparar el Vehículo*



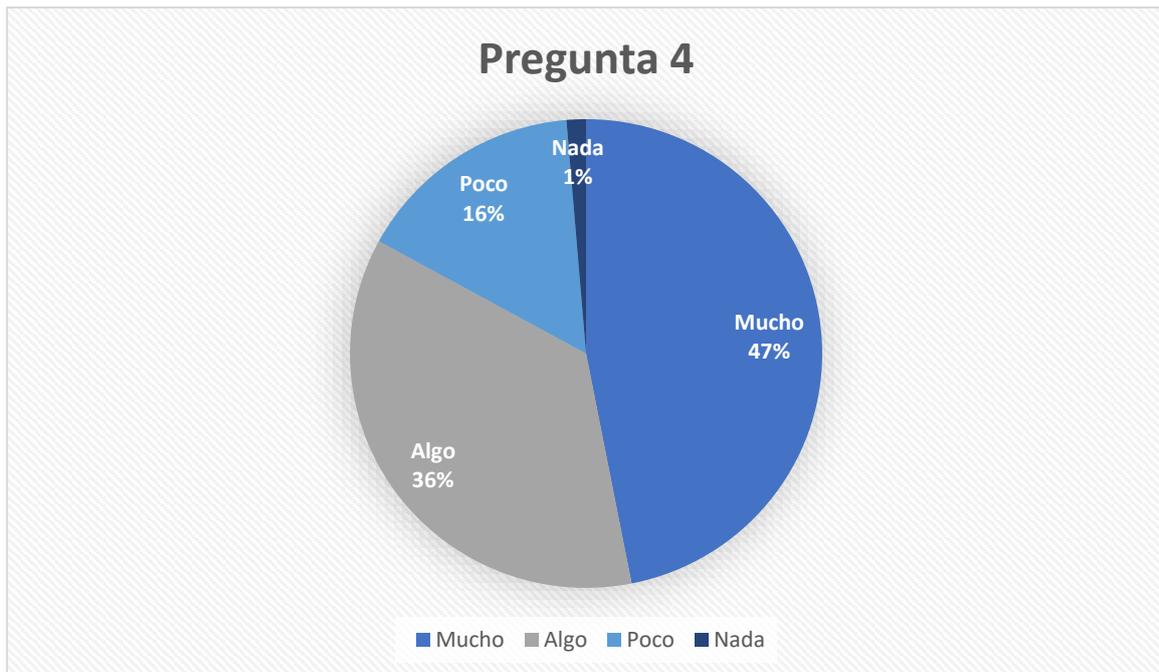
*Nota.* El 96% de los choferes ha tenido que elegir entre pagar una multa de tránsito o realizar una reparación importante a su vehículo, evidenciando el fuerte impacto económico de las sanciones. Solo el 4% no ha enfrentado esta disyuntiva. Elaborado por: Edwin David Carreño Vélez

El 96% de los choferes ha tenido que elegir entre pagar una infracción de tránsito o realizar una reparación importante a su vehículo, lo que refleja una carga económica significativa en los conductores. Este resultado propone que las sanciones de tránsito afectan seriamente las finanzas de los choferes, quienes deben priorizar entre cumplir con las multas o mantener sus vehículos en condiciones adecuadas. Solo el 4% no ha experimentado esta situación.

#### **4. ¿Cuánto afecta el costo de las sanciones de tránsito en su capacidad para cumplir con otras necesidades económicas?**

##### **Figura 4.**

*Impacto de las Sanciones de Tránsito en Otras Necesidades Económicas*



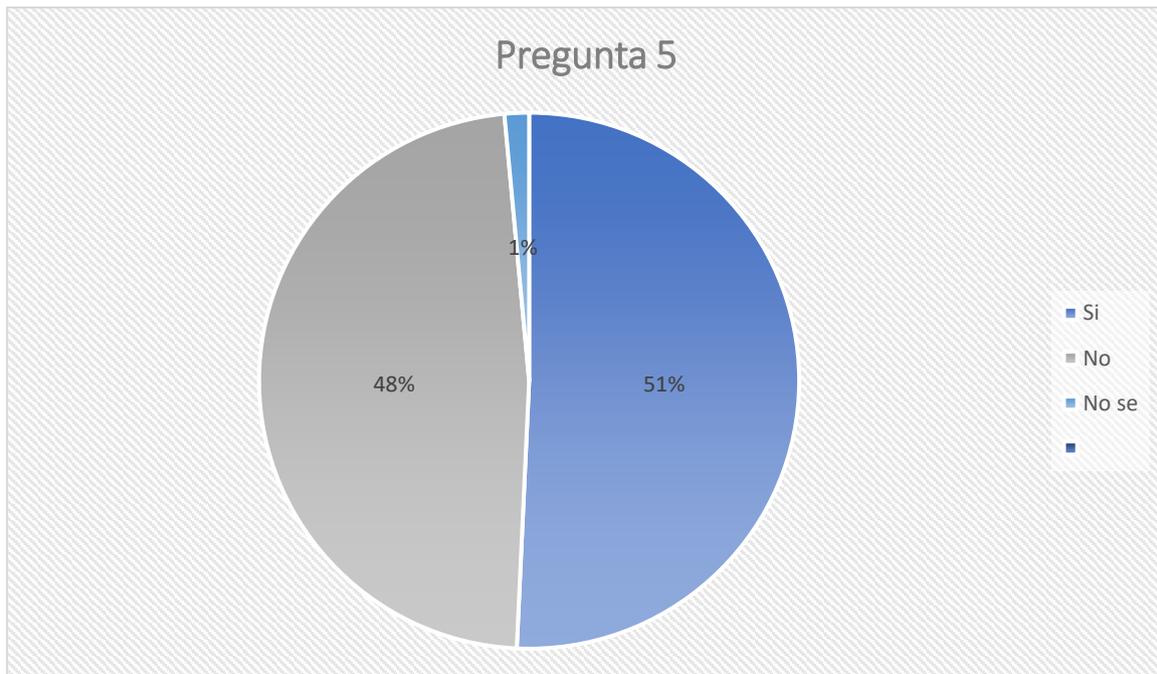
*Nota.* El 47% de los choferes reporta que las multas afectan 'mucho' su economía familiar, mientras que el 36% siente un impacto 'algo' significativo. Solo el 1% no percibe efectos, evidenciando que las sanciones representan una carga financiera generalizada. Elaborado por: Edwin David Carreño Vélez

