INSTITUTO TÉCNICO SUPERIOR REY DAVID

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE TÉCNICO EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TRANSITO

TEMA:
CONDUCCIÓN INFORMAL DE TRICIMOTOS Y SU IMPACTO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN ZONA COMERCIAL DE DAULE, 2021

AUTORES:
CRISTOBAL FABRICIO ORTIZ RAMOS
EDDER ROMMEL FRANCO WONG

TUTOR:
ING. CARRILLO GURUMENDI OMAR, MG. PH.D. (c)

DAULE – ECUADOR
2021

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE GRADUACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	Conducción informal de tricimotos y su impacto en accidentes de tránsito en zona comercial de Daule, 2021.		
AUTORES:	Cristóbal Fabricio Ortiz Ramos Edder Rommel Franco Wong		
REVISORES	Ing. Amanda Lozada Valdez		
INSTITUCIÓN:	Instituto Superior Técnico Rey David		
UNIDAD/FACULTAD:	Carrera de Planificación y Gestión del Transito		
GRADO OBTENIDO:	Técnico en Planificación y Gestión del Transito		
FECHA DE PUBLICACIÓN:		**No. DE PÁGINAS:**	57
ÁREAS TEMÁTICAS:	Planificación y Gestión del Transito		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Conducción informal, Tricimotos, Accidentes de tránsito.		

RESUMEN/ABSTRACT: 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 la zona comercial de Daule, haciendo énfasis en los accidentes de tránsito, especialmente los producidos por imprudencia y negligencia. El atribuir al factor humano, exceso de velocidad y estado de embriaguez para el cometimiento de esos accidentes es fundamental para poder realizar un análisis más profundo y encontrar la solución a que estos índices de accidentabilidad y muertes bajen en casi la totalidad. 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 peatones quien tienen gran responsabilidad en esta problemática ya que son estas dos figuras las consideradas como actores principales del sistema de tránsito. El crear un instructivo jurídico dirigido especialmente para los Agentes Civiles de Tránsito es parte importante para dar solución al tema investigado y a su vez bajar este índice de accidentes suscitados en la zona comercial de Daule. A nivel mundial, mueren 1,2 millones de personas al año por accidentes de tránsito, muchos de ellos causados por la falta de conciencia de los conductores que al tomar irresponsablemente el volante en sus manos se convierten en potenciales asesinos o criminales y a su vehículo en máquina de matar. En un accidente de tránsito por lo general se producen daños materiales, lesiones físicas y hasta la muerte de personas.

ADJUNTO PDF:	[X]	SI	[ ]	NO
CONTACTO CON AUTORES	**Teléfono:** 0996779741 0991618896		**E-mail:** ficho-1_2@hotmail.com edder.franco90@hotmail.es	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN:	**Nombre: Allison Murillo Villareal**			
	Teléfono: 042 798845 - 0960557044			
	E-mail: reydavidinstituto@itred.edu.ec			

Certificación del tutor

En mi calidad de tutor de los estudiantes **Agente 3 Ortiz Ramos Cristóbal Fabricio y Agente 4 Franco Wong Edder Rommel**, de la carrera de Planificación y Gestión de Tránsito, nombrado por el Vicerrectorado CERTIFICO: que el trabajo de investigación especial titulado "**Conducción informal de tricimotos y su impacto en accidentes de tránsito en zona comercial de Daule, 2021"**, en obtención al grado académico de Técnico en Administración y Gestión de Transito, cumple con los requisitos académicos, científicos y formales que establece el Reglamento aprobado para tal efecto.

Atentamente

Ing. Carrillo Gurumendi Omar, Mg.

Daule, mayo 24 de 2021

Dedicatoria

Dedicamos el presente trabajo a nuestras familias que son nuestro pilar fundamental en nuestras vidas quienes han estado con nosotros en todo momento guiándonos, cuidándonos y motivándonos sin importar las circunstancias.

Constantemente depositaron en nosotros su completa confianza en cada reto que se nos presentó y no dudaron ni un segundo de nuestras habilidades e inteligencia.

Agradecimiento

Queremos agradecer primeramente a Dios por habernos dado la vida y a nuestros padres por siembre brindarnos su amor y apoyo incondicional por que sin ellos este logro no sería posible

A nuestros queridos docentes por proporcionarnos los conocimientos que necesitamos para nuestra formación profesional.

A nuestro tutor de tesis por no dejarnos solos ,siempre estar dispuesto a ayudarnos y resolver cada una de nuestras dudas y preguntas que se nos fueron presentando al realizar nuestra tesis .

Declaración expresa

"La responsabilidad del contenido del este trabajo de investigación para la obtención del grado académico de Técnico en Planificación y Gestión del Tránsito, titulado: **Conducción informal de tricimotos y su impacto en accidentes de tránsito en zona comercial de Daule, 2021.** Es de correspondencia exclusiva de los autores: **Agente 3 Ortiz Ramos Cristóbal Fabricio y Agente 4 Franco Wong Edder Rommel**; y **EL PATRIMONIO INTELECTUAL DE LA MISMA PERTENECE AL INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO REY DAVID"**

_____

Ortiz Ramos Cristóbal Fabricio

C. I.: 0922618301

_____

Franco Wong Edder Rommel

C. I.: 0928472810

Índices de contenidos

Contenido

Certificación del tutor iii

Dedicatoria iv

Agradecimiento v

Declaración expresa vi

Índices de contenidos vii

Índices de tablas x

Índices de figuras xi

RESUMEN xii

ABSTRACT xiii

Capítulo I 1

1. El problema de investigación 1

1.1. Antecedentes del problema 1

1.2. Planteamiento del problema (Situación problémica) 2

1.3. Objetivos de la Investigación 3

1.3.1. Objetivo General 3

1.3.2. Objetivos específicos 3

1.4. Justificación de la Investigación 3

1.5. Hipótesis 4

1.6. Formulación del problema 4

1.7. Sistematización de problema 4

Capitulo II 5

2. Fundamentación teórica de la investigación 5

2.1. Marco teórico 5

2.1.1. Accidente de tránsito 6

2.1.2. Imprudencia 8

2.1.3. Seguridad vial 8

2.1.4. Tricimotos 9

2.2. Marco legal 10

2.3. Marco Contextual 15

Capitulo III 19

3. Diseño metodológico de la investigación (Metodología) 19

3.1. Tipo de investigación 19

3.1.1. Tipo exploratorio 19

3.1.2. Diseño no experimental 19

3.1.3. Método Analítico- Sintético 19

3.1.4. Enfoque 19

3.2. Población y muestra del estudio 20

3.2.1. Población 20

3.2.2. Muestra 20

3.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos 21

3.4. Aspectos éticos 21

3.5. Análisis de la información recopilada 22

3.5.1. Encuesta a conductores de tricimotos 22

3.6. Conclusiones de la investigación 32

Capitulo IV 33

4. Propuesta 33

4.1. Antecedentes de la propuesta 33

4.2. Objetivos de la propuesta 34

4.2.1. Objetivo general de la propuesta 34

4.2.2. Objetivos específicos de la propuesta 34

4.3. Propuesta 35

4.3.1. Funciones de los Agentes Civiles de Transito. 35

4.3.2. Antes de acudir al accidente 37

4.4. Cronograma 38

4.5. Presupuesto 39

Conclusiones y recomendaciones 40

4.6. Conclusiones 40

4.7. Recomendaciones 40

Bibliografía 41

Anexos 42

Índices de tablas

Tabla 1 22

Tabla 2 23

Tabla 3. 24

Tabla 4 25

Tabla 5. 26

Tabla 6. 27

Tabla 7 28

Tabla 8 29

Tabla 9 30

Tabla 10. 31

Tabla 11 38

Tabla 12. 39

Índices de figuras

Figura 1. Enfoque Social 9

Figura 2. Mapa político del Cantón Daule. Tomado de (Google Maps, 2021) 15

Figura 3. Zona comercial del Cantón Daule. Tomado de (Google Maps, 2021) 16

Figura 4. Zona comercial La Aurora del Cantón Daule. Tomado de (Google Maps, 2021) 17

Figura 5. Pregunta 1.- Sexo 22

Figura 6. Pregunta 2.- Edad 23

Figura 7. *Pregunta 3.- ¿Cuánto tiempo lleva realizando el servicio de tricimoto?* 24

Figura 8. Pregunta 4.- ¿Posee licencia profesional habilitante? 25

Figura 9. Pregunta 5.- ¿Pertenece a una asociación? 26

Figura 10. Pregunta 6.- ¿Pago por pertenecer a la asociación? 27

Figura 11. Pregunta 7.- ¿Por qué no ingresa a una cooperativa de tricimotos registrada por las autoridades? 28

Figura 12. Pregunta 8.- ¿Le gustaría pertenecer a una cooperativa de tricimotos? 29

Figura 13. Pregunta 9.- ¿Le gustaría obtener su documento habilitante de manejo? 30

Figura 14. Pregunta 10.- ¿Siendo tricimotos amarillo le gustaría brindar el servicio que brinda ahora? 31

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE TÉCNICO EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TRANSITO

Tema: CONDUCCIÓN INFORMAL DE TRICIMOTOS Y SU IMPACTO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN ZONA COMERCIAL DE DAULE, 2021.

Autores: Prefecto Jefe Jiménez Montero Norman Gerardo
Subinspector 2 Matamoros Samaniego Carlos V
Tutor: Ing. Carrillo Gurumendi Omar Mg.

