INSTITUTO TÉCNICO SUPERIOR REY DAVID

CARRERA

PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TRÁNSITO

TESINA: TITULO

“Impacto en la seguridad vial por el uso del celular mientras se conduce 2021**”**

Proyecto de investigación previo a la obtención del Título:

TÉCNICO EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TRÁNSITO

Autores: **Angulo Santana Diana Carolina**

Jurado Salazar Abel José

Tutor: Crnel. CTE Dr. Leonel Pozo Moreira

Daule, 30 octubre de 2021

DERECHOS DE AUTOR

Yo, Angulo Santana Diana Carolina y Jurado Salazar Abel José , en calidad de autores y titulares: de los derechos morales y patrimoniales del trabajo de titulación: “Impacto en la seguridad vial por el uso del celular mientras se conduce 2021” 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. Conservamos a nuestro favor todos los derechos de autores 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.

Los autores declaran 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

Firma

Angulo Santana Diana Carolina

CC. 0802246785

diana_valeska_xavier@hotmail.com

Jurado Salazar Abel José

CC. 0941143091

abel1994jose@hotmail.com

APROBACIÓN DEL TUTOR TRABAJO INVESTIGACIÓN

Yo Crnel. de la CTG CTE Dr. Gerardo Leonel Pozo Moreira, en mi calidad de tutor del trabajo de investigación, elaborado por los estudiantes Angulo Santana Diana Carolina y Jurado Salazar Abel José, cuyo título es “Impacto en la seguridad vial por el uso del celular mientras se conduce 2021”, previo a la obtención del título de Técnico en planificación y Gestión del Tránsito, considero que el mismo reúne los requisitos y méritos necesarios en el campo metodológico y epistemológico, para ser sometido a la evaluación por parte del tribunal examinador que se designe por lo que APRUEBO, a fin que el trabajo sea habilitado para continuar con el proceso de titulación determinado por el Instituto Técnico Superior Rey David del Cantón Daule, provincia del Guayas, república del Ecuador.

Dado en la ciudad de Daule, el 30 de octubre de 2021

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

III

DEDICATORIA

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

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

Angulo Santana Diana Carolina

Jurado Salazar Abel José

IV

AGRADECIMIENTOS

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

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

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

Angulo Santana Diana Carolina

Jurado Salazar Abel José

Contenido

DERECHOS DE AUTOR 2
APROBACIÓN DEL TUTOR TRABAJO INVESTIGACIÓN 3
DEDICATORIA 4
AGRADECIMIENTOS 5
RESUMEN 8
ABSTRACT 10
LA INTRODUCCIÓN 11
CAPITULO I 13
EL PROBLEMA 13
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA 14
1.4 OBJETIVOS 14
1.6 JUSTIFICACION 15
CAPITULO II 16
MARCO TEÓRICO 16
2.4 MARCO CONCEPTUAL 21
CAPÍTULO III 26
METODOLOGÍA 26
3.3 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN 27
3.3.1 ENCUESTA 27
3.3.2 ENTREVISTA 31
3.6 UNIVERSO Y POBLACIÓN O MUESTRA 33
CAPÍTULO IV 34
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS 34
4.1 ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA ENCUESTA 34
4.2 ANÁLISIS DE LA ENTREVISTA 41
CAPÍTULO V 43
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 43
5.1 CONCLUSIONES 43
5.2 RECOMENDACIONES 44
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS 45

TEMA:

“Impacto en la seguridad vial por el uso del celular mientras se conduce”

Autores: Angulo Santana Diana Carolina

Jurado Salazar Abel José

Tutor: Crnel. Dr. Leonel Pozo Moreira

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 el riesgo de provocar un accidente de tránsito mientras por desgracia, los automovilistas que usan el teléfono celular piensan que ellos nunca sufrirán un accidente y que eso sólo le pasa a los demás. Hasta que sucede un incidente a alguien cercano o a uno mismo, es cuando se toma conciencia del peligro que es manejar distraídamente por usar un teléfono celular, enviar mensajes de texto, verificar direcciones e incluso acceder al centro de información y entretenimiento del vehículo. Cuando se marca un número en el **celular** aumenta 2,8 veces respecto del que enfrenta un conductor plenamente concentrado en la ruta. En tanto, hablar por teléfono aumenta el riesgo 1,3 veces.

Cada una de estas acciones que quitan la vista de la carretera e impactan la capacidad del cerebro del conductor para concentrarse al volante. Como resultado, la persona pierde señales importantes y peligros durante el trayecto, tiene una respuesta y tiempos de reacción más lentos, y es cuatro veces más propenso a estar involucrados en un choque.

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

PALABRAS CLAVES: CELULAR, ACCIDENTE / IMPERICIA / NEGLIGENCIA / TRANSITO / CONDUCTOR / PEATÓN

TITLE:

"Impact on road safety due to cell phone use while driving"

Author: Angulo Santana Diana Carolina

Jurado Salazar Abel José

Tutor: Crnel. Dr. Leonel Pozo Moreira

ABSTRACT

The purpose of this research project is to inform the general public about the great problem that arises every day in the risk of causing a traffic accident while, unfortunately, motorists who use cell phones think that they will never suffer a accident and that only happens to others. Until an incident happens to someone close to you or to yourself, that is when you become aware of the danger of distracted driving by using a cell phone, sending text messages, checking directions and even accessing the information and entertainment center of the vehicle. When a number is dialed on the cell phone, it increases 2.8 times compared to that faced by a driver fully concentrated on the road. Meanwhile, talking on the phone increases the risk 1.3 times.

