INSTITUTO TÉCNICO SUPERIOR REY DAVID

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

TEMA:

IMPORTANCIA DE LA SEÑALIZACIÓN VIAL EN LA SEGURIDAD VIAL 20221

AUTORES:

DONALD UBALDO PASTOR ASTUDILLO
JOHNNY CARMELO VALENCIA VALENCIA

TUTOR:

CRNEL. CTE DR. LEONEL POZO MOREIRA

DAULE – ECUADOR

2021

Índice General

Dedicatoria 6
Certificado del Tutor 7
Certificación de Revisores 8
Autoría 9
Certificado Antiplagio ..... **Error! Bookmark not defined.**
Resumen 10
Abstract 12
INTRODUCCIÓN 13
Capítulo I: Problema de la Investigación 13
1.1. Planteamiento del Problema 13
1.3. Formulación del Problema 16
1.3.1 Preguntas directrices 16
1.4. Objetivos de la Investigación 17
1.4.1. Objetivo General 17
1.4.2. Objetivos Específicos 17
1.5. Justificación de la Investigación 17
Capítulo II: Fundamentación Teórica de la Investigación 20
2.1. Marco Teórico 20
2.2. Marco Legal 22
2.2.1 Constitución De La Republica De Ecuador. 22
2.2.2 Código Orgánico Integral Penal 25
2.3.3 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.VIGENTE. 28
2.3 Marco Conceptual 29
2.3.1 Clasificación de las Señales de Tránsito. 29
2.3.2 Infracción de Transito 43
2.3.3 Accidente de Tránsito 46
2.3.4 Deber Objetivo de Cuidado 47
2.3.5 Imprudencia 47
2.3.6 La Negligencia 47
2.3.7. Importancia De Las Señales De Tránsito 49
2.4 Estado de la Situación Actual del Problema 50

2.5 Idea a Defender o Pregunta de Investigación 51
2.6 Atropello. 52
2.7 Normas Jurídicas Relacionadas a Tránsito en el Ecuador 52
Capítulo III: Diseño Metodológico 55
3.1 Nivel De Investigación 55
3.2 Métodos 55
3.3 Técnicas E Instrumentos de Investigación 55
3.3.1 Encuesta 55
3.3.2 Entrevista 61
3.4 Validez y Confiabilidad de Instrumentos 62
3.5 Definición de Variables 63
3.6 Universo y Población o Muestra 63
3.6.1 Población 63
3.6.2 Muestra 64
3.7 Metodología para la Acción e Intervención 64
Capítulo IV: Análisis de Resultados 65
4.1 Análisis e Interpretación de la Encuesta 65
4.2 Análisis de la Entrevista 78
Capítulo V: Conclusiones y Recomendaciones 80
5.1. Conclusiones 80
5.2. Recomendaciones 83
Referencias Bibliográficas 85
Anexos ..... **Error! Bookmark not defined.**

Índice de Tablas

Tabla 1 Población del estudio.....64
Tabla 2 Tipos de vías consideran que se producen más accidentes de tránsito 65
Tabla 3 Causan que provocan la mayor cantidad pérdida de vidas al conducir 66
Tabla 4 Principal responsable de causar un accidente de tránsito 67
Tabla 5 Conocimiento sobre significado de todas las señales de tránsito 68
Tabla 6 Las principales señales de tránsito como parte de la seguridad vial.....69
Tabla 7 Importancia sobre tomar medidas de seguridad vial 70
Tabla 8 Importancia sobre designación de Agente de tránsito en centro de la ciudad.....71
Tabla 9 Importancia sobre implementar a la Seguridad Vial como una materia más dentro de la enseñanza 72
Tabla 10 Importancia sobre establecer sanciones más fuertes.....73
Tabla 11 Elaboración de una ordenanza municipal para que la aplique la ATM de forma obligatoria 74
Tabla 12 Frecuencia usted como conductor o peatón ha incumplido sin recibir sanción 75
Tabla 13 Frecuencia ha sido usted sancionado por incumplir la ley de transito.....76
Tabla 14 Regularidad los encuestados como conductor, pasajero o peatón ha percibido alto riesgo de muertes en un accidente de tránsito 77

Índice de Figuras

Figura 1. Tipos de vías consideran que se producen más accidentes de tránsito 65
Figura 2. Causan que provocan la mayor cantidad pérdida de vidas al conducir 66
Figura 3. Principal responsable de causar un accidente de tránsito 67
Figura 4. Conocimiento sobre significado de todas las señales de tránsito 68
Figura 5. Las principales señales de tránsito como parte de la seguridad vial 69
Figura 6. Importancia sobre tomar medidas de seguridad vial 70
Figura 7. Importancia sobre designación de Agente de tránsito en centro de la ciudad 71
Figura 8. Importancia sobre implementar a la Seguridad Vial como una materia más dentro de la enseñanza 72
Figura 9. Importancia sobre establecer sanciones más fuertes 73
Figura 10. Elaboración de una ordenanza municipal para que la aplique la ATM de forma obligatoria 74
Figura 11. Frecuencia usted como conductor o peatón ha incumplido sin recibir sanción 75
Figura 12. Frecuencia ha sido usted sancionado por incumplir la ley de transito 76
Figura 13. Regularidad los encuestados como conductor, pasajero o peatón ha percibido alto riesgo de muertes en un accidente de tránsito 77

Dedicatoria

El presente trabajo de investigación va dedicado especialmente a nuestro Dios 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 hemos llegado por tratar de darte un futuro mejor, a todos los que han estado siempre a nuestro lado alentándonos y dándonos ánimos 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.

Donald Ubaldo Pastor Astudillo

Johnny Carmelo Valencia Valencia

Certificado del Tutor

El suscrito certifica 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: **"Importancia de la señalización vial en la seguridad vial"**, de autoría de los estudiantes Johnny Carmelo Valencia Valencia y Donald Ubaldo Pastor Astudillo, ha sido revisado en todos sus componentes.

Daule, 26 de octubre del 2021

Crnel. Dr. Leonel Pozo Moreira

Tutor Académico

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: **"Importancia de la señalización vial en la seguridad vial"**, de autoría de los estudiantes Johnny Carmelo Valencia Valencia y Donald Ubaldo Pastor Astudillo, 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 del 2021

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

.....

Ing. Jhonny Iván Cruz Moreta

Autoría

Yo, Johnny Carmelo Valencia Valencia, autor del presente Proyecto de Titulación titulado “Importancia de la señalización vial en la seguridad vial”, declaro que los contenidos expuestos son de mi exclusiva responsabilidad y autoría.

Daule, 26 de octubre del 2021

Johnny Carmelo Valencia Valencia

Autor

Yo, Donald Ubaldo Pastor Astudillo, autor del presente Proyecto de Titulación titulado “Importancia de la señalización vial en la seguridad vial”, declaro que los contenidos expuestos son de mi exclusiva responsabilidad y autoría.

Daule, 26 de octubre del 2021

Donald Ubaldo Pastor Astudillo

Autor

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 no valoran la importancia de la señalización vial en la seguridad vial, 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 no se respetan las señales de tránsito.

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 donde se valore la importancia de la señalización vial en la seguridad vial 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: SEÑALES, SEMÁFORO, SEGURIDAD, 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 do not value the importance of road signs in road safety, they think that they will never suffer 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 the traffic signals are not respected.

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, 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.

Create a proposal of recommendations regarding the impact on road safety where the importance of road signs in road safety is valued as an important part to solve the investigated issue and in turn lower this index of risk and dangers of accidents caused by said cause.

Keywords: SIGNS, TRAFFIC LIGHT, SAFETY, ACCIDENT / IMPERICIA / NEGLIGENCE / TRAFFIC / DRIVER / VEHICLE

Capítulo I: Problema de la Investigación

1.1. 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 inobservancia e irrespeto a las señales de tránsito como parte de 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 y violación de la señalización y semaforización.

La Agencia Nacional de Tránsito ANT y Policía Nacional del Ecuador, trabajan en conjunto para que la ciudadanía conozca los tipos infracciones que constituyen contravenciones, así como los delitos, sanciones y multas en cada uno de los casos, según se contemplan en la Ley de Tránsito actual y vigente.

Algunas de las multas más repetidas por los conductores en el país.

Guayaquil, una de las ciudades comerciales del país, presenta un alto flujo de vehículos a diario. El 98 % de los accidentes de tránsito en Guayaquil tiene su origen en seis causas, de acuerdo con un recuento realizado por la Agencia de Tránsito y Movilidad (ATM).

Guayaquil

Exceso de velocidad

No respetar las señales de tránsito

Cambio brusco de carril

Conducir bajo la influencia del alcohol

No guardar distancia lateral entre vehículos

Espacio entre automotores

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.

Las contravenciones de tránsito que van desde la tercera hasta la séptima clase ya no serán sancionadas con la reducción de puntos en la licencia de conducir. Así se establecen en las reformas a la Ley de Tránsito que ya fueron aprobadas en segundo debate por el Legislativo.

De hecho, con los cambios propuestos se elimina la sanción de la reducción de puntos en todas las contravenciones que estaban normadas en los artículos 388, 389, 390, 391 y 392 del Código Penal vigente que contiene la Ley de Tránsito.

Las contravenciones de cuarta clase, que hasta el momento son sancionadas con seis puntos menos a la licencia y una multa del 30% de un salario básico (USD 120).

Los ciudadanos que no respeten la señalética de tránsito para peatones son sancionados con lo que establece el Código Orgánico Integral Penal en su artículo 392 literal 8 que establece sanción del cinco por ciento de un salario básico.

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 del cumplimiento de las señales de tránsito para seguridad vial por parte de los conductores cuando se conduce para reducir la morbi mortalidad generadas por los siniestros viales causados por no respetar las señales de tránsito.

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 de la Investigación

Según la dirección de estadísticas de ATM, diariamente se registra un promedio de 15 accidentes de tránsito, teniendo una incidencia mayor la madrugada y los fines de semana. Los siniestros se los clasifica en leve (solo daños materiales), grave (lesionados de por

medio) y Fatal (con fallecidos), de enero a julio de 2019 tenemos que el número de fallecidos han disminuido en un 19% comparado con el año anterior.

Del 100 por ciento de siniestros el 47% se da por el exceso de velocidad y en segundo lugar, con 19%, violación al cumplimiento de la señalización vial en la seguridad vial por parte de los conductores mientras se conduce., dos causas en la que existen controles, señalización, la ciudad trazada y delineada, pero la ciudadanía necesita sumarse en el cambio a una cultura vial responsable.

Guayaquil, una de las ciudades comerciales del país, presenta un alto flujo de vehículos a diario. El 98 % de los accidentes de tránsito en Guayaquil tiene su origen en seis causas, de acuerdo con un recuento realizado por la Agencia de Tránsito y Movilidad (ATM).

Guayaquil

Exceso de velocidad

No respetar las señales de tránsito

Cambio brusco de carril

Conducir bajo la influencia del alcohol

No guardar distancia lateral entre vehículos

Espacio entre automotores

Cuando empecemos a compartir las vías, a conducir sabiendo que nos esperan en casa, a respetar el espacio del otro y a frenar, detenerse y mirar a los lados cuando haya una señalización que así me lo exige, no seremos una cifra en las estadísticas.

