INSTITUTO TÉCNICO SUPERIOR REY DAVID

CARRERA PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TRANSITO

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO:

TECNICO EN PLANIFICACION Y GESTION DEL TRANSITO

TESINA: TITULO

“Estudio de causas de accidentes de tránsito en Ecuador el año 2020”

DATOS INFORMATIVOS

INSTITUTO TECNICO SUPERIOR "REY DAVID"

AUTORIDADES:

Abg. Bayardo Caicedo

TUTOR ENCARGADO

Cnel. CTE Dr. Leonel Pozo Moreira

ESTUDIANTE INVESTIGADORA

Domínguez Rivadeneira Freddy Gonzalo
Tello Merchán Edgar Magno

DERECHOS DE AUTOR

Yo, **Domínguez Rivadeneira Freddy Gonzalo, Tello Merchán Edgar Magno**, en calidad de autor y titular: de los derechos morales y patrimoniales del trabajo de titulación:

"ESTUDIO DE CAUSAS DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN ECUADOR EL AÑO 2020" modalidad Proyecto de Investigación de conformidad con el Art. 144 del **CÓDIGO ORGÁNICO DE LA ECONOMÍA SOCIAL DE LOS CONOCIMIENTOS, CREATIVIDAD E INNOVACIÓN**, concedo al **INSTITUTO TÉCNICO SUPERIOR "REY DAVID**" del cantón Daule provincia del Guayas una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos.

Conservo a mi favor todos los derechos de autor sobre la obra, establecidos en la norma citada.

También, autorizo al **INSTITUTO TÉCNICO SUPERIOR "REY DAVID**" para que realice la digitación y publicación de este trabajo de titulación en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

El autor declara que la obra objeto de la presente autorización es original en su forma de expresión y no infringe el derecho de autor de terceros, asumiendo la responsabilidad por cualquier reclamación que pudiere presentarse por esta causa y liberando al Instituto toda responsabilidad.

Atentamente,

Domínguez Rivadeneira Freddy Gonzalo
CC. 0909035867
freddy12021965@gimail.com

Tello Merchán Edgar Magno
CC. 0912900271
edgartellom@hotmail.es

APROBACIÓN DEL TUTOR TRABAJO INVESTIGACIÓN

Yo Cnel. de la CTG CTE Dr. **GERARDO LEONEL POZO MOREIRA**, en mi calidad de tutor del trabajo de investigación, elaborado por la Sres. Estudiantes Domínguez Rivadeneira Freddy Gonzalo, Tello Merchán Edgar Magno, cuyo título es **"ESTUDIO DE CAUSAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN ECUADOR EL AÑO 2020",** previo a la obtención del título de Técnico en planificación y Gestión del Tránsito, considero que el mismo reúne los requisitos y méritos necesarios en el campo metodológico y epistemológico, para ser sometido a la evaluación por parte del tribunal examinador que se designe por lo que APRUEBO, a fin que el trabajo sea habilitado para continuar con el proceso de titulación determinado por el Instituto Técnico Superior Rey David del Cantón Daule, provincia del Guayas, república del Ecuador.

Dado en la ciudad de Guayaquil, _____ 2021

Atentamente,

_____

Cnel. Dr. Leonel Pozo Moreira
Docente- tutor
CC. 0906217518

DEDICATORIA

El presente trabajo de investigación lo dedico a mi Dios Todopoderoso.

Domínguez Rivadeneira Freddy Gonzalo

Tello Merchán Edgar Magno

AGRADECIMIENTOS

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

Mis más sinceros agradecimientos a mis amigos y compañeros, por su apoyo y ayuda incondicional en la realización de todo el Proyecto de Investigación.