Each of these actions that take your eyes off the road and impact the driver's brain's ability to focus behind the wheel. As a result, the person misses important signals and hazards along the way, has slower response and reaction times, and is four times more likely to be involved in a crash.

This social behavior leads us to face the reality in which it is not only the drivers that cause these indices to continue increasing daily, since it is also the pedestrians who have great responsibility in this problem since these two figures are considered as actors main of the transit system.

Creating a proposal for recommendations regarding the impact on road safety due to cell phone use while driving is an important part of solving the issue under investigation and in turn lowering this index of risk and dangers of accidents caused by this cause.

KEY WORDS: CELLULAR, ACCIDENT / IMPERICIA / NEGLIGENCE / TRANSIT / DRIVER / PEDESTRIAN

PROYECTO: DE SEGURIDAD VIAL

TITULO:

“Impacto en la seguridad vial por el uso del celular mientras se conduce en Guayaquil, 2021**”**

LA INTRODUCCIÓN

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 de tránsito, en ante el impacto en la seguridad vial por el uso del celular mientras se conduce en Guayaquil, siendo una de las razones legales lo que determina el artículo 55 de la Constitución de la República del Ecuador que hace mención a que los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán competencias exclusivas para planificar, construir y mantener la viabilidad humana y planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal.

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

La reducción o disminución de los incidentes y accidentes de tránsito es una de las preguntas que a diario la ciudadanía le realiza a la Autoridad de Tránsito Municipal, y una de esas causas es indiscutiblemente es el impacto en la seguridad vial por el uso del celular mientras se conduce

Se observa a diario la falta de prudencia de los conductores en la seguridad vial por el uso del celular mientras se conduce

En el capítulo I se trata sobre el planteamiento del problema, los objetivos generales y específicos de la investigación.

En el capítulo II se considera lo que es marco teórico que involucra los antecedentes investigativos, las citas legales, el marco conceptual, la situación actual, la idea a defender y el desarrollo de cada uno de los temas y subtemas.

En el capítulo III se desarrolla el marco metologico las técnicas e instrumentos de recolección de datos de información.

En el capítulo IV se realiza el análisis e interpretación de los resultados de las encuestas a los conductores y peatones y agentes de tránsito.

En el capítulo V se realizan las conclusiones y las recomendaciones de manera global al trabajo investigativo.

CAPITULO I

EL PROBLEMA

1.1.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En el planeta según la OMS fallecen aproximadamente 1.3 millones de personas anualmente, lo que equivale a que fallezcan diariamente un promedio de 55 mil personas y en América lo que corresponde a la zona Andina tiene una mortalidad de 23 personas fallecidas por cada 100.000 habitantes, mientras que España tiene una tasa de mortalidad de 5 personas fallecidas por cada 100.000 habitantes, siendo el Ecuador uno de los países que tiene una de las más alta tasa de mortalidad en promedio de 20 personas fallecidas por cada 100.000 habitantes. Las pérdidas originadas por los accidentes de tránsito en el Ecuador oscilan en promedio según el Banco mundial entre 1500 a 3000 millones de dólares de pérdidas, siendo una de las principales causas de los accidentes indiscutiblemente el irrespeto a las normativas de tránsito, que están determinadas mediante normas reglamentarias de la Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

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

El uso de equipos tecnológicos mientras se conduce un vehículo es una de las principales causas de los accidentes de tránsito a nivel nacional.

Según datos estadísticos de la ANT las principales causas de accidentes de tránsito son por distracciones, exceso de velocidad y conducir bajo los efectos del alcohol y el uso del celular mientras se conduce.

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

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

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo incide en la inseguridad vial, uso de equipos tecnológicos o celulares mientras se conduce un vehículo?

1.3 Preguntas directrices

¿Cuáles son las normas jurídicas que se deben cumplir por parte de los conductores relacionada al uso de equipos tecnológicos o celulares mientras se conduce?

¿Cuáles son las causas principales para que se generen accidentes de tránsito al usar de equipos tecnológicos o celulares mientras se conduce?

¿Cuál es el procedimiento de los agentes de tránsito de la ATM al realizar su accionar de regulador y controlador del tránsito en cuanto al uso de equipos tecnológicos o celulares mientras se conduce?

1.4 OBJETIVOS

1.4.1 OBJETIVO GENERAL

Elaborar proyecto de investigación y una propuesta educativa expedida por ordenanza mediante la cual, los jefes de los Agentes Civiles de Transito prioricen los lugares de control permanente para la reducción de incidentes y accidentes de tránsito, con el objetivo de reducir la morbi mortalidad generadas por los siniestros viales causados por el uso de equipos tecnológicos o celulares mientras se conduce.