La corresponsabilidad es el motor para andar seguro, conductores y peatones, todos somos parte importante para que el cordón de la vida no lo terminemos en la calle.

La Agencia Nacional de Tránsito ANT y Policía Nacional del Ecuador, trabajan en conjunto para que la ciudadanía conozca los tipos infracciones que constituyen contravenciones, así como los delitos, sanciones y multas en cada uno de los casos, según se contemplan en la Ley de Tránsito actual y vigente.

Los ciudadanos que no respeten la señalética de tránsito para peatones son sancionados con lo que establece el Código Orgánico Integral Penal en su artículo 392 literal 8 que establece sanción del cinco por ciento de un salario básico.

El peatón tiene que hacer conciencia de que al movilizarse en la ciudad debe hacerlo de manera correcta por la acera y si fuese necesario cruzar de una acera a otra realizarlo por las esquinas de las calles donde se encuentran los cruces peatonales autorizados y coordinados con los semáforos, caso contrario con las señales que emiten los Agentes Civiles de Tránsito, indica Diego Guerrero, director de la Unidad Municipal de Tránsito.

En ciudades, barrios y parroquias donde existe el pintado del paso cebra vertical como horizontal, se debe obligatoriamente hacer caso de esa señal que indica un alto nivel de tráfico peatonal.

En sitios donde no existe esa señal, el ciudadano debe realizar el cruce en las esquinas, con la finalidad de salvaguardar su integridad física.

Capítulo II: Fundamentación Teórica de la Investigación

2.1. Marco Teórico

2.1.1 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 a la importancia de la señalización vial en la seguridad vial por parte de los conductores 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 dados por incumplimiento lo establecido en la señalización vial para la seguridad vial mientras se conduce; 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 ha implementado en los llamados “Pilares 1, 2, 3, 4 y 5” de sus respectivos Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Constitución de la República del Ecuador, Arts. 66, 397. Art. 3. ... vehículos, de los elementos de señales de tránsito para la seguridad vial mientras se conduce 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 392 de la Ley de Tránsito, literal 8, la o el conductor de un vehículo automotor que incumple lo establecido en la señalización vial para la seguridad vial mientras se conduce, según los reglamentos de tránsito, Si un conductor rebasa los límites de velocidad, será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir

La autoridad de Tránsito recomienda que el conductor a cargo de manejar el vehículo debe cumplir lo establecido en la señalización vial para la seguridad vial mientras se conduce.

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.

2.1.2 Marco Teórico Doctrinario.

Existen algunas obras que tratan el tema del tránsito y la seguridad vial y no respetar las señales de tránsito 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 la importancia de respetar las señales de tránsito. 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), no respetar 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 no respetar las señales de tránsito.

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.

Las contravenciones de tránsito que van desde la tercera hasta la séptima clase ya no serán sancionadas con la reducción de puntos en la licencia de conducir. Así se establecen en las reformas a la Ley de Tránsito que ya fueron aprobadas en segundo debate por el Legislativo.

De hecho, con los cambios propuestos se elimina la sanción de la reducción de puntos en todas las contravenciones que estaban normadas en los artículos 388, 389, 390, 391 y 392 del Código Penal vigente que contiene la Ley de Tránsito.

Las contravenciones de cuarta clase, que hasta el momento son sancionadas con seis puntos menos a la licencia y una multa del 30% de un salario básico (USD 120).

LOTTTSV: Artículo 4 Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en su propia lengua y ámbito cultural. Para el efecto, el Ministerio del Sector de la Educación en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, desarrollarán los programas educativos en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre.(LOTTSV, 2014)

LOTTTSVA: La ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad Vial expresa en su artículo 181 específicamente lo siguiente en relación a los usuarios viales que deben

“comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes. Queda prohibido conducir de modo negligente o temerario”

La LOTTTSV a diferencia de las anteriores leyes de esta naturaleza determinan que la actividad de transporte terrestre y el tránsito son actividades estratégicas de desarrollo del país, y efectivamente así es no puede haber desarrollo de un pueblo o país sin un buen sistema de transporte y de tránsito, que garanticen una seguridad adecuada en el traslado de los usuarios viales así como una movilidad eficiente que evite pérdidas de tiempo en los atascos viales, para muestra de lo referido tenemos como la ciudad de Guayaquil que es el motor comercial del país que tiene puerto marítimo y aeropuerto y con una población que oscila en 3 millones de habitantes actualmente posee para el traslado de pasajeros el sistema metrovia que corresponde a lo que se denomina sistema de transporte de Buses de Transporte Rápido, tiene el sistema de aerovía, tiene el sistema de buses convencionales, tiene tres puentes que cruzan el Rio Guayas y los ríos Daule y Babahoyo, siendo el conocido como el puente PAN o sea puente alterno norte, casi específicamente para el transporte de mercancías pesadas que llegan y salen de la ciudad a través de la vía Perimetral que conecta este puente con el puerto marítimo. Asi también Quito con el sistema de trolebús, la ecovia y ahora el sistema metro de Quito, como también Cuenca con el sistema Tranvia, eso muestra que los pueblos que se desarrollan, siempre van en aparejado con eficientes sistemas de transporte de pasajeros o de carga.

2.2.2 Código Orgánico Integral Penal

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.

Las contravenciones de tránsito que van desde la tercera hasta la séptima clase ya no serán sancionadas con la reducción de puntos en la licencia de conducir. Así se establecen en las reformas a la Ley de Tránsito que ya fueron aprobadas en segundo debate por el Legislativo.

De hecho, con los cambios propuestos se elimina la sanción de la reducción de puntos en todas las contravenciones que estaban normadas en los artículos 388, 389, 390, 391 y 392 del Código Penal vigente que contiene la Ley de Tránsito.

Las contravenciones de cuarta clase, que hasta el momento son sancionadas con seis puntos menos a la licencia y una multa del 30% de un salario básico (USD 120).

Las contravenciones de cuarta clase, que hasta el momento son sancionadas con seis puntos menos a la licencia y una multa del 30% de un salario básico (USD 120).

Las penas privativas de libertad aplicadas van desde 10 a 12 años para el delito de embriaguez con muerte; y, también la que se denomina como muerte culposa con sanciones de 1 a 3 años de pena privativa de libertad constante en el artículo 377 primer inciso y de 3 a 5 años de PPL constante en el segundo inciso.

La negligencia en la ejecución de obras o trabajos en la vía pública, y cuya negligencia genera un A.T con persona fallecida la sanción es para el constructor o ejecutor de obras en la vía pública, cuyo proceso investigativo del accidente de tránsito, es trascendente en este caso.

El articulo 379 contiene la sanción para el delito de lesiones en concordancia con el artículo 152 del COIP, que consta la tabla de lesiones con tiempo de recuperación establecida por le Perito médico legista y la correspondiente pena aplicada para cada caso.

En los aspectos contravencionales o sea de infracciones que no generan daño, que es el tema principal de esta tesina de investigación, las mismas que se encuentra tipificadas en los artículos 386 al 392 del COIP, dividiéndose en contravenciones de primera, segunda, tercera, cuarta, quinta, sexta y séptima clase.

El GADs de Guayaquil una vez que absorbió la competencia de transito emite una serie de normas a través de Ordenanzas Municipales publicadas en la gaceta judicial con la finalidad de mejorar la movilidad y reducir la accidentabilidad, cuyo mecanismo en unos casos en endurecimiento de la sanción en relación con las infracciones ya existentes en el

COIP, como ejemplo esta circular por el carril del metrovia o estacionarse o detenerse en determinadas calles, cuya sanción es mucho más fuerte que las que contempla el COIP, que aumenta hasta un valor multiplicadas por 10 o más, en relación al valor que contempla el COIP.

2.3.3 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.VIGENTE.

REGLAMENTO A LA LOTTTSV: ARTÍCULO 230.- Este artículo determina el procedimiento para los agentes de tránsito hacia los infractores de las normas de tránsito, sean conductores o peatones.

REGLAMENTO A LA LOTTTSV: ARTICULO 200, determina lo siguiente "Para efectos del presente Reglamento, se define como derecho de vía o preferencia de paso, la preferencia que tiene un vehículo respecto de otros vehículos y peatones, así como la de éstos sobre los vehículos"

REGLAMENTO A LA LOTTTSV: Art. 210.- Los conductores que realizan virajes pierden automáticamente la preferencia de paso y podrán efectuar la maniobra después de que los vehículos que circulan reglamentariamente hubieren pasado.

Este artículo es determinante respecto al trabajo de esta investigación sobre la preferencia de vía o derecho de paso, que prevalece la acción de cruce de los peatones en la vía, versus la circulación de los vehículos, especialmente cuando realizan un viraje como es el caso de este estudio, en la cual se observa en un 35 por ciento de los conductores de vehículos, que no respetan la preferencia de vía y la seguridad pasiva del vehículo. En resumen, todo conductor está obligado a mantener estos elementos en buen estado técnico.

2.3 Marco Conceptual

2.3.1 Clasificación de las Señales de Tránsito.

RTE Reglamento Técnico Ecuatoriano de Señalización.

El RTE contiene los principios básicos que determinan el diseño y uso de los dispositivos de control de transito

RTE INEN 4 PARTE 1: establece la manera de utilizar los dispositivos de tránsito señalización vertical.

RTE INEN 4 PARTE 2: establece la manera de utilizar los dispositivos de tránsito señalización Horizontal.

RTE INEN 4 PARTE 3: establece las formas, dimensiones, colores y materiales que se usan en las señales de tránsito.

RTE INEN 4 PARTE 4: establece el alfabeto normalizado.

RTE INEN 4 PARTE 5: Semaforización

RTE INEN 4 PARTE 6: Ciclo Vías.

2.8.4.1 RTE-INEN 4 PARTE 1 Señales verticales: regulatorias, preventivas, de información, especiales delineadoras, dispositivos para trabajos en la vía y propósitos especiales, escolares, turísticas y riesgos.

SEÑALES REGULATORIAS

Las señales Regulatorias se clasifican en:

R1 Serie de prioridad de paso

R2 Serie de movimiento y dirección

R3 Serie de restricción de circulación

R4 Serie de límites máximos

R5 Series de estacionamientos

R6 Serie de Placas complementarias

R7 Serie miscelánea

SEÑALES PREVENTIVAS

Las Señales Preventivas se clasifican en:

P1 Serie de alineamiento

P2 Serie de intersecciones y empalmes

P3 Serie de aproximación a dispositivos de control de tránsito

P4 Serie de anchos, alturas largos y pesos

P5 Serie de asignación de carriles

P6 Serie de obstáculos y situaciones especiales en la vía

P7 Serie peatonal

P8 Serie complementaria

SEÑALES DE INFORMACIÓN

Señales de Información Vial se clasifican en:

Señales de información de Guía (I1)

Señales de información de Servicios (I2)

Señales de información misceláneos (I3)

SEÑALES ESPECIALES DELINEADORAS

Son dispositivos retroreflectivos que facilitan el encausamiento en la conducción nocturna y especialmente en curva.

D1.- Serie de postes delineadores de la vía, se clasifican en:

Postes delineadores de madera

Postes delineadores flexibles

Postes delineadores semi-flexibles

Dispositivos delineadores en guardavía

Delineadores en barandas de puentes

Delineadores en barreras de hormigón

D2.- Señales delineadoras de peligro en curva horizontal.