Domínguez Rivadeneira Freddy Gonzalo

Tello Merchán Edgar Magno

ÍNDICE DE CONTENIDO

DERECHOS DE AUTOR…….
APROBACION DEL TUTOR DEL TRABAJO INVESTIGACION……
DEDICATORIA……
AGRADECIEMIENTO……
RESUMEN……
ABSTRAC…….
INTRODUCCION……..
CAPITULO 1
1.1 CAUSAS DE ACCIDENTES DE TRANSITO…….....
1.2 ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL ECUADOR……

1.3 DESCRIPCION…… ……

1.4 OBJETIVO GENERAL…….

1.5 JUSTIFICACION……

CAPITULO 2…….
MARCO TEORICO……..
2.1 ANTECEDENTES ……..……..
2.2 MARCO LEGAL……
2.3 LEY ORGANICA DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL…….
2.4 CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL……..
2.5 REGLAMENTO A LA LEY DE TRANSITO ……..……
2.6 ESTADO DE SITUACION ACTUAL…….

CAPITULO 3……..
MARCO CONCEPTUAL……
3.1 MOTIVOS QUE OCACCIONAN ACCIDENTES DE TRANSITO…….
3.2 HISTORIA……
3.3 IMPRUDENCIA…….
3.4 ESTUDIO DE CAUSAS DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL ECUADOR…….……....……
3.5 NORMAS JURIDICAS RELACIONADAS EN TRANSITO ECUADOR……
3.6 REGLAMENTO A LA LEY DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL…….

CAPITULO 4……..
4.1 RECURSOS METODOLOGICOS…… ……
4.2 TECNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN……
4.3 FORMATO DE ENCUESTA
ENCUESTA……..

4.4 DEFINICION …….

4.5 ESTADISTICA……

CAPITULO 5……..
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES……..
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS…….

TEMA: **ESTUDIO DE CAUSAS DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN ECUADOR EL AÑO 2020**

AUTOR: Domínguez Rivadeneira Freddy Gonzalo

Tello Merchán Edgar Magno

TUTOR: Cnel. Dr. Leonel Pozo Moreira

RESUMEN

Los accidentes de tránsito en el Ecuador han causado muchos problemas en el ámbito social, ocupa el segundo lugar en la mortandad por accidentes de tránsito en Latinoamérica. La Organización Mundial de la Salud (OMS) define un accidente de tránsito como un problema para la salud pública mundial y pueden causar graves consecuencias en las personas y generar altos costos económicos para el país, de allí la necesidad de realizar este estudio.

El objetivo de esta investigación es determinar cuáles son las principales causas que ocasionan los accidentes de tránsito, los datos fueron proporcionados por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT. La investigación es de tipo cuantitativo, de corte transversal y además un estudio descriptivo, exploratorio e inferencial no experimental. Se realizó un estudio de normalidad de las variables y luego se procedió a emplear pruebas estadísticas; como parte de los resultados se encontró que la causa principal que provocó la mayor cantidad de fallecidos en accidentes de tránsito fue la de conducir desatento a las condiciones de tránsito.

PALABRAS CLAVES:

Accidentes de tránsito, Ecuador, causas, mortalidad, consecuencias serias.

TITLE: **STUDY OF CAUSES OF TRAFFIC ACCIDENTS IN ECUADOR IN 2020**

Author: Domínguez Rivadeneira Freddy Gonzalo

Tello Merchán Edgar Magno

Tutor: Cnel. Dr. Leonel Pozo Moreira

ABSTRACT

Traffic accidents in Ecuador have caused many problems in the social sphere, ranking second in death from traffic accidents in Latin America. The World Health Organization (WHO) defines a traffic accident as a problem for global public health and can cause serious consequences for people and generate high economic costs for the country, hence the need to carry out this study.

The objective of this research is to determine which are the main causes that cause traffic accidents, the data were provided by the National Traffic Agency (ANT. The research is quantitative, cross-sectional and also a descriptive, exploratory and inferential non-experimental. A study of normality of the variables was carried out and then statistical tests were used; as part of the results, it was found that the main cause that caused the highest number of deaths in traffic accidents was that of driving inattentive to traffic conditions.