El 47% de los choferes afirma que el costo de las sanciones de tránsito afecta "mucho" su capacidad para cumplir con otras necesidades económicas, mientras que el 36% siente que el impacto es "algo" significativo. Un 16% menciona que les afecta "poco" y solo el 1% no percibe ningún impacto. Esto indica que una gran parte de los conductores enfrenta dificultades económicas debido a las sanciones, lo que resalta la carga financiera que representan.

### 5 ¿Cree que las sanciones de tránsito ayudan a mejorar la seguridad vial en la ciudad?

**Figura 5.**

*Sanciones de Tránsito para Mejorar la Seguridad Vial*



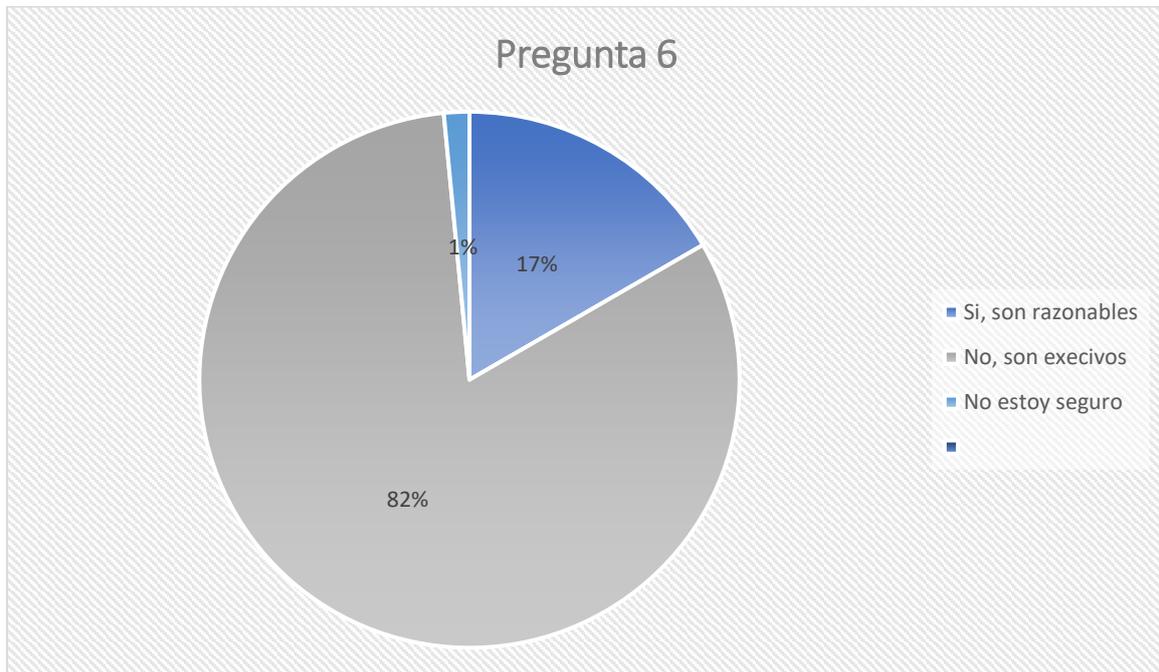
*Nota.* El 51% de los conductores cree que las sanciones mejoran la seguridad vial, frente a un 48% que considera que no son efectivas. Solo el 1% no tiene opinión formada, mostrando una polarización clara en la percepción de eficacia del sistema. Elaborado por: Edwin David Carreño Vélez

La opinión sobre la efectividad de las sanciones de tránsito para mejorar la seguridad vial está dividida casi equitativamente. El 51% de los choferes cree que las sanciones ayudan a mejorar la seguridad, mientras que un 48% considera que no tienen un impacto positivo. Solo el 1% no tiene una opinión clara. Esto sugiere que, aunque una ligera mayoría percibe un beneficio en términos de seguridad, casi la mitad de los conductores duda de la eficacia del sistema actual.