Se clasifican en:

Serie de anchos de Vía D3

Serie de límite de altura D4

Serie de obstrucciones D5

Obstrucción central de la vía D5-1

Obstrucción en la vía D5-2

Terminación de vía D5-3

Terminación de vía D5-4 sin opción

Serie alineamientos horizontales D6

Alineamiento horizontal D6-1

Delineadores de curva D6-2 (I-D)

SEÑALIZACIÓN TEMPORAL PARA TRABAJOS EN LA VÍA Y PROPÓSITOS ESPECIALES.

Señales y dispositivos para trabajos viales y propósitos especiales. - Son dispositivos para obras viales y propósitos especiales advierten a los usuarios de la vía de condiciones peligrosas temporales, que pueden afectar a usuarios, trabajadores y equipos utilizados en los trabajos.

Se clasifican en:

Serie de aproximación a zona de trabajo T1

Hombres trabajando T1-1

Hombres con bandera T1-2

Maquinarias en la vía T1-3

Adelante trabajos en la vía T1-4

Adelante trabajos en puente T1-5

Próximos kilómetros trabajo en la vía T1-6

Próximo kilómetro maquinaria vial T1-7

Serie de cierre de carriles y de vías T2

Vía cerrada T2-1

Carril izquierdo y carril derecho cerrado T2-2

Estado de carril (I-D) T2-3

Serie de desvío T3

Adelante desvío T3-1

Termina desvío T3-2

Desvío (derecha-izquierda) T3-3

Serie condiciones en la vía T4

Asfalto fresco T4-1

Vía de granillo T4-2

Agua en la vía T4-3

Fin de zona de trabajo T5

Fin de trabajos T5-1

Fin de trabajos T5-2

Dispositivos para obras temporales. - la función de estos elementos es encauzar el tráfico a través de la zona de trabajo. Estos dispositivos deben tener características que no ocasionen daños serios a los vehículos. Son dispositivos portátiles o fijos.

Las bandas de barreras se clasifican en Tipo I, Tipo II y Tipo III.

Conos de tránsito. - son de plásticos anaranjados no debe causar daño a los vehículos.

Tanquetas o Canecas. - son usados para canalizar la circulación.

SEÑALIZACION PARA ZONAS ESCOLARES.

Las señales de zonas escolares advierten e informan a los usuarios de las vías de la aproximación a un centro educativo y las prioridades en el uso de las mismas, así como las prohibiciones, restricciones, obligaciones y autorizaciones existentes, cuyo incumplimiento se considera una infracción a las leyes y reglamentos de tránsito.

La zona escolar se define como el radio de influencia que tiene un determinado centro educativo, siendo este de mínimo 200m.

Clasificación de señales de zonas escolares:

E1 Serie de advertencia anticipada de zona escolar

E2 Serie de placas complementarias

ER1 Serie de control de velocidad en zona escolar

ER2 Serie parada de bus en zona escolar

ER3 Serie de fin de zona escolar

SEÑALES TURÍSTICAS Y DE SERVICIOS

Son aquellas que sirven para dirigir al conductor o transeúnte a lo largo de su itinerario, proporcionándole información sobre direcciones, sitios de interés y destino turístico, servicios y distancias.

Se clasifican en Orientativa, Informativas de destino, informativas de Servicios, Señales de Aproximación a destino turísticos, Ejecutivas de destino turísticos, Señales Identificativas y pictogramas

SEÑALIZACION DE RIESGO

Propósito. Informar y orientar a la población a través de señalización con amenazas por fenómenos de origen natural o socio natural sobre las zonas de amenazas, zonas de prohibido el paso, zonas de seguridad, albergues y refugios, así como las rutas para salir de la zona expuestas a amenazas y llegar a las zonas de seguridad.

Clasificación Las señales de riesgo se clasifican en los siguientes grupos:

SGR1 Serie de zonas de Amenazas

Estas señales indican la presencia de potenciales peligros producidos por amenazas naturales.

SGR2 Serie de prohibido el paso

Estas señales indican la prohibición para peatones y vehículos de continuar por la vía, debido a alguno de los peligros originados por amenazas naturales.

SGR3 Serie de zonas de seguridad; albergues, refugios temporales y puntos de encuentro.

Estas señales indican el inicio o presencia de una zona de seguridad frente a los diferentes peligros por amenazas naturales.

Señales de albergues, refugios temporales y puntos de encuentro. Estas señales indican la ubicación de albergues, refugios temporales y puntos de encuentro.

SGR4 Serie de rutas de evacuación.

Estas señales incluyen un ícono de zona de seguridad y una flecha que indica la dirección a seguir, e informan bajo el texto “EVACUACION A”: el nombre del destino; y la distancia a ese destino Las distancias serán redondeadas a más o menos 10 metros. Por ejemplo, cuando la distancia real desde la señal hasta el lugar de destino es de 1543 m, se debe redondear a 1540 m o a 1550 m.

2.8.4.2 RTE- INEN 4 PARTE 2 Señales horizontales Líneas Longitudinales, Líneas Transversales, Símbolos y Leyendas, Otras Señalizaciones chebrones, flechas. Materiales para señalización horizontal. Colores de la señalización horizontal.

SEÑALIZACIÓN VIAL PARTE 2, DEMARCACIÓN DE LA VIA O SEÑALES HORIZONTALES.

Las demarcaciones son la líneas, símbolos y letras que se pintan sobre el pavimento que sirven de complemento a las señales verticales para reforzar o precisar sus indicaciones.

FUNCIONES. - Las demarcaciones desempeñan funciones definidas e importantes en un adecuado esquema de control de tránsito, transmiten instrucciones que no pueden ser presentadas mediante el uso de ningún otro dispositivo siendo un modo muy efectivo de hacerlas claramente inteligible. Así mismo poseen bajo condiciones favorables de proporcionar advertencias o información al conductor sin distraer su atención de la carretera.

Clasificación Según su forma:

a) Líneas longitudinales. Se emplean para determinar carriles y calzadas; para indicar zonas con o sin prohibición de adelantar; zonas con prohibición de estacionar; y, para carriles de uso exclusivo de determinados tipos de vehículos.

b) Líneas Transversales. Se emplean fundamentalmente en cruces para indicar el lugar antes del cual los vehículos deben detenerse y para señalizar sendas destinadas al cruce de peatones o de bicicletas.

c) Símbolos y Leyendas. Se emplean tanto para guiar y advertir al usuario como para regular la circulación. Se incluye en este tipo de señalización, FLECHAS, TRIÁNGULOS CEDA EL PASO y leyendas tales como PARE, BUS, CARRIL EXCLUSIVO, SOLO TROLE, TAXIS, PARADA BUS, entre otros.

d) Otras señalizaciones: como chevrones, etc.

Materiales para señalización horizontal. Corresponde a los materiales que son aplicados en capas delgadas, como pinturas, materiales plásticos, termoplásticos, epóxicos, cintas preformadas, entre otros, las características mínimas del material de aplicación debe ser pintura de tráfico acrílicas con microesferas, siendo opcional en zonas urbanas dependiendo de los niveles de iluminación.

Dispositivos Complementarios. Conocidos normalmente como: demarcadores (tachas u “ojos de gato”, bordillos montables, encauzadores), reductores de velocidad, entre otros. Por lo general estos dispositivos son plásticos de alta densidad, cerámicos, hormigón o metálicos entre otros materiales. Las caras que enfrentan al tráfico deben tener material retroreflectivo y/o fosforescente,

La señalización en general es blancas y amarillas. Estos colores deben ser uniformes a lo largo de la señalización

Los colores de las señalizaciones de pavimento longitudinales deben ser conforme a los siguientes conceptos básicos:

a. Líneas amarillas definen:

a.1 Separación de tráfico viajando en direcciones opuestas

a.2 Restricciones.

a.3 Borde izquierdo de la vía (en caso de tener parterre)

b. Líneas blancas definen:

b.1 La separación de flujos de tráfico en la misma dirección.

b.2 Borde derecho de la vía (Berma).

b. 3 Zonas de estacionamiento

b.4 Proximidad a un cruce cebra

c. Línea azul definen:

c.1 Zonas tarifadas de estacionamiento con límite de tiempo

Las líneas azules pueden complementar a las demarcaciones de espacios de parqueos blancos de cada espacio de parqueo designado para uso solamente de personas discapacitadas.

Símbolos y leyendas. Los símbolos y leyendas se emplean para indicar al conductor maniobras permitidas, regular la circulación y advertir sobre peligros. Se incluyen en este tipo de señalización: flechas, símbolo de CEDA EL PASO y palabras como PARE, SOLO, SOLO BUS, entre otras

Clasificación. Atendiendo a su tipo, estas señales se clasifican en:

a) Flechas. Las flechas señalizadas en el pavimento, indica y advierte al conductor la dirección y sentido obligatorio que deben seguir los vehículos que transitan por un carril de circulación en la inmediata intersección.

Según las maniobras asociadas a ellas, las flechas se clasifican en:

Flecha recta

Flecha de viraje

Flecha recta y de viraje

Flecha recta y de salida

Flecha de viraje obligatorio de doble sentido izquierdo-derecho

Flecha de viraje en "U"

Reformas geométricas que sirven para el propósito como: redondeles, angostamiento de vías, carriles en "S", refugios peatonales intermedios, etc.

2.8.4.3 RTE INEN 004-22012- PARTE 5 SEMAFORIZACIÓN

Existen dos tipos de semáforos: vehiculares y peatonales.

Semáforos vehiculares.

Secciones o módulos para semáforos vehiculares. Están compuestos en forma estándar por tres módulos que conforman una unidad (un semáforo). De requerirse virajes, se pueden acoplar tres módulos más hasta obtenerse un máximo de 6 módulos que conforman una nueva unidad.

Colores de luces de los semáforos vehiculares.

Los semáforos vehiculares tienen tres colores de luces circulares, instalados verticalmente en el siguiente orden descendente: rojo, amarillo o ámbar y verde; algunas veces cuando es necesario de acuerdo a los estudios de tránsito, se instalan símbolos con luces extras que indican flechas rojas, amarilla o ámbar y verdes; están compuestos por módulos unitarios acoplables.

Las secuencias de operación de las luces el orden será en los semáforos vehiculares: verde-amarillo-rojo-verde.

Luz roja fija, con lente circular

Significa que el tránsito vehicular frente a esta luz, debe detenerse atrás de la línea de pare.

Luz amarilla o ámbar fija, con lente circular.

Indica que el derecho de paso dado por la luz verde se termina y que la luz roja se encenderá inmediatamente. El conductor debe reducir la velocidad del vehículo y detenerse detrás de la línea de pare.

Luz verde fija, con lente circular

Significa que el tránsito vehicular frente a esta luz, debe circular recto, virar a la derecha o izquierda.

Semáforos peatonales.

Estos semáforos pueden disponer de lentes de forma rectangular, cuadrados o circulares, que se utilizan con el propósito de controlar con seguridad los cruces de peatones a través

de una calzada. Pueden ser de uno o dos cuerpos deben ser ubicados verticalmente con la figura en color verde en la parte inferior y en la superior la figura de color rojo; los de un solo cuerpo deberán tener las dos luces verde y rojo.