KEYWORDS

Traffic accidents, Ecuador, causes, mortality, serious consequences.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación hace referencia a la comparación de los accidentes de tránsito en el Ecuador. Se puede definir como accidente de tránsito a "un problema para la salud pública mundial que puede causar graves consecuencias en las personas y generar altos costos económicos para el país". Con este estudio se pretende determinar las principales causas de accidentes de tránsito, para así poder sugerir acciones en beneficio de la población ecuatoriana. Los accidentes de tránsito en el Ecuador han sido una de las causas más altas de las tasas de mortalidad. Según la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) las causas de siniestros han ido aumentado con el pasar del tiempo. De acuerdo a las estadísticas básicas proporcionadas por la ANT menciona lo siguiente: "El tipo de accidente más frecuente es el arrollamiento-atropello a peatones y choques frontales entre vehículos en las principales provincias del país". Las causas de los fallecimientos por AT son atribuidas a la imprudencia del conductor y peatón. Por cada 100 lesionados por arrollamiento en AT fallecieron 61 personas. («Vista de Caracterización de la Mortalidad por Accidentes de Tránsito en Ecuador, 2015»). Según la Organización Mundial de la Salud, el 90% de muertes por accidentes de tránsito ocurre en países de población de bajos o ingresos medios. Hablemos de tres países que año tras año tienen cifras y casos sobre accidentes de carretera: Bolivia, Perú y Ecuador. De acuerdo a las cifras y reportes presentados por la OMS,

Ecuador, ocupa el segundo lugar en mortandad por accidentes de tránsito en Latinoamérica. Según el Director de Justicia Vial, Guillermo Abad, la situación no ha mejorado a pesar de la reforma de la ley de tránsito, ya que se ha presentado un 50% en el incumplimiento por parte de los mandatarios: "la autoridad encargada no tiene la voluntad de hacerla cumplir, cuando sea completamente aplicable .La Organización Mundial de la Salud (OMS) indica que cada año mueren en el mundo cerca de 1,3 millones de personas a causa de accidentes de tránsito y hasta 50 millones sufren traumatismos no mortales en estos siniestros. En Ecuador, el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), ha situado los accidentes de tránsito como la sexta causa de mortalidad, detrás de enfermedades como la diabetes y afecciones cardíacas.

CAPITULO 1

1.1 CAUSAS DE ACCIDENTES DE TRANSITO

Conducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor). Conducir en estado de somnolencia o malas condiciones físicas (sueño, cansancio y fatiga). Conducir en sentido contrario a la Las causas generales de los accidentes de tránsito propuestas por la Agencia Nacional de Tránsito son las siguientes:

1) Adelantar o rebasar a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos tales como: curvas, puentes, túneles, pendientes, etc.
2) Bajarse o subirse de vehículos en movimiento sin tomar las precauciones debidas.
3) Caso fortuito o fuerza mayor (explosión de neumático nuevo, derrumbe, inundación, caída de puente, árbol, presencia intempestiva e imprevista de semovientes en la vía, etc.).
4) Condiciones ambientales y / o atmosféricas (niebla, neblina, granizo, lluvia).
5) Conduce bajo la influencia de alcohol, sustancias psicotrópicas y / o medicamentos.
6) Conducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor).
7) Conducir en estado de somnolencia o malas condiciones físicas (sueño, cansancio y fatiga).
8) Conducir en sentido contrario a la vía normal de circulación.
9) Conducir vehículo superando los límites máximos de velocidad.
10) Daños mecánicos previsibles.
11) Dejar o recoger pasajeros en lugares no permitidos.
12) Falla mecánica en los sistemas y / o neumáticos (sistema de frenos, dirección, electrónico o mecánico).
13) Mal estacionado- el conductor que detenga o estacione vehículos en sitios o zonas que entrañen peligro, tales como zona de seguridad, curvas, puentes, túneles, pendientes.
14) Malas condiciones de la vía y / o configuración. (iluminación y diseño).
15) No ceder el derecho de vía o preferencia de paso a vehículos.
16) No ceder el derecho de vía o preferencia de paso al peatón.

17) No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos.
18) No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede.
19) No respetar las señales manuales del agente de tránsito.
20) No respetar las señales reglamentarias de tránsito. (pare, ceda el paso, luz roja del semáforo, etc.).
21) No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinada para el efecto.
22) Peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente (semáforos o señales manuales).
23) Peatón transita bajo influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y / o medicamentos.

