INSTITUTO TÉCNICO SUPERIOR REY DAVID

PROYECTO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE TÉCNICO EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TRÁNSITO

TEMA:

"LA IMPORTANCIA DE LA SEGURIDAD PASIVA DE VEHÍCULOS LIVIANOS PARA LA SEGURIDAD VIAL AÑO 2021"

AUTORES:

AUTOR: CARLOS OMAR BAJAÑA MONTOYA

TUTOR:

Cnel. CTE Dr. Leonel Pozo Moreira

DAULE – ECUADOR
2021

Índice General

Dedicatoria 3

Agradecimientos 4

Certificado del Tutor 5

Certificación de Revisores 6

Autoría 7

Resumen 8

Capítulo I: Problema De La Investigación 10

1.1 Antecedentes del Problema 10

1.3 Formulación del Problema 11

1.3.1 Preguntas directrices 12

1.4 Objetivos de la Investigación 12

1.4.1 Objetivo General 12

1.4.2. Objetivos Específicos 12

1.5 Justificación 13

Capítulo II: Fundamentación Teórica De La Investigación 15

2.1. Marco Teórico 15

2.1.1. Marco conceptual 17

2.6 IDEA A DEFENDER O PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN 23

2.2. Marco Legal 25

2.2.1 Constitución De La Republica De Ecuador 25

Capítulo III Diseño Metodológico 28

4.1 Nivel De Investigación 28

4.2 Formato De Encuesta 28

3.3 Técnicas e instrumentos de investigación 29

3.3.1 Encuesta 29

UNIVERSO Y POBLACIÓN O MUESTRA 30

4.1 ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA ENCUESTA 31

4.2 ANÁLISIS DE LA ENTREVISTA 40

5.1. Conclusiones 42

5.1 Recomendaciones 43

Referencias Bibliográficas 44

Cuerpos Legales: 44

Dedicatoria

El presente trabajo de investigación va dedicado especialmente a nuestro Dios Todopoderoso por habernos dado sabiduría y fortaleza día a día, a nuestros padres que al habernos educado como maestros nos enseñó lo importante que es la vida y lo gratificante que es luchar por conseguir nuestros sueños , a mi familia en general, por ser esa fuente de inspiración ya que todo este gran esfuerzo lo hago por ustedes, porque quiero que se sientan orgulloso de lo lejos que he llegado por tratar de darte un futuro mejor, a todos los que han estado siempre a nuestro lado dándome ánimo para no desmayar y seguir adelante.

También va dedicado a todas esas personas que en algún momento de nuestras vidas dijeron que no podría llegar hasta esta etapa, se los dedicamos porque con esto queremos demostrarles que con sus actos permitieron que esta lucha continúe.

Carlos Omar Bajaña Montoya

Agradecimientos

Agradezco de manera especial a toda nuestra familia por el apoyo brindado en el transcurso de toda la carrera en el instituto, a mi prestigioso centro educativo Rey David del cantón Daule, provincia del Guayas república del Ecuador en especial a la Carrera de Planificación y Gestión del Tránsito, gracias por abrirme las puertas y darme esta gran oportunidad académica, a todos mis docentes que fueron parte fundamental en todo mi proceso de aprendizaje ya que sin ellos no hubiera obtenido tan grandes conocimientos y sobre todo amor a la profesión.

Mis más sinceros agradecimientos a mi Director del Proyecto de Investigación Crnel. Dr. Leonel Pozo Moreira por su apoyo y ayuda incondicional en la realización de todo el Proyecto de Investigación.

De igual forma doy mis agradecimientos a cada una de las personas y entidades que fueron parte importante para la investigación y recopilación de información referente a mi tema de Investigación

Carlos Omar Bajaña Montoya

Certificado del Tutor

Yo Cnel. de la CTG CTE Dr. **GERARDO LEONEL POZO MOREIRA**, en mi calidad de tutor del trabajo de investigación, elaborado por la Sr. estudiante **Carlos Omar Bajaña Montoya**. cuyo título es **"**LA IMPORTANCIA DE LA SEGURIDAD PASIVA DE VEHÍCULOS LIVIANOS PARA LA SEGURIDAD VIAL AÑO 2021"

previo a la obtención del título de Técnico en planificación y Gestión del Tránsito, considero que el mismo reúne los requisitos y méritos necesarios en el campo metodológico y epistemológico, para ser sometido a la evaluación por parte del tribunal examinador que se designe por lo que APRUEBO, a fin que el trabajo sea habilitado para continuar con el proceso de titulación determinado por el Instituto Técnico Superior Rey David del Cantón Daule, provincia del Guayas, república del Ecuador.

Dado en la ciudad de Daule, 2 de diciembre del 2021

Atentamente,

_____

Cnel. Dr. Leonel Pozo Moreira

Docente- tutor

CC. 0906217518

Certificación de Revisores

Los suscritos certificamos que el Proyecto de Titulación realizado como requisito previo a la obtención del título de Técnico Superior en Planificación y Gestión del Tránsito y cuyo tema es: **"**LA IMPORTANCIA DE LA SEGURIDAD PASIVA DE VEHÍCULOS LIVIANOS PARA LA SEGURIDAD VIAL AÑO 2021" de autoría del estudiante Carlos Omar Bajaña Montoya ha sido revisado en todos sus componentes, bajos los parámetros establecidos por los formatos del **INSTITUTO TÉCNICO SUPERIOR REY DAVID**, cuya calificación es la siguiente:

Daule,2 de diciembre 2021

Calificación de docente corrector 1: /10 (diez sobre diez puntos)

…….

Ing. Jhonny Iván Cruz Moreta

Autoría

Yo, Carlos Omar Bajaña Montoya. autor del presente Proyecto de Titulación titulado **"**LA IMPORTANCIA DE LA SEGURIDAD PASIVA DE VEHÍCULOS LIVIANOS PARA LA SEGURIDAD VIAL AÑO 2021" declaro que los contenidos expuestos son de mi exclusiva responsabilidad y autoría.

Daule,2 de diciembre 2021

Atentamente,

_____

Carlos Omar Bajaña Montoya

CC. 0940759335

omarxito1@hotmail.com

Resumen

El presente proyecto de investigación tiene como finalidad dar a conocer a la ciudadanía en general sobre la gran problemática que surge a diario en los riesgos para la vida ante un accidente de tránsito mientras por desgracia, los automovilistas carecen de seguridad vial pasiva en el vehículo, piensan que ellos nunca sufrirán un accidente y que eso sólo le pasa a los demás. Hasta que sucede un incidente a alguien cercano o a uno mismo, es cuando se toma conciencia del peligro que es conducir mientras se carece de seguridad vial pasiva en el vehículo.

En Ecuador, entre el año 2020 y lo que de año 2021, ocurrieron 21575 siniestros, con 4004 fallecidos y 6920 lesionados. La Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial (DNT), define 28 causas de siniestros viales, las cuales se agrupan en causas atribuidas a la impericia del conductor, imprudencia del peatón, imprudencia del pasajero, daños mecánicos, factor climático, deficiencias u obstáculos en la vía y casos fortuitos (Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, 2021a).

Este comportamiento social nos lleva a enfrentar la realidad en la que no solo son los conductores los causantes de que estos índices sigan aumentando a diario, pues son también los agentes de tránsito quien tienen gran responsabilidad en esta problemática ya que son estas dos figuras las consideradas como actores principales del sistema de tránsito.

El crear una propuesta de recomendaciones ante el impacto en la seguridad vial por el uso de la seguridad vial pasiva en el vehículo mientras se conduce como parte importante para dar solución al tema investigado y a su vez bajar este índice de riesgo y peligros de accidentes suscitados por dicha causa.