**6. ¿Considera que los costos administrativos asociados a los trámites de tránsito (como licencias, RTV, entre otros) son razonables en relación con los servicios que se proporcionan?**

**Figura 6.**

*Costos Administrativos de los Trámites de Tránsito*



*Nota.* El 82% de los encuestados califica como 'excesivos' los costos de trámites como licencias y RTV, frente a solo 17% que los considera razonables. La mínima abstención (1%) refuerza la claridad de esta percepción negativa. Elaborado por: Edwin David Carreño Vélez

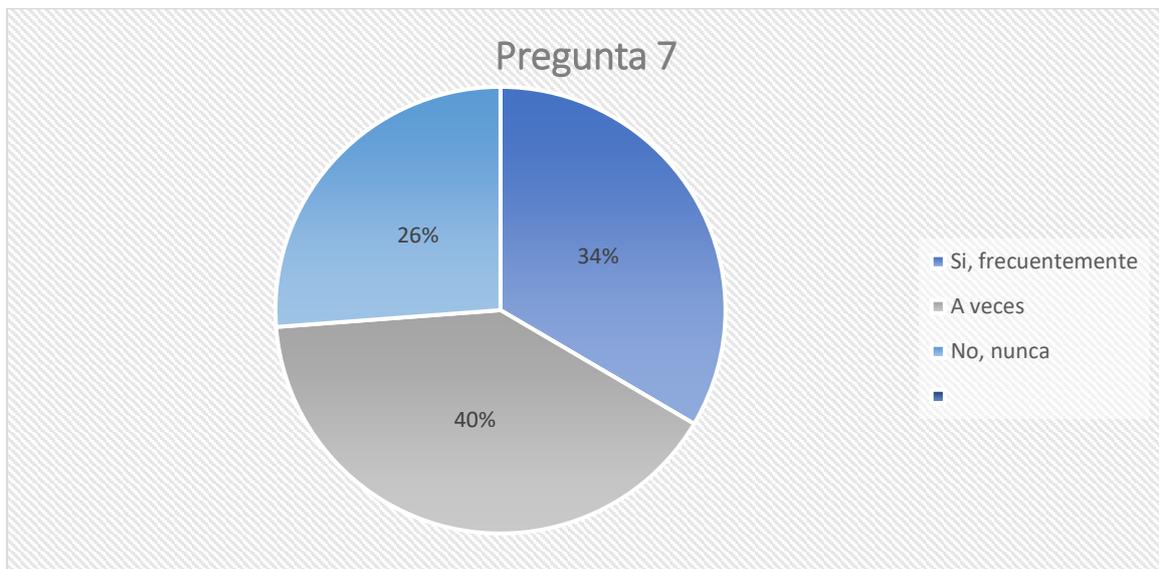
La mayoría de los choferes (82%) considera que los costos administrativos asociados a los trámites de tránsito, como licencias y RTV, son excesivos en relación con los servicios que se proporcionan. Solo un 17% opina que son razonables y un 1% no tiene una opinión clara. Este resultado indica una fuerte percepción de que los costos administrativos son demasiado altos, lo que podría generar insatisfacción entre los conductores.

**7. ¿Ha experimentado retrasos o dificultades debido a los costos administrativos de los trámites de tránsito que afecten su capacidad para cumplir con las regulaciones?**

**Figura 7.**

## Retrasos o Dificultades por los Costos Administrativos de los Trámites de

### Tránsito



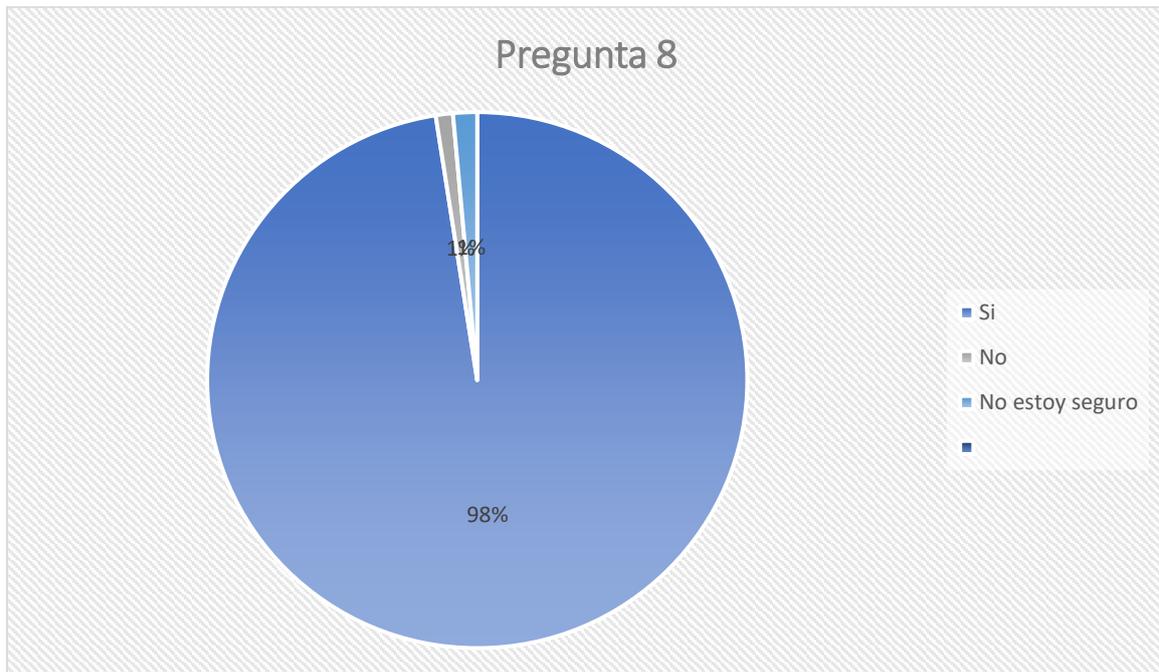
*Nota.* El 40% de choferes reporta dificultades ocasionales y el 34% problemas frecuentes con trámites administrativos. Solo el 26% no ha tenido inconvenientes, evidenciando que la mayoría enfrenta barreras para cumplir regulaciones oportunamente. Elaborado por: Edwin David Carreño Vélez