Para la determinación de las principales causas, se han aplicado varios análisis estadísticos: se realizó el test de normalidad, para ello se analizó el número de observaciones y se aplicó la prueba de Kolmogórov-Smirnov

1.2 ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL ECUADOR

Un accidente automovilístico, tránsito, colisión, siniestro vial o accidente vial, entre otros términos, es un suceso que ocurre generalmente cuando un vehículo colisiona contra uno o más sectores de la vialidad (otro vehículo, peatón, animal, escombros del camino) u otra obstrucción estacionaria como un poste, un edificio, un árbol, entre otros. Estos accidentes a menudo resultan en daños materiales (daños a los vehículos involucrados o al objeto envestido), daños humanos (lesiones de diversa gravedad, discapacidad o muerte), así como costos financieros tanto para la sociedad como para las personas involucradas.1

Estos no son aleatorios ni imprevisibles, y usualmente están acompañados por corresponsabilidades, como pueden ser ajenas al conductor (falta de señalización adecuada, carencia de iluminación en las calles, falla mecánica del vehículo, la mala construcción o el mal estado de una calle/avenida, etc.), así como propios del o los conductores en cuestión (no respetar las señales de tránsito, conducir en estado de ebriedad u otros efectos de estupefacientes, distracciones como utilizar el celular mientras se maneja, conducir a exceso de velocidad, realizar maniobras peligrosas, etc.).

Si bien, en la mayoría de los siniestros no se generaliza la culpabilidad, aunque no hay intención de lastimar, hay culpa. Por ejemplo, un conductor en estado de ebriedad atropella peatones por accidente, sin embargo, sabe que es ilegal manejar en ese estado, así como el hecho de que, encontrarse en estado etílico, reduce sus capacidades de maniobra, por lo que el hecho vial deja de ser impredecible o inevitable (ProQuets, 2020)

1.3 DESCRIPCION

Es el que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, vehículos preponderantemente automotores, condiciones climatológicas, señalización y caminos, los cuales ocasionan pérdidas.

1.4 OBJETIVO GENERAL

Elaborar una normativa Municipal expedida mediante 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 de reducir la mortalidad generadas por los siniestros viales.

1.5 JUSTIFICACION

Es importante al realizar el análisis de causalidad de las infracciones de los usuarios viales en esta intersección sobre las motivaciones por la cual se cometen estas violaciones a los códigos reglamentarios del uso de la vía y el vehiculó, con la finalidad de que además de un control urgente de infractores en esa intersección se pueda establecer a corto y mediano plazo un cambio de hábitos en favor del respeto a las normas que rigen el tránsito en el país y especialmente en la ciudad de Guayaquil.

CAPITULO 2

MARCO TEORICO

2.1ANTECEDENTES

Buscando trabajos investigativos en los repositorios de las universidades de Guayaquil, no se encuentran muchos temas relacionados a la accidentabilidad vial en esta ciudad, pero se encontró en la Facultad de Ciencias Sociales y Políticas, Escuela de Derecho una tesis del año 2016 que hace referencia sobre el estudio del deber objetivo de cuidado realizado por el Abogado Gerardo Pozo en que establece que el articulo 377 en su primer inciso determina una sanción para el causante de una accidente con resultado de muerte

por violación al deber objetivo de cuidado y especifica el autor claramente que en ese inciso no especifica cual es el deber objetivo de cuidado; mientras que en el segundo inciso si especifica en la cual la sanción es muy superior a la del primer inciso por inobservancia de leyes, reglamentos y disposiciones legales, como causa del accidente con fatalidad, determinando una sanción de 3 a 5 años de pena privativa de libertad, especificando claramente que las normas ligadas al deber objetivo de cuidado están establecidas en el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte terrestre, Transito y seguridad Vial, especialmente desde el artículo 162 al 219, donde se especifica los deberes, derechos y obligaciones de los conductores y peatones especialmente, cuyo quebrantamiento constituye una infracción de tránsito, que actualmente es sancionada por el Código Orgánico Integral penal.