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 la zona comercial de Daule, haciendo énfasis en los accidentes de tránsito, especialmente los producidos por imprudencia y negligencia. El atribuir al factor humano, exceso de velocidad y estado de embriaguez para el cometimiento de esos accidentes es fundamental para poder realizar un análisis más profundo y encontrar la solución a que estos índices de accidentabilidad y muertes bajen en casi la totalidad. 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 peatones quien tienen gran responsabilidad en esta problemática ya que son estas dos figuras las consideradas como actores principales del sistema de tránsito. El crear un instructivo jurídico dirigido especialmente para los Agentes Civiles de Tránsito es parte importante para dar solución al tema investigado y a su vez bajar este índice de accidentes suscitados en la zona comercial de Daule. A nivel mundial, mueren 1,2 millones de personas al año por accidentes de tránsito, muchos de ellos causados por la falta de conciencia de los conductores que al tomar irresponsablemente el volante en sus manos se convierten en potenciales asesinos o criminales y a su vehículo en máquina de matar. En un accidente de tránsito por lo general se producen daños materiales, lesiones físicas y hasta la muerte de personas.

Palabras clave: Conducción informal, Tricimotos, Accidentes de tránsito.

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE TÉCNICO EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TRANSITO

Tema: INFORMAL DRIVING OF TRICYCLES AND ITS IMPACT ON TRAFFIC ACCIDENTS IN THE COMMERCIAL ZONE OF DAULE, 2021

Autores: Prefecto Jefe Jiménez Montero Norman Gerardo
Subinspector 2 Matamoros Samaniego Carlos V
Tutor: Ing. Carrillo Gurumendi Omar Mg.

ABSTRACT

The purpose of this research project is to inform the general public about the great problem that arises daily in the commercial area of Daule, with emphasis on traffic accidents, especially those caused by recklessness and negligence. Attributing the human factor, speeding and drunkenness for the commission of these accidents is essential to make a deeper analysis and find the solution to these accident rates and deaths down in almost all. This social behavior leads us to face the reality that it is not only the drivers who cause these rates to continue increasing daily, but also the pedestrians who have great responsibility in this problem since these two figures are considered to be the main actors of the traffic system. The creation of a legal instruction directed especially for the Civilian Traffic Agents is an important part to solve the investigated issue and in turn lower this accident rate in the commercial area of Daule. Worldwide, 1.2 million people die each year in traffic accidents, many of them caused by the lack of awareness of drivers who irresponsibly take the steering wheel in their hands and become potential murderers or criminals and their vehicle becomes a killing machine. In a traffic accident there are usually material damages, physical injuries and even death of people.

Keywords: Informal driving, Tricycles, Traffic accidents.

Capítulo I

1. El problema de investigación

1.1. Antecedentes del problema

El presente Proyecto de Investigación radica en la necesidad de dar a conocer a la ciudadanía en general el gran problema que se suscita por el cometimiento de infracciones y contravenciones de tránsito, a su vez el artículo 55 de la Constitución de la República del Ecuador hace mención a que: Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán competencias exclusivas como planificar, construir y mantener la viabilidad humana y planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal.

Los accidentes de tránsito llegan a ser hoy en día, la segunda causa principal de muerte en el mundo. Muchos conductores han hecho de los vehículos, una herramienta para matar, aunque no tengan premeditado ocasionar los accidentes, con su irresponsabilidad dejan graves consecuencias como la muerte o la invalidez de sus víctimas.

Lo que es peor en Ecuador y en muchos países de Latinoamérica, estos accidentes ocurren por la imprudencia, negligencia, exceso de velocidad, impericia de conductores, en gran parte, conductores profesionales e informales. Estos conductores luego de cometer el hecho se dan a la fuga, desaparecen las evidencias del hecho, no se presentan ante los jueces o sobornan a éstos para recuperar su libertad o reciben penas muy leves que, sumadas a las rebajas penitenciarias, equivaldría a impunidad.

Surge la necesidad de tratar el tema debido a que en los países se han establecido penas drásticas para las personas que conducen en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias estupefacientes, pero en la gran mayoría son leves para el delito de tránsito con muerte por imprudencia, negligencia o impericia.

Actualmente en el Ecuador, con la vigencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Registro Oficial No.0398 del 7 de agosto del 2008, se endurecieron las penas para los conductores y peatones, particularmente para los que conduzcan en estado de embriaguez o bajo el efecto de estupefacientes o sustancias psicotrópicas, pero en cuanto a los delitos de tránsito con muerte por exceso de velocidad, impericia, o a sabiendas de que el vehículo está en malas condiciones y el ocasionado por negligencia, imprudencia e inobservancia de las normas, tipificados en la Ley de Tránsito de 1996, se los 2 fusionó en uno solo, con una pena igual.

Las tricimotos o tricicletas, son adaptaciones de una moto con 2 ruedas posteriores que con un cajón metálico soporta la carga de bienes o personas. Este medio de transporte ha sido utilizado en países muy pobres como la India, algunos sectores de la China, Egipto, entre otros. Su uso sigue siendo permitido ya que se asegura que se utiliza para distancias cortas y en donde los vehículos de buses no entregan un recorrido, se podría decir que es una cobertura a conveniencia de las líneas de buses. Así se lo puede observar en el apéndice.

En algunos pueblos, su desarrollo ha sido tal que ya no se ven pocas, sino decenas en los semáforos tratando de disputar un espacio en el uso común de peatones que desean por unos cuantos centavos, ahorrar la carga de sus compras en el mercado o el tiempo y la distancia del paradero de bus a sus casas. En la actualidad los conductores de las tricimotos en el cantón Samborondón no brinda un buen servicio a la comunidad, debido a que los miembros de la Comisión de Transito del Ecuador, cada vez reciben más quejas por parte de los usuarios.

1.2. Planteamiento del problema (Situación problémica)

El sistema de las tricimotos viene del ensamble de una moto y una carretilla, pero ya algunas casas comerciales han homologado un proceso de producción que viene mejor preparado para el transporte de personas, sin embargo, siguen siendo vehículos frágiles, poco potentes para el frenado e inestables a velocidades mayor a los 40 kilómetros por hora.

Debido a que es un vehículo pequeño, de manejo con cuidado, es pertinente que se debe hacer por personas con criterio formado y que tengan un alto sentido de responsabilidad, que lo que se está llevando son vidas humanas y que sus actos son consecuentes con su sociedad.

A pesar de todo lo mencionado lo más importante y relevante en el servicio de transportación es la calidad de atención que se le proporcione a los usuarios, quienes diariamente utilizan las tricimotos para movilizarse, donde se consideran aspectos tangibles e intangibles tales como el trato personalizado y el aspecto físico de las unidades de transportación, ya que todo esto genera una mala experiencia para el usuario.

1.3. Objetivos de la Investigación

1.3.1. Objetivo General

Analizar la conducción informal de tricimotos y su impacto en accidentes de tránsito en zona comercial de Daule, 2021.

1.3.2. Objetivos específicos

- Identificar cuáles son las causas fundamentales para la provocación de accidentes de tránsito en la zona comercial de Daule.
- Determinar los factores de riesgo que inciden en los accidentes de tránsito por la conducción informal de tricimotos en la zona comercial de Daule, 2021.
- Diseñar un instructivo que sirva de guía a los Agentes Civiles de Transito para disminuir los accidentes de tránsito producidos especialmente por Imprudencia y Negligencia de la conducción informal de tricimotos en la zona comercial de Daule.

1.4. Justificación de la Investigación

A nivel nacional y a través de los medios de comunicación observamos que diariamente se suscitan gran cantidad de accidentes de tránsito en las vías públicas que provocan pérdidas de vidas, personas que quedan con discapacidades permanentes y otras marcadas psicológicamente para toda la vida por el impacto sufrido; pérdida de objetos y bienes que con tanto esfuerzo se logró adquirir; estos hechos se han convertido en la segunda causa de muerte en nuestro país y

es necesario aportar de alguna forma para conseguir que se disminuya las estadísticas alarmantes en cuanto a infracciones de tránsito, por esta razón la investigación se torna de gran importancia, y se ha escogido el tema sobre la conducción informal de tricimotos y su impacto en accidentes de tránsito en zona comercial de Daule, por cuanto este tipo es de gran importancia para la sociedad y el progreso del país prevenir accidente de tránsito.

Los procesos de investigación dejan claro a los lectores que existe forma de direccionar el conocimiento del presente proyecto, a través del estudio empírico, se modelará un sistema práctico por medio del desarrollo de estrategias de marketing de servicio para los conductores de tricimotos en la zona comercial de Daule, todo con la finalidad de generar satisfacción en los usuarios que utilizan este medio para la transportación.

1.5. Hipótesis

Si se realiza un estudio de la conducción informal de tricimotos disminuirá su impacto en los accidentes de tránsito en zona comercial de Daule, 2021

1.6. Formulación del problema

¿De qué manera incide los accidentes de tránsito producidos especialmente por Imprudencia y Negligencia de la conducción informal de tricimotos en la zona comercial de Daule, 2021

1.7. Sistematización de problema

¿Cuáles son las causas fundamentales para la provocación de accidentes de tránsito en la zona comercial de Daule?

¿Cuál es el índice de accidentes de tránsito producidos especialmente por Imprudencia y Negligencia de la conducción informal de tricimotos en la zona comercial de Daule?

¿Qué alternativa de solución se da al problema planteado?

Capitulo II

2. Fundamentación teórica de la investigación

2.1. Marco teórico

Precisar acercamientos a los niveles de servicio del transporte público para cada sector o territorio de una ciudad y compararlos con los del transporte privado, para establecer un balance jerarquizado de los valores que definen la oferta de transporte público o las ventajas del uso del transporte privado y medir los niveles de cobertura o seguridad que requieren las personas para realizar sus desplazamientos habituales y más concurrentes, es un paradigma que mantienen muchas autoridades y gestores de decisión, en muchas ciudades y países del globo.

Cada territorio de una determinada ciudad mantiene relaciones sociales y económicas más o menos densas, importantes y recurrentes no solo con los demás sectores de la propia ciudad o región, sino también con el mismo territorio en particular, bien sea por la proximidad entre ellos, o por la generación-atracción de viajes derivada de su estructura social o económica.