Las secuencias de operación de las luces el orden será en los semáforos peatonales con imágenes fijas: verde-rojo intermitente-rojo fijo-verde.

Las secuencias de operación de las luces el orden será en los semáforos peatonales con imágenes dinámicas: verde y cronómetro-rojo fijo-verde y cronómetro

Estos semáforos se clasifican en:

Imágenes dinámicas. Representados por imágenes en movimientos y conteos regresivos. Las imágenes son: figura hombre caminando en color verde; y/o, mano intermitente en color rojo o números regresivos de colores: verde, blanco, amarillo o ámbar.

Imágenes fijas. Representados por la figura del hombre caminando en color verde y la figura de la mano en señal de pare u hombre parado en color rojo

De acuerdo a su sistema de operación se clasifican en:

En zonas de alto volumen peatonal. – Los semáforos para peatones son señales de tránsito instaladas con el propósito exclusivo de dirigir el tránsito de peatones en intersecciones semaforizadas.

Si en la calle principal entran 600 o más vehículos por hora total para ambos accesos; o si 1,000 o más vehículos por hora entran por la calle principal, cuando existe una faja separadora con anchura mayor a 1.20 m, y si cruzan 150 o más peatones por hora la calle principal.

Cuando la velocidad que comprende el 85 % de los vehículos, exceda de 60 km/h o si la intersección está en zona urbana con una población con 10,000 habitantes, o menos, el requisito de volumen mínimo de peatones se reduce al 70 % de los valores indicados.

Si los Antecedentes sobre accidentes ocurrieron cinco o más accidentes en los últimos doce meses, cuyo tipo sea susceptible de corregirse con semáforos

En zonas escolares. - Un semáforo en zona escolar, se justifica cuando existe un cruce escolar establecido y cuando un estudio de ingeniería de tránsito muestre que los intervalos en el flujo vehicular, son inferiores al tiempo requerido para que los escolares crucen normalmente la calle. Estos dispositivos colocados cercas de los establecimientos educativos con el propósito de advertir a los conductores de vehículos la presencia de cruce peatonal.

Considerando que los semáforos en zonas escolares resultarán necesarios cuando:

Los volúmenes de peatones que cruzan la calle principal pasan de 250 en dos horas y el volumen de tránsito de vehículos excede de 800 vehículos por hora.

No existen semáforos cercanos. No existe ningún otro semáforo dentro de un radio de 300 m.

Señal acústica. - Son dispositivos electrónicos que emiten señales sonoras como ayuda auditiva para el paso de personas invidentes o de baja visión, adultos mayores y niños.

Ésta señal sonora tiene dos tipos de sonido, una frecuencia para la calle principal donde el sonido es rápido y otro para la calle secundaria donde la frecuencia es más lenta, esto con el fin de orientar a los invidentes. Las señales sonoras se emiten a través de un altavoz ubicado en el mismo módulo del semáforo peatonal, como se muestra en la Figura 26.

Estos semáforos se instalarán en todas las intersecciones viales donde se presente:

Vialidades primarias con alto volumen de tránsito vehicular.

Vehículos circulando a alta velocidad de operación.

Zonas escolares.

Zonas de hospitales.

2.3.2 Infracción 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.

Las multas de tránsito más comunes en Ecuador

Algunas de las multas más repetidas por los conductores en el país.

Guayaquil, una de las ciudades comerciales del país, presenta un alto flujo de vehículos a diario. El 98 % de los accidentes de tránsito en Guayaquil tiene su origen en seis causas, de acuerdo con un recuento realizado por la Agencia de Tránsito y Movilidad (ATM).

Guayaquil

Exceso de velocidad

No respetar las señales de tránsito

Cambio brusco de carril

Conducir bajo la influencia del alcohol

No guardar distancia lateral entre vehículos

Espacio entre automotores

Si un conductor rebasa los límites de velocidad, será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir.

Para este 2021, el SBU quedó en $400 y, con ello, se modificó la tabla de multas vehiculares en el país. A continuación, te presentamos las infracciones de tránsito más comunes con sus respectivos valores por multa.

Valores de las multas de tránsito 2021

No usar cinturón de seguridad: $60

Usar el celular mientras conduce: $40

Exceder los límites de velocidad: $120

Manejar sin portar licencia: $40

Manejar con la licencia caducada: $200

Conducir sin haber obtenido licencia: $400.

Conducir sin placas: $120

No respetar señales de tránsito: $120

Accidente de tránsito con daños materiales: $200

Agredir a un agente de tránsito: $400

Accidente de tránsito con muerte: $8.000

Accidente de tránsito con muerte habiendo estado bajo efectos de alcohol o drogas: $12.000

Conducir en estado de embriaguez (según nivel de alcohol por litro de sangre):

ATM

Estacionar en sitios no permitidos fuera de zona central: $60

Estacionar o hacer doble fila en sitios prohibidos en el centro: $120

Dejar o recoger pasajeros en la calle Boyacá: $200

Bloquear las intersecciones: $400

Ocupar espacios exclusivos para personas con discapacidad física: $400

Invadir el carril de la Metrovía: $400

Recoger o dejar pasajeros en sitios no permitidos: $400

Transitar en sitios y horarios no permitidos (transporte pesado): $800

AMT

No respetar el Hoy no circula:

Primera vez: $60

Segunda vez: $100

Tercera vez: $200.

2.3.3 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.

2.3.4 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.

2.3.5 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)

2.3.6 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 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.

Las contravenciones de tránsito que van desde la tercera hasta la séptima clase ya no serán sancionadas con la reducción de puntos en la licencia de conducir. Así se establecen en

las reformas a la Ley de Tránsito que ya fueron aprobadas en segundo debate por el Legislativo.

De hecho, con los cambios propuestos se elimina la sanción de la reducción de puntos en todas las contravenciones que estaban normadas en los artículos 388, 389, 390, 391 y 392 del Código Penal vigente que contiene la Ley de Tránsito.

Las contravenciones de cuarta clase, que hasta el momento son sancionadas con seis puntos menos a la licencia y una multa del 30% de un salario básico (USD 120).

2.3.7. Importancia De Las Señales De Tránsito

Existen 2 tipos de señalamientos:

1. Señalamiento vertical: Son todas aquellas señales construidas con placas e instaladas en los postes.

2. Señalamiento horizontal: Son todas las palabras, símbolos y objetos localizados sobre el pavimento.

Señalamiento Vertical: Se clasifica en 3 tipos básicos que son:

- Señales preventivas: Son las señales de color amarillo que tienen un símbolo y que tienen por objeto prevenir a los conductores de la existencia de algún peligro en el camino y su naturaleza.

- Señales Restrictivas: Son las señales de color blanco con un aro de color rojo y que tienen por objeto indicar la existencia de limitaciones físicas o prohibiciones reglamentarias que regulan el tránsito.

El no obedecer algunas de estas señales, aplica una multa como sanción.

- Señales Informativas: Son señales con leyendas y/o símbolos, que tienen por objeto guiar al usuario a lo largo de su itinerario por calles y carreteras, así como informarle sobre nombres y ubicación de poblaciones, lugares de interés, servicios, kilometrajes y ciertas recomendaciones. Estas señales a su vez se clasifican en: de identificación, de destino, de recomendación, de información general, de servicios y turísticas.

Informativas de Identificación: Tienen por objeto identificar las calles según su nombre y las carreteras según su número de ruta y kilometraje.

Informativas de destino: Tienen por objeto informar a los usuarios sobre el nombre y la ubicación de cada uno de los destinos que se presentan a lo largo de su recorrido. Su aplicación es primordial en las intersecciones en donde el usuario debe elegir la ruta a seguir según el destino seleccionado.

De recomendación y de información general: El objetivo de estas señales es, informar determinadas disposiciones y recomendaciones de seguridad que conviene observar, así como cierta información general que conviene conocer.

2.4 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.

Guayaquil, una de las ciudades comerciales del país, presenta un alto flujo de vehículos a diario. El 98 % de los accidentes de tránsito en Guayaquil tiene su origen en seis causas, de acuerdo con un recuento realizado por la Agencia de Tránsito y Movilidad (ATM).

Guayaquil

Exceso de velocidad

No respetar las señales de tránsito

Cambio brusco de carril

Conducir bajo la influencia del alcohol

No guardar distancia lateral entre vehículos

Espacio entre automotores

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.

2.5 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 no respetar las señales de tránsito 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.

2.6 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.

2.7 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.

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.

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)

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.

Normas Reglamentarias del uso del Vehículo y la Vía por parte de los Usuarios 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

Reglamento a la LOTTTSV

ARTÍCULO 230.- Especifica el procedimiento de los agentes de tránsito contra los infractores.

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.

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.

Capítulo III: Diseño Metodológico

3.1 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 transito del Agente civil de Tránsito y cómo 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.

3.2 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 respetando las señales de tránsito como parte de la seguridad vial al conducir.

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 cumplimiento de las señales de tránsito como

parte de la seguridad vial al 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.

Formato de la Encuesta

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 cumplir con las señales de tránsito como parte de la seguridad vial al conducir 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 personal 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.

ENCUESTA PARA: CONDUCTOR ( ) PARA PASAJEROS ( )

1.- ¿En qué tipos de vías considera usted que se producen más accidentes de tránsito con pérdida de vidas humanas por la falta de cumplir con lo establecido por las señales de tránsito como parte de la seguridad vial al conducir?

Autopistas ( )

Avenidas ( )

Calles ( )

2.- ¿Cuáles son las causas que, considera usted provocan la mayor cantidad pérdida de vidas humanas por no cumplir con lo establecido por las señales de tránsito como parte de la seguridad vial al conducir?

Imprudencia / negligencia ( )

Inobservancia a las señales de tránsito ( )

Mala señalización vial ( )

Exceso de velocidad ( )

Conducir en estado etílico o drogas ( )

Falta de elementos de seguridad pasiva ( )

3.- ¿Cuál considera usted es el principal responsable de causar un accidente de tránsito con pérdida de vidas humanas por no cumplir con lo establecido por irrespeto a las señales de tránsito como parte de la seguridad vial al conducir?

Conductor ( )

Peatón ( )

Seguridad pasiva ( )

Falta de control por atm ( )

4.- ¿Conoce usted el significado de todas las señales de tránsito para conducir en nuestra Legislación Ecuatoriana?

Conozco ( )

Desconozco ( )

5.- ¿Cuáles considera usted son las principales señales de tránsito como parte de la seguridad vial al conducir que pueden evitar más pérdidas de vidas humanas mientras se conduce y ocurre un de Accidente de tránsito?

Señalización vertical ( )

Señalización horizontal ( )

Semáforos ( )

Otras ( )

6.- ¿Cree usted que es necesario tomar medidas de seguridad vial para evitar más contravenciones de tránsito por parte de conductores por incumplir lo establecido por las señales de tránsito como parte de la seguridad vial al conducir?

Muy necesario ( )

Poco necesario ( )

Nada necesario ( )

7.- ¿Considera usted favorable la designación de Agente de tránsito en centro de la ciudad, para el control del tránsito en la Avenida Francisco de Orellana, en el norte de Guayaquil para reducir el índice de muertes causados por la falta cumplir con lo establecido por las señales de tránsito como parte de la seguridad vial al conducir?