En los últimos doce años han fallecido en siniestros de tránsito aproximadamente 18 mil

personas, lo que constituye un promedio anual de 1.554 personas.

• El 50% de los accidentes de tránsito en el Ecuador están relacionadas a la impericia, exceso de velocidad y embriaguez.

• El promedio es de 68,3% de víctimas de origen masculino y un 31,7% de víctimas femeninas.

• Los siniestros de Tránsito dejan a Ecuador cercano a los países de ingresos altos puesto que

su promedio alcanza 10,3 personas fallecidas por cada 100.000 habitantes.

2.2 MARCO LEGAL

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

ART 3 literal 8, el estado garantiza la seguridad integral.

Reducir la mortalidad en accidentes de tránsito. Realizar las mejorar de los niveles de seguridad en los espacios públicos.

2.3 LEY ORGANICA DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

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"

2.4 CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL

El COIP como se lo conoce contiene en sus artículos del 371 al 392 el capítulo de infracciones de tránsito, siendo los más trascendente los delitos que constan en los articulo 376 al 380, de la cual los artículos 376 al 378 tipifica al delito de tránsito con personas fallecidas, y el articulo 379 al delito de lesiones en concordancia con el artículo 152 de este mismo cuerpo legal y el 380 que refiere al delito de tránsito solo con daños materiales, cuya sanción diferenciada es en relación al daño producido o sea al resultado.

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.

2.5. LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL,

promulgada en el Registro Oficial Suplemento No. 398 de 7 de agosto del 2008; Que el 29 de marzo de 2011 se publicó en el Registro Oficial Suplemento 415, la Ley Orgánica reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Que la antedicha ley reformatoria introdujo cambios sustanciales en la organización del sector del transporte, con la finalidad de armonizar la ley con las disposiciones constitucionales que otorgan a los Gobiernos Regionales Autónomos Descentralizados competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; y, Que en tal virtud resulta también necesario armonizar las normas reglamentarias a las disposiciones constitucionales y legales.

En ejercicio de la facultad que le confiere el numeral 13 del Art. 147 de la Constitución de la República del Ecuador.

2.6 ESTADO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL PROBLEMA

En Ecuador es un país que consta de 17.511.000 personas, y aquí se administra el tránsito y el transporte en función de las competencias asumida 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.

Una problemática actual tanto de vehículos y peatones en las causas de accidentes de tránsito se presenta por la zona de seguridad que cuando bloquea la circulación esto confunde al tránsito vehicular por hora. Los peatones al cruzar la zona de seguridad peatonal un numero nutrido en promedio de 20 personas que transitan de este a Oeste y viceversa, por cada ciclo del semáforo especialmente en las horas pico, aquello representa que la hora crucen 1200 personas, aforo peatonal realizado durante 60 minutos.

Una vez planteado el problema es necesario aplicar alguna acción o varias acciones que conlleve al respeto de la normativa de preferencia de vía o derecho de paso de determinado en el Reglamento aplicativo a la LOTTTSV articulo 200 y lo que especifica el artículo 210 del mismo reglamento que determina que todo conductor al realizar una maniobra como el viraje obligatorio que deben realizar los conductores que se involucran en laso investigativo. Por tal razón es fundamental que de forma prioritaria exista un permanente control de la intersección con agentes civiles de tránsito, posteriormente se podría construir con pasos elevados peatonales.

CAPITULO 3

3.1 MARCO CONCEPTUAL

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.

3.2 MOTIVOS QUE OCACCIONAN ACCIDENTES DE TRANSITO

Reformas a la Ley de Tránsito: Al buen conductor le costará 50% menos renovar la licencia

a) Exceso de velocidad. ...
b) No respetar las señales de tránsito. ...
c) Cambio brusco de carril. ...
d) Conducir bajo la influencia del alcohol. ...
e) No guardar distancia lateral entre vehículos. ...
f) Espacio entre automotores.