Universidad Técnica De Ambato: Facultad De Jurisprudencia Y Ciencias Sociales; Tesis N° 466 Del Año 2017 Elaborado Por Morales Moreno Carlos Roberto, Con El Tema **"Causas principales para los accidentes de Tránsito y la Tipología"**: En la cual dice "…que los principales motivos para que se ocasionen los accidentes de tránsito son el conducir en estado de embriaguez, por incrementar la velocidad del vehículo inadecuadamente e innecesariamente, el irrespetar las señales de tránsito, por lo que indica que deberíamos tener todos nuestros sentidos orientados a la conducción y además con mucha responsabilidad…"

Universidad Técnica De Ambato: Facultad De Jurisprudencia Y Ciencias Sociales; Tesis N° 429 Del Año 2018 Elaborado Por Miño Mayorga Diana Elizabeth, Con El Tema **"Accidentes de Tránsito":** En la cual dice "…que existen diferentes tipos de accidentes de tránsito que por sus consecuencias a cada uno le anteceden en diferentes circunstancias y por ende nunca

existiría un accidente igual a otro, y lo más apropiado para evitar los accidentes es conducir a la defensiva…

En el año 2019, Toscano Izurieta Juan Carlos realizo la tesis de pregrado de la Universidad Central del Ecuador con el tema: "CAUSAS DE LAS INFRACCIONES A LA LEY DE TRÁNSITO EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO", en este trabajo el autor enfoca el tema manifestando que:

> *Los accidentes de tránsito constituyen un problema de orden legal y social que ha sido necesario investigar para determinar las causas que generan las infracciones de tránsito. Los peatones se convierten en usuarios de la justicia, que en ocasiones no toman las medidas de seguridad necesarias y los conductores no toman consciencia para evitar cometer las infracciones de tránsito, siendo este objeto de ocasionar los accidentes en las vías y por último hasta la muerte. (Toscano, 2019, pág. 22)*

El autor hace un enfoque al orden social y cultural ya que si se habla de infracciones cometidas por conductores y peatones se basa en la falta de cultura por parte de la ciudadanía en general, ya que este es un problema que al suscitarse a diario preocupa también a los organismos encargados de la seguridad vial en nuestro país especialmente en el Distrito Metropolitano de Quito

2.1.1. Accidente de tránsito

Un accidente de tráfico, accidente de tránsito, accidente vial o siniestro automovilístico es un suceso imprevisto y ajeno al factor humano que altera la marcha normal o prevista del desplazamiento en las vialidades. Especialmente es aquel suceso en el que se causan daños a una persona o cosa, de manera repentina ocasionada por un agente externo involuntario. Dávalos, (2018).

El perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido (mayoritaria o generalmente) a factores externos e imprevistos que contribuyen la acción riesgosa, negligente o irresponsable de un conductor, de un como pueden ser fallos mecánicos repentinos, condiciones ambientales desfavorables (sismos o cambios climáticos bruscos y repentinos) y cruce de animales durante el tráfico o incluso la caída de un árbol por fuertes vientos en la calle o carretera.

La culpa como una modalidad de conducta punible que se configura cuando el resultado típico es producto de la infracción al deber objetivo de cuidado, y el agente debió haberlo previsto por ser previsible, o habiéndolo previsto confió en poder evitarlo". Blanco, (Blanco, Sandra, 2017).

Una de las principales causas para que se den los accidentes de tránsito se hace mención a lo que la autora de este libro menciona ya que son las sustancias estupefacientes entre ellos el alcohol las que son producto de esta problemática, en la legislación Ecuatoriana hay artículos específicos en la que sanciona a los conductores que se encuentren bajo este estado pero es donde se genera la falta de aplicación en este caso a la ley de tránsito lo que genera que se violente el derecho a la vida la misma que se encuentra promulgada en nuestra constitución.

2.1.1.1. Incidentes de tráfico

Sólo puede hablarse de incidente involuntario cuando se alude a la parte pasiva de la acción, es decir, a quien se involucra en un siniestro de tránsito sin poder evitarlo. Porque, salvo la intervención de la naturaleza, o a procesos orgánicos fisiológicos del ser humano, gran parte de los siniestros son prevenibles y evitables. Un porcentaje menor de ellos se debe a fallas de fabricación de vehículos, lo cual no excluye atribuirles un "error humano consciente". Posteriores investigaciones de estos "incidentes" han corroborado esta afirmación. Los hechos de tráfico tienen diferentes escalas de gravedad, el tipo más grave se considera aquel del que

resultan víctimas mortales, bajando la escala de gravedad cuando hay heridos graves, heridos leves, y el que origina daños materiales a los vehículos afectados. Del Castillo, (2018).

El no permitir que las estadísticas sigan aumentando a diario es responsabilidad de la ciudadanía y de los entes encargados del control y sobre todo del hacer respetar las normas prescritas

2.1.2. Imprudencia

El tratadista Carlos Olano Valderrama respecto a la imprudencia dice, “es aquella actitud síquica de quien no prevé el peligro o previniéndolo no hace todo lo posible para evitarlo”. Cabanellas, (2017).

El autor Guillermo Cabanellas define a la impericia como genéricamente, la falta de prudencia, de precaución, omisión de la diligencia debida, defecto de advertencia o previsión de alguna cosa y manifestación que descubre o revela algo que convenía reservar o que provoca algún mal ante la reacción ajena.

En la imprudencia no hay ni la intención plena ni el propósito definido de delinquir, pero se originan consecuencias tipificadas en la ley penal en determinadas cosas, por no haber precedido con la diligencia adecuada para evitar lesiones, perjuicio o daños.

2.1.3. Seguridad vial

La seguridad vial se fundamenta en la interacción de tres elementos básicos: elemento humano, elemento vía y elemento vehículo, puede adicionarse un cuarto elemento denominado ambiental o medio ambiente. Cifuentes, (2017).

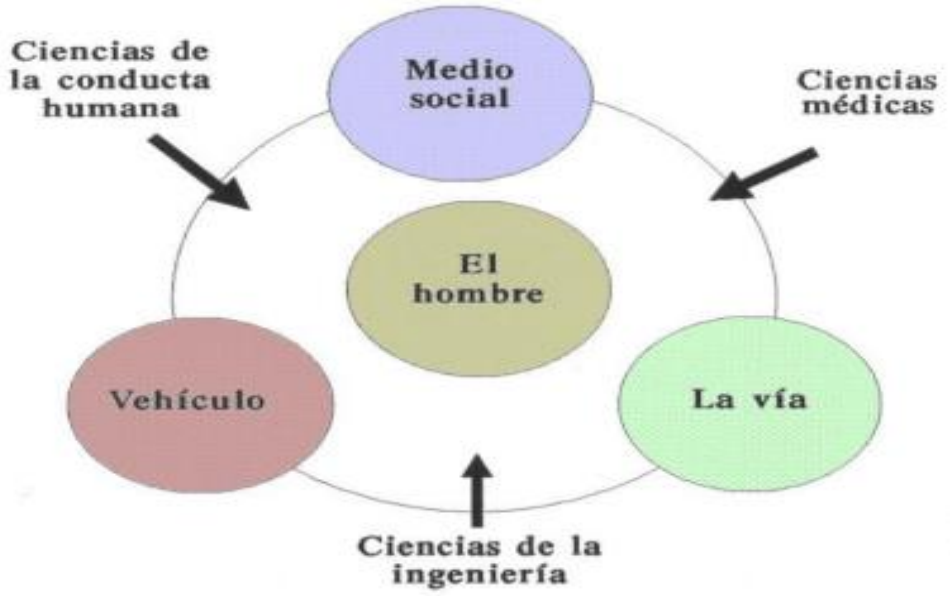


Figura 1. Enfoque Social

Para que ocurra un accidente de tránsito es necesario que los elementos pierdan su armonía por lo que, ante cualquier alteración de los elementos enunciados, se produce un accidente de tránsito.

2.1.4. Tricimotos

Los medios de transporte también pueden ser divididos entre públicos o privados, dependiendo principalmente de cuál sea su función o utilización. En el presente estudio se hace referencia los transportes públicos que son aquellos medios cuya función es trasladar grandes o poca cantidad de personas de un lugar a otro, pero esencialmente cuentan con una alta demanda de la comunidad, además se caracteriza en que público debe adaptarse a los horarios y rutas que el operador ofrezca.

En Ecuador el transporte público se ha establecido principalmente en la utilización de autobuses que sirven como medio de transporte para los habitantes de las diferentes provincias del país. De hecho, solo en la ciudad de Guayaquil un 83% de la población se moviliza en

transportes público, esta aglomeración a su vez despierta la queja de los usuarios ya que las unidades llegan a ser escasas y las personas deben pasar un sin número de incomodidades durante el trayecto hacia su destino Caiza, (2017).

El servicio de tricimotos se origina por la necesidad de transporte que tienen las personas que habitan en sectores donde el tránsito de buses es muy limitado o inexistente, generalmente las vías por donde transitas estos medios de transporte son caminos polvorientos y pedregosos.

Su servicio se caracteriza esencialmente por ser rápido y puerta a puerta, pero al igual que sucede con los buses urbanos la calidad de servicio es dudosa, ya que se dichos automotores se han visto involucrados en diversos accidentes por irrespetar leyes de tránsito por falta de regularización, debido a esto su seguimiento ha empezado con la inscripción de las unidades o cooperativas y el establecimiento de rutas específicas más sin embargo aún existen unidades que transitan sin permisos.

2.2. Marco legal

El presente proyecto de investigación encuentra su asidero legal bajo el amparo de:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

Art. 262.- Los gobiernos regionales autónomos tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias:

1. Planificar el desarrollo regional y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, provincial, cantonal y parroquial.

3. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte regional y el cantonal en tanto no lo asuman las municipalidades.

4. Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito regional.

6. Determinar las políticas de investigación e innovación del conocimiento, desarrollo y transferencia de tecnologías, necesarias para el desarrollo regional, en el marco de la planificación nacional.

7. Fomentar las actividades productivas regionales.

Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.

2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.

3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.

6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

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.

LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

NOTA GENERAL:

En todas las normas legales y en la presente Ley cuando se mencione La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se entenderá que se refiere a La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANRCTTTSV), que también podrá ser conocida como Agencia Nacional de Tránsito A.N.T.

En todas aquellas normas legales en las que se hace referencia a la Comisión de Tránsito del Guayas se entenderá que se refieren a la Comisión de Tránsito del Ecuador, y donde diga Cuerpo de Vigilancia de la Comisión de Tránsito del Guayas se entenderá que aluden al Cuerpo de Vigilantes.

Dado por Art. 113 de Ley No. 0, publicada en Registro Oficial Suplemento 415 de 29 de marzo del 2011.

Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento,

contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

Art. 2.- La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad.

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

Art. 3.- El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.

Art. 5.- El Estado, a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social.

Art. 7.- Las vías de circulación terrestre del país son bienes nacionales de uso público, y quedan abiertas al tránsito nacional e internacional de peatones y vehículos motorizados y no

motorizados, de conformidad con la Ley, sus reglamentos e instrumentos internacionales vigentes. En materia de transporte terrestre y tránsito, el Estado garantiza la libre movilidad de personas, vehículos y bienes, bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial.

Art. 9.- Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.

Art. 240.- El patrimonio de la Comisión de Tránsito del Guayas, se constituye por:

DISPOSICIONES GENERALES

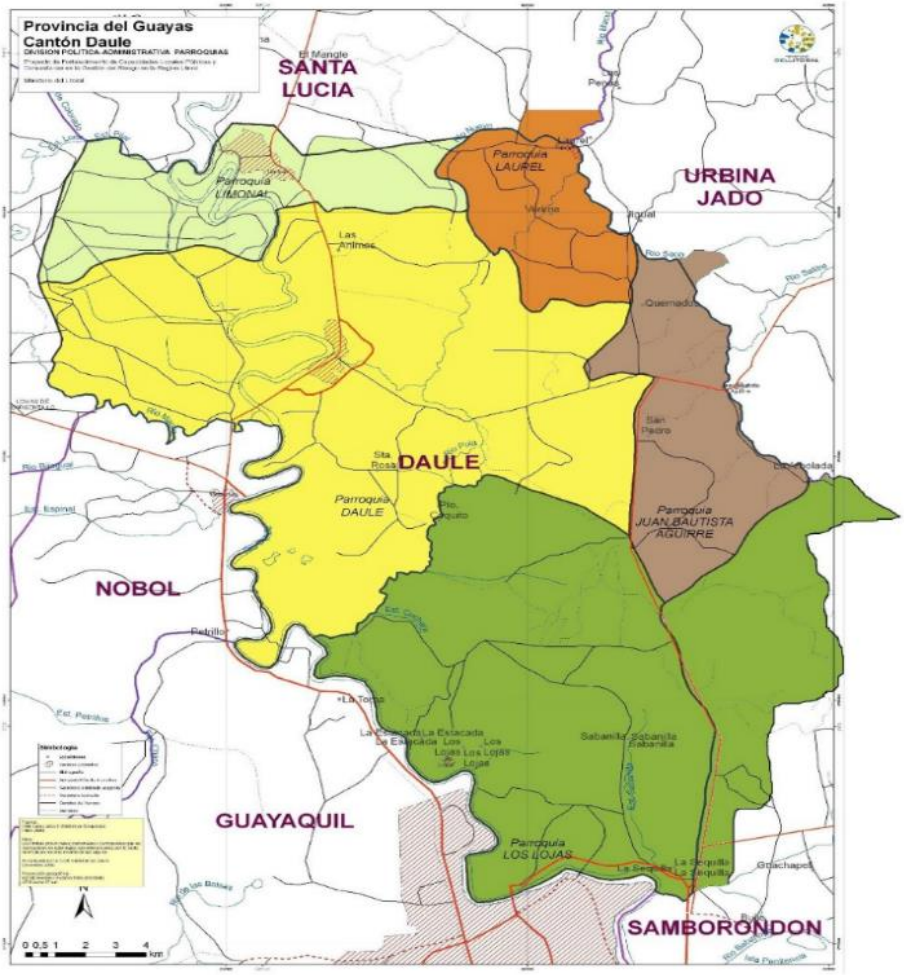
OCTAVA. – Los operadores del servicio de transporte público o quienes en general, para el desarrollo de sus actividades, contraten choferes profesionales para su servicio, deberán afiliarlos obligatoriamente al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS).

En el plazo de noventa días a partir de la vigencia de esta Ley, todas las compañías y cooperativas de transporte masivo de pasajeros y de carga están obligados a presentar en la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los Gobiernos Autónomos Descentralizados, cuando ellos ejerzan la competencia respectiva, las certificaciones de estar al día con las obligaciones para con el IESS y las copias de los contratos de trabajo de los choferes y empleados. De no hacerlo, se suspenderán las autorizaciones o permisos de operación, hasta que se cumpla la obligación.

2.3. Marco Contextual

El cantón Daule está ubicado en la parte central de la provincia del Guayas, limita: Al Norte, el cantón Santa Lucía. Al Sur, Guayaquil. Al Este, Urbina Jado y Samborondón.

Figura 2. *Mapa político del Cantón Daule. Tomado de (Google Maps, 2021)*



Su desarrollo urbanístico y comercial es producto del esfuerzo tesonero de sus habitantes. Mantiene un activo comercio con Guayaquil y Quito, mediante una excelente vía.

El 4 de diciembre de 2012 se inauguró en la ciudad el centro comercial El Paseo Shopping Daule.

La zona comercial de Daule se conforme en:

Daule

El Paseo Shopping Daule (inaugurado el 4 de diciembre de 2012)8

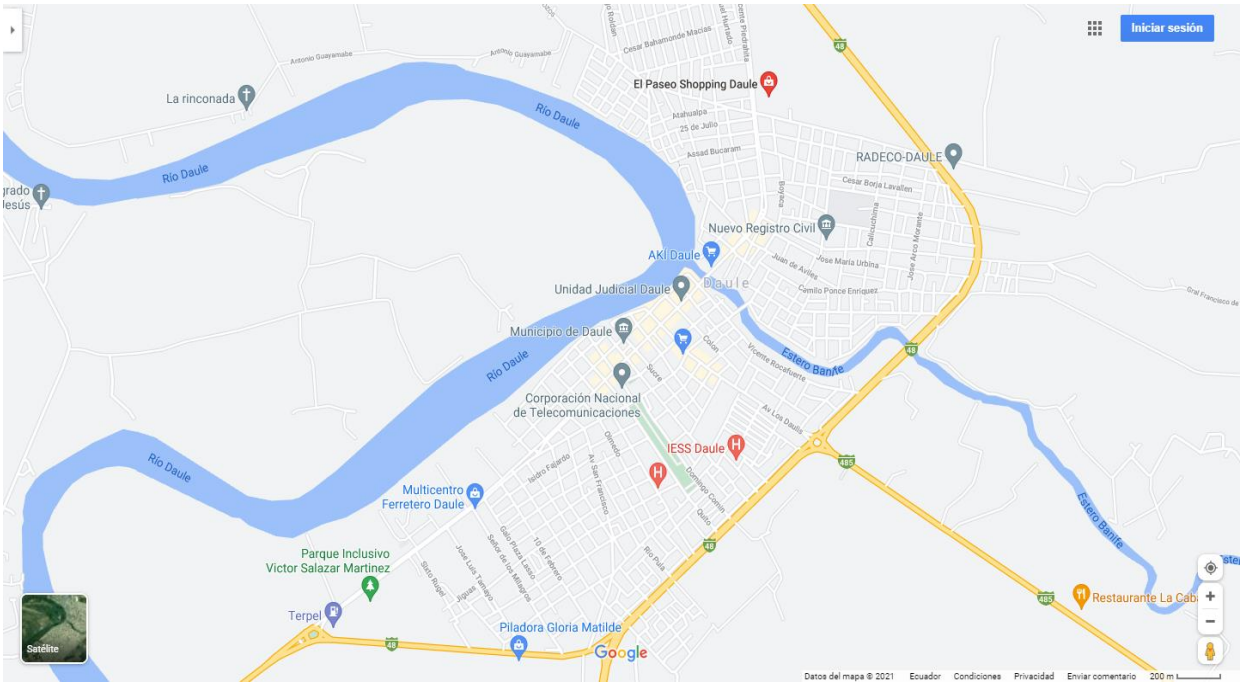


Figura 3. Zona comercial del Cantón Daule. Tomado de (Google Maps, 2021)

La Aurora

La Piazza Villa Club (inaugurada en 2009)

La Piazza La Joya (inaugurada el 20 de julio de 2012)

Riocentro El Dorado (inaugurado el 1 de diciembre de 2015)