1.5 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Realizar un estudio técnico de la influencia en la inseguridad vial por la falta de control en el uso de equipos tecnológicos o celulares mientras se conduce en base a los fundamentos jurídicos pertinentes.
- Diseñar una propuesta educativa para establecer el orden de prioridades de los Agentes de Control de tránsito para evitar el uso de equipos tecnológicos o celulares mientras se conduce.
- Elaborar protocolos de operaciones para el control del tránsito para que exista un control permanente en lugares de alto riesgo de accidentes de tránsito para evitar el uso de equipos tecnológicos o celulares mientras se conduce.

1.6 JUSTIFICACION

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

La cantidad de accidentes causados por personas que hablan por teléfono mientras conducen, está creciendo en Ecuador. La atención que demanda la comunicación telefónica, distrae al conductor y la tensión que puede provocar el contenido de la llamada perturba su tarea de conducir, con la consecuente producción de demoras o errores en las acciones. Y esto no se soluciona con un teléfono “manos libres”. La cuestión es tener la “mente libre” de cualquier otra preocupación que no sea la conducción. Por ello, la ley de tránsito prohíbe su uso durante la conducción.

Datos que aportan otros informes apuntan a que “tras minuto y medio de hablar por el móvil (incluso manos libres) el conductor no percibe el 40% de las señales, su velocidad media baja un 12%, el ritmo cardiaco se acelera bruscamente durante la llamada y se tarda más en reaccionar”. Además, la peligrosidad por el uso inadecuado del mismo puede llegar a ser equiparable a la conducción con exceso de alcohol.

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

Buscando trabajos investigativos en los repositorios de las universidades del Ecuador, no se encuentran muchos temas relacionados a la accidentabilidad vial por el uso de equipos tecnológicos o celulares mientras se conduce, pero se encontró en la Universidad Politécnica Salesiana, carrera de ingeniería mecánica automotriz, “Análisis del uso del celular al conducir un vehículo en la ciudad de Cuenca” 2021 realizado por el Édison Leonardo Illescas Paute y Luis Alfredo Jara Quintuña. Cuenca 2021

Infracción de tránsito, que actualmente es sancionada por el artículo 391 de la Ley de Tránsito del Ecuador indica: “El conductor que cometa estas infracciones será sancionado con multa equivalente al 10% de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir”.

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

2.2 MARCO TEORICO DOCTRINARIO.

Existen algunas obras que tratan el tema del tránsito y la seguridad vial y el uso de equipos tecnológicos o celulares mientras se conduce María José Calderón Velásquez, Jackeline Fernanda Calderón Velásquez y Carlos Augusto Delgado Rodríguez (2017): “Efecto jurídico por el uso del telefóno celular durante la conducción vehicular en la ciudad de Riobamba”, Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales, (julio-septiembre 2017).

Según Saraví (2007), el teléfono móvil es una herramienta de fácil manejo y rápida comunicación, el servicio que brinda la telefonía celular ha confirmado un incremento vertiginoso en los últimos tiempos, desarrollándose en la actualidad una gran demanda que cada día crece por los múltiples beneficios que ofrece, como el mejoramiento de la comunicación, novedosos sistemas operativos, diversas aplicaciones y facilidad de acceso al internet. Hoy el uso del celular en la vida del ser humano es muy indispensable. Asimismo, Madden y Lenhart (2009) indican

que por las investigaciones realizadas existen usuarios con una actitud exagerada de revisar el celular en todo momento y que el 51% afirman que sería difícil dejar sus teléfonos móviles, en especial los jóvenes.

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

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

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

2.3 MARCO LEGAL

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

2.3.1 CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DE ECUADOR.

CRE art.394 “el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.” La Constitución de la República del Ecuador, es la norma rectora jurídica a la que se debe acudir siempre para hacer mención especialmente a los derechos de las personas y en este caso de los conductores y peatones y de la sociedad en forma general respecto al uso del vehículo y la vía por parte de los usuarios viales.

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

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

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

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

LOTTTSVA: La ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad Vial expresa en su artículo 181 específicamente lo siguiente en relación a los usuarios viales que deben “comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes. Queda prohibido conducir de modo negligente o temerario”….

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

2.3.3 CÓDIGO ORGÁNICO 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 transito 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 transito 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.

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

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

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

El GADs de Guayaquil una vez que absorbió la competencia de transito emite una serie de normas a través de Ordenanzas Municipales publicadas en la gaceta judicial con la finalidad de mejorar la movilidad y reducir la accidentabilidad, cuyo mecanismo en unos casos en endurecimiento de la sanción en relación con las infracciones ya existentes en el COIP, como ejemplo esta circular por el carril del metrovia o estacionarse o detenerse en determinadas calles, cuya sanción es mucho más fuerte que las que contempla el COIP, que aumenta hasta un valor multiplicadas por 10 o más, en relación al valor que contempla el COIP.

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

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

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

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

Este artículo es determinante respecto al trabajo de esta investigación sobre la preferencia de vía o derecho de paso, que prevalece la acción de cruce de los peatones en la vía, versus la circulación de los vehículos, especialmente cuando realizan un viraje como es el caso de este estudio, en la cual se observa en un 35 por ciento de los conductores de vehículos, que no respetan la preferencia de vía, que en este caso le asiste a los peatones al cruzar por la zona de seguridad sur de la calle Machala, en relación del viraje obligatorio que están sometidos los vehículos que circulan por la avenida 9 de Octubre en sentido Oeste este. En resumen todo conductor que vaya a realizar cualquier tipo de maniobra, pierde preferencia de vía o derecho de paso.