PALABRAS CLAVES: SEGURIDAD, PASIVA ACCIDENTE / IMPERICIA / NEGLIGENCIA / TRÁNSITO / CONDUCTOR / VEHÍCULO

Abstract

The purpose of this research project is to inform the general public about the great problems that arise daily in the risks to life in a traffic accident while, unfortunately, motorists lack passive road safety in the vehicle, they think that they will never have an accident and that this only happens to others. Until an incident happens to someone close to you or to yourself, that is when you become aware of the danger of driving while lacking passive road safety in the vehicle.

In Ecuador, between 2020 and 2021, there were 21575 accidents, with 4004 deaths and 6,920 injured. The National Directorate of Traffic Control and Road Safety (DNT) defines 28 causes of road accidents, which are grouped into causes attributed to the driver's inexperience, reckless pedestrian, reckless passenger, mechanical damage, climatic factor, deficiencies or Obstacles on the road and acts of God (National Directorate of Traffic Control and Road Safety, 2021a). This social behavior leads us to face the reality in which it is not only the drivers that cause these indices to continue increasing daily, since it is also the traffic agents who have great responsibility in this problem since these two figures are considered as main actors of the transit system.

Creating a proposal for recommendations regarding the impact on road safety due to the use of passive road safety in the vehicle while driving as an important part of solving the issue investigated and in turn lowering this index of risk and dangers of accidents caused by said cause.

KEY WORDS: SAFETY, PASSIVE ACCIDENT / IMPERICIA / NEGLIGENCE / TRANSIT / DRIVER / VEHICLE

Capítulo I: Problema De La Investigación

1.1 Antecedentes del Problema

El presente Proyecto de Investigación radica en la necesidad de dar a conocer a la ciudadanía en general el gran problema que se suscita por la falta o carencia de la seguridad pasiva de vehículos livianos para la seguridad vial y su importancia para la seguridad humana y el cometimiento de infracciones de tránsito, en ante el impacto en la seguridad vial por carencia de la seguridad pasiva mientras se conduce en la ciudad de Guayaquil, siendo una de las razones legales lo que determina el artículo 55 de la Constitución de la República del Ecuador que hace mención a que los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán competencias exclusivas para planificar, construir y mantener la viabilidad humana y planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal.

Si bien es cierto que, en el GADs de Guayaquil, se crearon los Agentes Civiles de Tránsito a través de la ATM, quienes son encargados de controlar el tránsito y la circulación vehicular, pero a pesar de ser una nueva Institución la rectora del tránsito no se ha logrado aún una reducción importante de los incidentes o accidentes de tránsito, y poder declarar que Guayaquil es una ciudad con altos niveles de seguridad.

La reducción o disminución de los incidentes y accidentes de tránsito es una de las preguntas que a diario la ciudadanía le realiza a la Autoridad de Tránsito Municipal, y una de esas causas es indiscutiblemente es el impacto en la seguridad vial por la falta de elementos que conforman la seguridad pasiva de un vehículo son fundamentales para prevenir y evitar lesiones más fuertes en caso de un accidente de tránsito.

1.2 Planteamiento del Problema

En el planeta según la OMS fallecen aproximadamente 1.3 millones de personas anualmente, lo que equivale a que fallezcan diariamente un promedio de 55 mil personas y en América lo que corresponde a la zona Andina tiene una mortalidad de 23 personas fallecidas por cada 100.000 habitantes, mientras que España tiene una tasa de mortalidad de 5 personas fallecidas por cada 100.000 habitantes, siendo el Ecuador uno de los países que tiene una de las más alta

tasa de mortalidad en promedio de 20 personas fallecidas por cada 100.000 habitantes. Las pérdidas originadas por los accidentes de tránsito en el Ecuador oscilan en promedio según el Banco mundial entre 1500 a 3000 millones de dólares de pérdidas, siendo una de las principales causas de los accidentes indiscutiblemente el irrespeto a las normativas de tránsito, que están determinadas mediante normas reglamentarias de la Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

En el Ecuador El Código Orgánico Integral Penal establece en el artículo 373 sanciones con pena privativa de libertad en el caso de ser encontrado responsable del accidente de tránsito, con la misma pena que se les aplica a los conductores causantes de los accidentes de tránsito y en caso de ciertas contravenciones también se establecen sanciones para los peatones y existe un procedimiento especial para proceder a realizar la citación por dicha la infracción contravenciones.

La falta de seguridad pasiva de vehículos livianos para la seguridad vial mientras se conduce un vehículo es una de las principales causas de muerte en los accidentes de tránsito a nivel nacional.

Según datos estadísticos de la ANT las principales causas de accidentes de tránsito son por distracciones, exceso de velocidad y conducir bajo los efectos del alcohol y la carencia de la seguridad pasiva de vehículos livianos.

Art. 390.- Según la Ley de Tránsito, el **artículo 390** de la **Ley de Tránsito**, literal 10, la o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de seguridad y no exija el uso del mismo a los usuarios o acompañantes será sancionado con una **multa** equivalente al **15%** de un **Salario Básico Unificado** (USD 57,90) y la **reducción** de **4.5 puntos** en la **licencia** de conducir", señala la CTE en un video de la campaña.
Literal # 10. La o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de seguridad y no exija el uso del mismo a sus usuarios o acompañantes.

1.3 Formulación del Problema

¿Cómo incide el cumplimiento de lo establecido en la señalización vial para la seguridad vial"?

1.3.1 Preguntas directrices

¿Cuáles son las normas jurídicas que se deben cumplir por parte de los conductores relacionada con el cumplimiento de lo establecido en la señalización vial para la seguridad vial mientras se conduce?

¿Cuáles son las causas principales que generan accidentes de tránsito por incumplimiento lo establecido en la señalización vial cuando se conduce?

¿Cuál es el procedimiento de los agentes de tránsito de la ATM al realizar en su accionar de regulador y controlador del tránsito en cuanto al incumplimiento lo establecido en la señalización vial para la seguridad vial mientras se conduce?

1.4 Objetivos de la Investigación

1.4.1 Objetivo General

Elaborar proyecto de investigación y una propuesta educativa expedida por ordenanza mediante la cual, los jefes de los Agentes Civiles de Transito prioricen los lugares de control permanente para la reducción de incidentes y accidentes de tránsito, con el objetivo valorar de la importancia de la seguridad pasiva de vehículos livianos mientras se conduce para reducir la morbi mortalidad generadas por los siniestros viales causados por no constar con ellas.

1.4.2. Objetivos Específicos

- Realizar un estudio técnico de la influencia en la inseguridad vial por la falta de control al cumplimiento de la señalización vial en la seguridad vial por parte de los conductores mientras se conduce en base a los fundamentos jurídicos pertinentes.
- Diseñar una propuesta educativa para establecer el orden de prioridades de los Agentes de Control de tránsito para el control al cumplimiento de la señalización vial en la seguridad vial por parte de los conductores mientras se conduce.

- Elaborar protocolos de controles operaciones del tránsito para que exista un monitoreo permanente al cumplimiento de la señalización vial en la seguridad vial por parte de los conductores.

1.5 Justificación

Esta premisa de justificar la necesidad de la existencia permanente de control de Agentes Civiles de Transito en los horarios de 07h00 a las 19h00, para influenciaren en el respeto a las normas de tránsito, especialmente en este la seguridad pasiva de vehículos livianos para la seguridad vial mientras se conduce en las grandes ciudades, en la que se puede observar que se percibe el riesgo latente de un siniestro por el impacto frontal o lateral a los transeúntes en esa arteria vial del centro de la ciudad que es de cardinal interés por ser de alto tráfico vehicular y peatonal y el uso de la seguridad pasiva de vehículos livianos para la seguridad vial en la preservación de vidas humanas en caso de accidentes.

La cantidad de accidentes causados por personas que no disponen de la seguridad pasiva de los vehículos mientras conducen, está creciendo en Ecuador. Cuando es inevitable el accidente, los elementos de la seguridad pasiva entran en funcionamiento para minimizar los daños que puedan sufrir los integrantes del vehículo. De ahí que el mantenimiento del vehículo sea tan importante. La seguridad pasiva salva vidas.