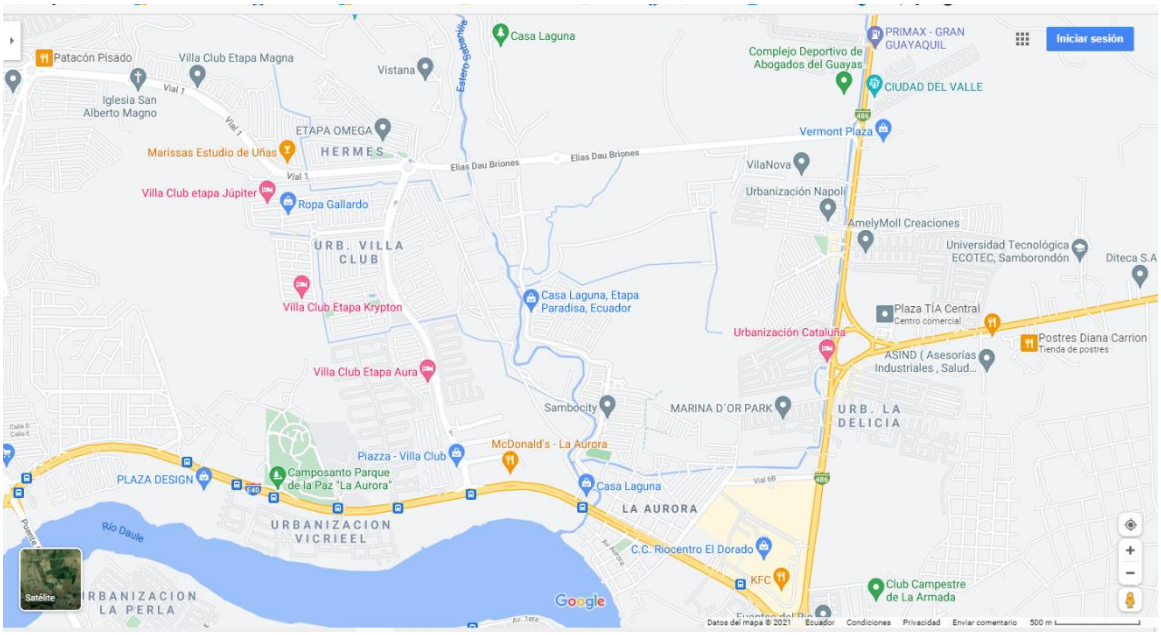


Figura 4. Zona comercial La Aurora del Cantón Daule. Tomado de (Google Maps, 2021)

En base a la necesidad de transportar mercadería o minimizar el impacto que podía provocar un viaje a las personas, los medios de transportes se encontrado plenamente relacionados con la historia de la humanidad. La necesidad antes mencionada origino que los incas construyeran caminos interconectados a través de los cuales trasladaban mercancías utilizando principalmente la fuerza de los animales, los cuales eran sujetado a canoas, botes o plataformas para realizar distintos trayectos y llegar a los destinos establecidos.

La necesidad de transportar con el avanzar de los años se volvió mayor, por lo cual la fuerza de los animales no era suficiente para trasladar grandes cantidades de mercancía, es por ello que surge uno de los inventos más importante de la historia: la rueda. Este instrumento dio un giro total a los mecanismos de transporte y revoluciono la historio dando origen al transporte terrestre, el cual en un principio consistió en la utilización de coches jalados por caballos, por consiguiente, apareció la bicicleta, la fue el principio de la motocicleta hasta que en 1822 se inventó el combustible, el cual sería el impulsor de los automóviles. La revolución industrial permitió el avance y desarrollo de nuevos tipos de transportes lo que provoco su previa clasificación en:

- Transportes terrestres: bicicletas, coches, automóviles, camiones, autobuses, ferrocarriles.
- Transportes acuáticos: barcos, yates, lanchas, canoas, submarinos.
- Transportes aéreos: avión, helicópteros, globos de aire caliente.
- Tracción animal: carruajes, trineos, carroza.
- Transporte espacial: Cohete, módulo lunar, nave espacial

Las cifras de informalidad de tricimotos que brindan servicio de transportación superan de largo el cupo dispuesto por las autoridades del cantón Daule. Son 336 cupos, pero habría unas 1.200, según estimativos de las autoridades de tránsito.

Capitulo III

3. Diseño metodológico de la investigación (Metodología)

3.1. Tipo de investigación

3.1.1. Tipo exploratorio

El nivel de investigación a tomarse en cuenta en el presente trabajo de investigación será el exploratorio ya que lo que se pretende es indagar en la realidad que se vive en toda la zona comercial de Daule, por parte de moradores del sector, conductores y a su vez peatones, sin olvidad a los Agentes Civiles de Tránsito quienes son responsables del control vehicular de esta avenida.

3.1.2. Diseño no experimental

Para determinar el diseño de la investigación Hernández, et al (2015), establecen un diseño no experimental; ya que no se manipularán ni una sola de las variables y Transversal, porque se estudió en un tiempo único y determinado.

3.1.3. Método Analítico- Sintético

Ya que por medio de este se pretenderá analizar las causas que conllevan al cometimiento de un accidente de tránsito, ya que este método permite a su vez hacer un estudio y examinar cada una de las causas por separado para llegar a una sola conclusión que beneficie la investigación

3.1.4. Enfoque

Según Hernández, et al (2015), el enfoque es cuantitativo, por el uso de estadísticos descriptivos en el proceso de verificación de las variables.

3.2. Población y muestra del estudio

3.2.1. Población

Según Hernández, et al (2015) es el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones. Por lo cual la población para el presente estudio estará conformada por los habitantes del cantón Duran, de acuerdo con los datos del INEC (2017) se estima en 90.000 personas.

La población a tomar para la respectiva muestra se basa en datos tomados del PDOT de Daule (2021) una cantidad de 144.712 habitantes de la cabecera cantonal según la proyección al año 2020.

3.2.2. Muestra

Al realizar una investigación se establece la representatividad de los datos por lo que las muestras deben ser fiables para que los datos recogidos sean generales a toda la población. Con esto una muestra es representativa si sus integrantes poseen todas y cada una de las características que definen a su población de origen.

Por lo que la presente investigación utilizara la siguiente formula finita ya que se conoce el número de conforman los habitantes del cantón Daule que son 144.712 personas.

El cálculo de la muestra a tomar en consideración para el desarrollo de la investigación es:

$$n = \frac{Z^2 * N * P * Q}{\left(e^2(N-1)\right) + \left(Z^2 * P * Q\right)}$$

Z = Nivel de confianza (95% ≅ 1.96)

p = Probabilidad de éxito (50%)

q = Probabilidad de fracaso (50%)

e = Margen de error (5%)

$$n = \frac{144.712 \ * \ 1.96^2 \ * \ 0.5 * \ 0.5}{0.05^2 \ (144.712 - 1) + 1.96^2 * 0.5 * 0.5}$$

$$\text{n} = \frac{138981{,}4048000}{362{,}7379000}$$

n = 383,146

Donde después de realizar el despegue se obtiene como resultado 383, siendo el número de encuestas que realizara el presente proyecto.

3.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La técnica para usar es la encuesta la cual se aplicará a 100 tricimotos informal (en el anexo 1 se encuentra el formato de encuesta) para conocer los motivos a que lo llevan a trabajar en la informalidad aplicando una muestra probabilística aleatoria simple

Para el presente proyecto de investigación los autores establecerán los siguientes indicadores, fueron evaluados, a través de ítems, con una escala ordinal de Likert del 1 al 5, donde 1, es totalmente en desacuerdo; 2, es en desacuerdo; 3, ni de acuerdo ni en desacuerdo; 4, de acuerdo y; 5, totalmente de acuerdo. Adicionalmente también se usaron preguntas cerradas.

3.4. Aspectos éticos

Según Hernández, et al (2015), mencionan a la responsabilidad, para la efectividad en la utilización de recursos; honestidad: primando el fin y; confidencialidad: cuidando la imagen y trayectoria.

Por lo que tanto la investigación como los que la realizan excluirán cualquier nombre personal o de agrupación por pedido de los entrevistados.

3.5. Análisis de la información recopilada

3.5.1. Encuesta a conductores de tricimotos

1.- Sexo

Tabla 1

Pregunta 1.- Sexo

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Femenino	0	0%
Masculino	100	100%
Total	100	100%

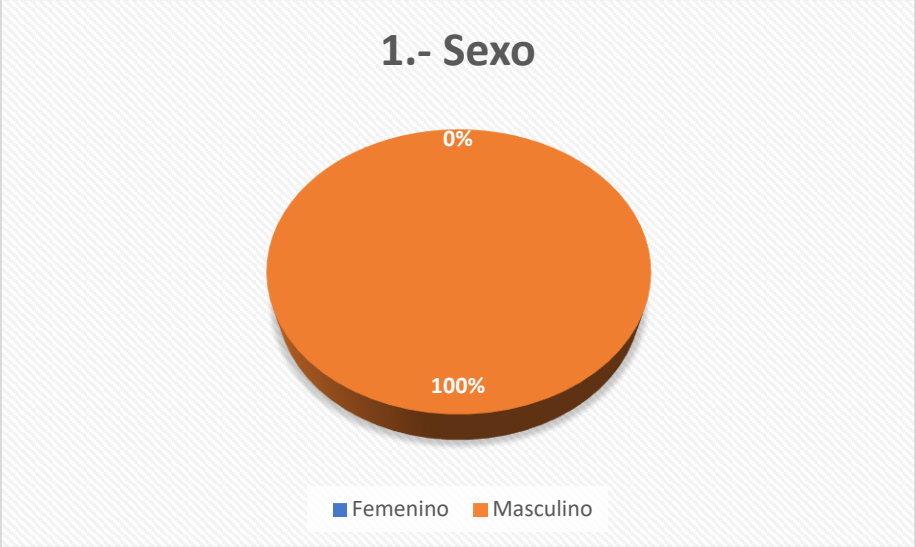


Figura 5. *Pregunta 1.- Sexo*

Análisis: en el planteamiento de la pregunta uno el sexo de los conductores encuestados arrojo que el 100% son hombres. Por lo que se obtiene que pese a ser un porcentaje representativo ya ofreciendo este servicio no legalizado.