2.4 MARCO CONCEPTUAL

2.4.1 INFRACCION DE TRANSITO

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

Que las infracciones correspondan al ámbito del delito culposo, significa que la conducta del sujeto o actor del hecho lo realiza sin intención o voluntad, pero sin embargo el resultado dañoso se da, el cual es originado por quebrantar el deber objetivo de cuidado. Cuando se genera un daño a terceras personas intencionalmente, ese hecho no corresponde a un accidente de tránsito, sino que corresponde a la esfera del delito doloso por lo cual ese hecho no corresponde a la temática de juzgamiento por accidente

de tránsito, sino al ámbito penal común, como ejemplo tenemos cando un conductor le enviste o lanza a otro vehículo con la intención de causarle daño, por una reyerta de momento por una mala maniobra del otro conductor.

2.4.2 ACCIDENTE DE TRANSITO

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

2.4.3 DEBER OBJETIVO DE CUIDADO

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

2.4.4 IMPRUDENCIA

Se la define gramaticalmente que es la falta de sensatez o moderación al utilizar la vía en el desplazamiento tanto para peatones como conductores y se refleja en la falta de la diligencia adecuada pata evitar el resultado

dañosos, originado por la acción u omisión del sujeto activo de la infracción, y Olano Valderrama autor Colombiano dice “es aquella actitud síquica de quien no prevé el peligro o previniéndolo no hace todo lo posible para evitarlo”. (Olano, 2003, pág. 57)

2.4.5 LA NEGLIGENCIA

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

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

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

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

2.5 ESTADO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL PROBLEMA

En Guayaquil es una ciudad que rodea los 3 millones de habitantes, que administra el tránsito y el transporte en función de las competencias asumida y que creo para cumplir con sus fines a la ATM o sea la Autoridad de Tránsito Municipal, que es una entidad nueva en este ámbito pero que ha logrado manejar la movilidad y la seguridad en las vías de una forma bastante eficiente, pero es evidente que no cuenta con el número necesario de Agentes de tránsito de control, para cubrir todas las necesidades de los servicios que requieren prioritariamente un control físico, especialmente en el centro de la urbe



Celulares y la conducción OMS pdf
https://www.luchemos.org.ar/revistas/articulos/rev35/pagCelulares.pdf

El conflicto vial de conductores que utilice el teléfono celular mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.

Una vez planteado el problema es necesario aplicar alguna acción o varias acciones que conlleve al respeto de la normativa sobre el uso del celular del mismo reglamento que determina que todo conductor cumpla los establecido en relación al uso del teléfono celular mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.

Por tal razón es fundamental que de forma prioritaria exista un permanente educación vial en los conductores.

2.6 IDEA A DEFENDER O PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

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

2.7 ATROPELLO.

El atropello es la tipología de accidentes de tránsito que casi exclusivamente se produce en la intersección producto de esta investigación y en el año 2020 se registraron 17 accidentes de tránsito de esa tipología, según estadística

de la ATM. Se conceptúa atropello el impacto de un vehículo en movimiento contra una persona o animal, eso se llama tipología de accidente atropello.

2.8 NORMAS JURÍDICAS RELACIONADAS A TRÁNSITO EN EL ECUADOR

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

2.8.1 NEGLIGENCIA.

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

2.8.2 IMPRUDENCIA

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

2.8.3 DEBER OBJETIVO DE CUIDADO

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

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

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

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

2.8.1 REGLAMENTO A LA LOTTTSV: ARTÍCULO 230.-

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

2.8.2 REGLAMENTO A LA LOTTTSV: ARTÍCULO 200.

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

2.8.3 REGLAMENTO A LA LOTTTSV: Art. 210.

Normalmente un conductor circula en la vía urbana o rural o travesía en movimiento de progresión normal que es circular centrado en el carril, administrando los espacios antero posteriores y laterales, respetando las normas de velocidad, y aplicando esta normativa alcanzamos altos niveles de seguridad vial; Pero cuando cambiamos de ubicación y posición en la calzada perdiendo el movimiento de progresión normal realizamos lo que técnicamente se llama maniobra, y normativamente el artículo 210 del reglamento, especifica que todo conductor al realizar una maniobra, como el viraje, pierde preferencia de vía y derecho de paso, frente a otros usuarios viales y más aún cuando se trate de peatones, que en cualquier circunstancia desde el punto de vista doctrinario del tránsito, es el que tiene prioridad en la vía.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1 NIVEL DE INVESTIGACIÓN

El aplicado para este trabajo investigativo es el exploratorio en la que se indaga los conflictos que viven los conductores y peatones y las personas que observan esos eventos cuando no hay control operacional de transito del Agente civil de Transito; y, como cambia la situación de percepción de la ciudadanía cuando el agente de tránsito está presente y realiza correctamente su trabajo. La presencia del Agente de tránsito en el 2021 tiempo de estudio de la investigación es del 5 por ciento durante el año 2021,

considerando solo los días laborales de lunes a viernes, es decir que de los 240 días en promedio solo 12 días se cumplió con la presencia del Agente de Tránsito.

