

Ronald Antonio Lara-Herrera; Valeria Estefanía Vicuña-Pozo

[DOI 10.35381/cm.v12i1.2132](https://doi.org/10.35381/cm.v12i1.2132)

**Accidentes de tránsito como consecuencia del otorgamiento desmedido de
frecuencias a operadoras de transporte público**

**Traffic accidents as a result of the excessive granting of frequencies to public
transport operators**

Ronald Antonio Lara-Herrera
dr.ronaldalh75@uniandes.edu.ec
Universidad Regional Autónoma de los Andes, Riobamba, Chimborazo
Ecuador
<https://orcid.org/0009-0003-3570-899X>

Valeria Estefanía Vicuña-Pozo
ur.valeriavp84@uniandes.edu.ec
Universidad Regional Autónoma de los Andes, Riobamba, Chimborazo
Ecuador
<https://orcid.org/0000-0002-1883-8384>

Recibido: 20 de agosto 2025
Revisado: 10 de octubre 2025
Aprobado: 15 de noviembre 2025
Publicado: 01 de diciembre 2025

Ronald Antonio Lara-Herrera; Valeria Estefanía Vicuña-Pozo

RESUMEN

El objetivo general la investigación fue analizar los accidentes de tránsito como consecuencia del otorgamiento desmedido de frecuencias a operadoras de transporte público. El desarrollo del método, fue mediante la indagación, recolección y análisis crítico documental y referencial bibliográfico, basándose en la exploración metódica, rigurosa y profunda de diversas fuentes documentales conformadas por artículos arbitrados y leyes, describiendo los hallazgos encontrados. En la investigación, se empleó como técnica la revisión documental. Se recurrió, además, al método inductivo-deductivo. Se concluye que, la ineficacia administrativa de la Agencia Nacional de Tránsito de Ecuador es una de las causas principales que llevan a los accidentes viales vinculados al transporte público. La desconexión entre las políticas actuales y las necesidades reales de movilidad de la población se hace evidente cuando se analizan la falta de regulación efectiva y el otorgamiento excesivo de frecuencias.

Descriptores: Transporte público; accidente; legislación. (Tesauro UNESCO)

ABSTRACT

The overall objective of the research was to analyze traffic accidents resulting from the excessive granting of frequencies to public transport operators. The method was developed through investigation, collection, and critical analysis of documents and bibliographic references, based on a methodical, rigorous, and in-depth exploration of various documentary sources consisting of peer-reviewed articles and laws, describing the findings. Document review was used as a technique in the research. The inductive-deductive method was also used. It is concluded that the administrative inefficiency of Ecuador's National Transit Agency is one of the main causes of traffic accidents linked to public transport. The disconnect between current policies and the real mobility needs of the population becomes evident when analyzing the lack of effective regulation and the excessive granting of frequencies.

Descriptors: Public transportation; accident; legislation. (UNESCO Thesaurus)

Ronald Antonio Lara-Herrera; Valeria Estefanía Vicuña-Pozo

INTRODUCCIÓN

La seguridad vial es considerada un derecho humano básico, fundado en el principio de que la vida, la salud y la movilidad son elementos esenciales que los gobiernos deben salvaguardar. Este principio sostiene que todas las personas tienen el derecho de moverse con seguridad, sin importar el medio de transporte. No obstante, la asignación indiscriminada de frecuencias a las unidades de transporte público en Ecuador pone en riesgo la eficacia de este derecho. La ausencia de regulación ha provocado que, pese al aumento en la demanda de servicios de movilidad, el número de autobuses en circulación se haya elevado sin que aumente proporcionalmente la demanda de usuarios. Esto ha llevado a que muchas unidades funcionen con escasa ocupación.