2.- Edad

Tabla 2

Pregunta 2.- Edad

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
b.- Entre 18 a 25 años	47	47%
c.- Entre 26 a 35 años	28	28%
d.- Entre 36 a 45 años	18	18%
e.- Entre 46 a 55 años	7	7%
f.- Entre 56 a 65 años	0	0%
g.- Mayor de 65 años	0	0%
Total	100	100%

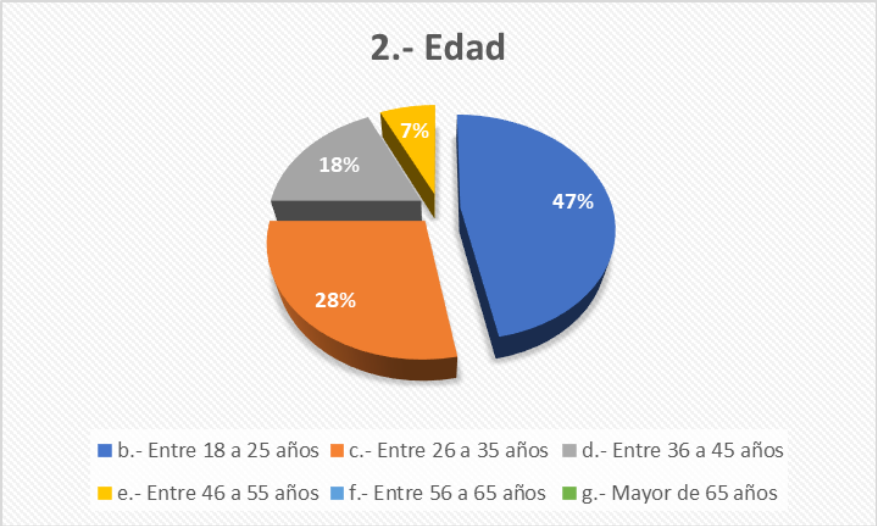


Figura 6. Pregunta 2.- Edad

Análisis: en la pregunta dos el planteamiento de por edad de los conductores del servicio informal de los cuales el 47% de estos se encuentran en el rango de 18 a 25 años, mientras que un 28% están en el rango de 26 a 35 años, con un 18% se encuentran el rango de entre 36 a 45 años, y por último con 7% el de rango de entre 46 a 55 años. En este segmento de la investigación se obtiene que una tendencia por realizar esta forma de trabajo se encuentran los segmentos más jóvenes.

3.- ¿Cuánto tiempo lleva realizando el servicio de tricimotos?

Tabla 3.

Pregunta 3.- ¿Cuánto tiempo lleva realizando el servicio de tricimotos?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
a.- De 1 a 6 meses	28	28%
b.-De 6 meses a 1 año	47	47%
c.- De 1 a 2 años	20	20%
d.- De 2 a 4 años	3	3%
e.- De 4 a 6 años	2	2%
f.- Más de 6 años	0	0%
Total	100	100%

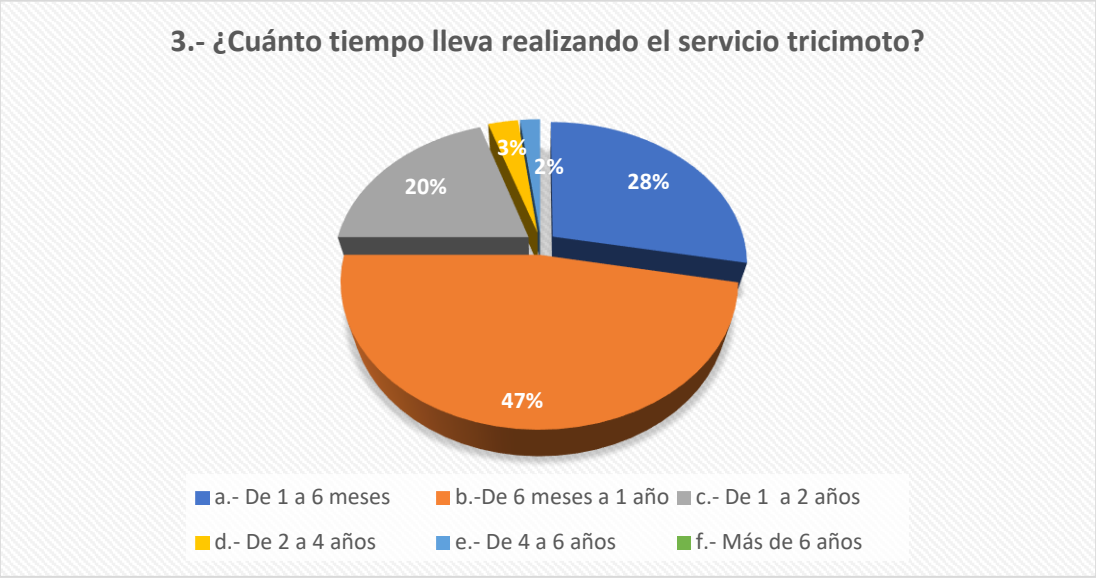


Figura 7. *Pregunta 3.- ¿Cuánto tiempo lleva realizando el servicio de tricimoto?*

Análisis: el planteamiento de la pregunta 3 cuánto tiempo lleva realizando el servicio de tricimotos de los cuales el 47% de estos se encuentran en el rango de 6 meses a 1 año, mientras que un 28% están en el rango de 1 a 2 años, con un 20% se encuentran el rango de 1 a 2 años, con 3% se ubica el rango 2 a 4 años, y con el 2% se obtiene el rango de 4 a 6 años. La investigación arroga que el mayor de los porcentajes apenas tiene un año dando el servicio de tricimotos sin regulación.

4.- ¿Posee licencia profesional habilitante?

Tabla 4

Pregunta 4.- ¿Posee licencia profesional habilitante?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Si	85	85%
No	15	15%
Total	100	100%

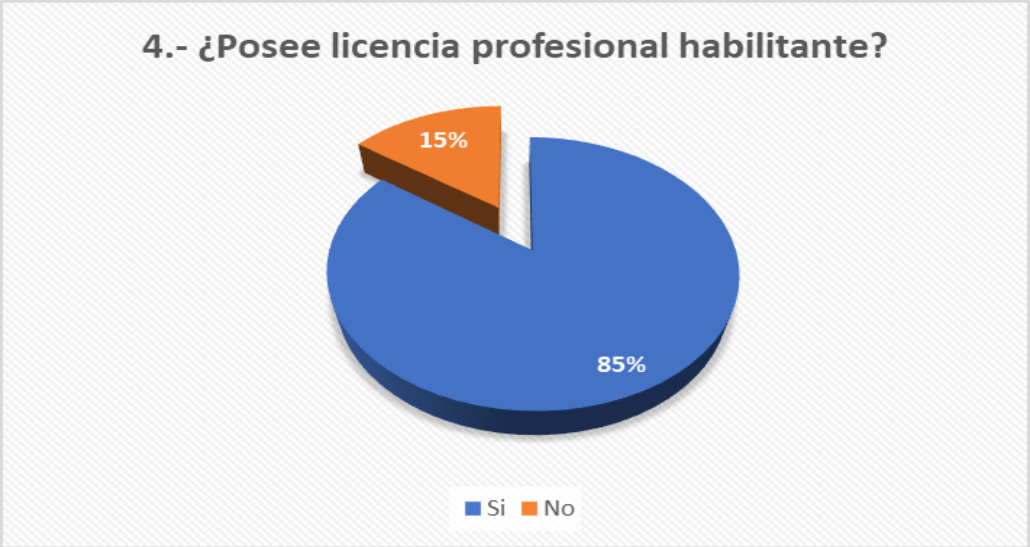


Figura 8. Pregunta 4.- ¿Posee licencia profesional habilitante?

Análisis: en este segmento de la encuesta se le planteo la pregunta cuatro si este posee licencia profesional habilitante, donde se obtuvo que el 85% de estos no tienen documentos habilitantes para el ejercicio formal del servicio, mientras que el 15% si cuenta con el documento profesional. El hallazgo realizado por esta pregunta es muy delicado ya que se conoce el alto porcentaje de los prestadores del servicio sin un documento habilitante.

5.- ¿Pertenece a una asociación?

Tabla 5.

Pregunta 5.- ¿Pertenece a una asociación?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Si	42	42%
No	58	58%
Total	100	100%



Figura 9. Pregunta 5.- ¿Pertenece a una asociación?

Análisis: la investigación en el planteamiento la pregunta cinco si pertenece a una asociación, la información levantada revela que el 58% de estos no pertenecen a ningún tipo de asociación, mientras que el 42% de los encuestados pertenecen algún tipo de asociación. Lo relevante de los datos del presente proyecto permiten tener una visión mas clara de las situaciones contextuales de quienes prestan el servicio de tricimotos informal.

6.- ¿Pago por pertenecer a la asociación?

Tabla 6.

Pregunta 6.- ¿Pago por pertenecer a la asociación?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
Si	42	42%
No	0	0%
Total	100	100%



Figura 10. *Pregunta 6.- ¿Pago por pertenecer a la asociación?*

Análisis: para esta pregunta seis solo se le planteo a aquellos conductores que la investigación en el planteamiento la pregunta cinco si pertenece a una asociación, se les examino si habían realizado pago por pertenecer a ella el 100% de estos habían cancelado un valor económico para ser socios de la agrupación que no se encuentra legalizada. Con esta respuesta se puede ver que pese a no estar regularizados como asociación el hecho de pertenecer tiene un costo.

7.- ¿Por qué no ingresa a una cooperativa de tricimotos registrada por las autoridades?