Las estrategias de prevención pasivas son medidas que modifican el medio transformándolo en menos nocivo; gracias a estas acciones se protege automáticamente a la población a través del desarrollo de tecnologías de seguridad que propicien un ambiente más seguro. Estas estrategias son rápidas, eficaces y universales al actuar sobre todos los individuos.

A fin de disminuir el impacto de las lesiones derivadas de accidentes de tránsito sobre la salud individual y general, no bastan las estrategias dirigidas a la prevención de su ocurrencia (prevención primaria). Se requiere, una vez ocurrido el accidente y producidas las lesiones, actuar preventivamente sobre los factores que condicionan la evolución posterior de las lesiones (prevención secundaria); determinar con precisión la gravedad de las lesiones es uno de los aspectos epidemiológicos relevantes convirtiéndose en una importante herramienta de prevención al permitir establecer prioridades en la atención de los lesionados de acuerdo a los niveles de atención y en la asignación de recursos (financieros y humanos) necesarios para la atención de urgencia y el seguimiento de los casos de acuerdo a su categorización. Para determinar la severidad de la trama se disponen de diversas escalas para clasificar la severidad

de lesiones (Abreviated Injury Scale AIS, Injury Severity Score ISS, Trauma Score (TS), entre otras.

Capítulo II: Fundamentación Teórica De La Investigación

2.1. Marco Teórico

Antecedentes investigativos

Buscando trabajos investigativos en los repositorios de las universidades del Ecuador, no se encuentran muchos temas relacionados a la accidentabilidad vial y su relación con la seguridad pasiva de vehículos livianos para la seguridad vial, pero se encontró en la Universidad Andina Simón Bolívar Estrategias institucionales para la mejora de la seguridad vial en Ecuador y Chile, caso de análisis de los pilares 3 y 4 del Decenio de Acción. Seguridad Vial centrados en los Pilares 3 (Vehículos más seguros) y 4 (Usuarios más seguros) de los Planes Estratégicos de Chile y Ecuador entre el año 2012 y 2017.

La importancia social del presente trabajo deriva de los altos índices de fallecidos por siniestros de tránsito en la región; pese a que existen políticas internacionales que emiten lineamientos generales de acción para la Seguridad Vial.

Ante ello, las instituciones del estado han aplicado varias estrategias de Seguridad Vial a fin de que las mismas ayuden a mitigar la incidencia de los siniestros de tránsito dentro cada país. Es por eso que este trabajo describirá, evaluará y realizará una comparación de los resultados y las falencias de las estrategias que el Ecuador y Chile han implementado en los llamados "Pilares 3 y 4" de sus respectivos Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Constitución de la República del Ecuador, Arts. 66, 397. Art. 3. ... vehículos, de los elementos de seguridad activa y pasiva y su régimen de utilización.

Infracción de tránsito, que actualmente es sancionada por el artículo 391 de la Ley de Tránsito del Ecuador indica: "Según el artículo 390 de la Ley de Tránsito, literal 10, la o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de seguridad y no exija el uso del mismo a los usuarios o acompañantes será sancionado con una multa equivalente al 15% de un Salario Básico Unificado (USD 57,90) y la reducción de 4.5 puntos en la licencia de conducir".

La autoridad de Tránsito recomienda que el conductor a cargo de manejar el vehículo debe solicitar que todos los ocupantes hagan uso del cinturón antes de poner en marcha el automotor.

Es necesario difundir que este tipo de investigación se encuentra amparado a la política estatal de lo que se denomina el Plan Nacional del buen Vivir que *propende fortalecer la seguridad integral, en estricto respeto a los derechos humanos,* que es pilar principal de este trabajo investigativo.

2.2 MARCO TEORICO DOCTRINARIO.

Existen algunas obras que tratan el tema del tránsito y la seguridad vial y el uso de equipos tecnológicos o celulares mientras se conduce María José Calderón Velásquez, Jackeline Fernanda Calderón Velásquez y Carlos Augusto Delgado Rodríguez (2017): "Efecto de la seguridad pasiva de vehículos livianos en la ciudad de Riobamba", Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales, (julio-septiembre 2017).

Asbridge, Brubacher y Chan (2013), sostienen que al realizar un estudio de los probables daños para la vida de los seres humanos está la seguridad pasiva de vehículos livianos. Para Keller y Cynkar (2008) afirman que el uso del celular mientras se conduce un automotor disminuye la actividad cerebral en un 37% en razón de que otra actividad cognitiva en la conducción de un vehículo afecta directamente el rendimiento de la persona que conduce.

De acuerdo a Pérez (2003), el uso del celular produce distracciones que trastornan la forma normal de conducir, como al frenar o al cumplir las señales de tránsito constituyendo una de las preocupaciones de la seguridad vial. Por ello es necesario considerar la información anual suministrada por la Organización Mundial de la Salud OMS (2011), con respecto a los accidentes de tránsito que suscitan muertes de personas en todo el mundo de 1,3 millones aproximadamente estimándose que para el 2020 los accidentes de tránsito ocasionarán 1,9 millones de muertes por año de no poner en marcha medidas de prevención, considerando éstas estadísticas, cuántos son los accidentes que generan los conductores por el uso inadecuado y exagerado del celular. La distracción cognitiva de los conductores se genera con los dos tipos de teléfonos móviles con y sin manos libres variando en relación al tipo de teléfono, a la edad, al sexo, factores que incurren en el aumento de la probabilidad de accidentes.

El uso de la seguridad pasiva de vehículos livianos emientras se conduce un vehículo es considerado como uno de los riesgos más importantes para la implicación de accidentes de tránsito (Lam, 2002). Los riesgos y efectos de la utilización del teléfono móvil en la conducción vehicular se considerada como un elemento significativo de distracción. (Goodman, Bents, Tijerina, Wlerwille, Lerner y Benel, 1997; Haigney y Westerman, 2001).

2.1.1. Marco conceptual

SEGURIDAD PASIVA: REDUCIENDO DAÑOS

Los elementos involucrados en la Seguridad Pasiva de un vehículo tienen una función fundamental para la seguridad del conductor y los pasajeros que viajan en él: amortiguar los posibles daños ocurridos en el accidente de tránsito y minimizar el impacto y consecuencias del mismo. Para ello, se han creado una serie de objetos diseñados para que, ocurrido el accidente de tránsito, se proteja la vida y la integridad de las personas que viajan en él. Estos son:

Seguridad vial pasiva de los vehículos – Estará integrada por todos aquellos elementos que nos proporcionan protección física durante y después del accidente, destacándose significativamente los siguientes:

Cinturón de seguridad.

Reposacabezas.

Airbag.

SRI (Sistemas de Retención Infantil).

Paragolpes, y especialmente los diseñados recientemente para minimizar daños a los peatones atropellados.

Deformación controlada de la carrocería y refuerzos para que el habitáculo no se deforme (barras laterales, antivuelco, etc.).

Formas redondeadas de las carrocerías (evitando aristas), pensando principalmente en posibles atropellos de peatones y ciclistas.

Acolchamientos interiores del habitáculo.

Etc.

Airbag: Los airbags son bolsas de aire que se inflan en milésimas de segundos para disminuir el contacto del conductor o los pasajeros con el interior del vehículo en caso de un fuerte impacto. Además, absorbe parte de la energía cinética del conductor y los pasajeros al momento del choque y evita lesiones cervicales al evitar movimientos de cabeza muy pronunciados.

Pueden ser laterales, airbelt (cinturón de seguridad con airbag incluido) o de cortina (dispuestos en el apoyacabeza).