La competencia entre autobuses por atraer pasajeros, que se ha agudizado a causa de la inexperiencia de algunos conductores, ha aumentado, sobre todo después de que durante la pandemia del COVID-19 más de mil cupos fueran otorgados sin un estudio apropiado acerca de la demanda real. Por ende, es necesario con urgencia implementar una ley de adjudicación de frecuencias que se apoye en estudios anteriores y análisis de la demanda, y que incluya criterios claros para reducir los peligros de siniestralidad. Una legislación bien organizada no solo haría que el sistema de transporte fuera más eficiente, sino que también mejoraría la seguridad vial, lo cual favorecería a todos los usuarios y fomentaría un ambiente de movilidad más seguro. (Paredes y Álvarez, 2019).

Según la ANT, los accidentes de tráfico en el transporte público constituyen un reto de suma importancia que necesita ser atendido de inmediato, pues representan cerca del 6% del total de incidentes viales ocurridos en el último año. Este porcentaje evidencia un impacto negativo importante sobre los pasajeros, dado que la gran cantidad de usuarios aumenta la cantidad de personas implicadas en accidentes, muchos de los cuales podrían evitarse. Para mejorar el servicio, la implementación de un plan de administración de rutas y frecuencias, fundamentado en análisis de demanda y estudios

Ronald Antonio Lara-Herrera; Valeria Estefanía Vicuña-Pozo

de campo, sería una alternativa eficaz. Se ha comprobado mediante investigaciones que, al optimizar la distribución de frecuencias a los operadores, se puede disminuir el congestionamiento y aumentar la seguridad vial. Asimismo, es fundamental implementar un control riguroso de las carreteras a través de sistemas para la gestión del tráfico, como las tecnologías que permiten el monitoreo en tiempo real y posibilitan una rápida reacción frente a incidentes. En 2017, la novena causa de muerte a escala global fueron los accidentes de tránsito, con casi 1,25 millones de individuos afectados, según lo ha indicado la OMS (Naciones Unidas, 2017).

El Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2022), presento el informe sobre las Estadísticas de Transporte Siniestros de Tránsito 2021 describiendo lo siguiente:

- El número de siniestros de tránsito aumentó en 26% en relación al año 2020.
- El número de fallecidos y lesionados en siniestros de tránsito se incrementó en 34%, respectivamente, en relación al año 2020.
- La mayor cantidad de vehículos involucrados en siniestros son: Automóvil (35,23%), Motocicleta (20,77%) y Camioneta (10,63%).
- Las provincias con la tasa más alta son: Morona Santiago (35,37), Bolívar (23,65) y Sto. Domingo de los Tsáchilas (20,58).

Para reducir el impacto social y económico de estas lesiones, es preciso reforzar las tácticas de monitoreo y la rigurosidad en las regulaciones de tránsito, garantizando que la reacción institucional sea acorde a la seriedad de este fenómeno que pone en riesgo la integridad física de los habitantes urbanos (Trujillo-Trejos et al., 2019).

Es fundamental realizar una reforma legal integral en relación a la adjudicación de frecuencias para transporte público interprovincial y en lo que respecta a las entidades que tienen la capacidad de concederlas. Para garantizar procesos transparentes y fundamentados en criterios técnicos, como la seguridad vial y la capacidad operativa,

Ronald Antonio Lara-Herrera; Valeria Estefanía Vicuña-Pozo

resulta fundamental instaurar una normativa eficaz en la Agencia Nacional de Tránsito. La asignación de frecuencias debe realizarse con base en investigaciones técnicas que tengan en cuenta elementos como el impacto medioambiental, la aptitud de las infraestructuras viales y la demanda de pasajeros.

Se plantea como objetivo general la investigación analizar los accidentes de tránsito como consecuencia del otorgamiento desmedido de frecuencias a operadoras de transporte público.