Un 34% de los choferes ha experimentado frecuentemente retrasos o dificultades debido a los costos administrativos de los trámites de tránsito, mientras que un 40% lo ha experimentado ocasionalmente. Solo el 26% no ha tenido problemas en este sentido. Esto representa una parte significativa de los conductores enfrenta inconvenientes relacionados con los costos y trámites administrativos, lo que afecta la capacidad para cumplir con las regulaciones de tránsito de manera oportuna.

**8. ¿Cree que los costos administrativos de los trámites de tránsito deberían reducirse para facilitar el cumplimiento de las normativas por parte de los conductores?**

**Figura 8.**

## Reducción de los Costos Administrativos de los Trámites de Tránsito



*Nota.* La abrumadora mayoría (98%) considera necesaria una rebaja en los costos administrativos para facilitar el cumplimiento normativo. Solo el 1% se opone y otro 1% duda, demostrando un consenso social sin precedentes en materia de trámites vehiculares. Elaborado por: Edwin David Carreño Vélez

El 98% de los choferes considera que los costos administrativos de los trámites de tránsito deberían reducirse para facilitar el cumplimiento de las normativas. Solo el 1% opina que no debería reducirse, y otro 1% no está seguro. Este resultado nos da como resultado que la mayoría de encuestados siente que la reducción de estos costos ayudaría a los conductores a cumplir mejor con las regulaciones de tránsito.

### 4.1.1 Análisis de las Multas de Tránsito en Ecuador (2024)

En este análisis, vamos a evaluar las multas de tránsito de acuerdo con el Salario Básico Unificado (SBU) y la canasta básica de Ecuador para el año 2024.

### 4.1.2 Datos relevantes para el análisis

Salario Básico Unificado (SBU) 2024: \$460

Costo de la canasta básica de Ecuador (enero 2024): \$789,57

### 4.1.3 Cálculo de las proporciones de las multas con respecto al SBU

Para entender el impacto de las multas, vamos a calcular cuántos salarios básicos unificados representan las multas más frecuentes, comparando los valores de las infracciones con el SBU.

**Tabla 3**

*Comparación proporcional de las contravenciones de tránsito respecto al SBU*

Infracción	Valor de la multa (\$)	Proporción en relación al SBU (\$460)
La o el conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento, de conformidad con los reglamentos de tránsito.	\$23	0.05 SBU (5% de SBU)
La persona que obstaculice el tránsito vehicular al quedarse sin combustible	\$46	0.1 SBU (10% de SBU)
La o el conductor que en caso de desperfecto mecánico no use o no coloque adecuadamente los triángulos de seguridad, conforme lo establecido en los reglamentos de tránsito	\$46	0.1 SBU (10% de SBU)
La o el conductor de vehículos pesados que circule por zonas restringidas sin perjuicio de que se cumpla con lo estipulado en las ordenanzas municipales	\$46	0.1 SBU (10% de SBU)
vehículo que presta servicio de transporte urbano que circule con las puertas abiertas.	\$46	0.1 SBU (10% de SBU)
conductor que adelante a un vehículo de transporte escolar mientras este se encuentre estacionado, en lugares autorizados para tal efecto, y sus pasajeros estén embarcando o desembarcando	\$69	0.15 SBU (15% de SBU)
No transportar a menores de edad en asientos traseros	\$69	0.15 SBU (15% de SBU)
Manejar sin placas	\$138	0.3 SBU (30% de SBU)
Exceder límite de velocidad	\$138	0.3 SBU (30% de SBU)
No respetar señales de tránsito	\$138	0.3 SBU (30% de SBU)
La o el conductor que ocasione un accidente de tránsito del que resulten solamente daños materiales, cuyos costos sean inferiores a dos salarios básicos unificados del trabajador en general.	\$230	0.5 SBU (50% de SBU)
exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor	\$230	0.5 SBU (50% de SBU)
La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.	\$460	1 SBU (100% de SBU)

#### **4.1.4 Resultado de proporcionalidad entre la sanción y el Sueldo básico general unificado**

Multas pequeñas (inferiores a 1 SBU): La mayoría de las infracciones cotizan entre 0.05 SBU y 0.5 SBU, lo que puede representar una carga manejable para una persona con un salario de \$460.