3.2 METODOS

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

3.3 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

Se utilizará la encuesta y la entrevista en razón de que estas permiten obtener información real y alimenta el conocimiento de la magnitud del problema para la propuesta de las soluciones para evitar que la o el conductor no utilice el teléfono celular mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres

3.3.1 ENCUESTA

Para la recolección de información se utilizará la encuesta ya que se podrá realizar a los conductores, para conocer el nivel real del empleo del celular por la o el conductor mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres dentro de la ciudad de Guayaquil, como también los agentes de tránsito que suelen cruzar por el sector o cuando bridan el servicio las esporádicas veces que fueron asignados. Las preguntas serán cerradas porque permiten resultados veraces y no queda margen de interpretación subjetiva.

3.3.1.1 FORMATO DE LA ENCUESTA

ENCUESTA

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

Objetivo

Conocer el nivel de cognición que tienen los usuarios viales sobre los incidentes y accidentes de tránsito que los encuestados y entrevistados por actos conductuales que conllevan a generar el quebrantamiento del deber objetivo de cuidado como usuario vial.

Indicaciones

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

ENCUESTA PARA: CONDUCTOR ( ) PARA PEATON ( )

1.- ¿En qué tipos de vías considera usted que se producen más accidentes de tránsito por el uso del teléfono celular mientras se conduce?

A.- AUTOPISTAS ( )

B.- AVENIDAS ( )

C.- CALLES ( )

2.- ¿Cuáles son las causas que, considera usted provocan la mayor cantidad de accidentes de tránsito por el uso del teléfono celular mientras se conduce?

A.- IMPRUDENCIA / NEGLIGENCIA ( )

B.- INOBSERVANCIA A LAS SENALES DE TRANSITO ( )

C.- MALA SENALIZACION VIAL ( )

D.- EXCESO DE VELOCIDAD ( )

D.- CONDUCIR EN ESTADO ETILICO O DROGAS ( )

3.- ¿Cuál considera usted es el principal responsable de causar un accidente de tránsito por el uso del teléfono celular mientras se conduce?

A.- CONDUCTOR ( )

B.- PEATON ( )

C.- FALTA DE CONTROL POR ATM ( )

4.- ¿Conoce usted el significado de Imprudencia y Negligencia en nuestra Legislación Ecuatoriana?

A.- CONOZCO ( )

B.- DEZCONOZCO ( )

5.- ¿Quién considera usted es la persona que por el uso del teléfono celular mientras se conduce provoca mayor número de Accidentes de tránsito?

A.- CONDUCTOR ( )

B.- PEATÓN ( )

C.- NINGUNO ( )

6.- ¿Cree usted que es necesario tomar medidas de seguridad vial para evitar más contravenciones de Tránsito por parte de Conductores y Peatones?

A.- MUY NECESARIO ( )

B.- POCO NECESARIO ( )

C.- NADA NECESARIO ( )

7.- ¿Considera usted favorable la designación de Agente de tránsito en centro de la ciudad, para el control del tránsito en Guayaquil para reducir el índice de accidentes causados por el uso del teléfono celular mientras se conduce?

A.- MUY FAVORABLE ( )

B.- POCO FAVORABLE ( )

C.- NADA FAVORABLE ( )

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

A.- MUY NECESARIO ( )

B.- POCO NECESARIO ( )

C.- NADA NECESARIO ( )

9. ¿Considera usted necesario que se establezca sanciones hacia los peatones que no respetan el uso del celular cuando conducen en las que involucre el pago de multas?

A.- SI ( )

B.- NO ( )

10.- ¿Considera usted favorable la elaboración de una ordenanza municipal para que la aplique la ATM de forma obligatoria, respecto a la designación permanente de Agentes de Tránsito para el control permanente del uso del teléfono celular mientras se conduce que causa un alto grado de riesgo de accidentes de tránsito en las principales avenidas de la ciudad?

A.- MUY FAVORABLE ( )

B.- POCO FAVORABLE ( )

C.- NADA FAVORABLE ( )

11 ¿Con qué frecuencia utiliza usted como conductor o peatón el teléfono celular mientras se transita por la vía?

A.- Muy frecuente ( )

B.- Poco Frecuente. ( )

C.- Nada Frecuente. ( )

12 ¿Con qué frecuencia utiliza usted como conductor el teléfono celular mientras conduce?

A.- Muy frecuente ( )

B.- Poco Frecuente. ( )

C.- Nada Frecuente. ( )

13.- ¿Con qué regularidad usted como peatón ha percibido alto riesgo de accidente de tránsito, originado por conductores de vehículo usando el teléfono celular mientras conduce?

A.- Muy frecuente ( )

B.- Poco Frecuente. ( )

C.- Nada Frecuente. ( )

3.3.2 ENTREVISTA

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

3.3.2.1 FORMATO DE LA ENTREVISTA

ENTREVISTA A**:**

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

……
……

……

……

2. ¿Considera usted que existe un desconocimiento y la falta de conciencia de los conductores de vehículo usando el teléfono celular mientras conduce? ¿Cuál es su opinión?