MÉTODO

El planteamiento realizado por los investigadores para el desarrollo del método, es mediante la indagación, recolección y análisis crítico documental y referencial bibliográfico, basándose en la exploración metódica, rigurosa y profunda de diversas fuentes documentales conformadas por artículos arbitrados y leyes, describiendo los hallazgos encontrados. En la investigación, se ha empleado como técnica la revisión documental, la cual permite obtener información valiosa para encuadrar los acontecimientos, problemas y reacciones más usuales de personas y culturas que son objeto de análisis. (Sánchez et al, 2021). Se recurre, además, al método inductivo-deductivo, el cual propone que para hallar una verdad se deben escudriñar los hechos y no basarse en meras especulaciones, igualmente a partir de afirmaciones generales para llegar a las específicas. (Dávila, 2006).

RESULTADOS

Se presentan a continuación los resultados, luego del desarrollo del método planteado por los investigadores.

La seguridad vial como derecho humano fundamental

La seguridad vial es un derecho humano que tiene como objetivo asegurar una movilidad

Ronald Antonio Lara-Herrera; Valeria Estefanía Vicuña-Pozo

sin peligros, salvaguardando la vida y la integridad física de los individuos. Este derecho garantiza condiciones apropiadas para un movimiento seguro y es esencial dentro del contexto de los derechos humanos. Ecuador tiene reglas que protegen estos derechos; no obstante, los pasajeros del transporte público se han visto seriamente perjudicados por la ausencia de regulación en el otorgamiento de frecuencias a las compañías operadoras.

La seguridad vial ha establecido un precedente en los derechos de tercera generación, exigiendo una mayor participación de los gobiernos en la garantía de este derecho para todos los usuarios viales. Este enfoque promueve la protección individual y la seguridad colectiva, fomentando una conciencia compartida. La Ley Orgánica de Transporte Terrestre (2008) regula aspectos fundamentales, como la responsabilidad de los conductores, estableciendo en su Art. 138 la necesidad de actuar con precaución. El Art. 139 tipifica infracciones por falta de cuidado al conducir, mientras que el Código Orgánico Integral Penal (2014) sanciona en su art. 378 la falta de previsión y en el art. 379 las lesiones causadas por accidentes

Los accidentes de tránsito como resultado de la impericia

La negligencia y la falta de habilidad de los conductores es la razón principal por la que suceden los accidentes de tránsito, ya que estos suelen incumplir las normas viales, lo cual pone en peligro su propia seguridad y la de otros. Asimismo, hay factores externos que impactan la convivencia en las calles, como la falta de experiencia, conocimiento y cuidado al manejar, así como la carencia de habilidades. Estos componentes inciden de manera importante en la ocurrencia de accidentes, porque numerosos usuarios no siguen las regulaciones establecidas ni toman las precauciones requeridas. Para prevenir accidentes y aumentar la seguridad en las carreteras de todo el país, es esencial tratar estas causas.

Con el aumento de la siniestralidad vial debido al alcohol o a la velocidad excesiva, hay

Ronald Antonio Lara-Herrera; Valeria Estefanía Vicuña-Pozo

una presión social por endurecer las sanciones. Sin embargo, el texto advierte que la justicia penal no debe dejar de ser racional ni modificar la teoría del delito con fines solamente ejemplificativos (Li-García, 2024).

El Código Orgánico Integral Penal (2014) establece que el deber objetivo de cuidado consiste en la responsabilidad de tomar las precauciones necesarias para prevenir daños o poner en riesgo bienes jurídicos. Este concepto es esencial en los delitos imprudentes de tránsito y contribuye a establecer el cumplimiento del tipo penal culposo, como se estipula en el Art. 378, que castiga la falta de previsión y precaución al volante. No cumplir con esta obligación puede acarrear sanciones y responsabilidades, como la reducción de puntos en la licencia, su suspensión o multas. Estas persiguen la seguridad en las vías y promueven el acatamiento de las reglas de tránsito.