3.3 HISTORIA

El 12 de febrero de 1898 ocurrió la primera colisión fatal de un coche en Purley, Surrey, Reino Unido. El automóvil de Henry Lindfield, un hombre de negocios, se estrelló contra

un árbol y él murió horas más tarde en el hospital de Croydon. Una vez más, el veredicto fue "muerte accidental".

3.4 IMPRUDENCIA

Es la falta de moderación o sensatez al conducir, genera el comportamiento de las causas de accidentes ya que ella abarca a la conducción negligente, de impericia e inclusive de inobservancia de las leyes o reglamentos.

Existen una cantidad de posibles consecuencias que resultan de un accidente de tránsito, ya sea por un pequeño roce o por un choque devastador. Los hechos viales ocasionan numerosos costes sociales, no solo en pérdida de vidas sino también en forma de lesiones temporales o permanentes a personas involucradas en accidentes de tráfico. Además, frecuentemente las lesiones permanentes acarrean fuertes costes económicos tanto al estado, como a las compañías aseguradoras como a los individuos que los padecen. Se estima que, a principios del siglo XXI, cada año se producen entre 1,5 y 2 millones de muertos por causa de accidentes de tráfico, y en muchos países desarrollados constituye la principal causa de muerte entre los menores de 25 años.

Actualmente Bangkok es la ciudad con más accidentes de tránsito del mundo. En América Latina la Ciudad de Vadalcadar tiene el mayor número de muertes en carretera, se estima que por hora mueren 2,1 personas y otras 130 resultan heridas.

La siniestralidad o peligrosidad tiene que ver con la probabilidad de ocurrencia de accidentes en un determinado tramo de carretera, un determinado tipo de vehículo o un grupo determinado de conductores.

La mayor parte de fallecimientos en accidentes de tráfico están asociadas a traumatismos craneoencefálicos, a traumas torácicos y a laceración de órganos internos. Entre los heridos además de si son graves (riesgo de muerte) o leves (sin riesgo de muerte), debe distinguirse también entre heridos con lesiones permanentes y heridos con lesiones pasajeras.



3.5 ESTUDIO DE CAUSAS DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL ECUADOR

Para los análisis de datos se tomó la información de la Agencia Nacional de Tránsito a nivel nacional. Se analizaron 14410 accidentes ocurridos en el país entre los años 2016-2018 y se recogieron un total de 9 variables: Año en el que ocurre el accidente, día de la semana, hora en la que se registra el accidente, zonas de accidente, se clasifica según la causa, según la tipología, el tipo de carretera, y el factor clima.

Una vez filtrada la base de datos y los accidentes objetos de estudio se colocaron en cada una de las variables descritas en el párrafo anterior, para determinar según su categoría definida por la ANT, el mayor índice que representa en el estudio a realizar, esto permite una caracterización de los mismos. Las variables recogidas, se presentan a continuación:

3.6 NORMAS JURIDICAS RELACIONADAS EN TRANSITO 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

Seleccione su categoría de licencia de conducción A1 A2 B1

B2
B3
C1
C2
C3
Edad
Genero
Femenino
Masculino
Grupo de trabajo al que pertenece
Administrativo
Comercial
Técnico
Operativo
Otro
Tipo de Contrato
Indefinido
Termino fijo
Contratista
Otro
Experiencia en conducción
Accidentes ¿ha tenido en los últimos cinco años algún accidente de tránsito?
SI
NO
Incidentes ¿ha tenido en los últimos cinco años algún incidente de tránsito?
SI
NO
¿Con qué frecuencia realiza desplazamientos en misión?
A diario
Una o dos veces al mes
Alguna vez a la semana
Varias
¿Conduce su propio vehículo para estos desplazamientos?
SI
NO
¿Con cuánto tiempo de antelación se suelen prever mis misiones?
El mismo día
Uno/Dos días
Un mes

cuidado especialmente.