Cinturones de seguridad: Son los encargados de retener en una posición firme a los pasajeros de un vehículo e impedir que salgan disparados en caso de una colisión. Estudios indican que sufrir un accidente de tránsito sin llevar puesto el cinturón de seguridad equivale a caerse desde un tercer piso. En Ecuador, no usar el cinturón de seguridad conduce a una multa de infracción de tránsito, que actualmente es sancionada por el artículo 391 de la Ley de Tránsito del Ecuador indica: "Según el artículo 390 de la Ley de Tránsito, literal 10, la o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de seguridad y no exija el uso del mismo a los usuarios o acompañantes será sancionado con una multa equivalente al 15% de un Salario Básico Unificado (USD 57,90) y la reducción de 4.5 puntos en la licencia de conducir".

Apoyacabezas: Evita, en un accidente de tránsito, el efecto llamado "latigazo" o lesión cervical que afecta el cuello y la espalda de la persona, debido a la hiperflexión o hipertensión del cuello al momento del accidente.



Diseño de la carrocería y chasis: Por medio del diseño de los puntos fusibles se puede tener una deformación programada al momento de un impacto para que la energía no se transmita al interior del habitáculo del vehículo evitando lesiones graves en conductor y pasajeros.



Mantenimiento preventivo

Para lograr que tu vehículo cuente con las herramientas necesarias para garantizar tu seguridad al conducir, es necesario que realices un mantenimiento preventivo a tu vehículo. Para eso, te recomendamos llevar tu vehículo a un centro especializado para que allí realicen:

Cada seis meses, realiza la alineación y balanceo de tu vehículo en un centro especializado. Con esto garantizas el estado de las llantas. Anualmente revisa el estado de los frenos.

También, cada 3 meses revisa el sistema eléctrico de tu vehículo.

Los elementos de seguridad pasiva se revisan a través de señales de testigos electrónicos en el tablero del vehículo. Revisa en el manual del propietario cómo chequear estos sistemas. Cada vez que sientas ruidos extraños o un funcionamiento anormal de estos sistemas, dirígete a un centro especializado de servicios y consulta con un experto en el tema.

2.4.2 INFRACCION DE TRANSITO

Una infracción de tránsito se conceptúa como la acción u omisión de carácter culposa en el ámbito del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, así lo establece el artículo 371 del COIP, por lo cual se especifica que la conducta del hombre, como usuario vial puede ser de acción u omisión, traducido a la práctica quiere decir que es infracción cuando se realiza una acción contraria a la norma legal o también cuando se deja de hacer o cumplir con una norma que es obligatoria en el uso del vehículo o la vía, por ejemplo no poner o activar las direccionales al momento de realizar una maniobra, es una contravención por omisión.

Que las infracciones correspondan al ámbito del delito culposo, significa que la conducta del sujeto o actor del hecho lo realiza sin intención o voluntad, pero sin embargo el resultado

dañoso se da, el cual es originado por quebrantar el deber objetivo de cuidado. Cuando se genera un daño a terceras personas intencionalmente, ese hecho no corresponde a un accidente de tránsito, sino que corresponde a la esfera del delito doloso por lo cual ese hecho no corresponde a la temática de juzgamiento por accidente de tránsito, sino al ámbito penal común, como ejemplo tenemos cando un conductor le enviste o lanza a otro vehículo con la intención de causarle daño, por una reyerta de momento por una mala maniobra del otro conductor.

2.4.3 ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Se denomina accidente de tránsito al suceso no intencional que puede producir muerte o lesiones a las personas, daños materiales a los bienes, que involucra a vehículos y ocurre en la vía. Este es un concepto amplio profundo y completo sobre el accidente de tránsito, sin embargo, se debe conocer que existen muchos conceptos pro se aproximan en mucho al manifestado en líneas superiores que es un poco construido y desarrollado por la OIAT de la CTE. En el accidente de tránsito especialmente existen acciones que contribuyen al aumento del riesgo al actuar en la vía de forma negligente o irresponsable por parte de un conductor o peatón, pero también pueden existir condiciones propias de los objetos del tránsito como una vía con fallas de diseño, de construcción, de mantenimiento, de alumbrado, de señalización y el control del tránsito, que pueden contribuir a la génesis del accidente, al igual que una falla mecánica del vehículo o tal vez circunstancias lejos de la previsibilidad del conductor, lo que puede constituir y adecuarse a la figura del caso fortuito o fuerza mayor.

2.4.4 DEBER OBJETIVO DE CUIDADO

Se traduce como una obligación del usuario vial de realizar actos que reflejen tangiblemente o sea que se muestra o percibe la realización de actos seguros, o sea el fiel cumplimiento de las normas reglamentarias del uso adecuado del vehículo y la vía. Ya un tanto en el ámbito jurídico se establece el quebrantamiento de deber objetivo de cuidado como elemento determínate del accidente de tránsito, que se fundamenta en que usuario vial con un raciocinio medio o normal debe haber previsto por cuanto es previsible o habiendo previsto confió en poder enviarlo, así lo determina Lombana en su obra publicada el año 2006, en Bogotá.

2.4.5 IMPRUDENCIA

Se la define gramaticalmente que es la falta de sensatez o moderación al utilizar la vía en el desplazamiento tanto para peatones como conductores y se refleja en la falta de la diligencia adecuada pata evitar el resultado dañosos, originado por la acción u omisión del sujeto activo de la infracción, y Olano Valderrama autor Colombiano dice “es aquella actitud síquica de quien no prevé el peligro o previniéndolo no hace todo lo posible para evitarlo”. (Olano, 2003, pág. 57)

2.4.6 LA NEGLIGENCIA

Se la define como el descuido o distracción al utilizar la vía o el vehículo en el desplazamiento de los usuarios viales, es actuar con desidia al conducir o falta de precaución al operar especialmente el vehículo, pero también se puede aplicar al peatón cuando incumple con las medidas de seguridad al utilizar la vía, por ejemplo, cruzar una calle por la zona de seguridad e ir chateando por el celular, es reducir su capacidad de reacción ante un evento generado por un conductor irresponsable.

La Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada dentro del Quinto Suplemento del Registro Oficial No. 512, de fecha 10 de agosto de 2021.

Según la Ley de Tránsito, el artículo 390 de la Ley de Tránsito, literal 10, la o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de seguridad y no exija el uso del mismo a los usuarios o acompañantes será sancionado con una multa equivalente al 15% de un Salario Básico Unificado (USD 57,90) y la reducción de 4.5 puntos en la licencia de conducir”, señala la CTE en un video de la campaña.

Literal # 10. La o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de seguridad y no exija el uso del mismo a sus usuarios o acompañantes

La autoridad de Tránsito recomienda que el conductor a cargo de manejar el vehículo debe solicitar que todos los ocupantes hagan uso del cinturón antes de poner en marcha el automotor.

2.5 ESTADO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL PROBLEMA

En Guayaquil es una ciudad que rodea los 3 millones de habitantes, que administra el tránsito y el transporte en función de las competencias asumida y que creo para cumplir con sus fines a la ATM o sea la Autoridad de Tránsito Municipal, que es una entidad nueva en este ámbito pero que ha logrado manejar la movilidad y la seguridad en las vías de una forma bastante eficiente, pero es evidente que no cuenta con el número necesario de Agentes de tránsito de control, para cubrir todas las necesidades de los servicios que requieren prioritariamente un control físico, especialmente en el centro de la urbe en cuanto al uso de la seguridad pasiva de vehículos livianos para la seguridad vial mientras se conduce lo que es considerado un factor de riesgo para conductores y acompañantes en caso de un accidente.

Una vez planteado el problema es necesario aplicar alguna acción o varias acciones que conlleve al respeto de la normativa sobre el uso de la seguridad vial pasiva establecida en el reglamento de tránsito que determina que todo conductor cumpla los establecido en relación al uso de la seguridad pasiva de vehículos livianos para la seguridad vial mientras se conduce Por tal razón es fundamental que de forma prioritaria exista un permanente educación vial en los conductores.