De acuerdo con el Código Orgánico Integral Penal (2014), la obligación de actuar con cautela para prevenir perjuicios a los demás es parte del deber objetivo de cuidado y de la producción de riesgo no permitido. Este deber es esencial para juzgar la responsabilidad de los conductores de transporte público en crímenes imprudentes. El artículo 380 tipifica las lesiones imprudentes, mientras que el artículo 379 determina que quien, por imprudencia, cause la muerte de otra persona será castigado con una pena privativa de libertad de uno a tres años. Asimismo, el artículo 381 establece castigos para aquellos que provoquen accidentes que causen perjuicios a propiedades de otras personas.

Los accidentes de tránsito como consecuencia de las frecuencias otorgadas y su impacto en la sociedad

Se ha determinado que el incremento de frecuencias tuvo un punto de inflexión desde 2020, cuando la gente dejó de utilizar el autobús por la pandemia del COVID-19, lo cual evidencia una significativa deficiencia administrativa. Esto ha ocasionado que los autobuses lleguen a su destino sin un incremento significativo de pasajeros, lo cual tiene

Ronald Antonio Lara-Herrera; Valeria Estefanía Vicuña-Pozo

repercusiones económicas para el transportista. Esta circunstancia obliga a competir con otras unidades que ofrecen el mismo destino y la misma hora, con el objetivo de conseguir algún beneficio financiero para sostener la empresa. Esto aumenta las probabilidades de accidentes e impericia, lo que tiene un impacto en los usuarios de las vías estatales, como peatones, ciclistas y pasajeros.

El organismo de control examina el otorgamiento de rutas, frecuencias y cupos para la operación de transporte interprovincial en todo el país, efectuado entre marzo de 2020 y mayo de 2021. La Contraloría General del Estado determinará el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias en la concesión de las rutas, frecuencias y cupos, otorgados a nivel nacional, para la modalidad de transporte interprovincial. También verificará la propiedad, veracidad y legalidad de esas operaciones. Así lo dispone la orden de trabajo con la cual inició el examen especial al requerimiento, aprobación y concesión de rutas, frecuencias y cupos, entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de mayo de 2021. La auditoría se realiza en la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (EL COMERCIO, 2022).

Las colisiones de autobuses interprovinciales son un problema frecuente en numerosos países, particularmente en los que cuentan con una amplia red de transporte terrestre. Estos accidentes pueden ser producto de varios elementos, incluyendo la imprudencia del conductor, el cansancio, las condiciones climáticas adversas, las fallas mecánicas y las condiciones de la carretera. Dado que los autobuses transportan normalmente una gran cantidad de pasajeros, las repercusiones de estos accidentes suelen ser graves, pues el riesgo de lesiones y daños importantes se incrementa. La seguridad en el transporte terrestre es una prioridad que tiene que ser tratada de forma integral. (Paredes y Álvarez, 2019).

Competencia y control del ente encargado y su responsabilidad

Según el COOTAD, la competencia es "la capacidad de acción de un nivel

Ronald Antonio Lara-Herrera; Valeria Estefanía Vicuña-Pozo

gubernamental en un sector determinado". Estas capacidades están definidas en la Constitución y son otorgadas por el Consejo Nacional de Competencia, que las lleva a cabo mediante poderes según lo dispuesto por la ley. Dentro de este marco, las competencias incluyen la supervisión, el control y la planificación del tránsito, la seguridad vial y el transporte; además de desarrollar normas técnicas en relación con estos asuntos y crear regulaciones nacionales sobre transporte terrestre. (CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, 2010).

Por otro lado, la seguridad de los conductores muestra una diferencia entre las zonas rurales y urbanas, pues la supervisión del uso de equipos de protección y el cumplimiento de las reglas de tránsito tienden a ser menos estrictos en las áreas rurales que en los núcleos urbanos (Ramos Cavalcanti et al., 2020).