Tabla 7

Pregunta 7.- ¿Por qué no ingresa a una cooperativa de tricimotos registrada por las autoridades?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
a.- No hay cupos	15	15%
b.- Costos operativos	28	28%
c.- Tarifas no competitivas	33	33%
d.- Altos costos de los cupos	24	24%
e.- otros	0	0%
Total	100	100%

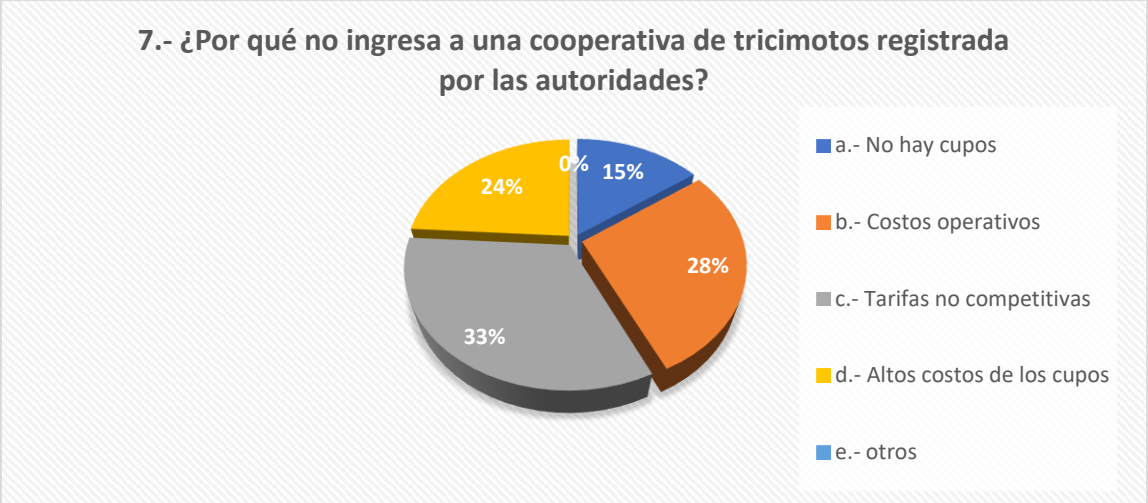


Figura 11. *Pregunta 7.- ¿Por qué no ingresa a una cooperativa de tricimotos registrada por las autoridades?*

Análisis: con la realización de la pregunta siete la investigación realiza los siguientes hallazgos, el 33% de los choferes encuestados manifiestan que no ingresa a una cooperativa de tricimotos registrada por las autoridades ya que las tarifas no competitivas, para el 28% no lo hacen por los costos operativos, el 24% manifiesta el alto costo de los cupos es determinante para no hacerlo, y el 15% que ha querido hacerlo no ha encontrado cupo. Se observa que la parte económica juega un papel importante a la hora de buscar regularización del servicio.

8.- ¿Le gustaría pertenecer a una cooperativa de tricimotos?

Tabla 8

Pregunta 8.- ¿Le gustaría pertenecer a una cooperativa de tricimotos?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
a.- Totalmente de acuerdo	12	12%
b.- De acuerdo	32	32%
c.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo	21	21%
d.- En desacuerdo	35	35%
e. En total desacuerdo	0	0%
Total	100	100%



Figura 12. Pregunta 8.- ¿Le gustaría pertenecer a una cooperativa de tricimotos?

Análisis: en esta parte de la encuesta se plantea la pregunta ocho si le gustaría pertenecer a una cooperativa de tricimotos, se obtiene que el 35% de estos está en desacuerdo en pertenecer, el 32% se encuentra de acuerdo, mientras que el 21% no está de acuerdo ni en desacuerdo, y el 12% está en total acuerdo de pertenecer o regularizarse. Los resultados obtenidos plantean una situación polémica para la regulación.

9.- ¿Le gustaría obtener su documento habilitante de manejo?

Tabla 9

Pregunta 9.- ¿Le gustaría obtener su documento habilitante de manejo?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
a.- Totalmente de acuerdo	49	49%
b.- De acuerdo	34	34%
c.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo	17	17%
d.- En desacuerdo	0	0%
e. En total desacuerdo	0	0%
Total	100	100%

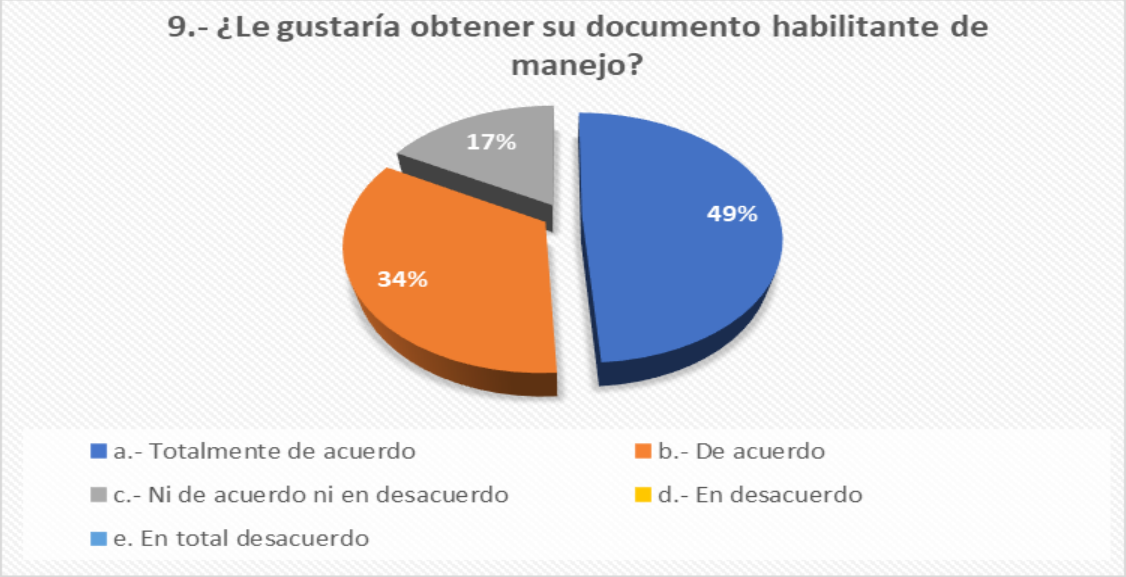


Figura 13. Pregunta 9.- ¿Le gustaría obtener su documento habilitante de manejo?

Análisis: el planteamiento del presente literal si le gustaría obtener su documento habilitante de manejo el 49% de los encuestados respondieron que están totalmente de acuerdo, para el 34% se encuentran de acuerdo y finalmente el 17% de estos no está ni de acuerdo ni en desacuerdo. En la encuesta los hallazgos de la pregunta nueve permiten obtener una información muy positiva al momento de realizar el análisis por parte de los investigadores.

10.- ¿Siendo tricimotista le gustaría brindar el servicio que brinda ahora?

Tabla 10.

Pregunta 10.- ¿Siendo tricimotista le gustaría brindar el servicio que brinda ahora?

Ítem	Frecuencia	Porcentaje
a.- Totalmente de acuerdo	65	65%
b.- De acuerdo	35	35%
c.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo	0	0%
d.- En desacuerdo	0	0%
e. En total desacuerdo	0	0%
Total	100	100%



Figura 14. Pregunta 10.- ¿Siendo tricimotos amarillo le gustaría brindar el servicio que brinda ahora?

Análisis: para la pregunta diez se planteó que Siendo tricimotista le gustaría brindar el servicio que brinda ahora se obtuvo que el 65% de los encuestados dijo estar totalmente de acuerdo, mientras que el 35% está de acuerdo en brindar los servicios que actualmente ofreces de ser tricimotos amarillo. Se aprecia que la regularización no es un tema que provoque distanciamiento en el gremio informal.

3.6. Conclusiones de la investigación

- La investigación dirigía a los prestadores del servicio de tricimotos permite obtener que la realización de esta actividad es una solución al desempleo ya que el 47% de los encuestados están en un rango de edad que va de los 18 a 25 años, esto sumado al tiempo de realización de la actividad un 75% (la suma de dos rangos) la viene realizando desde hace un año. Dejando como evidencia que la afectación de la crisis de empleo y de tener un vehículo particular la solución es usar este para brindar servicio de transportación informal.
- Es evidente que la suma de factores económicos no permite a los choferes no regularizados buscar solución a esta. Lo que se repotencia con que 85% de los encuestados no cuentan con un documento habilitante.

Capitulo IV

4. Propuesta

4.1. Antecedentes de la propuesta

Cuando hablamos de crear un instructivo jurídico el mismo que sea aplicado por la Comisión de Tránsito de Daule, es porque en la actualidad no existe un instrumento específico para el control vehicular.

Si bien es cierto en la legislación ecuatoriana encontramos al Código Orgánico Integral Penal el mismo que establece las sanciones a quien no respeta las señales de tránsito en caso de un accidente en el que involucre no solo pérdidas y daños materiales sino también muertes.

Al hablar de los casos en los que el Agente Civil de Tránsito puede detener a una persona son cuando cometan ciertas contravenciones en las cuales tenemos las más comunes que son por ejemplo quien conduzca sin haber obtenido la licencia, el conductor que faltare de obra a la autoridad, el conductor que excediere el límite de velocidad, quien condujere un vehículo en estado de embriaguez e incluso cuando se cometiere un accidente de tránsito en el que resulten muertes lesiones que superen los 30 días. Esto se encuentra desde el artículo 383 al 392 del COIP.

Hablamos de un procedimiento que se debe tomar al suscitarse un accidente de tránsito, pero en realidad no existe un instructivo jurídico que sea aplicado directamente por este personal.

En la actualidad la Comisión de Tránsito de Daule posee un manual llamado “Manual de Procedimiento de Tránsito” en el cual se puede denotar todo lo relacionado a Seguridad Vial basándose en la Constitución y demás normas que a tránsito se refieren.

La elaboración de un manual o instructivo Jurídico que sea aplicado de manera directa por los Agentes Civiles de Tránsito para un mayor control vehicular especialmente en la zona comercial de Daule, 2021

El gran problema que vive la ciudadanía sobre los accidentes de tránsito es lo que genera se llegue a crear este instructivo ya que al tener un mayor control vehicular en la zona comercial va a permitir que los índices de accidentes y pérdidas humanas desaparezcan en su casi totalidad.

El crear un instructivo jurídico en el que intervengan profesionales especializados en materia de tránsito para su elaboración es muy importante ya que por medio de este instrumento se podrá controlar el tránsito de mejor manera, a su vez dentro del contexto se podrá implementar un numeral en el que no solamente sea el Agente quien controle el tránsito, pues a su vez se podrá utilizar de personal civil que realicen controles por todo el transcurso de ésta vía.

Con todo esto se pretende reducir el número de accidentes que se dan en ésta zona comercial conocida como la vía de la muerte.

4.2. Objetivos de la propuesta

4.2.1. Objetivo general de la propuesta

Diseñar un instructivo jurídico en conjunto con profesionales de derecho especializados en materia de tránsito y la Comisión de Tránsito de Daule para garantizar un mayor control vehicular.