Muy favorable ( )

Poco favorable ( )

Nada favorable ( )

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

Muy necesario ( )

Poco necesario ( )

Nada necesario ( )

9. ¿Considera usted necesario que se establezca sanciones más severas hacia los conductores que no respetan lo establecido por las señales de tránsito como parte de la seguridad vial cuando conducen en las que involucre el pago de multas?

Si ( )

No ( )

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 cumplir con lo establecido por las señales de tránsito como parte de la seguridad vial al conducir mientras se conduce y que

causa un alto grado de riesgo de decesos en accidentes de tránsito en las principales avenidas de la ciudad como la Avenida Francisco de Orellana, en el norte de Guayaquil?

Muy favorable ( )

Poco favorable ( )

Nada favorable ( )

11 ¿Cuántas veces usted como conductor o pasajero ha incumplido sin recibir sanción por incumplir con lo establecido por las señales de tránsito como parte de la seguridad vial por la Avenida Francisco de Orellana, en el norte de Guayaquil?

Muy frecuente ( )

Poco Frecuente. ( )

Nada Frecuente. ( )

12 ¿Con qué frecuencia ha sido usted sancionado por incumplir con lo establecido por las señales de tránsito como parte de la seguridad vial?

Muy frecuente ( )

Poco frecuente. ( )

Nunca. ( )

13.- ¿Con qué regularidad usted como conductor, pasajero o peatón ha percibido alto riesgo de muertes en un accidente de tránsito, originado por conductores de vehículo por incumplir con lo establecido por las señales de tránsito mientras conduce por la Avenida Francisco de Orellana, en el norte de Guayaquil?

Muy frecuente ( )

Poco Frecuente. ( )

Nada Frecuente. ( )

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.

Formato de la Entrevista

ENTREVISTA A:

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 al cumplimiento de las señales de tránsito mientras conduce por la Avenida Francisco de Orellana, en el norte de Guayaquil? ¿Cuál es su opinión?

……

……

……

……

2. ¿Considera usted que existe un desconocimiento y la falta de conciencia de los conductores de vehículo sobre la importancia de las señales de tránsito mientras se conduce por la Avenida Francisco de Orellana, en el norte de Guayaquil? ¿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 obligatoriedad de cumplir lo establecido por las señales de tránsito mientras se transita por la Avenida Francisco de Orellana, en el norte de Guayaquil? ¿Cuál es su opinión?

……

……..

……

……

……

3.4 Validez y Confiabilidad de Instrumentos

Para llegar al grado eficaz en el que los documentos se encentran bien elaborados se pretende aplicar la encuesta, los que arrojaran los resultados requeridos, esta a su vez se dará a conocedores de derecho y conductores, para medir el grado de conocimiento que tienen con la ley de tránsito y la importancia de cumplir con lo establecido por las señales

de tránsito mientras conduce por la Avenida Francisco de Orellana, en el norte de Guayaquil.

3.5 Definición de Variables

VARIABLE DEPENDIENTE

Imprudencia es la falta de juicio, sensatez y cuidado que una persona demuestra en sus acciones; la imprudencia es la principal causa de accidentes de tránsito. La Negligencia es la falta de cuidado o descuido, implica riesgo para uno mismo o para terceros y se produce por la omisión del cálculo de las consecuencias previsibles y posibles de la propia acción.

Las señales de tránsito son los elementos involucrados en la Seguridad Vial del conductor, pasajero, peatón y el vehículo teniendo una función fundamental para la seguridad de todos los factores para amortiguar los posibles daños ocurridos en el accidente de tránsito y minimizar el impacto y consecuencias del mismo.

VARIABLE INDEPENDIENTE

Accidente de tránsito se atribuye a un suceso que es provocado por una acción violenta y repentina ocasionada por un agente externo involuntario, y que da lugar a daños materiales, una lesión corporal e incluso la muerte.

3.6 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 la Avenida Francisco de Orellana, en el norte de Guayaquil y que constituyen una de las de mayor riesgo de conductores de vehículo donde es necesario cumplir con lo establecido por las señales de tránsito mientras conduce.

Tabla 1 Población del estudio

Institución	**Número de personas**	**Área de investigación**
Investigación de A.T.	5	OIAT CTE
Autoridad de tránsito municipal	10	Agentes civiles de tránsito
Abogados	15	Especializados en tránsito
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 incumplan lo establecido por las señales de tránsito mientras conducen por la Avenida Francisco de Orellana en 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” Avenida Francisco de Orellana, 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

Capítulo IV: Análisis de Resultados

4.1 Análisis e Interpretación de la Encuesta

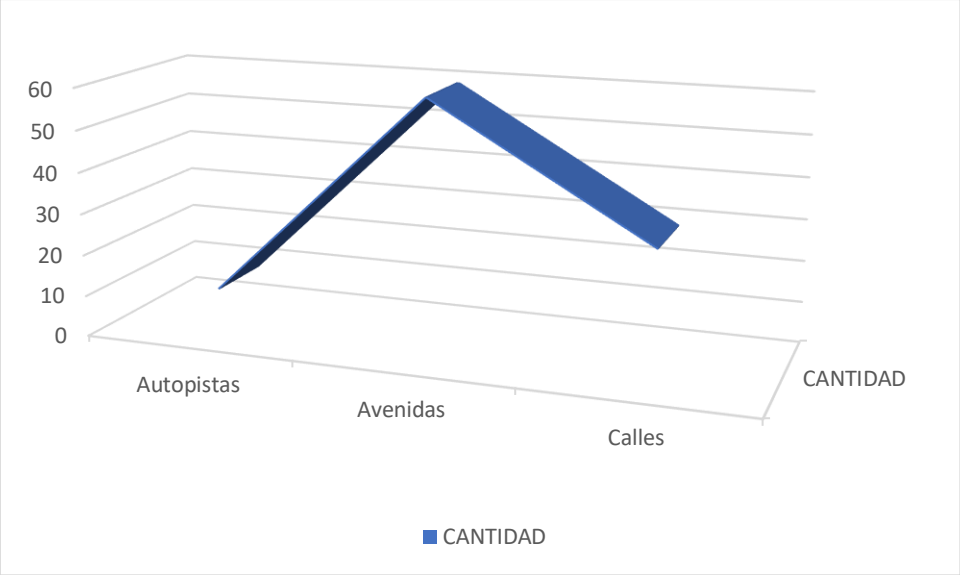
PREGUNTA No 1.- ¿En qué tipos de vías considera usted que se producen más accidentes de tránsito con pérdida de vidas humanas por la falta de cumplir con lo establecido por las señales de tránsito como parte de la seguridad vial al conducir?

Tabla 2 Tipos de vías consideran que se producen más accidentes de tránsito

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
Autopistas	10	10 %
Avenidas	60	60 %
Calles	30	30 %
Total de población	100	100 %

Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

Figura 1. Tipos de vías consideran que se producen más accidentes de tránsito



Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas el 60% considera que el lugar en el que se producen más accidentes de tránsito son las avenidas, el 30 % las calles mientras que el 10 % restante considera son las autopistas. 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 avenidas.

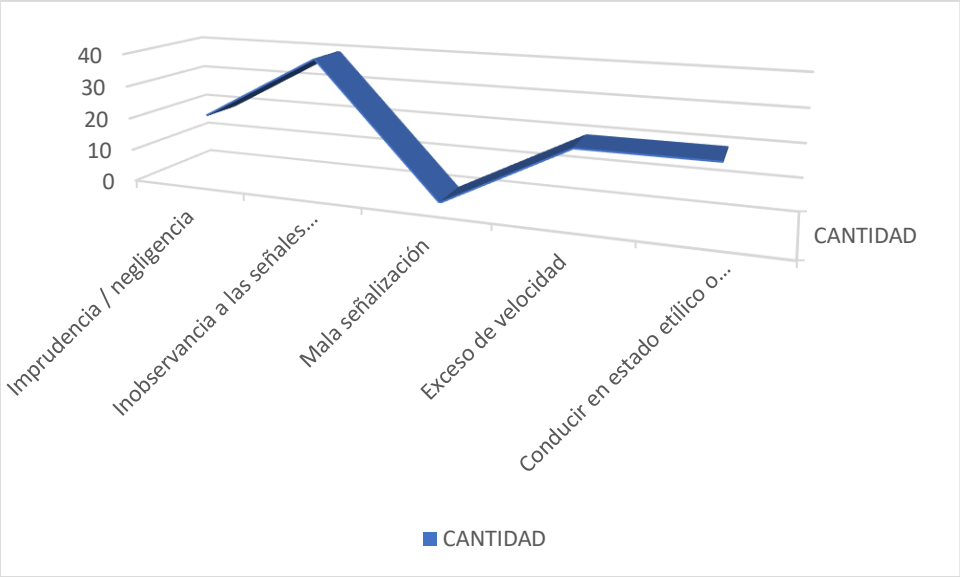
PREGUNTA No. 2.- ¿Cuáles son las causas que, considera usted provocan la mayor cantidad pérdida de vidas humanas por no cumplir con lo establecido por las señales de tránsito como parte de la seguridad vial al conducir?

Tabla 3 Causan que provocan la mayor cantidad pérdida de vidas al conducir

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
Imprudencia / negligencia	20	20 %
Inobservancia a las señales de tránsito	40	40 %
Mala señalización	0	0 %
Exceso de velocidad	20	20 %
Conducir en estado etílico o drogas	20	20 %
Total de la población	100	100 %

Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

Figura 2. Causan que provocan la mayor cantidad pérdida de vidas al conducir



Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas, el 40 % a la inobservancia a las señales de tránsito considera que es la causa mayor

accidentes de tránsito, 20% conducir en estado etílico o drogas e imprudencia / negligencia, 20% conducir a exceso de velocidad, el 20 % conducir a exceso de velocidad, 0 % mala señalización. Los encuestados determinan que el principal problema es la inobservancia a las señales de tránsito, en segundo lugar, conducir en estado etílico o drogas y el exceso de velocidad, y no consideran que exista mala señalización.

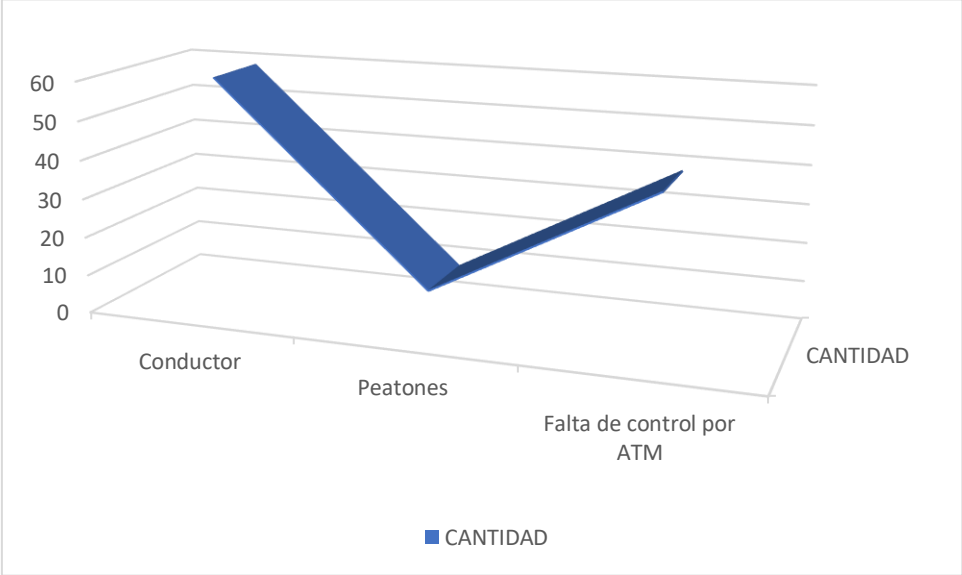
PREGUNTA No. 3.- ¿Cuál considera usted es el principal responsable de causar un accidente de tránsito con pérdida de vidas humanas por no cumplir con lo establecido por las señales de tránsito como parte de la seguridad vial al conducir?