2.6 IDEA A DEFENDER O PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

Existiendo una adecuada educación vial por parte del GADs cantonal de Guayaquil, conminando que la ATM de Guayaquil se realice un estudio del impacto en la seguridad vial por el uso de la seguridad pasiva de vehículos livianos mientras se conduce y que registran alto nivel de riesgo de muertes en accidentes de tránsito y ubique de forma permanente a un agente de control de tránsito.

2.7 ATROPELLO

El atropello es la tipología de accidentes de tránsito que casi exclusivamente se produce producto de esta investigación y en el año 2021 se han registrado 28 accidentes de tránsito donde ha faltado un adecuado uso de la seguridad pasiva de vehículos livianos, según estadística de la ATM. Se conceptúa atropello el impacto de un vehículo en movimiento contra una persona o animal, eso se llama tipología de accidente atropello.

2.8 NORMAS JURÍDICAS RELACIONADAS A TRÁNSITO EN EL ECUADOR

Las diferentes normas de la más alta norma que rige al estado es la Constitución de la república del Ecuador, que ya está explicada en del capítulo segundo de este trabajo, e igual las normas reglamentarias de uso adecuado del vehículo y la vía para los usuarios viales, así como la ley orgánica de transporte terrestre y el código orgánico integral penal. Para lo cual hablaremos brevemente de temas relacionados con el deber objetivo de cuidado especialmente.

2.8.1 NEGLIGENCIA

La negligencia es la distracción o descuido al conducir un vehículo o usar la vía por el peatón, por ejemplo hablar por celular manual cuando los conductores del lugar de investigación realizan la maniobra de viraje, o cargados de problemas emocionales que le absorben parcialmente o totalmente la atención a la conducción o los peatones que al cruzar la intersección igualmente descuidan monitorear el momento del cruce de la vía donde en necesario disponer de la seguridad pasiva de vehículos livianos, etc.

2.8.2 IMPRUDENCIA

Falta de sensatez o moderación al conducir un vehículo, dice Olano Valderrama “es aquella actitud psíquica de quien no prevé el peligro o previniéndolo no hace todo lo posible para evitarlo”. (Olano, 2003, pág. 57)

2.8.3 DEBER OBJETIVO DE CUIDADO

Es un deber u obligación tangible de seguridad o sea es un deber objetivo que se puede exigir a una persona de una media general de rasocinio que si actúa prudentemente advierte el peligro lo prevé y lo evita y cuando realiza lo contrario genera el quebrantamiento del deber de cuidado.

2.8.4 NORMAS REGLAMENTARIAS DEL USO DEL VEHICULO Y LA VIA POR PARTE DE LOS USUARISO VIALES.

Art. 391.- Contravenciones de tránsito de sexta clase. - Será sancionado con multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir:

12. La o el conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres

2.8.1 REGLAMENTO A LA LOTTTSV: ARTÍCULO 230

Especifica el procedimiento de los agentes de tránsito contra los infractores.

2.8.2 REGLAMENTO A LA LOTTTSV: ARTÍCULO 200

En este artículo se especifica un término importante en el uso de la vía que es la denominada preferencia de vía o derecho de paso, fundamental norma para evitar la producción de accidentes de tránsito en zona de conflictos que son las intersecciones. Es las normas que se deben aplicar y explicar a los usuarios de la vía inmersos en el tema de investigación de esta tesina.

2.8.3 REGLAMENTO A LA LOTTTSV: Art. 210

Normalmente un conductor circula en la vía urbana o rural o travesía en movimiento de progresión normal que es circular centrado en el carril, administrando los espacios antero posteriores y laterales, respetando las normas de velocidad, y aplicando esta normativa alcanzamos altos niveles de seguridad vial; Pero cuando cambiamos de ubicación y posición en la calzada perdiendo el movimiento de progresión normal realizamos lo que técnicamente se llama maniobra, y normativamente el artículo 210 del reglamento, especifica que todo conductor al realizar una maniobra, como el viraje, pierde preferencia de vía y derecho de paso,

frente a otros usuarios viales y más aún cuando se trate de peatones, que en cualquier circunstancia desde el punto de vista doctrinario del tránsito, es el que tiene prioridad en la vía.

irrespetando las leyes de tránsito, con exceso velocidad y mal servicio por parte de los choferes. Otro de los problemas era la inseguridad, ya que los usuarios estaban expuestos a robos en los buses, ya que la mayoría de los choferes permitían el comercio informal en las unidades de transporte, y algunos delincuentes se valían de esto para asaltar a los usuarios.

Estos problemas llevaron a adoptar el sistema de transporte en la ciudad de Guayaquil.

con fatalidad, determinando una sanción de 3 a 5 años de pena privativa de libertad, especificando claramente que las normas ligadas al deber objetivo de cuidado están establecidas en el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte terrestre, Transito y seguridad Vial, especialmente desde el artículo 162 al 219, donde se especifica los deberes, derechos y obligaciones de los conductores y peatones especialmente, cuyo quebrantamiento constituye una infracción de tránsito, que actualmente es sancionada por el Código Orgánico Integral penal.

2.2. Marco Legal

El marco normativo referente al tránsito relaciona a la actividad el tránsito como una actividad estratégica de desarrollo del país, así la Constitución de la República del Ecuador.

2.2.1 Constitución De La Republica De Ecuador

CRE art.394 “el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.” La Constitución de la República del Ecuador, es la norma rectora

jurídica a la que se debe acudir siempre para hacer mención especialmente a los derechos de las personas y en este caso de los conductores y peatones y de la sociedad en forma general respecto al uso del vehículo y la vía por parte de los usuarios viales.

La Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada dentro del Quinto Suplemento del Registro Oficial No. 512, de fecha 10 de agosto de 2021.

Según el Código Penal vigente que contiene la Ley de Tránsito., el artículo 388, 389, 390, 391 y 392 de la Ley de Tránsito,

Art. 388.- Contravenciones de tránsito de tercera clase. - Serán sancionados con multa equivalente al cuarenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de siete puntos cinco puntos en su licencia de conducir.

Art. 389.- Contravenciones de tránsito de cuarta clase. - Serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general, y reducción de seis puntos en su licencia de conducir.

Art. 390.- Contravenciones de tránsito de quinta clase. - Será sancionado con multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de cuatro puntos cinco puntos en su licencia de conducir.

Art. 391.- Contravenciones de tránsito de sexta clase. - Será sancionado con multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir.

Art. 392.- Contravenciones de tránsito de séptima clase. - Será sancionado con multa equivalente al cinco por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de uno punto cinco puntos en su licencia de conducir.

Capítulo III Diseño Metodológico

4.1 Nivel De Investigación

El aplicado para este trabajo investigativo es el exploratorio en la que se indaga los conflictos que viven los conductores y peatones y las personas que observan esos eventos cuando no hay control operacional de tránsito del Agente civil de Transito; como cambia la situación de percepción de la ciudadanía cuando el agente de tránsito está presente y realiza correctamente su trabajo.

La presencia del Agente de tránsito en el 2021 tiempo de estudio de la investigación es del 5 por ciento durante el año 2021, considerando solo los días laborales de lunes a viernes, es decir que de los 240 días en promedio solo 12 días se cumplió con la presencia del Agente de Tránsito.

4.2 Formato De Encuesta

Para llevar a efecto la presente investigación se planteó, un formato de encuesta, misma que se obtuvo los datos a través de un formulario en foms, y otras fueron elaboradas de manera presencial a los usuarios de este medio de transporte.

A continuación se detalla el modelo:

Métodos

Se trabajará con el método analítico – sintético que se sustenta en las causas que conllevan a quebrantar el deber objetivo de cuidado y con ello al incidente y al accidente, en razón de que este método permite analizar cada una de las causas por separado para llegar luego a una solo epilogo que beneficie a la investigación planteada.