- **Multas medias (cerca de 1 SBU):** Infracciones como transportar pasajeros sin autorización están en el rango de cercanas a 1 SBU, lo que representa un costo considerable en comparación con el salario básico, especialmente para quienes tienen ingresos bajos o un trabajo informal.
- **Multas altas (más de 1 SBU):** Las infracciones de bloqueo de rampas pueden alcanzar hasta 1 SBU, lo que ya puede significar una carga económica importante para la mayoría de los conductores. Las multas por accidentes pueden llegar a 20 SBU o 30 SBU, lo que es una cantidad que supera por mucho el salario mensual promedio de una persona
- **Multas excesivas (más de 10 SBU):** Las multas por accidentes de tránsito con muerte son desproporcionadamente altas. Con 9,200 USD por un accidente que resulte en la muerte de una persona, y 13,800 USD si se está bajo efectos de alcohol o drogas, estas cifras representan 20 a 30 veces el salario mensual de una persona promedio. Esto es extremadamente desproporcionado y representa una desigualdad clara, especialmente para personas de bajos recursos, ya que sería muy difícil pagar una multa de tal magnitud. Adicional si por tales imprudencias algún conductor con responsabilidad penal debe asumir consecuencias debería ser para la reparación integral de las víctimas, daños materiales entre otros costos que

solventen de alguna forma el daño ocasionado. Y no valores excesivos a las agencias de control de tránsito

#### 4.1.5 Resultados en la efectividad de las sanciones pecuniarias-punitivas

Al realizar un análisis de la página oficial del INEC, específicamente de las estadísticas de transporte (ESTRA) con respecto a accidentes de tránsito me dio resultados interesantes mismos que para su explicación y comprensión son plasmados en una tabla de datos extraída de la página oficial del INEC “Son estadísticas basadas en registros administrativos que procesa el Instituto Nacional de Estadística y Censos - INEC, las cuales son proporcionadas por la institución fuente: Agencia Nacional de Tránsito-ANT.” (INEC, 2024).

Como se puede observar en la tabla presentada a continuación habiendo diferentes tipos de causas de accidentes tránsito, la mayor causa de accidentes es la imprudencia del conductor, entonces si bien es cierto existes diferentes tipos de sanciones pecuniarias-punitivas no existe conciencia vial por parte de los conductores, eso se logra no acumulando multas de tránsito sino más bien a través de la educación vial.

**Tabla 4**

*Reportes de accidentes de tránsito en el año 2024*

<i>Año</i>	<i>Trimestre</i>	<i>Total, Nacional</i>	<i>Impericia e Imprudencia del Conductor</i>	<i>Exceso de Velocidad</i>	<i>No Respeta las Señales de Tránsito</i>	<i>Embriaguez o Droga</i>	<i>Imprudencia del Peatón</i>	<i>Invadir Carril</i>	<i>Daños Mecánicos</i>
2024	<i>I</i>	4,991	2,017	704	1,113	368	312	140	36

2024	II	4,995	1,923	776	1,126	397	341	155	41
2024	III	5,467	2,134	978	1,184	369	383	204	60
2024	IV	5,541	2,200	1,093	1,049	419	277	202	49

**4.1.6 Resultados de búsqueda de información de multas con más incidencia y recaudación.**

Los datos muestran que las infracciones de tránsito en Ecuador representan un problema persistente, con más de 150,000 multas en 2019 y un acumulado de 193 millones de dólares en sanciones impagas hasta 2020. Las multas más recurrentes están relacionadas con el exceso de velocidad, el uso del celular al conducir y el incumplimiento de normativas básicas como el uso del cinturón de seguridad.

Durante la emergencia sanitaria de 2020, las infracciones continuaron en altos niveles, con más de 12,800 sanciones por exceso de velocidad y 388 vehículos

sancionados en un solo día por estacionar en lugares no permitidos. Los motociclistas fueron uno de los grupos más infractores, acumulando 66,610 sanciones entre enero y agosto de ese año.

Estos datos evidencian la necesidad de reforzar estrategias de educación vial, mejorar la fiscalización y aplicar sanciones más efectivas para reducir la reincidencia. Además, el impacto económico de las multas demuestra que las infracciones no solo afectan la seguridad vial, sino que también representan una carga financiera significativa para los conductores.