Tabla 4 Principal responsable de causar un accidente de tránsito

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
Conductor	60	60 %
Peatones	10	10 %
Falta de control por ATM	40	30 %
Total de población	100	100 %

Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

Figura 3. Principal responsable de causar un accidente de tránsito



Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas piensa que las principales responsabilidades con el 60 % considera que son los conductores al no cumplir lo establecido por las señales de tránsito, el segundo lugar le atribuye equitativamente a los por la ATM en 40 por ciento por falta de control, el 10 % a los peatones. En conclusión, sobre esta pregunta los encuestados determinan que el principal problema son los conductores al no cumplir lo establecido por las señales de tránsito causantes de accidentes de tránsito.

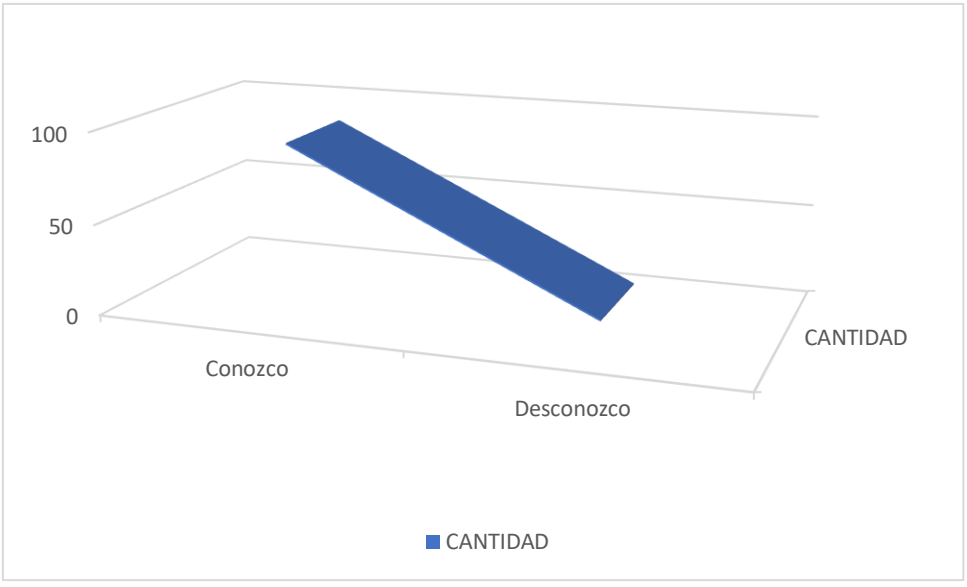
PREGUNTA No. 4.- ¿Conoce usted el significado de todas las señales de tránsito para conducir en nuestra Legislación Ecuatoriana?

Tabla 5 Conocimiento sobre significado de todas las señales de tránsito

FRECUENCIA	**CANTIDAD**	**PORCENTAJE**
Conozco	90	90 %
Desconozco	10	10 %
Total de población	100	100 %

Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

Figura 4. Conocimiento sobre significado de todas las señales de tránsito



Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

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.

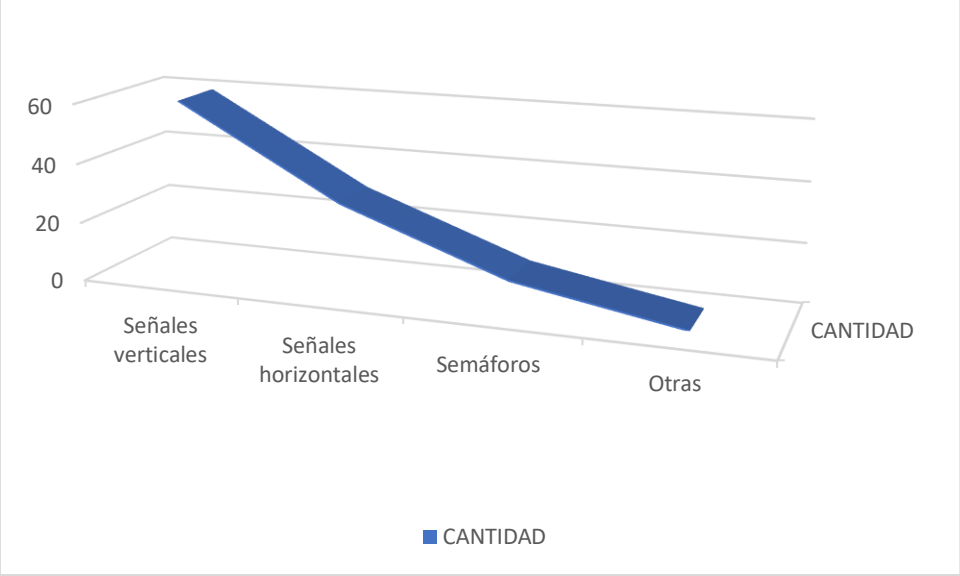
PREGUNTA No. 5.- ¿Cuáles considera usted son las principales señales de tránsito como parte de la seguridad vial al conducir que pueden evitar más pérdidas de vidas humanas mientras se conduce y ocurre un de Accidente de tránsito?

Tabla 6 Las principales señales de tránsito como parte de la seguridad vial

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
Señales verticales	60	60 %
Señales horizontales	30	20 %
Semáforos	10	20 %
Otras	0	0 %
Total de la población	100	100 %

Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

Figura 5. Las principales señales de tránsito como parte de la seguridad vial



Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas en primer lugar indican que el 60 por irrespeto a las señales verticales, el 20 % Señales horizontales, 30 % semáforos. Todas involucran como causante de pérdida de vidas humanas. En conclusión, sobre esta pregunta los encuestados refieren categóricamente que por irrespeto a las señales verticales y horizontales tiene alta implicación en las muertes durante los accidentes de tránsito e igualmente, pero en un porcentaje muy inferior 10 % a semáforos como causante de víctimas en un accidente.

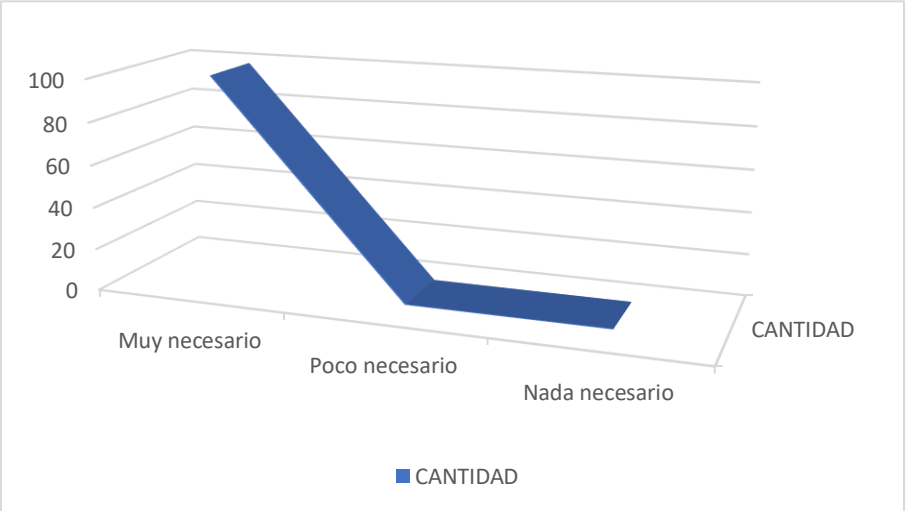
PREGUNTA No. 6.- ¿Cree usted que es necesario tomar medidas de seguridad vial para evitar más contravenciones de tránsito por parte de conductores por incumplir lo establecido por las señales de tránsito como parte de la seguridad vial al conduc**ir?**

Tabla 7 Importancia sobre tomar medidas de seguridad vial

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
Muy necesario	100	100 %
Poco necesario	00	00 %
Nada necesario	00	00 %
Total de la población	100	100 %

Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

Figura 6. Importancia sobre tomar medidas de seguridad vial



Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

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.

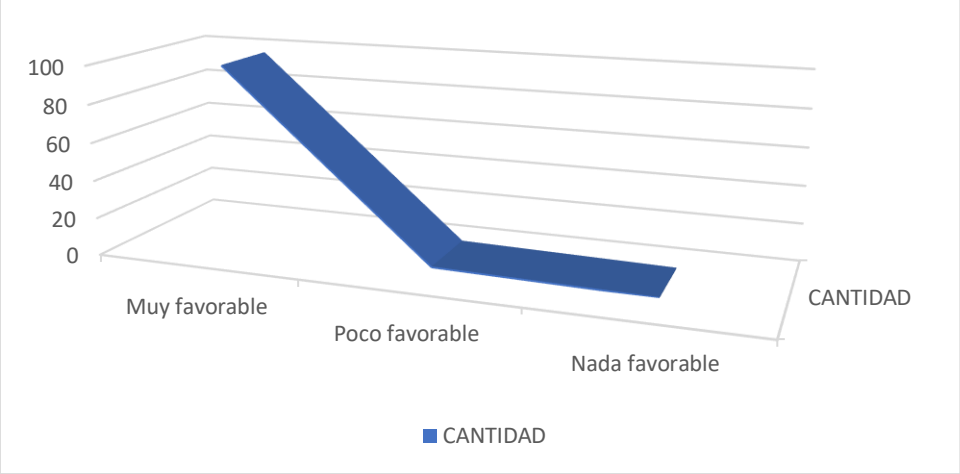
PREGUNTA No. 7.- ¿Considera usted favorable la designación de Agente de tránsito en centro de la ciudad, para el control del tránsito en Guayaquil para reducir el índice de muertes causados por la falta cumplir con lo establecido por las señales de tránsito como parte de la seguridad vial al conducir?

Tabla 8 Importancia sobre designación de Agente de tránsito en centro de la ciudad

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
Muy favorable	98	98 %
Poco favorable	02	02 %
Nada favorable	00	00 %
Total de la población	100	100 %

Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

Figura 7. Importancia sobre designación de Agente de tránsito en centro de la ciudad



Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

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.