3.3 Técnicas e instrumentos de investigación

Se utilizará la encuesta y la entrevista en razón de que estas permiten obtener información real y alimenta el conocimiento de la magnitud del problema para la propuesta de las soluciones para evitar que la o el conductor circule por las vías sin la correcta seguridad pasiva de los vehículos livianos.

3.3.1 Encuesta

Para la recolección de información se utilizará la encuesta ya que se podrá realizar a los conductores, para conocer el nivel real de disponer de la seguridad pasiva de vehículos livianos para conducir dentro de la ciudad de Guayaquil, como también los agentes de tránsito que suelen cruzar por el sector o cuando bridan el servicio las esporádicas veces que fueron asignados. Las preguntas serán cerradas porque permiten resultados veraces y no queda margen de interpretación subjetiva.

ENCUESTA

El instituto técnico superior rey David de la ciudad de Daule de la carrera de Técnicos en planificación y gestión de transito que postulan para obtener el título de la carrera ya indicados reconocidos por el senescyt como título de tercer nivel, la mencionada encuesta tiene los siguientes ítem a cumplir.

Objetivo

Conocer el nivel de cognición que tienen los usuarios viales sobre los incidentes y accidentes de tránsito que los encuestados y entrevistados por actos conductuales de disponer de la seguridad pasiva de vehículos livianos para conducir por cualquier vía y que conllevan a generar el quebrantamiento del deber objetivo de cuidado como usuario vial.

Indicaciones

Esta encuesta es anónima y persona en la cual se indica llenar las preguntas con la mayor transparencia y veracidad, se les realiza ciertas indicaciones para que lean de forma tranquila y marque la respuesta escogida con una X.

3.3.2 ENTREVISTA

Mediante esta Técnica permitirá tener un mayor grado de conocimiento técnico en el área penal de tránsito, de igual manera se arrojarán resultados veraces.

UNIVERSO Y POBLACIÓN O MUESTRA

3.6.1 POBLACIÓN

La población son las que diariamente conocen y transita frecuentemente una de las principales vías con mayor flujo Vía a la Costa Guayaquil y que constituyen una de las de mayor riesgo de conductores de vehículo donde es necesario disponer de la seguridad pasiva de vehículos livianos.

Cuadro 3. Población

INSTITUCION	NUMERO DE PERSONAS	AREA DE INVEST.
INVESTIGACION DE A.T.	5	OIAT CTE
AUTORIDAD DE TRANSITO MUNICIPAL	10	AGENTES CIVILES DE TRANSITO
ABOGADOS	15	ESPECIALIZADOS EN TRANSTO
CONDUCTORES EN GENERAL	70	CONDUCTORES Y PEATONES
TOTAL	100	

3.6.2 MUESTRA

Son las personas de las que se puede obtener información real. Existe una fácil forma de abordar a las personas que diariamente utilizan las vías con mayor flujo vehicular y que constituyes las de mayor riesgo de conductores de vehículo usando el teléfono celular mientras conducen de la ciudad de Guayaquil, a los Agentes Civiles de Transito que cruzan por el lugar y están de servicios en puestos aledaños al lugar del estudio, los Abogados que van a realizar sus actividades profesionales en la Fiscalía y personal de la OIAT que labora en dicha fiscalía. Esta vía "más conflictiva" es la Vía a la Costa Guayaquil

3.7 METODOLOGÍA PARA LA ACCIÓN E INTERVENCIÓN

Para esta tesina se aplicó, tal como se observa la encuesta, realiza de manera directa con la población muestra y se encontró una información satisfactoria para la investigación emprendida.

4.1 ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA ENCUESTA

PREGUNTA N° 1.- ¿En qué tipos de vías considera usted que se producen más accidentes de tránsito con pérdida de vidas humanas por la falta de la seguridad pasiva de vehículos livianos para conducir?

Pregunta No. 1

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
AUTOPISTAS	60	60 %
AVENIDAS	30	30 %
CALLES	10	10 %
TOTAL DE POBLACION	100	100 %

Elaborada por: Carlos Omar Bajaña Montoya

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas el 30% considera que el lugar en el que se producen más accidentes de tránsito son las avenidas, el 60 % las autopistas mientras que el 10 % restante considera son las calles Urbanas. Es aquí donde surge la problemática ya que la preocupación de la ciudadanía en general es él porque es en este lugar donde se generan alto índice de accidentes de tránsito, pero también identifican que el mayor problema es en las calles.

PREGUNTA N. 2.- ¿Cuáles son las causas que, considera usted provocan la mayor cantidad pérdida de vidas humanas al conducir Vía la Costa?

Pregunta No. 2

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
IMPRUDENCIA / NEGLIGENCIA	20	20 %
INOBSERVANCIA A LAS SEÑALES DE TRANSITO	10	10 %
MALA SEÑALIZACION	05	5 %
EXCESO DE VELOCIDAD	10	10 %
CONDUCIR EN ESTADO ETILICO O DROGAS	20	20 %
FALTA DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD PASIVA	35	35 %
TOTAL DE LA POBLACION	100	100 %

Elaborada por: Carlos Omar Bajaña Montoya

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas, el 35 % considera que es falta de elementos de seguridad pasiva son las causas de mayores accidentes de tránsito, 20% la Imprudencia y Negligencia, el 10 % a la inobservancia a las señales de

tránsito, el 5 % a la mala señalización, el 10 % al exceso de velocidad, y 20 % a la conducción etílica. Los encuestados determinan que el principal problema es falta de elementos de seguridad pasiva, en segundo lugar, la conducción a exceso de velocidad y la conducción bajo influencia alcohólica, y en tercer lugar la imprudencia y negligencia.

PREGUNTA N. 3.- ¿Cuál considera usted es el principal responsable de causar un accidente de tránsito con pérdida de vidas humanas por la falta de la seguridad pasiva de vehículos livianos para conducir Vía la Costa?

Pregunta No. 3

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
CONDUCTOR	60	60 %
PASAJEROS	10	10 %
CRUCE DE ANIMALES	00	00 %
FALTA DE CONTROL POR ATM	40	30 %
TOTAL DE POBLACION	100	100 %

Elaborada por: Carlos Omar Bajaña Montoya

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas piensa que las principales responsabilidades con el 60 % considera que es la falta de control por los conductores sobre la seguridad pasiva de vehículos, el segundo lugar le atribuye equitativamente a los por la ATM en 40 por ciento por falta de control, y no aprecia que existe influencia de animales en los A.T. En conclusión, sobre esta pregunta los encuestados determinan que el principal problema es la falta de control en los lugares de alto riesgo de A.T.

PREGUNTA N. 4.- ¿Conoce usted el significado de seguridad pasiva de vehículos livianos para conducir en nuestra Legislación Ecuatoriana?

Pregunta No. 4

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
CONOZCO	90	90 %
DESCONOZCO	10	10 %
TOTAL DE POBLACION	100	100 %

Elaborada por: Carlos Omar Bajaña Montoya

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas en primer lugar indican que si conocen el significado de imprudencia y negligencia en un 90 por ciento y en segundo lugar un 10 % indican descocer esta terminología. En conclusión, sobre esta pregunta los encuestados refieren sin conocer esa terminología y el significado de negligencia e imprudencia y una pequeña parte desconocen, ¿pero si la relacionan con el actuar incorrecto de los usuarios viales sobre la seguridad pasiva de vehículos livianos para conducir en nuestra Legislación Ecuatoriana?

PREGUNTA N. 5.- ¿Quién considera usted son los elementos involucrado en la Seguridad Pasiva de un vehículo para evitar más pérdidas de vidas humanas por la falta de la seguridad pasiva de vehículos livianos para conducir mientras se conduce y ocurre un de accidente de tránsito Vía la Costa?