……
……? Y si existiere cuál es su opinión.

……
……
……
……
……

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

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

3.4 VALIDEZ Y CONFIABILIDAD DE INSTRUMENTOS

Para llegar al grado eficaz en el que los documentos se encentran bien elaborados se pretende aplicar la encuesta, los que arrojaran los resultados requeridos, esta a su vez se dará a conocedores de derecho y conductores, para medir el grado de conocimiento que tienen con la ley de Tránsito.

3.5 DEFINICION DE VARIABLES

VARIABLE DEPENDIENTE

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

VARIABLE INDEPENDIENTE

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

3.6 UNIVERSO Y POBLACIÓN O MUESTRA

3.6.1 POBLACIÓN

La población son las que diariamente conocen y transita frecuentemente las principales vías con mayor flujo las calles “más conflictivas” son la avenida Francisco de Orellana (en toda su extensión), Juan Tanca Marengo, de las Américas y que constituyes las de mayor riesgo de conductores de vehículo usando el teléfono celular mientras conducen.

Cuadro 3. Población

INSTITUCION	NUMERO DE PERSONAS	AREA DE INVEST.
INVESTIGACION DE A.T.	5	OIAT CTE
AUTORIDAD DE TRANSITO MUNICIPAL	10	AGENTES CIVILES DE TRANSITO
ABOGADOS	15	ESPECIALIZADOS EN TRANSTO

CONDUCTORES EN GENERAL	70	CONDUCTORES Y PEATONES
TOTAL	100	

3.6.2 MUESTRA

Son las personas de las que se puede obtener información real. Existe una fácil forma de abordar a las personas que diariamente utilizan las vías con mayor flujo vehicular y que constituyes las de mayor riesgo de conductores de vehículo usando el teléfono celular mientras conducen de la ciudad de Guayaquil, a los Agentes Civiles de Transito que cruzan por el lugar y están de servicios en puestos aledaños al lugar del estudio, los Abogados que van a realizar sus actividades profesionales en la Fiscalía y personal de la OIAT que labora en dicha fiscalía. Estas vías “más conflictivas” son la avenida Francisco de Orellana (en toda su extensión), Juan Tanca Marengo, de las Américas están ubicada en el centro de Guayaquil.

3.7 METODOLOGÍA PARA LA ACCIÓN E INTERVENCIÓN

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

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

4.1 ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA ENCUESTA

PREGUNTA N° 1.- ¿En qué tipos de vías considera usted que se producen más accidentes de tránsito por el uso del celular mientras se conduce?

Pregunta No. 1

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

Elaborada por Angulo Santana Diana Carolina y Jurado Salazar Abel José

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

PREGUNTA N. 2.- ¿Cuáles son las causas que, considera usted provocan la mayor cantidad de accidentes de tránsito en las avenidas Francisco de Orellana (en toda su extensión), Juan Tanca Marengo de las Américas?

Pregunta No. 2

FRECUENCIA	**CANTIDAD**	**PORCENTAJE**
IMPRUDENCIA / NEGLIGENCIA	30	30 %
INOBSERVANCIA A LAS SEÑALES DE TRANSITO	10	10 %
MALA SEÑALIZACION	05	5 %
EXCESO DE VELOCIDAD	10	10 %
USO DEL CELULAR AL CONDUCIR	35	35 %
CONDUCIR EN ESTADO ETILICO O DROGAS	10	10 %
TOTAL DE LA POBLACION	100	100 %

Elaborada por Angulo Santana Diana Carolina y Jurado Salazar Abel José

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas, el 35 % considera que es uso del celular al conducir, 30% la Imprudencia y Negligencia son las causas de mayores accidentes de tránsito, el 10 % a la inobservancia a las señales de tránsito, el 5 % a la mala señalización, el 10 % al exceso de velocidad, y 10 % a la conducción etílica. Los encuestados determinan que el principal problema es uso del celular al conducir, en segundo lugar, transitar imprudente y negligente de los usuarios viales, en segundo lugar, la conducción a exceso de velocidad, y en tercer lugar la inobservancia de las señales de tránsito y la conducción bajo influencia alcohólica.

PREGUNTA N. 3.- ¿Cuál considera usted es el principal responsable de causar un accidente de tránsito en las avenidas Francisco de Orellana (en toda su extensión), Juan Tanca Marengo de las Américas?

Pregunta No. 3

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
CONDUCTOR	30	30 %
PEATON	20	30 %
CRUCE DE ANIMALES	00	00 %
FALTA DE CONTROL POR ATM	50	40 %
TOTAL DE POBLACION	100	100 %

Elaborada por Angulo Santana Diana Carolina y Jurado Salazar Abel José

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas piensa que las principales responsabilidades de los A.T. con el 50 % considera que es la falta de control por la ATM, el segundo lugar le atribuye equitativamente a los conductores y peatones en 30 por ciento, y no aprecia que existe influencia de animales en los A.T. En conclusión, sobre esta pregunta los encuestados determinan que el principal problema es la falta de control en los lugares de alto riesgo de A.T.

PREGUNTA N. 4.- ¿Conoce usted el significado de Imprudencia y Negligencia en nuestra Legislación Ecuatoriana?