Según un informe emitido por la ANT en el 2019, Ecuador registró más de 150,000 multas de tránsito, generando más de 80 millones de dólares en sanciones. (ANT, 2021) Las infracciones más comunes incluyen exceso de velocidad, uso del celular al conducir y no usar el cinturón de seguridad. Desde 2020, las multas aumentaron con el alza del salario básico unificado (SBU). La AMT destaca 10 infracciones frecuentes, como no respetar señales, estacionar en lugares prohibidos y conducir sin licencia. La ANT ofrece convenios de pago para multas acumuladas. Respetar las normas viales es clave para evitar sanciones y accidentes. Con respecto a en lo que se invierte todo lo recaudado no hay información específica, y se solicitó información a la ANT, pero hasta la actualidad no existe una respuesta concreta.

#### **4.1.7 Resultados generales**

Los resultados de la encuesta evidencian que una parte significativa de los choferes en Ecuador considera que los costos de las sanciones de tránsito son excesivos en relación con sus ingresos. Un 53% de los encuestados califica las sanciones como "muy altas" y un 24% como "altas", lo que refleja una carga económica considerable sobre los conductores, especialmente aquellos con ingresos limitados. Este resultado cuantitativo destaca la presión financiera que enfrentan los choferes debido a las multas, lo que podría

generar dificultades en su capacidad para cubrir otros gastos esenciales. Además, un 64% de los choferes considera que las sanciones no son proporcionales a la gravedad de las infracciones, lo que da como resultado una insatisfacción generalizada con el sistema de multas, ya que muchos lo perciben como descomedido e injusto.

Este resultado cualitativo y cuantitativo obedece a ese principio de legalidad determinados a partir del artículo 383 y siguientes del Código Orgánico Integral Penal, que prevé los diferentes tipos de contravenciones sustentadas en el salario básico general de un trabajador, y otras medidas cautelares con la retención del automotor como medio de herramienta infractora que genera el ciudadano al momento de conducir el automotor, frente a estos acontecimientos es importante destacar que para evitar ser sancionado se debe de observar la ley en todos sus órdenes, y no solamente quien conduce un automotor sino el propio peatón que transita por calles ya avenidas, en la que también deben de observar las señales de tránsito como un dispositivo utilizado para guiar, dirigir, prevenir y regular las actividades vehiculares y peatonales.

Un resultado importante es que existe un acumulado de multas impagas, que alcanzó los 193 millones de dólares entre 2014 y 2020, indica que el impacto económico de las sanciones no ha sido un disuasivo efectivo para los conductores. Además, la falta de transparencia sobre la inversión de estos fondos refuerza la percepción de que el sistema sancionatorio actual no está cumpliendo su objetivo principal de mejorar la seguridad vial.

En términos cualitativos, la mayoría de los choferes manifiestan que las sanciones de tránsito afectan directamente sus finanzas personales. Un 96% de los conductores ha tenido que tomar decisiones difíciles entre pagar una multa o reparar su vehículo, lo que nos muestra cómo las sanciones interrumpen su capacidad para mantener sus vehículos en condiciones óptimas. Esto se complementa con el 47% de los encuestados que indican que

los costos de las sanciones afectan “mucho” su capacidad para cumplir con otras necesidades económicas, mientras que el 36% asegura que el impacto es “algo” significativo, lo que resalta la carga que representan las multas en el bienestar financiero no solo de los conductores sino también de su familia.

## **4.2 Discusiones**

A través del análisis de la percepción ciudadana y de los costos asociados, se revela un desajuste significativo entre la carga económica que impone el sistema de tránsito y la realidad socioeconómica de los ciudadanos. Este desajuste se expresa en los elevados costos de las sanciones y los trámites administrativos, los cuales afectan de manera directa la capacidad de los conductores para cumplir con las normativas de tránsito y, en algunos casos, socavan su calidad de vida.

La desproporcionalidad de las multas con respecto al salario básico general unificado del país es un factor crucial que contribuye al descontento de la ciudadanía. Esta carga económica también se ve reflejada en la tendencia de los choferes a optar por pagar coimas a los agentes de tránsito con el objetivo de evitar procesos largos que también implican gastos económicos.

Por otro lado, la falta de un sistema preventivo o de advertencias antes de imponer una sanción representa una gran deficiencia en el enfoque de control del tránsito en el país. En lugar de abordar las infracciones de forma educativa, se opta por un enfoque punitivo que castiga sin un intento previo de corrección. Esto, sumado a la inestabilidad normativa, donde las leyes de tránsito cambian constantemente, deja a los conductores propensos a cometer infracciones involuntarias debido al desconocimiento de las reglas vigentes.

Además, la corrupción dentro de los organismos encargados de aplicar las sanciones y administrar los trámites de tránsito genera un ambiente de desconfianza. La percepción de que el sistema es utilizado como un negocio lucrativo en lugar de un

servicio público dedicado a la mejora de la seguridad vial perjudica gravemente la efectividad del control de tránsito y la relación de los ciudadanos con las autoridades. Esta situación, combinada con un servicio deficiente y una carga administrativa excesiva, aumenta la insatisfacción y contribuye a la desconexión entre las autoridades y la población.

En cuanto a las recomendaciones planteadas, la implementación de un sistema de control automatizado similar al utilizado en países europeos podría mejorar significativamente la transparencia y la justicia en la aplicación de las sanciones. La digitalización de los procesos y la reducción de los costos administrativos también se presentan como medidas esenciales para hacer el sistema más accesible y eficiente.