En tal sentido, la legalidad y las políticas públicas adquieren eficacia cuando se basan en datos exactos que posibilitan la evaluación de la rentabilidad de las medidas preventivas frente al gasto que suponen los daños materiales, las lesiones y los procesos judiciales. La estrategia de seguridad ciudadana posibilita una toma de decisiones más justa y racional, garantizando que la protección de la vida humana se transforme en un objetivo primordial desde el punto de vista administrativo y ético dentro del marco legal cubano (Pernas-Díaz, 2025).

DISCUSIÓN

El Estado tiene la obligación legal de garantizar una protección efectiva. Es fundamental aplicar políticas públicas para que las entidades de control garanticen que la asignación de frecuencias se haga conforme a criterios de necesidad y bajo un reglamento interno bien definido, como lo ha sugerido la Corte Constitucional del Ecuador y varios reportes de la Contraloría. Definir estos parámetros es esencial no solo para luchar contra la corrupción, sino también para disminuir la ocurrencia de accidentes y así asegurar un sistema de transporte público más eficaz y seguro.

Ronald Antonio Lara-Herrera; Valeria Estefanía Vicuña-Pozo

En el estudio de los accidentes de tráfico, se ha descubierto que, a pesar de que hay varias razones, la imprudencia y la velocidad excesiva son factores cruciales que están vinculados con la competencia entre las unidades de transporte. En ciertas ciudades, el lapso entre frecuencias es solamente de cinco minutos, lo que promueve una competencia entre los choferes.

En otras, las unidades de paso son las mismas que las que se originan en estas ciudades, lo cual tiene un considerable impacto a nivel social y económico. Asimismo, varios reportes de prensa han indicado que desde el regreso a la normalidad después de la pandemia, los accidentes han aumentado. Cabe subrayar que, en el año 2020, cuando la pandemia de COVID-19 estaba en curso, se asignaron más de cien frecuencias. Esto ha empeorado la situación y ha puesto en peligro la seguridad vial. En las investigaciones de los accidentes viales, se ha determinado que el exceso de velocidad y la imprudencia son elementos decisivos asociados con la competencia entre las unidades de transporte, a pesar de que hay muchas otras razones.

En ciertas ciudades, el lapso de tiempo entre las frecuencias es solamente de 5 minutos, lo que promueve que los conductores compitan entre sí. Asimismo, varios reportes de prensa han indicado que desde el regreso a la normalidad después de la pandemia ha habido un incremento en los accidentes. Cabe subrayar que, en 2020, durante la pandemia por COVID-19, se asignaron más de cien frecuencias; esto ha empeorado esta situación y ha amenazado la seguridad vial.

Desde el comienzo del transporte público de pasajeros en la nación, ha existido una carencia significativa de estructura bien definida en el proceso de asignación de frecuencias, que continúa siendo igual al que se aplicaba antes en el desaparecido Consejo Nacional de Tránsito. Pese a que el objetivo de crear la Agencia Nacional de Tránsito era asegurar la transparencia en la administración y actualizar los sistemas, en realidad no se ha conseguido un control eficiente.

Hoy en día, los transportistas son quienes llenan el formulario de solicitud, indicando

Ronald Antonio Lara-Herrera; Valeria Estefanía Vicuña-Pozo

una hora y dos puntos: punto de partida y punto de llegada. Esta circunstancia pone de manifiesto la falta de investigaciones de campo y de factibilidad, lo que conlleva a una asignación arbitraria que promueve la compraventa de cupos operacionales y deteriora la calidad y seguridad del servicio de transporte público.

La gestión del tráfico no es una tarea meramente operativa, sino un ejercicio de autoridad que debe estar estrictamente apegado al principio de legalidad para evitar que la discrecionalidad en el control vial se convierta en arbitrariedad o negligencia. (Sanromán Aranda, 2025).

CONCLUSIONES

Para concluir, la ineficacia administrativa de la Agencia Nacional de Tránsito de Ecuador es una de las causas principales que llevan a los accidentes viales vinculados al transporte público. La desconexión entre las políticas actuales y las necesidades reales de movilidad de la población se hace evidente cuando se analizan la falta de regulación efectiva y el otorgamiento excesivo de frecuencias.