Pregunta No. 4

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

Elaborada por Angulo Santana Diana Carolina y Jurado Salazar Abel José

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

PREGUNTA N. 5.- ¿Quién considera usted es la persona que usando el teléfono celular al conducir o transitas provoca mayor número de accidentes de tránsito?

Pregunta No. 5

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
CONDUCTOR	90	90 %
PEATON	10	10 %
NINGUNO	00	00 %
TOTAL DE LA POBLACION	100	100 %

Elaborada por Angulo Santana Diana Carolina y Jurado Salazar Abel José

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas en primer lugar indican que el 90 por ciento de los conductores son causante de accidentes de tránsito por el uso del celular al conducir, frente a un 10 % de los peatones que se involucran como causante de los siniestros viales por cruzar las vías usando el celular. En conclusión, sobre esta pregunta los encuestados refieren categóricamente que el conductor usando el celular tiene alta responsabilidad en los accidentes de tránsito e igualmente, pero en un porcentaje muy inferior de 10 a 1 se le atribuye al peatón como causante de del siniestro bajo influencia celular.

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

Pregunta No. 6

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

Elaborada por Angulo Santana Diana Carolina y Jurado Salazar Abel José

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas de forma unánime claman que se implemente medidas de seguridad en un 100 % indicando que estas son muy necesarias. En conclusión, sobre esta pregunta los encuestados refieren categóricamente

que es imperativo crear o implementar medidas de seguridad para mejorar el tránsito en lugares peligrosos como las avenidas Francisco de Orellana (en toda su extensión), Juan Tanca Marengo de las Américas.

PREGUNTA N. 7.- ¿Considera usted favorable la designación de Agente de tránsito en la intersección de las avenidas Francisco de Orellana (en toda su extensión), Juan Tanca Marengo de las Américas, para el control del tránsito en Guayaquil, ¿para reducir el índice de accidentes?

Pregunta No. 7

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

Elaborada por Angulo Santana Diana Carolina y Jurado Salazar Abel José

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas de forma casi unánime indican que es favorable que un ACT controle el tránsito en las avenidas Francisco de Orellana (en toda su extensión), Juan Tanca Marengo de las Américas, un 2 % refieren que es poco favorable. En conclusión, sobre esta pregunta los encuestados refieren categóricamente que es favorable y necesario el control de tránsito por un ACT en las avenidas estudiadas.

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

Pregunta No. 8

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
MUY NECESARIO	100	100 %
POCO NECESARIO	000	000 %
NADA NECESARIO	000	000 %
TOTAL DE LA POBLACION	100	100 %

Elaborada por Angulo Santana Diana Carolina y Jurado Salazar Abel José

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

PREGUNTA N. 9. ¿Considera usted necesario que se establezca sanciones más severas hacia los conductores y peatones que no respeten el uso del celular en la vía de tránsito en las que involucre el pago de multas?

Pregunta No. 9

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
SI	95	95 %
NO	05	05 %
TOTAL DE LA POBLACION	100	100 %

Elaborada por Angulo Santana Diana Carolina y Jurado Salazar Abel José

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

PREGUNTA N. 10.- ¿Considera usted favorable la elaboración de una ordenanza municipal para que la aplique la ATM de forma obligatoria, respecto a la designación permanente de Agentes de Tránsito en lugares de alto riesgo de accidentes de tránsito como en las avenidas Francisco de Orellana (en toda su extensión), Juan Tanca Marengo de las Américas?

Pregunta No. 10

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
MUY FAVORABLE	90	90 %
POCO FAVORABLE	08	08 %
NADA FAVORABLE	02	02 %
TOTAL DE LA POBLACION	100	100 %

Elaborada por Angulo Santana Diana Carolina y Jurado Salazar Abel José

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

PREGUNTA N. 11 ¿Conque frecuencia usted conduce por las avenidas Francisco de Orellana (en toda su extensión), Juan Tanca Marengo de las Américas?

Pregunta No. 11

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
MUY FRECUENTE	90	90 %
POCO FRECUENTE	10	10 %
NADA FRECUENTE	00	00 %
TOTAL DE LA POBLACION	100	100 %

Elaborada por Angulo Santana Diana Carolina y Jurado Salazar Abel José

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas de forma mayoritaria en un 90 % indican que es muy frecuente su transitar por esa calle, y un 10 por ciento indicaron que es poco frecuente. En conclusión sobre esta pregunta se puede establecer que los encuestados son testigos del riesgo que existe en ese lugar, porque transitan muy frecuentemente por esa intersección motivo de esta investigación

PREGUNTA N. 12 ¿Conque frecuencia usted cruza como conductor de un vehículo por las avenidas Francisco de Orellana (en toda su extensión), Juan Tanca Marengo de las Américas?

Pregunta No. 12

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

Elaborada por Angulo Santana Diana Carolina y Jurado Salazar Abel José

INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS: Con un total de 100 personas encuestadas de forma mayoritaria en un 98 % indican que es muy frecuente su transitar por esa calle, y un 02 por ciento indicaron que es poco frecuente. En conclusión, sobre esta pregunta se puede establecer que los encuestados son testigos del riesgo que existe en ese lugar, porque transitan muy frecuentemente por esos sectores motivo de esta investigación

PREGUNTA N.13.- ¿Con que regularidad usted como conductor o peatón ha percibido alto riesgo de accidente de tránsito, originado por conductores de vehículo al cruzar por las avenidas Francisco de Orellana (en toda su extensión), Juan Tanca Marengo de las Américas?