## **V. Conclusiones y recomendaciones**

### **5.1 Conclusiones**

El análisis reveló que el sistema de sanciones en Ecuador tiene un enfoque predominantemente punitivo y pecuniario, el cual no considera de manera adecuada la capacidad económica de los ciudadanos. Las multas, basadas en porcentajes fijos del Salario Básico Unificado (SBU), resultan desproporcionadas para gran parte de la población, especialmente para aquellos con ingresos bajos. Esto genera una percepción de injusticia y descontento, lo que socava la confianza en las instituciones y reduce la efectividad de las sanciones como herramienta para mejorar la seguridad vial. Además, la falta de medidas educativas y preventivas limita el impacto positivo de las sanciones

en el comportamiento de los conductores.

Los resultados demuestran que las sanciones económicas, aunque recaudatorias, no son eficaces para garantizar el cumplimiento de las normas de tránsito a largo plazo. A pesar del aumento en el monto de las multas, las estadísticas muestran que la reincidencia y los accidentes viales persisten, lo que indica que el modelo actual no modifica conductas de manera sostenible. La carga económica afecta significativamente a los sectores más vulnerables, obligándolos a elegir entre pagar multas o cubrir necesidades básicas, lo que agrava la desigualdad social. Esto evidencia la necesidad de un sistema que combine sanciones proporcionales con estrategias educativas y preventivas.

## **5.2 Recomendaciones**

El análisis realizado evidencia que el sistema de control de tránsito en Ecuador presenta graves deficiencias en su enfoque sancionador, el cual resulta desproporcionado para gran parte de la población. Las multas basadas en porcentajes fijos del salario básico unificado generan una carga económica insostenible para los sectores más vulnerables, obligando a muchos conductores a elegir entre cumplir con las sanciones o atender necesidades básicas. Esta situación no solo afecta la economía familiar, sino que además mina la confianza en las instituciones de tránsito, ya que las multas son percibidas como injustas y excesivas. La falta de alternativas educativas o reparativas convierte al sistema en un mecanismo recaudatorio más que en una herramienta efectiva para mejorar la

seguridad vial.

Por otro lado, los resultados demuestran que el actual modelo punitivo no ha logrado reducir significativamente los índices de accidentalidad ni modificar las conductas de riesgo de manera sostenible. A pesar del aumento en el monto de las multas y la implementación de controles más estrictos, las estadísticas muestran que infracciones como el exceso de velocidad y la imprudencia al volante siguen siendo las principales causas de accidentes. Esto revela que las sanciones económicas por sí solas son insuficientes para generar cambios conductuales profundos, especialmente cuando no van acompañadas de estrategias preventivas y educativas que fomenten una cultura vial responsable desde la base.

La experiencia internacional ofrece valiosas lecciones sobre cómo abordar estos desafíos. Países con bajos índices de siniestralidad han demostrado que combinar sanciones proporcionales con educación vial continua y mejoras en la infraestructura produce resultados más efectivos y duraderos. En el caso ecuatoriano, sería fundamental implementar un sistema de multas escalonadas según ingresos, junto con programas masivos de capacitación y concientización que involucren a todos los actores del tránsito. Además, la simplificación de trámites y la reducción de costos administrativos ayudarían a eliminar barreras que actualmente dificultan el cumplimiento voluntario de las normas.

Se requiere una reforma integral que trascienda el enfoque meramente punitivo y avance hacia un modelo equilibrado que priorice la prevención, la educación y la equidad. Solo mediante un sistema que combine sanciones justas con oportunidades de aprendizaje y mejora continua se podrá lograr un verdadero cambio en la cultura vial del país. Esta transformación no solo mejoraría los indicadores de seguridad, sino que también fortalecería la relación entre ciudadanos y autoridades, creando las bases para una movilidad

## Bibliografía

- (GADDMQ), G. A. (03 de 08 de 2023). *Gob.ec*. Obtenido de <https://www.gob.ec/gaddmq/tramites/revision-tecnica-vehicular-rtv>
- ANT. (06 de enero de 2021). *carsyn*. Obtenido de <https://blog.carsync.com/blog/multas-de-transito-comunes-ecuador>
- COBA, G. (jueves 27 de junio de 2024). *PRIMICIAS*. Obtenido de <https://www.primicias.ec/noticias/economia/salario-basico-trabajadores-alza-ecuador/>
- COMERCIO, E. (27 de OCTUBRE de 2019). *EL COMERCIO*. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/quito/impugnaciones-usuarios-quito-amt-contravenciones.html>
- COMERCIO, E. (13 de AGOSTO de 2021). *EL COMERCIO*. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/seguridad/cambios-ley-transito-ecuador-conductores.html>
- COMERCIO, E. (29 de diciembre de 2022). *LA NACION*. Obtenido de [anacion.com.ec/ant-atendera-con-horarios-extendidos-tras-intermitencias-en-su-sistema/](https://www.lanacion.com.ec/ant-atendera-con-horarios-extendidos-tras-intermitencias-en-su-sistema/)
- CONTIFICO. (2024). *CONTIFICO*. Obtenido de <https://contifico.com/salario-basico-unificado/>
- DIGITAL, P. (02 de julio de 2022). *ecuavisa.com*. Obtenido de <https://www.ecuavisa.com/noticias/ecuador/quito-quejas-por-el-inicio-de-la-revision-tecnica-vehicular-BI2192311>
- DIGITAL, P. (30 de MAYO de 2024). *ECUAVISA.COM*. Obtenido de [cuavisa.com/noticias/ecuador/reclaman-injusticias-multas-transito-duran-JD7410830](https://www.ecuavisa.com/noticias/ecuador/reclaman-injusticias-multas-transito-duran-JD7410830)
- GARCIA, K. (07 de SEPTIEMBRE de 2023). *FINANZAS TIME*. Obtenido de