Pregunta No. 5

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
AIRBAG	20	20 %
CINTURONES DE SEGURIDAD	60	60 %
APOYACABEZAS	10	10 %
MANTENIMIENTO PREVENTIVO	10	10 %

TOTAL DE LA POBLACION	100	100 %

Elaborada por: Carlos Omar Bajaña Montoya

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas en primer lugar indican que el 60 por ciento de no usar los cinturones de seguridad son causante de accidentes de tránsito por el uso del celular al conducir, frente a un 20 % de los AIRBAG en mal estado que se involucran como causante de pérdida de vidas humanas. En conclusión, sobre esta pregunta los encuestados refieren categóricamente que el cinturón de seguridad tiene alta responsabilidad en las muertes durante los accidentes de tránsito e igualmente, pero en un porcentaje muy inferior 20 % a AIRBAG en mal estado 10 % se le atribuye al apoyacabezar y mantenimiento preventivo como causante de víctimas en un accidente.

PREGUNTA N. 6.- ¿Cree usted que es necesario tomar medidas de seguridad vial para evitar más contravenciones de Tránsito por parte de conductores y peatones en relación al uso del celular en la vía?

Pregunta No. 6 ¿Cree usted que es necesario tomar medidas de seguridad vial para evitar más contravenciones de tránsito por parte de conductores por la falta de la seguridad pasiva de vehículos livianos para conducir?

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
MUY NECESARIO	100	100 %
POCO NECESARIO	00	00 %
NADA NECESARIO	00	00 %
TOTAL DE LA POBLACION	100	100 %

Elaborada por: Carlos Omar Bajaña Montoya

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas de forma unánime claman que se implemente medidas de seguridad en un 100 % indicando que estas son muy necesarias. En conclusión, sobre esta pregunta los encuestados refieren categóricamente que es imperativo crear o implementar medidas de seguridad para mejorar el tránsito en lugares peligrosos como las avenidas Francisco de Orellana (en toda su extensión), Juan Tanca Marengo de las Américas.

PREGUNTA N. 7.- ¿Considera usted favorable la designación de Agente de tránsito en la Vía la Costa, para el control del tránsito para reducir el índice de muertes causados por la falta de la seguridad pasiva de vehículos livianos para conducir?

Pregunta No. 7

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
MUY FAVORABLE	98	98 %
POCO FAVORABLE	02	02 %
NADA FAVORABLE	00	00 %
TOTAL DE LA POBLACION	100	100 %

Elaborada por: Carlos Omar Bajaña Montoya

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas de forma casi unánime indican que es favorable que varios ACT controle el tránsito en la Vía la Costa, un 2 % refieren que es poco favorable. En conclusión, sobre esta pregunta los encuestados refieren categóricamente que es favorable y necesario el control de tránsito por un ACT en la vía estudiada.

PREGUNTA N. 8.- ¿Considera usted necesario implementar a la Seguridad Vial como una materia más dentro de la enseñanza que imparten los Centros Educativos del Ecuador?

Pregunta No. 8

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
MUY NECESARIO	100	100 %
POCO NECESARIO	000	000 %
NADA NECESARIO	000	000 %

Elaborada por: Carlos Omar Bajaña Montoya

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas de forma unánime indican que es muy necesario implementar la seguridad vial como materia en la enseñanza como materia en centros educativos. En conclusión, sobre esta pregunta los encuestados refieren categóricamente que es muy necesario el control la seguridad vial como materia en la formación de estudiantes.

PREGUNTA N. 9. ¿Considera usted necesario que se establezca sanciones más severas hacia los conductores que no respetan el uso de la seguridad pasiva de vehículos livianos cuando conducen en las que involucre el pago de multas?

Pregunta No. 9

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
SI	95	95 %
NO	05	05 %

Elaborada por: Carlos Omar Bajaña Montoya

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas de forma mayoritaria en un 95 % indican que si es necesario imponer multas a conductores que incumplan con las normas de tránsito, un minoritario de encuestados que es un 5 % dicen que no respecto a esa pregunta. En conclusión, sobre esta pregunta los encuestados refieren

categóricamente que si se debe aplicar multas a los conductores y peatones que incumplan las normas de tránsito.

PREGUNTA N. 10.- ¿Considera usted favorable la elaboración de una ordenanza municipal para que la aplique la ATM de forma obligatoria, respecto a la designación permanente de Agentes de Tránsito para el control permanente de la falta de la seguridad pasiva de vehículos livianos mientras se conduce que causa un alto grado de riesgo de decesos en accidentes de tránsito en la Vía la Costa?

Pregunta No. 10

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
MUY FAVORABLE	90	90 %
POCO FAVORABLE	08	08 %
NADA FAVORABLE	02	02 %

Elaborada por: Carlos Omar Bajaña Montoya

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas de forma mayoritaria en un 90 % indican que es muy favorable la existencia de una ordenanza que obligue a la ATM controlar con ACT los lugares detectados de alto riesgo de A.T. un 8 % dicen que es poco favorable esa medida y un 2 % que no ayuda en nada aquello. En conclusión, sobre esta pregunta si se debe crear aquella ordenanza que obligue a la ATM a cubrir con ACT las vías peligrosas y en especial en las avenidas Francisco de Orellana (en toda su extensión), Juan Tanca Marengo de las Américas y que es motivo de esta Tesina.

PREGUNTA N. 11 ¿Con qué frecuencia usted como conductor revisa los elementos de la seguridad pasiva de su vehículo para conducir?

Pregunta No. 11

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
MUY FRECUENTE	70	70 %
POCO FRECUENTE	30	30 %
NADA FRECUENTE	00	00 %
TOTAL DE LA POBLACION	100	100 %

Elaborada por: Carlos Omar Bajaña Montoya

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas de forma mayoritaria en un 70 % indican que es muy frecuente su transitar por esa vía, y un 30 por ciento indicaron que es poco frecuente. En conclusión, sobre esta pregunta se puede establecer que los encuestados son testigos del riesgo que existe en ese lugar, porque transitan muy frecuentemente por esa vía motivo de esta investigación

PREGUNTA N. 12 ¿Con qué frecuencia ha tenido que utilizar usted como conductor o pasajero los elementos de seguridad pasiva de su vehículo mientras conduce?

Pregunta No. 12

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
MUY FRECUENTE	98	98 %
POCO FRECUENTE	02	02 %
NADA FRECUENTE	00	00 %
TOTAL DE LA POBLACION	100	100 %

Elaborada por: Carlos Omar Bajaña Montoya

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas de forma mayoritaria en un 98 % indican que es muy frecuente su transitar por esa calle, y un 02 por ciento indicaron que es poco frecuente. En conclusión, sobre esta pregunta se puede establecer

que los encuestados son testigos del riesgo que existe en ese lugar, porque transitan muy frecuentemente por esos sectores motivo de esta investigación

PREGUNTA N.13.- ¿Con qué regularidad usted como conductor o pasajero ha percibido alto riesgo de muertes en un accidente de tránsito, originado por conductores de vehículo por la falta de la seguridad pasiva de vehículos livianos mientras conduce Vía la Costa?

Pregunta No. 13

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
MUY FRECUENTE	80	80 %
POCO FRECUENTE	15	15 %
NADA FRECUENTE	05	05 %

Elaborada por: Carlos Omar Bajaña Montoya

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas de forma mayoritaria en un 80 % indican que han percibido el riesgo de A.T. muy frecuente, el 15 % indican que es poco frecuente y un 5 % que es poco frecuente. En conclusión, sobre esta pregunta se puede establecer que los encuestados han percibido en alto porcentaje han estado en riesgo de un atropello y un importante grupo de 15 % indican que, si han estado expuestos a un atropello, pero de forma poco frecuente, y un 5 % expresan que no han estado expuesto a ningún riesgo al cruzar la intersección producto de esta investigación.

4.2 ANÁLISIS DE LA ENTREVISTA

Nómina de los profesionales entrevistados y cargo que ocupan.