FINANCIAMIENTO

No monetario.

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Regional Autónoma de los Andes, en el desarrollo de la investigación.

REFERENCIAS CONSULTADAS

- Asamblea Constituyente. (2008). Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Ley 1 Registro Oficial Suplemento 398 de 07-ago.-2008. Última modificación: 21-ago.-2018. Estado: Reformado. <https://n9.cl/w1pes>
- Asamblea Nacional (2014). Código Orgánico Integral Penal. Registro Oficial N° 180. <https://url2.cl/53c6h>

Asamblea Nacional Constituyente. (2010). Código Orgánico De Organización Territorial Autonomía y Descentralización. Registro Oficial Suplemento 303 de 19-oct2010
Recuperado de: <https://n9.cl/d9vg>

Dávila Newman, G. (2006). El razonamiento inductivo y deductivo dentro del proceso investigativo en ciencias experimentales y sociales. *Laurus*, 12(Ext),180-205.
<https://n9.cl/nx847>

EL COMERCIO. (13 de enero de 2022). La entrega de rutas y frecuencias en el transporte interprovincial es auditada. <https://n9.cl/572dc>

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2022). Estadísticas de Transporte Siniestros de Tránsito 2021. <https://n9.cl/ylywd>

Li-García, J. J. (2024). Principio de proporcionalidad y modificación legislativa a homicidio doloso en delitos de accidente de tránsito. *IUSTITIA SOCIALIS*, 9(16), 114–128. <https://doi.org/10.35381/racji.v9i16.3174>

Naciones Unidas. (19 de noviembre de 2017). Los accidentes de tránsito cuestan más de 1,25 millones de vidas al año. <https://n9.cl/f4zlg>

Paredes, E., y Álvarez, A. (2019). Situación actual del Sistema de transporte en la ciudad de Quito, Ecuador: una propuesta de mejora. *TRIM. Tordesillas, Revista De investigación Multidisciplinar*,16, 5-40.
<https://doi.org/10.24197/trim.16.2019.5-40>

Pernas-Díaz, M. (2025). Ficha de costo de siniestros de tránsito como contribución a la seguridad vial en Cuba. *Noesis*, 7(13), 60-74.
<https://doi.org/10.35381/noesisin.v7i13.264>

Ramos Cavalcanti, I., Valença Fernández, F., & Mola, R. (2020). Prevalencia y factores asociados a los accidentes de motocicleta por área de ocurrencia. *Enfermería Global*, 19(59), 93-134. <https://dx.doi.org/10.6018/eglobal.389411>

Sánchez Bracho, M., Fernández, M., y Díaz, J. (2021). Técnicas e instrumentos de recolección de información: análisis y procesamiento realizado por el investigador cualitativo. *Revista Científica UISRAEL*, 8(1), 107–121.
<https://doi.org/10.35290/rcui.v8n1.2021.400>

Sanromán Aranda, R. (2025). La atención de la autoridad ante los accidentes y las

Ronald Antonio Lara-Herrera; Valeria Estefanía Vicuña-Pozo

grandes aglomeraciones del tráfico terrestre. *Derecho global. Estudios sobre derecho y justicia*, 10(30), 105-125. <https://doi.org/10.32870/dgedj.v10i30.621>

Trujillo-Trejos, I., Gutiérrez-Calderón, E., Giraldo-Castañeda, E., Grisales-Giraldo, G., & Agudelo-Suárez, A. (2019). Lesiones por accidentes de tránsito en una institución de salud en el municipio de Pereira entre los años 2014 2017. *Universidad y Salud*, 21(1), 8-18. <https://doi.org/10.22267/rus.192101.135>

©2025 por los autores. Este artículo es de acceso abierto y distribuido según los términos y condiciones de la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>).