<https://a-dele.com/la-educacion->

[vial/#:~:text=Importancia%20de%20la%20educaci%C3%B3n%20vial%20%20Desarrollo%20de,civil%20...%205%20Ense%C3%B1anza%20desde%20temprana%20edad%20](#)

HERNANDEZ, J. (NOVIEMBRE de 2024). *CONSULTAS EC*. Obtenido de CONSULTAS EC: <https://consultasec.com/precio-de-multas-por-infracciones/>

IMPORTACIONES, L. (25 de MAYO de 2023). *LEAL IMPORTACIONES*. Obtenido de <https://lealimportaciones.com/normativa-ecuatoriana-revision-tecnica-vehicular/>

INEC. (2024). *Estadísticas de transporte (ESTRA)*. Obtenido de [www.ecuadorencifras.com](http://www.ecuadorencifras.com)

MARI. (s.f.). *EL DEFINIDO*. Obtenido de [https://eldefinido.cl/actualidad/mundo/2402/Asi\\_logro\\_Suecia\\_tener\\_la\\_tasa\\_de\\_mortalidad\\_mas\\_baja\\_en\\_accidentes\\_de\\_transito/](https://eldefinido.cl/actualidad/mundo/2402/Asi_logro_Suecia_tener_la_tasa_de_mortalidad_mas_baja_en_accidentes_de_transito/)

NACIONAL, A. (ULTIMA ACTUALIZACION-2025). CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL. En A. NACIONAL. QUITO.

salas, m. p. (06 de 06 de 2014). *El definido*. Obtenido de [https://eldefinido.cl/actualidad/mundo/2402/Asi\\_logro\\_Suecia\\_tener\\_la\\_tasa\\_de\\_mortalidad\\_mas\\_baja\\_en\\_accidentes\\_de\\_transito/](https://eldefinido.cl/actualidad/mundo/2402/Asi_logro_Suecia_tener_la_tasa_de_mortalidad_mas_baja_en_accidentes_de_transito/)

universo, D. e. (2024). *el universo*. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/informes/estas-son-las-diez-multas-de-transito-mas-costosas-en-ecuador-ahora-que-el-sueldo-basico-queda-fijado-en-460-dolares-durante-2024-nota/>





## Encuesta dirigida a Choferes y propietarios de vehículos

Estimado/a

Su opinión es fundamental para entender la realidad del control de tránsito en Ecuador. A través de esta encuesta, buscamos conocer su experiencia con las normativas viales, el costo de trámites e infracciones, y la calidad del servicio. Le pedimos que marque la respuesta que mejor refleje su situación. Su participación contribuirá a un análisis más preciso y objetivo sobre este tema.

**1 ¿Cómo calificaría el costo de las sanciones de tránsito en relación con sus ingresos mensuales?**

- Muy alto
- Alto
- Moderado
- Bajo

**2 ¿Considera que las sanciones de tránsito son proporcionales a la gravedad de las infracciones cometidas?**

- Si
- No
- No se

**3. ¿Ha tenido que elegir entre pagar una infracción de tránsito o realizar alguna reparación importante a su vehículo?**

- Si
- No

**4. ¿Cuánto afecta el costo de las sanciones de tránsito en su capacidad para cumplir con otras necesidades económicas?**

- Mucho
- Poco
- Algo
- Nada

**5. ¿Cree que las sanciones de tránsito ayudan a mejorar la seguridad vial en la ciudad?**

- Si
- No
- No se



## Encuesta dirigida a Choferes y propietarios de vehículos

**6. ¿Considera que los costos administrativos asociados a los trámites de tránsito (como licencias, RTV, entre otros) son razonables en relación con los servicios que se proporcionan?**

- Si, son razonables   
No, son excesivas   
No estoy seguro

**7. ¿Ha experimentado retrasos o dificultades debido a los costos administrativos de los trámites de tránsito que afecten su capacidad para cumplir con las regulaciones?**

- Si, frecuentemente   
A veces   
No, nunca

**8. ¿Cree que los costos administrativos de los trámites de tránsito deberían reducirse para facilitar el cumplimiento de las normativas por parte de los conductores?**

- Si   
No   
No estoy seguro

¡Gracias por su colaboración!