Abogada Roció Moreira, profesional en libre ejercicio profesional

Abogado William Medina, profesional en el libre ejercicio profesional

Abogado Xavier Flores, profesional en libre ejercicio profesional

Tlgo. Rodolfo Ramírez, empleado de la CTE planimetrista de A.T.

Ing. Henrry Palacios, Perito investigador de AT de OIAT CTE.

1. ¿Considera usted favorable la elaboración de un instructivo técnico y legal de origen de ordenanza municipal, para que la ATM designe de forma permanente Agentes de Tránsito en lugares de alto riesgo de accidentes para el control de la seguridad pasiva de vehículos livianos mientras conduce por conductores Vía la Costa? ¿Cuál es su opinión?

Los profesionales encuestados se mostraron totalmente favorable en la elaboración de un instructivo que tenga origen en una ordenanza municipal para que sea respetada, mediante la cual se conmina a la designación permanente de ACT para el control de la seguridad pasiva de vehículos livianos mientras conduce por conductores Vía la Costa considerada de alto riesgo.

2. ¿Considera usted que existe un desconocimiento y la falta de conciencia de los conductores de vehículo sobre la seguridad pasiva de vehículos mientras conduce? ¿Cuál es su opinión? Y si existiere cuál es su opinión.

Los profesionales encuestados indicaron que efectivamente el desconocimiento y la seguridad pasiva de vehículos son una de las causas que aportan para aumentar el riesgo de muertes durante un accidente de tránsito en la Vía la Costa.

3. ¿Considera usted que existe la necesidad de reformar el Código Orgánico Integral Penal, y el reglamento a la LOTTTSV, con respecto a la seguridad pasiva de vehículos mientras conduce? ¿Cuál es su opinión?

Los profesionales encuestados indicaron que si es necesario que existan penas para el conductor que estén bien estructuradas en el COIP, pero también indicaron que se requiere un proceso de educación a la población en forma general y en especial a los conductores en general.

Capítulo V: Conclusiones y Recomendaciones

5.1. Conclusiones

De los análisis de la información obtenida mediante las encuetas, entrevistas y la observación por parte de los autores del presente trabajo investigativo pude notar que la gran problemática del alto riesgo de muertes en accidente de tránsito tipo Vía la Costa, Guayaquil, estos se generan por cuanto los conductores no respetan lo que el reglamento aplicativo de la Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada dentro del Quinto Suplemento del Registro Oficial No. 512, de fecha 10 de agosto de 2021.

a.- El poco o ningún control del tránsito por la falta de presencia de ACT en la Vía la Costa, es una de las causas para que los conductores creen el conflicto peatón vehículo al no disponer de la seguridad pasiva de vehículos livianos.

b.- La problemática según información obtenida por los investigadores de este trabajo es que la carencia de ACT en la ATM generan que ellos ubiquen personal en lugares de mayor conflictividad Vía la Costa, por lo cual es necesario que la ATM realice un estudio real de cual es realmente las necesidades de ACT para el control en Vía la Costa, Guayaquil, porque aunque exista algún instrumento legal y mandatorio para ubicar control en esa vía y chequear que los vehículos dispongan de la seguridad pasiva.

c.- Es evidente que la falta de cultura vial coadyuva a agravar este problema, en razón de que no se aplica de forma responsable los principios de uso de la seguridad pasiva de vehículos livianos por los involucrados en el conflicto vial.

d.- Seguridad pasiva reduciendo daños, estos son los elementos involucrados en la Seguridad Pasiva de un vehículo tienen una función fundamental para la seguridad del conductor y los pasajeros que viajan en él: amortiguar los posibles daños ocurridos en el accidente de tránsito y minimizar el impacto y consecuencias del mismo. Para ello, se han creado una serie de objetos diseñados para que, ocurrido el accidente de tránsito, se proteja la vida y la integridad de las personas que viajan en él.

5.1 Recomendaciones

Es recomendable para la Fundación Metrovía que la aplicación móvil la suban a su sitio web, o en caso de no ser así, coloquen un código QR, el cual al ser escaneado dirija al usuario hacia Google Play, directamente donde se encuentra la aplicación, para que el usuario pueda descargarla sin ningún costo.

Al formar parte de una institución pública que pretende incrementar sus usuarios y mejorar su servicio, se aconseja que a la aplicación sea gratuita, que en ningún momento se considere colocarle algún precio, ya que, según las encuestas casi la mitad de las personas respondieron que no pagarían por la aplicación.

Sería de gran ayuda que se capacite a las personas que laboran en este sistema de transporte, para que conozcan y puedan dar información sobre alguna funcionalidad, o el uso en general de la aplicación, en caso de que algún usuario lo necesite.

Referencias Bibliográficas

://es.wikipedia.org/wiki/Metrov%C3%ADa

https://www.eluniverso.com/2007/01/13/0001/18/B03B0A5F54564D3FBFED1FD7930C06ED.html/

https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/101817/REPORT+encuesta+Yelitza+Naranjo+22.02.pdf;jsessionid=BD45EC642C24DF6379AD8AE1FC02CC4C?sequence=1

https://www.eluniverso.com/guayaquil/comunidad/metrovia-funcionara-en-horarios-de-toque-de-queda-para-atender-a-sectores-indispensables-nota/

https://www.google.com/search?q=PROBLEMAS+DE+LA+METROVIA&rlz=1C1ONGR_esEC969EC973&sxsrf=AOaemvKRuVqoVY646Zo18Gc1FoogEGYGJg:1635028904777&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwiD58OozeHzAhXMSzABHUbXA1oQ_AUoAXoECAEQAw&biw=1517&bih=631&dpr=0.9

Cuerpos Legales:

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (07 de agosto de 2008) actualizada a 2014. Quito. Registro Oficial Suplemento No. 398

Código Orgánico Integral Penal. (10 de febrero de 2014). Quito. Registro Oficial No. 180

Código Orgánico de la Función Judicial: (09 de marzo de 2009). Quito. Registro Oficial Suplemento 544

Constitución de la República del Ecuador. (20 de octubre de 2008). Quito. Registro Oficial No. 449

Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial. (25 de junio de 2012). Reformada 2016. Registro Oficial Suplemento 731

Plan Nacional para el Buen Vivir. (2013-2017). Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo.

Anexo 1

Certificado del Antiplagio

Daule, 2 de diciembre del 2021

Señor Abogado
Bayardo Caicedo González
RECTOR
INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO REY DAVID

En su despacho,

Mediante la presente informo a usted los resultados del análisis antiplagio del Proyecto titulado "La importancia de la seguridad pasiva de vehículos livianos para la seguridad vial año 2021"

como requisito previo a la obtención del grado académico de Técnico Superior en Planificación y Gestión del Tránsito de los estudiantes:

Autores: Carlos Omar Bajaña Montoya

Como Tutor del Proyecto certifico que este trabajo de investigación ha cumplido con los parámetros establecidos en el reglamento de titulación de la institución (1%), para cuyo efecto adjunto la captura de pantalla emitida por la Unidad de Titulación:

Anexo 2

Formato de entrevista

1. ¿Considera usted favorable la elaboración de un instructivo técnico y legal de origen de ordenanza municipal, para que la ATM designe de forma permanente Agentes de Tránsito en lugares de alto riesgo de accidentes para el control de la seguridad pasiva de vehículos livianos mientras conduce por conductores? ¿Cuál es su opinión?

……

……..……

2. ¿Considera usted que existe un desconocimiento y la falta de conciencia de los conductores de vehículo sobre la seguridad pasiva de vehículos mientras conduce? ¿Cuál es su opinión?

……

……? Y si existiere cuál es su opinión.

……

……

……

……

3. ¿Considera usted que existe la necesidad de reformar el Código Orgánico Integral Penal, y el reglamento a la LOTTTSV, con respecto a la seguridad pasiva de vehículos mientras conduce? ¿Cuál es su opinión?

……

…….