4.2.2. Objetivos específicos de la propuesta

- Socializar a conductores y peatones sobre Seguridad Vial.
- Elaborar un manual el mismo que será aplicado por los de la Comisión de Tránsito de Daule.

4.3. Propuesta

“Instructivo Jurídico de la Comisión de Tránsito de Daule para el Control de la conducción informal de tricimotos en la zona comercial de Daule, 2021”.

Objetivo:

Garantizar un mayor control vehicular especialmente en la zona comercial de Daule, ya que en este lugar se da el mayor número de accidentes de tránsito. Es por eso que el presente manual deberá ser aplicado de manera directa por la Comisión de Tránsito de Daule para velar por la seguridad ciudadana que transita a diario por esta avenida.

1. Establecer un organismo coordinado sobre seguridad vial que cuente con miembros especializados en materia de tránsito en ayuda conjunta con personal del SIAT.

2. Elaborar una estrategia a nivel del GAD Municipal de Daule con la elaboración de programas en los que sean principales participes conductores y peatones que transiten a lo largo de la zona comercial.

3. Realizar controles permanentes por parte de la Comisión de Tránsito de Daule en los horarios con mayor afluencia de tricimotos, los mismos que será de 4h00 a 10h00am y de 3h00 a 9h30pm de lunes a viernes.

4. Facilitar la movilidad, ajustada a las normas y los sistemas de control del tránsito instalados.

4.3.1. Funciones de los Agentes Civiles de Transito.

5. Determinar las causas más frecuentes de los accidentes de tránsito, así como la caracterización de quienes conducían.

6. Planificar la fiscalización como forma de prevenir y reducir la gravedad de las lesiones causadas por los accidentes de tránsito.

7. Procesar y analizar los datos de tal manera que se conviertan en información útil para quienes deben tomar decisiones.

8. Generar un conocimiento que proteja a las poblaciones más vulnerables (niñas, niños, peatones y ciclistas), a las personas que conducen los tricimotos.

9. Planificar el entramado vial de la ciudad y diseñar vías e intersecciones de tal forma que se minimice los conflictos entre quienes participan del tránsito, facilitando la movilidad de cargas y personas.

10. Promover la gestión del riesgo a través de la implementación y desarrollo de programas continuos y sostenibles de prevención, promoción y fiscalización en atención a la accidentabilidad vial; con la finalidad de desarrollar mecanismos y estrategias para la protección de aquellas personas más vulnerables, y la generación de espacios urbanos y comunidades seguras.

11. En el caso de suscitarse un accidente de tránsito tomar las versiones involucrados y hacerle conocer sus derechos consagrados en la Constitución Política de la República.

12. Es función del Agente Civil de Tránsito que encuentre a un conductor en estado de embriaguez:

- Informarle de los derechos del infractor
- Realizarle el examen de alcohotest.
- Informarle que se le va a realizar la prueba de alcoholemia.
- Que su negativa será considerada como presunción de estar en el máximo grado de intoxicación y que se procederá a su detención.

13. La Comisión de Tránsito de Daule será el encargado de remitir las pruebas necesarias ante el Juez.

14. En caso de que el Juez de Tránsito determine la prisión de los presuntos responsables del accidente, emitirá la boleta de encarcelamiento con la cual el CTE de Daule. trasladará al o los detenidos hasta el Centros de Detención de Infractores de Transito.

4.3.2. Antes de acudir al accidente

15. El Agente Civil de Tránsito, al tener conocimiento de que ha ocurrido un accidente de tránsito, deberá tomar en consideración las siguientes recomendaciones:

- Establecer con exactitud el lugar del accidente;
- Planificar una ruta libre de tráfico para llegar al sitio del accidente en el menor tiempo posible;
- Tomar en consideración todas las medidas de seguridad en su traslado;
- Llevar material de apoyo: chalecos reflectivos, conos, bastones luminosos, cámaras, guantes quirúrgicos, mascarillas, linternas y cinta para aislar el lugar del siniestro;
- En la noche debe extremarse las medidas de seguridad.

4.4. Cronograma

Tabla 11

Cronograma de actividades

Cronograma de Actividades para la campaña												
Descripción	**Marzo**				**Abril**				**Mayo**			
	1	**2**	**3**	**4**	**1**	**2**	**3**	**4**	**1**	**2**	**3**	**4**
Socialización de U I C												
Aprobación del tema												
Desarrollo de tutorías												
Entrega del primer capitulo												
Entrega del segundo capítulo												
Entrega del capítulo tres												
Entrega del capítulo cuatro												
Revisión del proyecto												
Entrega final												

4.5. Presupuesto

Tabla 12.

Presupuesto del proyecto

Cantidad	Ítem	Costo unitario	Costo total
10	Movilización	10	100
3	Impresión	15	45
2	Empastado	15	30
1	Materiales	15	15
10	Alimentación	10	100
1	Comunicación	30	30
		Total	320

Conclusiones y recomendaciones

4.6. Conclusiones

- Por medio de la presente elaboración del instructivo se pretenda tener la colaboración de todos los organismos y personal especializado en el área de tránsito para tener un mayor control de la conducción informal de las tricimotos en la zona comercial de Daule

- Es evidente que la suma de factores económicos no permite a los choferes no regularizados buscar solución a esta. Lo que se repotencia con que 85% de los encuestados no cuentan con un documento habilitante. Clarificando que no existe ninguna obtención de conocimiento formal sobre educación vial al no tener ninguna capacitación

- La afectación de la crisis de empleo y de tener un vehículo particular motocicleta y generándole una modificación a este es la solución a usar este para brindar servicio de transportación informal.

4.7. Recomendaciones

- Que además de la elaboración de un instructivo y que mediante mandato de la Ley se promueva y mantenga campañas masivas de educación, concienciación, prevención y capacitación en temas relacionados con la movilidad, tránsito, y seguridad vial.
- Es muy positivo que Daule haya asumido las competencias de control de tránsito de manera directa, con adecuada y suficiente capacitación a los agentes civiles de tránsito, pero es una labor diaria y continua que no acaba ya que es toda la ciudadanía en general la que se involucra en este tema.
- No permitamos que más vidas se pierdan que sean destrozadas familias enteras por la falta de aplicación a las normativas que a tránsito se refieren, en cada uno de nosotros esta cambiar esta situación.

Bibliografía

Blanco, Sandra. (2017). *Guía para la Conducción Segura.* . Montevideo.

Cabanellas Guillermo. (2017). *Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual.* . Buenos Aires. : Editorial Heliasta.

Caiza, Á. A. (2017). *Curso Básico para los tipos de licencia de conductores profesionales (Segunda ed.).* Riobamba - Ecuador:: Editext.

CIifuentes, C. F. (2017). *Seguridad al Conducir.* . Buenos Aires - Argentina.

Dávalos Mauricio, B. G. (2018). *Manejo de Emergencias a Víctimas de Accidentes de Tránsito.* Quito.

Del Castillo Codes, E. (2018). *La imprudencia: autoría y participación.* . Madrid. : Dykinson.

Gobierno Autónomo Descentralizado de la Ilustre Municipalidad del cantón Daule. (9 de mayo de 2021). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Daule 2015-2025.* . Obtenido de http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PORTAL_SNI/data_sigad_plus/sigadplusdiagnostico/0960000490001_PDyO

Google Maps. (25 de abril de 2021). *Google Maps*. Obtenido de https://www.google.com/search?q=distribuci%C3%B3n+politica+del+canton+daule+y+parroquia+la+aurora&tbm=isch&ved=2ahUKEwi-7MndiaXwAhXmhYQIHVi7A8sQ2-cCegQIABAA&oq=distribuci%C3%B3n+politica+del+canton+daule+y+parroquia+la+aurora&gs_lcp=CgNpbWcQA1CrlgVYyMYFYL

Hernández, R., Fernández, C., & Baptistas, P. (2015). *Metodología de la investigación. 6ta edición.* México: :: Publicaciones de McGraw-Hill.

Anexos

Anexo 1 formato de encuesta

Intituto Superior Técnico Rey David

Proyecto de Investigación
Encuesta dirigida a tricimotos

1.- Sexo

Femenino	
Masculino	

2.- Edad

b.- Entre 18 a 25 años	
c.- Entre 26 a 35 años	
d.- Entre 36 a 45 años	
e.- Entre 46 a 55 años	
f.- Entre 56 a 65 años	
g.- Mayor de 65 años	

3.- ¿Cuánto tiempo lleva realizando el servicio de tricimoto?

a.- De 1 a 6 meses	
b.-De 6 meses a 1 año	
c.- De 1 a 2 años	
d.- De 2 a 4 años	
e.- De 4 a 6 años	
f.- Más de 6 años	

4.- ¿Posee licencia profesional habilitante?

Si	
No	

5.- ¿Pertenece a una asociación?

Si	
No	

6.- ¿Pago por pertenecer a la asociación?

Si	
No	

7.- ¿Por qué no ingresa a una cooperativa de tricimotos registrada por las aut

a.- No hay cupos	
b.- Costos operativos	
c.- Tarifas no competitivas	
d.- Altos costos de los cupos	
e.- otros	

8.- ¿Le gustaría pertenecer a una cooperativa de tricimotos?

a.- Totalmente de acuerdo	
b.- De acuerdo	
c.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo	
d.- En desacuerdo	
e. En total desacuerdo	

9.- ¿Le gustaría obtener su documento habilitante de manejo?

a.- Totalmente de acuerdo	
b.- De acuerdo	
c.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo	
d.- En desacuerdo	
e. En total desacuerdo	

10.- ¿Siendo tricimotista le gustaría brindar el servicio que brinda ahora?

a.- Totalmente de acuerdo	
b.- De acuerdo	
c.- Ni de acuerdo ni en desacuerdo	
d.- En desacuerdo	
e. En total desacuerdo	