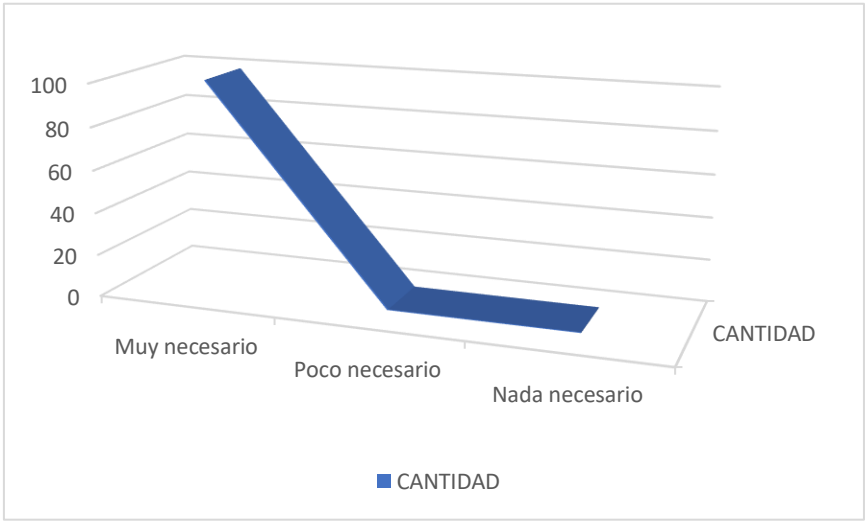
PREGUNTA No. 8.- ¿Considera usted necesario implementar a la Seguridad Vial como una materia más dentro de la enseñanza que imparten los Centros Educativos del Ecuador?

Tabla 9 Importancia sobre implementar a la Seguridad Vial como una materia más dentro de la enseñanza

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
Muy necesario	100	100 %
Poco necesario	000	000 %
Nada necesario	000	000 %
Total de la población	100	100 %

Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

Figura 8. Importancia sobre implementar a la Seguridad Vial como una materia más dentro de la enseñanza



Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

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.

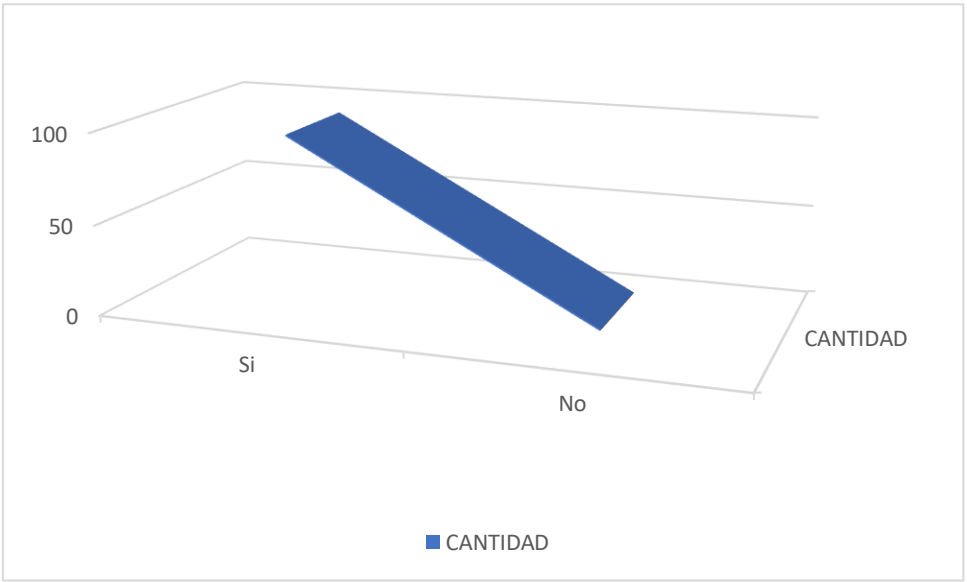
PREGUNTA No. 9. ¿Considera usted necesario que se establezca sanciones más severas hacia los conductores que no respetan lo establecido por las señales de tránsito como parte de la seguridad vial cuando conducen en las que involucre el pago de multas?

Tabla 10 Importancia sobre establecer sanciones más fuertes

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
Si	95	95 %
No	05	05 %
Total de la población	100	100 %

Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

Figura 9. Importancia sobre establecer sanciones más fuertes



Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

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.

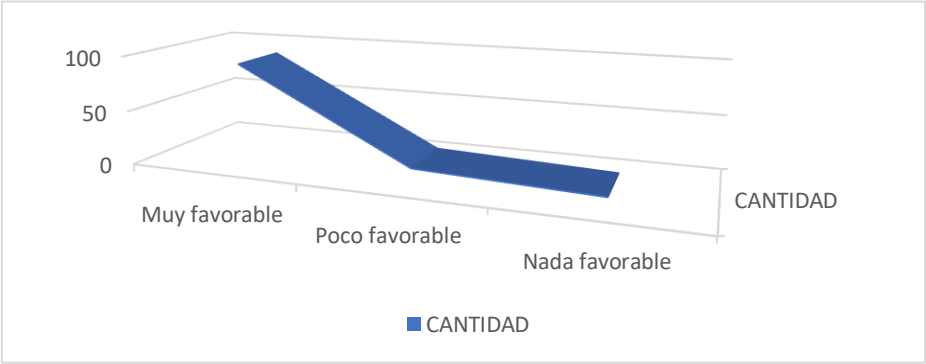
PREGUNTA No. 10.- ¿Considera usted favorable la elaboración de una ordenanza municipal para que la aplique la ATM de forma obligatoria, respecto a la designación permanente de Agentes de Tránsito para el control permanente de la falta cumplir con lo establecido por las señales de tránsito como parte de la seguridad vial al conducir mientras se conduce y que causa un alto grado de riesgo de decesos en accidentes de tránsito en las principales avenidas de la ciudad como la Avenida Francisco de Orellana, en el norte de Guayaquil?

Tabla 11 Elaboración de una ordenanza municipal para que la aplique la ATM de forma obligatoria

Frecuencia	**CANTIDAD**	**PORCENTAJE**
Muy favorable	90	90 %
Poco favorable	08	08 %
Nada favorable	02	02 %
Total de la población	100	100 %

Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

Figura 10. Elaboración de una ordenanza municipal para que la aplique la ATM de forma obligatoria



Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

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 como la Avenida Francisco de Orellana, en el norte de Guayaquil y que es motivo de esta Tesina.

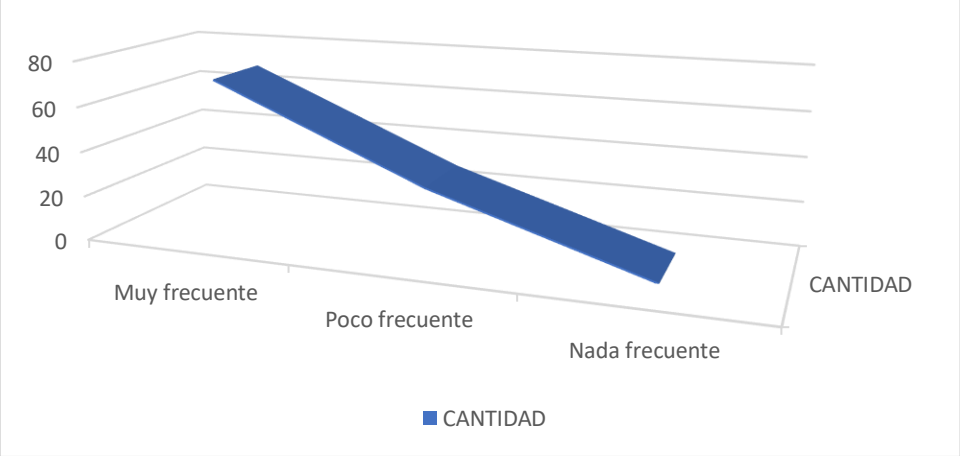
PREGUNTA No. 11 ¿Con qué frecuencia usted como conductor o peatón ha incumplido sin recibir sanción por incumplir con lo establecido por las señales de tránsito como parte de la seguridad vial por causas de distracción?

Tabla 12 Frecuencia usted como conductor o peatón ha incumplido sin recibir sanción

Frecuencia	**CANTIDAD**	**PORCENTAJE**
Muy frecuente	70	70 %
Poco frecuente	30	30 %
Nada frecuente	00	00 %
Total de la población	100	100 %

Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

Figura 11. Frecuencia usted como conductor o peatón ha incumplido sin recibir sanción



Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

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

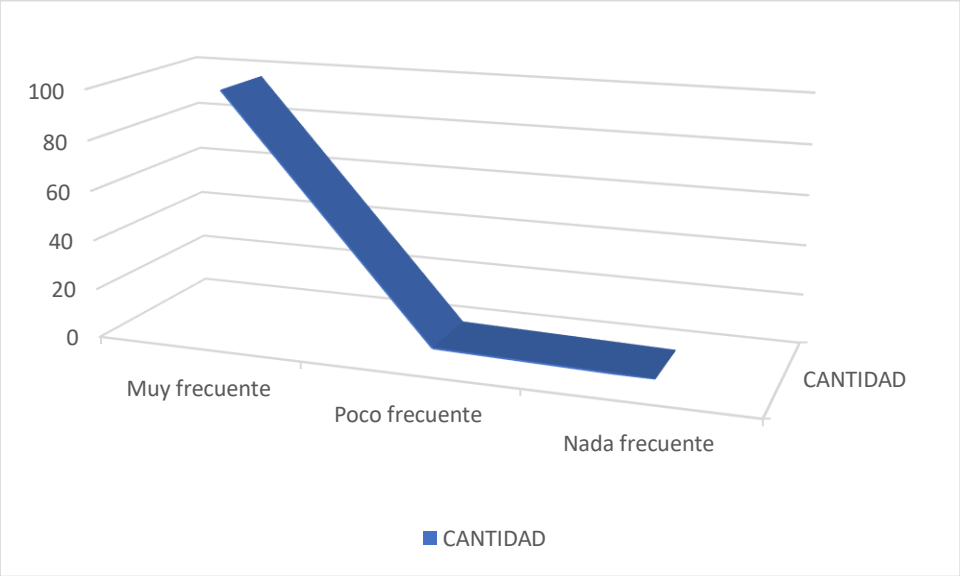
PREGUNTA No. 12 ¿Con qué frecuencia ha sido usted sancionado por incumplir con lo establecido por las señales de tránsito como parte de la seguridad vial?

Tabla 13 Frecuencia ha sido usted sancionado por incumplir la ley de transito

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
Muy frecuente	98	98 %
Poco frecuente	02	02 %
Nada frecuente	00	00 %
Total de la población	100	100 %

Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

Figura 12. Frecuencia ha sido usted sancionado por incumplir la ley de transito



Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

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

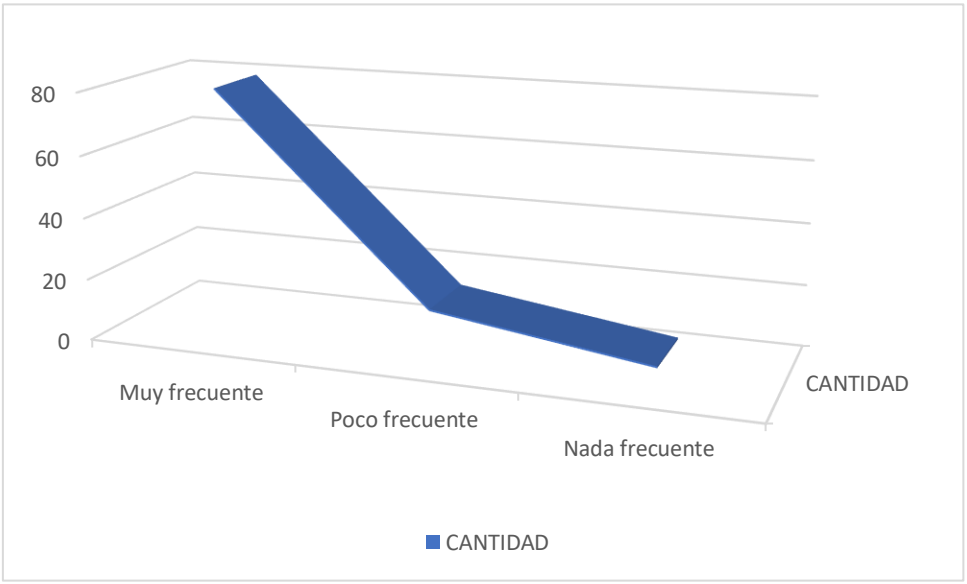
PREGUNTA No.13.- ¿Con qué regularidad usted como conductor, pasajero o peatón ha percibido alto riesgo de muertes en un accidente de tránsito, originado por conductores de vehículo por incumplir con lo establecido por las señales de tránsito mientras conduce por la Avenida Francisco de Orellana, en el norte de Guayaquil?