Pregunta No. 13

FRECUENCIA	CANTIDAD	PORCENTAJE
MUY FRECUENTE	80	80 %
POCO FRECUENTE	15	15 %
NADA FRECUENTE	05	05 %
TOTAL DE LA POBLACION	100	100 %

Elaborada por Angulo Santana Diana Carolina y Jurado Salazar Abel José

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

4.2 ANÁLISIS DE LA ENTREVISTA

Nómina de los profesionales entrevistados y cargo que ocupan.

Abogada Roció Moreira, profesional en libre ejercicio profesional

Abogado William Medina, profesional en el libre ejercicio profesional

Abogado Xavier Flores, profesional en libre ejercicio profesional

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

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

1. ¿Considera usted favorable la elaboración de un instructivo técnico y legal de origen de ordenanza municipal, para que la ATM designe de forma permanente Agentes de Tránsito en lugares de alto riesgo de accidentes, como las avenidas Francisco de Orellana (en toda su extensión), Juan Tanca Marengo de las Américas? ¿Cuál es su opinión?

Los profesionales encuestados se mostraron totalmente favorable en la elaboración de un instructivo que tenga origen en una ordenanza municipal para que sea respetada, mediante la cual se conmina a la designación permanente de ACT en la intersección considerada de alto riesgo de las avenidas Francisco de Orellana (en toda su extensión), Juan Tanca Marengo de las Américas.

2. ¿Considera usted que existe un desconocimiento y la falta de conciencia del conductor o el peatón en el uso de los celulares cuando se conduce por cualquier las vías? Y si existiere cuál es su opinión.

Los profesionales encuestados indicaron que efectivamente el desconocimiento y la imprudencia de los conductores y peatones son una de las causas que aportan para aumentar el riesgo de A.T en este sector estudiado.

3. ¿Considera usted que existe la necesidad de reformar el Código Orgánico Integral Penal, y el reglamento a la LOTTTSV, con respecto al conductor y el peatón?

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

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES

a.- De los análisis de la información obtenida mediante las encuetas, entrevistas y la observación por parte de la autora del presente trabajo investigativo pude notar que la gran problemática del alto riesgo de accidente de tránsito tipo atropello, que ocurre en el espacio de la zona de seguridad peatonal o zona cebra, que está ubicada en las avenidas Francisco de Orellana (en toda su extensión), Juan Tanca Marengo de las Américas, de Guayaquil, estos se generan por cuanto los conductores y peatones no respetan lo que el reglamento aplicativo de la Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada dentro del Quinto Suplemento del Registro Oficial No. 512, de fecha 10 de agosto de 2021. Art. 391.- Contravenciones de tránsito de sexta clase. - Será sancionado con multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir: numeral 12. La o el conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres

b.- El poco o ningún control del tránsito por la falta de presencia de ACT en la intercesión formada por las avenidas Francisco de Orellana (en toda su extensión), Juan Tanca Marengo de las Américas, es una de las causas para que los peatones y conductores creen el conflicto peatón vehículo al usar indebidamente el celular utilizando la vía.

c.- La problemática según información obtenida por los investigadores de este trabajo es que la carencia de ACT en la ATM generan que ellos ubiquen personal en lugares de mayor conflictividad, por lo cual es necesario que la ATM realice un estudio real de cual es realmente las necesidades de ACT para el control del cantón Guayaquil, porque aunque exista algún instrumento legal y mandatorio para ubicar control en las avenidas Francisco de Orellana (en toda su extensión), Juan Tanca Marengo de las Américas, de seguro le restarían ese control a otro punto de la cuidad con el mismo problema.

d.- Es evidente que la falta de cultura vial coadyuva a agravar este problema, en razón de que no se aplica de forma responsable los principios de uso del celular al utilizar la vía por los involucrados en el conflicto vial.

5.2 RECOMENDACIONES

a.- Propender que el GADs de Guayaquil, obligue a la ATM a realizar estudios de necesidades de ACT para cubrir todos los servicios de control e tránsito de alta conflictividad para que así puedan cubrir los servicios más prioritarios y luego emitir una ordenanza municipal que obligue que en las avenidas Francisco de Orellana (en toda su extensión), Juan Tanca Marengo de las Américas sea considerado de alta prioridad en la ubicación de control policial de ATM-

b.- Propender generar como política de estado un proceso de educación y seguridad vial para que los usuarios viales conozcan las normas que regulan el uso del vehículo, la vía y el celular de forma armónica, minimizando el riesgo de A.T.

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

d.- La aplicación de las recomendaciones de este trabajo mejorarían sustancialmente el índice de seguridad en las vías y de esa manera reducen los accidentes de tránsito y mejora la movilidad en las calles y avenidas de la ciudad de Guayaquil, especialmente.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Textos:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rune Elvik El manual de medidas de seguridad vial edición 2006

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

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

Cuerpos Legales:

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

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

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

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

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

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

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