3.7 REGLAMENTO A LA LEY DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, promulgada en el Registro Oficial Suplemento No. 398 de 7 de agosto del 2008

Que el 29 de marzo de 2011 se publicó en el Registro Oficial Suplemento 415, la Ley Orgánica reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Que la antedicha ley reformatoria introdujo cambios sustanciales en la organización del sector del transporte, con la finalidad de armonizar la ley con las disposiciones constitucionales que otorgan a los Gobiernos Regionales Autónomos Descentralizados competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; y, Que en tal virtud resulta también necesario armonizar las normas reglamentarias a las disposiciones constitucionales y legales.

CAPITULO 4

4.1 RECURSOS METODOLOGICOS

Se busca evaluar las secuelas psicológicas en las víctimas de accidentes de tránsito en primer lugar y comprender el impacto social generado en las conformaciones familiares. En cuanto al alcance de la investigación es de tipo descriptivo y transversal, teniendo en cuenta que se busca medir, evaluar y recolectar datos sobre las víctimas de accidentes de tránsito de tipo automovilísticos ocurridos durante el año 2015 y las secuelas socio familiar.

4.2 TECNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACION

Esta encuesta con la entrevista son las que nos dan la opción de acceder a una información real para la solución del problema.

4.3 FORMATO DE ENCUESTA

ENCUESTA

Se recopiló la información en diferentes puntos, ya que se necesita tener confiabilidad en lo expuesto.

4.4 DEFINICION

Es el que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por

condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, vehículos preponderantemente automotores, condiciones climatológicas, señalización y caminos, los cuales ocasionan pérdidas prematuras de vidas humanas y/o lesiones, así como secuelas físicas o psicológicas, perjuicios materiales y daños a terceros

4.5 ESTADISTICA

Análisis Descriptivo

A continuación, se muestra las causas de accidentes de tránsito en los años 2016, 2017 y 2018. Se puede observar en el Gráfico 1 de la muestra analizada, que la causa conducir desatento a las condiciones de tránsito es aquella con mayor frecuencia absoluta 2016 (con un número de 575), 2017 (con un número de 494) y 2018 (con un número de 668), en total 1737 causas.



CAPITULO 5

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El número total de accidentes de tránsito en el Ecuador es desconocido, únicamente se tiene como referencia los que se logran registrar en la Agencia Nacional de Tránsito.

Considerando una muestra significativa de 80655 registros y las pruebas de hipótesis de pudo llegar a las siguientes conclusiones: Que en los años anteriores no existió diferencias

significativas; en cambio en el 2017 existió variación con relación al resto de los años. A nivel nacional la causa que provocó la mayor cantidad de fallecidos en accidentes de tránsito fue conducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor) con un 33.3%.

A nivel nacional la segunda y tercera causas fueron conducir vehículo superando los límites máximos de velocidad y no transitar por las aceras o zonas de seguridad destinada para el efecto con porcentajes del 14.2 y 6.3% respectivamente.

Las causas de accidentes dependen de la ubicación geográfica como puede ser la provincia, por lo que para determinar causa contextualizadas al medio geográfico se sugiere que se haga un estudio por provincia de tal forma que las estrategias sean más efectivas, esto puede conducir a una nueva investigación más local. Se sugiere se definan las acciones a tomar y el diseño del seguimiento estadístico a seguir para determinar el éxito o fracaso de las mismas y además que las entidades responsables tomen acciones sobre la causa conducir "desatento a las condiciones de tránsito" ya que es la que más accidentes de tránsito generan.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

https://knepublishing.com/index.php/KnE-Engineering/article/view/6272/11641#:~:text=Conducir%20desatento%20a%20las%20condiciones%20de%20tr%C3%A1nsito%20(celular%2C%20pantallas%20de,la%20v%C3%ADa%20normal%20de%20circulaci%C3%B3n.

https://es.wikipedia.org/wiki/Accidente_de_tr%C3%A1nsito

https://www.proquest.com/openview/43af3c19c59d9fb0197e4cdf2ec615c1/1.pdf?pq-origsite=gscholar&cbl=1006393

https://www.inec.gob.pa/archivos/P4361CONCEPTOS.pdf

https://www.jotform.com/es/form-templates/category/business

Cuerpos Legales:

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

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

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

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

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.