Tabla 14 Regularidad los encuestados como conductor, pasajero o peatón ha percibido alto riesgo de muertes en un accidente de tránsito

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
Muy frecuente	80	80 %
Poco frecuente	15	15 %
Nada frecuente	05	05 %
Total de la población	100	100 %

Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

Figura 13. Regularidad los encuestados como conductor, pasajero o peatón ha percibido alto riesgo de muertes en un accidente de tránsito



Elaborada por Donald Ubaldo Pastor Astudillo Y Johnny Carmelo Valencia Valencia

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 al cumplimiento de las señales de tránsito mientras conduce por la Avenida Francisco de Orellana, en el norte de Guayaquil? ¿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 vial mediante el cumplimiento y respeto a las señales de tránsito mientras conduce por conductores por la Avenida Francisco de Orellana, en el norte de Guayaquil.

2. ¿Considera usted que existe un desconocimiento y la falta de conciencia de los conductores de vehículo sobre la importancia al respeto de las señales de tránsito mientras se conduce por la Avenida Francisco de Orellana, en el norte de Guayaquil? ¿Cuál es su opinión?

¿Cuál es su opinión? Y si existiere cuál es su opinión.

Los profesionales encuestados indicaron que efectivamente el desconocimiento e irrespeto de las señales de tránsito mientras se conduce por la Avenida Francisco de Orellana, en el norte de Guayaquil son una de las causas que aportan para aumentar el riesgo de muertes durante un accidente de tránsito en esa vía.

3. ¿Considera usted que existe la necesidad de reformar el Código Orgánico Integral Penal, y el reglamento a la LOTTTSV, con respecto a la obligatoriedad de cumplir lo establecido por las señales de tránsito mientras se transita por la Avenida Francisco de Orellana, en el norte de Guayaquil? ¿Cuál es su opinión?

Los profesionales encuestados indicaron que si es necesario que existan penas s 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 con respecto a la obligatoriedad y exigir cumplir lo establecido por las señales de tránsito en todo momento.

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 pudimos notar que la gran problemática del alto riesgo de muertes en accidente de tránsito en el sector de la Avenida Francisco de Orellana, en el norte de 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, sobre el respeto a las señales de tránsito verticales, horizontales y semáforos, al no valor la importancia de las mismas que forman parte de las vías y establecidas en:

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, los artículos 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.

Las contravenciones de tránsito que van desde la tercera hasta la séptima clase ya no serán sancionadas con la reducción de puntos en la licencia de conducir. Así se establecen en las reformas a la Ley de Tránsito que ya fueron aprobadas en segundo debate por el Legislativo.

De hecho, con los cambios propuestos se elimina la sanción de la reducción de puntos en todas las contravenciones que estaban normadas en los artículos 388, 389, 390, 391 y 392 del Código Penal vigente que contiene la Ley de Tránsito.

El poco o ningún control del tránsito por la falta de presencia de ACT en el sector de la Avenida Francisco de Orellana, en el norte de Guayaquil, siendo una de las causas para que los conductores incumplan lo establecido por las señales de tránsito en ese sector de la ciudad.

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 Avenida Francisco de Orellana, por lo cual es necesario que la ATM

realice un estudio real de cual es realmente las necesidades de ACT para el control en el sector de la Avenida Francisco de Orellana, en el norte de Guayaquil, porque aunque exista algún instrumento legal y mandatorio para ubicar control en esa vía y chequear que los vehículos cumplan lo establecido por las señales de tránsito en ese sector de la ciudad.

Es evidente que existe la falta de cultura vial coadyuva a agravar este problema, en razón de que no se aplica de forma responsable los principios de cumplir lo establecido por las señales de tránsito en ese sector de la ciudad.

Seguridad vial relacionada con la señalización y semaforización son los elementos involucrados que 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.

El objetivo de las señales de tránsito es regular la circulación de los diferentes actores viales en las ciudades y carreteras del país. Sin embargo, es muy frecuente que tanto conductores como peatones pasen por alto estas señalizaciones ocasionando incidentes que habían podido evitarse con el cumplimiento de las normas.

En Ecuador, según la ANT- ACT, la principal infracción cometida en 2021 por los conductores de vehículos es conducir a velocidades superiores a la máxima permitida, lo que en la práctica se traduce en el incumplimiento de las señales de tránsito que demarcan las velocidades y por ende en un riesgo importante para la seguridad vial.

Las señalizaciones no son solamente para los conductores de vehículos, motos y bicicletas sino también para los peatones. Semáforos, cebras y pares, entre otros, son algunas de los

elementos que, en la mayoría de los casos, actores viales ignoran por considerarlas irrelevantes. Sin embargo, hay otros factores culturales y educativos que inciden en que los colombianos no tengan una buena cultura vial.

Una constante sensación de afán, transitar bajo una conducta de estrés, realizar actividades de manera simultánea (como hablar o chatear por celular) y el pensamiento individual sobre el colectivo, son algunas de las conductas más recurrentes a la hora de que peatones y conductores infrinjan la señalización. Incluso en países desarrollados muchas de estos malos hábitos de convivencia están reglamentados de manera severa, lo que ayuda en la disminución en los sucesos viales.

5.2. Recomendaciones

Propender que el GADs de Guayaquil, obligue a la ATM a realizar estudios de necesidades de ACT para cubrir todos los servicios de control e tránsito de alta conflictividad para que así puedan cubrir los servicios más prioritarios y luego emitir una ordenanza municipal que obligue que en la Avenida Francisco de Orellana sea considerado de alta prioridad en la ubicación de control policial de ATM- ACT.

Propender generar como política de estado un proceso de educación y seguridad vial para que los usuarios viales conozcan las normas que regulan el uso del vehículo, la vía y la obligación de respetar las señales de tránsito de forma armónica, minimizando el riesgo de muerte en accidentes de tránsito.

Generar un proceso educativo en educación vial en escuelas y colegios, para que la niñez y juventud a corto y largo plazo una conciencia vial y así una cultura de respeto a las normas de regulación de la actividad del tránsito priorizando el conocimiento de las señales de tránsito.

La aplicación de las recomendaciones de este trabajo mejoraría sustancialmente el índice de seguridad vial en las vías y de esa manera se reducen las muertes en los accidentes de tránsito y mejora la movilidad en las calles, avenidas y carreteras desde la ciudad de Guayaquil y otras localidades del país, especialmente en la Avenida Francisco de Orellana.

Estar alerta cuando te encuentres con una señal preventiva, ya que ésta te indicará que adelante podrás encontrarte con una situación en la que debas adoptar medidas de precaución para efectuar una maniobra, de la que dependerá tu propia seguridad y la de los demás vehículos.

Obedecer las indicaciones de las señales restrictivas, ya que éstas denotan la existencia de limitaciones o prohibiciones que exigen las propias circunstancias de la carretera y de la reglamentación del tránsito. Recordar que la desobediencia de estas señales implica sanciones establecidas en los Reglamentos de Tránsito.

Estar atento a las indicaciones de las señales informativas, ya que representan un auxilio muy útil para guiarte en el itinerario que llevas en tu viaje. No destruyas el señalamiento, es uno de los principales medios para salvaguardar la seguridad del tránsito en las calles y carreteras.

Referencias Bibliográficas

Asamblea Nacional LOTTTSV 2008

Asamblea Nacional REGLAMENTO LOTTTSV 2012

Asamblea Nacional Reforma LOTTTSV 2021

Cabanellas, Guillermo. (2003). Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual. Buenos Aires. Editorial Heliasta.

Cal y Mayor Rafael y James Cárdenas G. Ingeniería de transito: Fundamentos y aplicaciones 9na edición.

Chávez, E. T. (1979). Ley de tránsito y transporte con sus reformas. Quito.

Dirección General de Tráfico Ministerio del Interior, editorial Etrasa. Manual del Conductor, 2da edición.

Gómez Pavón, P. (1985). El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes. Barcelona. Bosch Casa Editorial.

Instituto Ecuatoriano de Normalización RTE. INEN 004-1 SEÑALES VERTICALES 2011

López Muñiz Goñi Miguel accidentes de tráfico: problemática e investigación. 3ra. edición

Manual de normas básicas sobre infracciones de Tránsito y su procedimiento en el COIP

Morales, Segundo. (2016). Necesidad de codificar y sistematizar las disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dentro del COIP

Organización de las Naciones Unidas (2010). Plan Mundial para el Decenio de Acción para Seguridad Vial 2011-2020

Organización Mundial de la Salud (2017). Control de la Velocidad 99

Organización Mundial de la Salud. (2011). Traumatismos causados por el tránsito y discapacidad. Washington D.C.: Oficina Sanitaria Panamericana, Oficina Regional para las Américas.

Organización Mundial de la Salud. (2013). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial en 2013. Washington D.C.: OMS.

Organización Panamericana de la Salud. (2013). Informe sobre el estado de la seguridad vial en la región de Latinoamérica. Washington D.C.: OMS.

Tabasso, C. C. (2003). El Derecho Vial. Buenos Aires.

Rune Elvik El manual de medidas de seguridad vial edición 2006

Vásquez, M. (2013). Campaña de educación vial para la reducción de los accidentes de tránsito en la ciudad de Quito, promovida por la compañía de transporte Pichincha S.A.

Yánez, Natasha (2016) El deber objetivo de cuidado del peatón incurre en los accidentes de tránsito en el cantón Rumiñahui año 2014.

Cuerpos Legales:

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

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

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

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

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

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

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

Anexo 1

Certificado de antiplagio

Detector de plagio v. 1991 - Informe de originalidad 2/12/2021 16:38:53

Documento analizado: PROYECTO PASTOR VALENCIA.docx Licenciado para: Instituto Rey David

Preajuste de comparación: Volver a escribir Idioma detectado: Es

Tipo de verificación: Control de internet

[tee_and_enc_string] [tee_and_enc_value]

Análisis detallado del cuerpo del documento:

Tabla de relaciones:

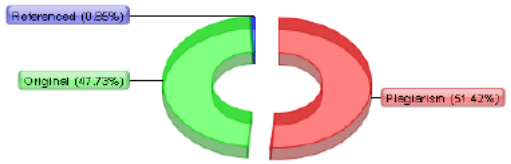


Gráfico de distribución:

