INSTITUTO SUPERIOR TECNOLÓGICO REY DAVID

TESINA

PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE

TÉCNICO SUPERIOR EN PLANIFICACIÓN DEL TRÁNSITO

TEMA:

NIVEL DE CONOCIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO EN CONDUCTORES JÓVENES DEL CATÓN DAULE EN EL AÑO 2025

AUTOR:

BAJAÑA RUGEL FRANCISCO HONORIO

TUTOR:

ING. JUSSEN FACUY DELGADO, PH.D

NIVEL DE INSTRUCCIÓN:

3ER NIVEL

DAULE – ECUADOR

2026

CERTIFICADO DE PLAGIO

Detector de plagio v. 2961 - Informe de originalidad 07/07/2026 10:20:49

Documento analizado: BAJAÑA TESINA (3).docx Licenciado para: Bayardo Caicedo

Preajuste de comparación: Palabra a palabra Idioma detectado: Es

Tipo de verificación: Control de internet

TEE y codificación: DocX n/a

Análisis detallado del cuerpo del documento:

Tabla de relaciones:



Gráfico de distribución:



Principales fuentes de plagio: 3

8% 3997 1. https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2019-12/REGLAMENTO_A_LA_LEY_DE_TR...
7% 3797 2. https://www.mit.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/REGLAMENTO-GENERAL-P...
2% 1034 3. https://legalcloud.ec/wp-content/uploads/2026/04/Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre...

Detalles de recursos procesados: 238 - Okay / 34 - Ha fallado

Notas importantes:

Wikipedia:	Libros de Google:	Servicios de escritura fantasma:	Anti-trampa:
[no detectado]	[no detectado]	[no detectado]	[no detectado]

Informe anti trampas de UACE:

1. Estado: Analizador **Encendido** Normalizador **Encendido** similitud de caracteres establecida en **100%**
2. Porcentaje de contaminación UniCode detectado: **0%** con límite de: 15%
3. Documento no normalizado: porcentaje no alcanzado 10%
4. Todos los símbolos sospechosos se marcarán en color violeta: Abcd...
5. Símbolos invisibles encontrados: 0

Recomendación de evaluación:

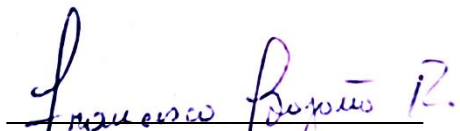
No se requiere ninguna acción especial. El documento está bien.

CERTIFICADO DE AUTORÍA

Yo, Francisco Honorio Bajaña Rugel, certifico que el trabajo titulado: "NIVEL DE CONOCIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO EN CONDUCTORES JÓVENES DEL CATÓN DAULE EN EL AÑO 2025", ha sido elaborado de mi autoría, constituyendo un trabajo original e inédito, desarrollado con responsabilidad académica y ética profesional. Asimismo, declaro que toda la información, citas bibliográficas, referencias y aportes de otros autores han sido debidamente reconocidos conforme a las normas académicas correspondientes.

De igual manera, manifiesto que este trabajo no ha sido presentado previamente para la obtención de otro título académico ni publicado total o parcialmente en ninguna otra institución.

Para constancia de lo expuesto, firmo el presente certificado en la ciudad de Daule, en junio del 2026.

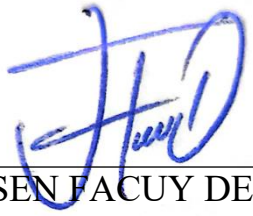


Francisco Bajaña Rugel
ORCID: https://orcid.org/0009-0007-5912-5819

CERTIFICADO DEL TUTOR

El suscrito certifica que la tesina realizada como requisito previo a la obtención del título de Técnico Superior en Planificación del Tránsito cuyo tema es: "**NIVEL DE CONOCIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO EN CONDUCTORES JÓVENES DEL CATÓN DAULE EN EL AÑO 2025**" de autoría del estudiante **BAJAÑA RUGEL FRANCISCO HONORIO** ha sido revisado en todos sus componentes.

Daule, junio del 2026



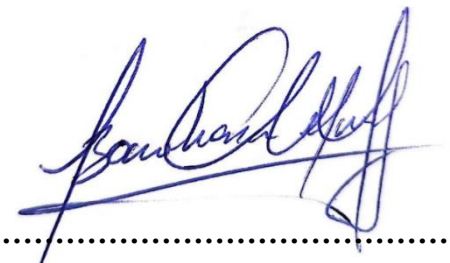
ING. ING. JUSSEN FACUY DELGADO, PH.D
TUTOR ACADÉMICO

CERTIFICACIÓN DE REVISORES

El suscrito certifica que la Tesina realizada como requisito previo a la obtención del título de Técnico Superior en Planificación del Tránsito y cuyo tema es: “Nivel de conocimiento de las normas de tránsito en conductores jóvenes del catón Daule en el año 2025”, de autoría del estudiante Bajaña Rugel Francisco Honorio, ha sido revisado en todos sus componentes, bajos los parámetros establecidos por los formatos del Instituto Superior Tecnológico Rey David, cuya calificación es la siguiente:

Calificación de docente corrector: 4, 20/6 (cuatro coma veinte sobre seis puntos)

Daule, junio del 2026.



Tnlgo. Gipson Barahona Martínez, Dr. hc

Docente Corrector

ÍNDICE GENERAL

CAPÍTULO I 3
MARCO CONTEXTUAL 3
1.1 Planteamiento del problema 3
1.2 Preguntas de investigación 3
1.3 Objetivos 3
1.3.1 Objetivo General 3
1.3.2 Objetivos Específicos 4
1.4 Descripción del tipo de caso 4
1.5 Antecedentes históricos de la empresa u objeto de estudio 4
1.6 Ubicación 5
1.7 Limitaciones 6
1.8 Justificación 6
CAPÍTULO II 8
MARCO REFERENCIAL 8
2.1 Antecedentes de estudio 8
2.2 Bases teóricas y sustento del caso de estudio 8
2.3 Glosario de términos 10
2.4 Marco legal 12
CAPÍTULO III 13
METODOLOGÍA 13
3.1 Nivel de investigación 13
3.2 Diseño de Investigación 13
3.3 Métodos de investigación 13
3.4 Enfoque 14
3.5 Población / Muestra / Universo 16

3.6 Análisis de los resultados 17
CAPÍTULO IV 18
ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS POSIBLES 18
4.1 Justificación de la Alternativa principal 18
4.2 Presupuesto de la ejecución 20
4.3 Tabla presupuestaria del proyecto de investigación 20
4.4 Cronograma de ejecución 22
4.5 Conclusiones 23
4.6 Recomendaciones 24
Referencias Bibliográficas 25

DEDICATORIA

La presente investigación es dedicada primeramente a Dios, por darme la sabiduría, conocimiento e inteligencia para llevarla a buen término, que a la vez representa una etapa esencial en mi vida.

No puedo dejar de mencionar a mis padres y familiares, quienes fueron un soporte importante en este proceso de formación académica, dándome la motivación necesaria de seguir esforzándome para alcanzar las metas profesionales y personales propuestas.

A mis maestros y compañeros, quienes supieron compartir oportunamente sus conocimientos, prácticas y saberes, favoreciendo de manera significativa el progreso de este proceso investigativo.

Finalmente, ofrezco esta investigación a todas aquellas personas que día a día circulan por el corredor vial Vía a Daule, con la añoranza de que esta investigación contribuya a mejorar la seguridad vial y favorezca la generación de escenarios de movilidad óptima para la comunidad en general.

RESUMEN

El desconocimiento de las normas de tránsito genera y agudiza los dos grandes problemas en el transito que son la congestión y el daño por accidentes o siniestros de tránsito. El objetivo del trabajo es verificar como el desconocimiento de las normas de tránsito en los conductores jóvenes en el cantón Daule incide en la mortalidad y congestión vial en las calles y carreteras del área cantonal que tiene una aproximación de 500 km2, una población de 220.000 habitantes. El gran interés de esta investigación saber si realmente la inobservancia de las normas de tránsito como lo determina el artículo 377, segundo inciso numeral 5, es en realidad desconocimiento de las normas del uso adecuado del vehículo y la vía ya como conducto o peatón o simplemente son imprudencia de los conductores o peatones, a lo largo de este trabajo vamos a tratar de despejar esta gran incógnita. Por lo tanto, es fundamental obtener información fidedigna en la jurisdicción geográfica del cantón Daule, para implementar un plan que logre revertir el daño que se produce en las calles y carreteras de la jurisdicción geográfica.

Palabras claves: Normas de tránsito, conductores jóvenes

ABSTRACT

A lack of knowledge regarding traffic regulations creates and exacerbates the two major traffic-related problems: congestion and the harm caused by traffic accidents or incidents. The objective of this study is to examine how a lack of knowledge of traffic regulations among young drivers in the Daule Canton impacts mortality rates and traffic congestion on the streets and roads of the area—which covers approximately 500 km² and has a population of 220,000. A key focus of this investigation is to determine whether the failure to observe traffic regulations—specifically as defined in Article 377, paragraph 2, item 5—stems from a genuine lack of knowledge regarding the proper use of vehicles and roadways (whether as a driver or a pedestrian) or simply from reckless behavior by drivers or pedestrians; This study aims to resolve this uncertainty. Therefore, obtaining reliable data within the Daule Canton is essential for implementing a plan to reverse the damage occurring on the jurisdiction's streets and roads.

Keywords: Traffic regulations, young drivers

INTRODUCCIÓN

En forma breve se expresa que 1,3 millones de personas fallecen en el mundo por accidentes de tránsito, y que por cada fallecido existe en promedio 50 lesionados. En el Ecuador existe un promedio de 35.000 accidentes de tránsito, 3000 fallecidos, 30.000 heridos de los cuales en forma general entre el 2 a 3 % resultan con lesiones invalidantes definitivas, que engrosan las cifras del CONADIS. El daño y perdidas que genera el accidente de tránsito es estimado por el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial un promedio del 3 a 5 puntos del Productor Interno Bruto, que en nuestro país es de aproximadamente 4 a 5 mil millones de dólares. El daño que se genera de tipo emocional, afectivo y económico a la sociedad y en especial a las familias de Ecuador es incuantificable, en la que fallece el jefe de familia o algún hijo o familiar muy cercano. Las normativas de tránsito en el ecuador se encuentran tipificadas como normas sustantivas debido a que contienen deberes, derechos y obligaciones y estas se encuentran en el reglamento a la ley de tránsito especialmente desde el articulo 162 al 21, el usuario vial al quebrantar esta norma sustantiva adecua su conducta a una infracción de tránsito que también se consideran normas sustantivas.

El desconocimiento de las normas de tránsito de las normativas y ciertas señales, sin ser consuelo para nosotros, también ocurre en otros países como Perú y Colombia que son nuestros vecinos al sur y norte, en los cuales se ha realizado trabajos investigativos y se ha comprobado que esto ocurre alrededor del 50 al 80 por ciento de los conductores. Los jóvenes en nuestros países que oscilan entre los 18 a 25 años de edad son los que más se involucran en accidentes de tránsito debida impericia al conducir e irrespeto a las señales de tránsito. Se ha observado que las personas para obtener o renovar la licencia, se preocupan de aprobar un examen de conocimiento de ley de tránsito sin desarrollar un verdadero proceso de enseñanza aprendizaje y lo único que tratan es de memorizar las respuestas.

Comprobado el desconocimiento mediante una investigación como es el caso de este estudio, se debe buscar la forma técnica de realizar el proceso correspondiente de educación y seguridad vial para cubrir esta falencia.

En el año 1990 en la “ruta del Spondilus”, ocurrió en el tramo de las poblaciones de Ayangue a San Pedro varios accidentes, al investigar porque ocurrían estos accidentes en este tramo, se pudo establecer que el asfalto de mala calidad se reblandecía con la alta temperatura del sol incandescente, generando inestimabilidad y pérdida de control del vehículo en la pendiente y curva de bajada. Una vez conocida vía novedad la CTG de aquella época implantó señales de

calzada resbaladiza, pero los accidentes continuaron ocurriendo por lo que se pudo establecer que la razón es que los conductores no conocían el significado de la señal. Esto ocurre muy a menudo, en los conductores de todo tipo, hombres, mujeres, adultos, jóvenes, por lo que se debe buscar un mecanismo para que las escuelas cumplan un proceso de educación de calidad.

CAPÍTULO I

MARCO CONTEXTUAL

1.1 Planteamiento del problema

Esta investigación se desarrolla en la jurisdicción cantonal del GADs de Daule, que tiene una extensión geográfica de 500 km², la cabecera cantonal es la ciudad de Daule, contiene la parroquia satelital de La Aurora y tiene como parroquias urbanas a Laurel, Limonal, Juan Bautista Aguirre y Los Lojas, las parroquias tienen 180 recintos. Tiene un promedio de 220.000 habitantes según último censo, reporta un promedio de 600 accidentes al año y 40 fallecidos por siniestros viales. En la cabecera cantonal de Daule el transporte urbano mayoritariamente es en Tricimotos, y existe un altísimo irrespeto a las normas de tránsito, especialmente por parte de los conductores de tricimotos, los que solo un 10 por ciento son legalmente constituidos con el permiso operacional y el 90 por ciento corresponden a la informalidad. En la parte urbana de Daule existe el servicio urbano de la cooperativa Lojastrans e igualmente entre Daule y la Aurora.

1.2 Preguntas de investigación

La exigencia de la conducción de un vehículo es hacerlo de forma obligatoria con un alto nivel de alerta o concentración, conocimiento de las normas de tránsito y de señales de tránsito, además de la pericia del caso. Por lo tanto es importante plantear la pregunta respectiva sobre ¿Cuáles son las causas para el desconocimiento de las normas de tránsito y señalización vial de acuerdo a la Ley de tránsito y su reglamento por parte de los conductores jóvenes? Las causas del problema se suceden por la falta de conocimiento e interpretación de las normas. Otras preguntas como ¿Cuál es el nivel de conocimiento de las normativas?

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo General

El objetivo general se debe enfocar el precisar el nivel de conocimiento de las normas de tránsito en conductores jóvenes del cantón Daule y además establecer la correlación que existe entre el nivel de conocimiento de las normas y la frecuencia del cometimiento de contravenciones que pueden llevar a involucrarse en un siniestro vial.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Identificar el grado de conocimientos de las normas sustantivas de tránsito que se encuentran en la ley y el reglamento de tránsito, como las señales y regulaciones de cruce de una intersección.
- Clasificar los principales vacíos de conocimiento normativo que presentan los conductores, así como sobre la señalética.
- Conocer si los que más infringen la ley son los conductores de motocicletas, tricimotos o automóviles.

1.4 Descripción del tipo de caso

El tipo de caso de acuerdo a las características del trabajo investigativo se aplica el método explicativo como la relación causa-efecto es decir las consecuencias respecto del daño generada por accidentes debido al irrespeto de normativas de tránsito por el desconocimiento de las normas y también el carácter evaluativo para verificar la efectividad de una estrategia o acción tomadas para mejorar la seguridad vial, como por ejemplo un plan de educación vial.

1.5 Antecedentes históricos de la empresa u objeto de estudio

Daule es un cantón de la provincia del Guayas, que tiene 220.000 habitantes según datos del INEC al año 2024, con un promedio de 600 accidentes y una mortalidad de 48 fallecidos al año, que los sitúa entre uno de los cantones del país con más alta siniestralidad. Tiene vías importantes que unen a la ciudad de Guayaquil conocida como la vía a Daule o E 48, la vía Daule cantón Santa Lucia, la vía Daule la T la Aurora. En la parroquia la Aurora tiene una vía que une Samborondón con Pascuales que tiene en la parte central a la cabecera parroquial de La Aurora, con una de las avenidas de mayor movilidad la Av. León Febres-Cordero. La ATM mancomunada “Centro Guayas” tiene un promedio de 60.000 vehículos matriculados, que circulan por su jurisdicción. Pero en la parte práctica por ser la Av. Febres-Cordero la avenida que lleva todo el tránsito pesado hacia el Puerto marítimo de Guayaquil que viene del Puente Alterno Norte, para su continuidad con la Vía Perimetral.

De 21.000 accidentes el año 2025 en el país, no existe información fehaciente de cuantos accidentes se producen por desconocimiento de las normas de tránsito, lo que se puede observar estadísticamente según ANT es que existe causas de accidentes entre el 38 y 40 %

presumiblemente por desconocimiento de las normas de tránsito, que se las puede encasillar y/o relacionar a la impericia e imprudencia, que se materializan por la inobservancia de la normativa, pero sin duda que queda para el análisis la consideración si estas se dieron por desconocimiento o por una conducta temeraria al conducir.

Al revisar las estadísticas de ANT e INEC 2024 se refiere que la impericia e imprudencia como causal de accidente esta alrededor del 38 % de los accidentes de tránsito y el irrespeto a las señales de tránsito está en el 40 %; de las cuales esta última se considera como causa objetiva y la primera como causas subjetivas, por lo cual es importante especificar que los accidentes en su relación causal desde el punto de vista jurídico específica que su origen es por quebrantar el deber objetivo de cuidado, es decir no se podría establecer como causalidad del accidente legalmente la impericia o la imprudencia considerados aspectos subjetivos.

1.6 Ubicación

El lugar de estudio observacional fue la intersección de la calle José Vélez y la Av. Los Daulis, en la que se observa el uso del celular mientras se conduce un vehículo de cualquier tipo como las tricimotos, automóviles, buses, motocicletas, bicicletas y peatones. El 60 por ciento de vehículos que circulan por esa intersección en las horas pico y valle son tricimotos.

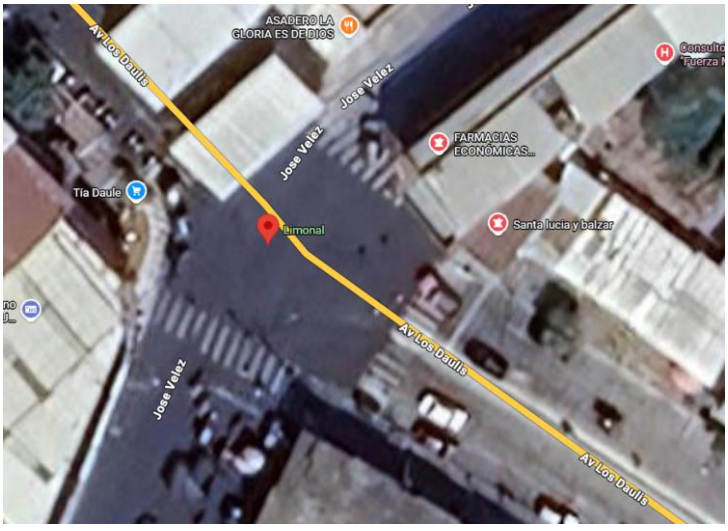


Ilustración 1: Intersección de la av. Los Daulis y José Vélez

Fuente: Google Maps.

Esta es una intersección ubicada en una zona céntrica y comercial de la Ciudad de Daule y es considerada por el municipio como una de las de mayor importancia de las intersecciones y es referente del comportamiento vial para el resto del cantón. Estadísticamente no se puede

comprobar que sea el cometimiento de infracciones por desconocimiento, pero sin embargo la literatura mundial determina que es entre el 20 al 80 por ciento de los conductores desconocen ciertas normativas de tránsito y seguridad vial.

1.7 Limitaciones

El estudio investigativo está consolidado en la intersección de la calle José Vélez y la Av. Los Daulis, lugar donde se desarrolló la observación en el mes de mayo del 2026 y estadísticamente lo referente al año 2025 en el campo de la siniestralidad. Se observó a todos los conductores de diferentes tipos de vehículos que circulan por dicha intersección.

1.8 Justificación

Es necesario realizar este tipo de investigación para conocer de forma práctica la relación del accidente de tránsito con el desconocimiento normativo y de señalización con la forma de conducir imprudente o temerario (es decir con conocimiento de la infracción cometida), y además la razón para que es necesario este tipo de estudios. Una vez establecida la diferencia por la cual se producen los accidentes en relación a estas dos causas, se debe implementar un plan o acciones que lleven a reducir la accidentabilidad por causas que atañen al desconocimiento de forma específica, una vez que se determine categóricamente que porcentaje de los accidentes son encasillados como causal, el desconocimiento de las normas o de señalización vial por desconocimiento.

Por ejemplo en relación a los accidentes de tránsito ocurridos en la “Ruta del Spondilus” por la calzada con mala calidad del asfalto narrada en líneas anteriores, es indiscutible que luego de haber puesto la señal de “Calzada Resbaladiza”, siguieron existiendo los accidentes, porque no se conocía el mensaje de la señal, cosa que no debería suceder porque los conductores reciben cursos de formación como conductores y evaluaciones ante la autoridad para obtener o renovar la licencia, pero que por omisión de los instructores o de la escuela, o mal proceso educativo de enseñanza-aprendizaje, generó esta falencia.

Por lo tanto la falla es formativa que se debe corregir de forma urgente en los procesos de educación Vial con un adecuado proceso de enseñanza-aprendizaje en los cursos o capacitaciones en el cantón Daule y se debe trabajar con las escuelas de conducción para una mejor formación a los conductores, para solucionar esa falencia de3 conocimiento.

CAPÍTULO II

MARCO REFERENCIAL

2.1 Antecedentes de estudio

Tomando el antecedente de la influencia en el desconocimiento normativo en los accidentes de tránsito en el cantón Daule, el estudio realizado y que se encuentra en el Repositorio Digital USFQ, de evaluación de la conducta y comportamiento de conductores jóvenes, de los 40 jóvenes incluidos en el estudio sometidos a la evaluación en un simulador para observar el manejo riesgoso. Esta evaluación fue realizada antes de la capacitación y después de la capacitación, resultando que las evaluaciones de riesgos durante la conducción de estos conductores jóvenes después de la capacitación en educación y seguridad vial era diferente, registrándose mucho mejor comportamiento en la evaluación post capacitación, lo que demuestra que una adecuada capacitación es fundamental para la seguridad en las vías de todos los conductores, pero especialmente en conductores jóvenes, siendo la calidad del proceso lo que marca la diferencia.

2.2 Bases teóricas y sustento del caso de estudio

El abordaje de este tema requiere un enfoque psicológico del tránsito en forma integral para conocer la complejidad del proceso mental de la información del entorno vial y la teoría de la reducción de la incertidumbre, que considera fundamental la formación vial previa, de allí nace la importancia del rol de las escuelas de conducción, en temas generales y específicos como las reglas de manejo, la influencia de aspectos de la física en la conducción de un vehículo, por ejemplo conocer la diferencia de ajustar la velocidad en las curvas en relación a los tramos rectos, en las pendientes de subida y de bajada, etc. Otro tema importante en los conductores jóvenes es el desarrollo cognitivo, en la que es importante el grado de madurez cerebral y los sesgos cognitivos y exceso de confianza, por ejemplo, la asimilación de la información cuando se conduce en tramos rectos y en curvas y en el segundo caso la mucha o poca valoración del riesgo que hace el conductor al ingreso a la curva. Es importante establecer que el proceso de enseñanza-aprendizaje tiene un mapa mental según el modelo GDE, en la cual se asimila al desarrollo de un plan, por ejemplo una etapa en que se establece lo referente a las maniobras como adelantamientos, giros; otro que se refiere la planificación de las calles o carreteras a desplazarse y el otro la manera técnica de control del vehículo, que como es

lógico requiere conocimiento y destreza, correspondiendo respectivamente según el modelo GDE nivel táctico, estratégico y de control del móvil.

El manejo defensivo contempla como base de la seguridad al desplazamiento trazar la ruta para llegar al destino, que ahora con el GPS se facilita mucho, aunque abona a la distracción, la revisión previa del vehículo y el conocimiento de la dinámica durante el desplazamiento y la prudencia en la administración de los espacios al circular en movimiento de progresión normal y al realizar las maniobras. Por lo tanto, ratificamos que es la educación vial adecuada y de calidad la que va a servir de fundamento para un tránsito rápido y seguro.

Estadísticamente se estudia al cantón Daule, que referencialmente indica 600 siniestros de transito 40 fallecidos y de ellos 8 personas en promedio fallecieron por siniestros viales en la jurisdicción del cantón. El cantón Daule es uno de los cantones más antiguo de la provincia del Guayas y de mayor producción agrícola, especialmente de arroz por lo que se la conoce como “la capital arrocera del Ecuador”, la misma que ha crecido demográficamente de una manera impresionante debido a la expansión del sector de la parroquia La Aurora.

Daule se encuentra en el litoral al suroeste del Ecuador y forma parte de la cuenca del rio Guayas, tiene una superficie de 461,6 km2, está a 58 m. s. n. m tiene una temperatura de promedio de 24 grados, con un clima tropical y húmedo con estaciones lluviosas y secas.

Los límites del territorio cantonal son al norte con los cantones Santa Lucia y Palestina, al sur Cantones Guayaquil y Samborondón, al este el cantón Salitre y al Noroeste con los cantones Nobol y Lomas de Sargentillo.

La división política se divide en parroquias urbanas y rurales y satélites, la cabecera cantonal es Daule que corresponde al área urbana, las parroquias rurales son laurel, Juan Bautista Aguirre y los Lojas, la parroquia satélite es la Aurora que es una zona de gran desarrollo por estar muy cerca de la ciudad de Guayaquil y Samborondón, en la que se expandió la actividad inmobiliaria.

Hidrográficamente sobre sale el rio Daule principal afluente del rio Guayas es vengable fundamental para el desarrollo agrícola. Demográficamente Daule tiene un alto nivel de crecimiento poblacional con una población de 223.000 habitantes.

La intersección que se escogió como referencia para el estudio observacional y las entrevistas para examinar el grado de conocimiento en normas de tránsito y señales viales , fue la intersección central de la ciudad de Daule, formada por la calle José Vélez y la Av. Los Daulis en la cual se ha realizado un conteo de 2000 vehículos por hora con la presencia mayoritariamente de tricimotos y 400 peatones por hora, atraviesan las calles de la intersección, un alto porcentaje irrespetando las luces del semáforo y por lugares diferentes a la zona de seguridad peatonal o paso cebra.

Se adjunta el mapa del cantón Daule y la intersección de la José Vélez y Av. Daulis y fotografías de la intersección, tomadas de diferentes ángulos.

2.3 Glosario de términos

Se toma como referencia la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

Accidente de tránsito. - Todo suceso eventual o acción involuntaria, que como efecto de una o más causas y con independencia del grado de estas, ocurre en vías o lugares destinados al uso público o privado, ocasionando personas muertas, individuos con lesiones de diversa gravedad o naturaleza y daños materiales en vehículos, vías o infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía, vehículo, vía y/o entorno.

Acera o vereda. - Parte de la vía reservada para el uso exclusivo de los peatones, ubicado a los costados de la vía.

Adelantamiento. - Maniobra efectuado para situarse delante del o los vehículos que le anteceden en el mismo carril.

Agente de tránsito.- Miembro de la CTE o de los GADs, encargados del control del tránsito, del transporte terrestre y la seguridad vial en sus jurisdicciones.

Alcoholemia. - Examen para detectar presencia de alcohol en la sangre de una persona.

Arrollamiento. - Acción por la cual un vehículo pasa con su rueda o ruedas por encima del cuerpo de una persona o animal.

Atropello. - Impacto de un vehículo en movimiento a un peatón o animal.

Avenida. - Vía pública urbana, generalmente dividida por islas de seguridad y compuesta de dos o más calzadas, en las que existen uno o más carriles de circulación.

Bicicleta. - Vehículo de tracción humana de dos o más ruedas en línea.

Calzada. - Parte de la vía pública destinada a la circulación de vehículos, comprendida entre los bordes del camino y aceras.

Ceder el paso. - Obligación de los conductores y peatones de detenerse para permitir el paso a los vehículos que circulan por vías principales o a los peatones que transitan por zonas de seguridad peatonal.

Conductor. - Es la persona legalmente facultada para conducir un vehículo automotor, y quien guía, dirige o maniobra un vehículo remolcado.

Derecho de vía o de paso.- Preferencia que tiene un vehículo respecto de otros vehículos y peatones, así como la de estos sobre los vehículos.

Educación vial.- Conjunto de conocimientos y normas que tiene por objeto capacitar a la población en general para que sepan conducirse en la vía pública con mayor seguridad ya sea como peatones, pasajeros o conductores.

Intersección. - Área común de calzadas que se cruzan o convergen.

Intersección regulada. - Aquel en que existe semáforo funcionando normalmente, excluyendo la intermitencia, PARE, CEDA EL PASO o agente de tránsito.

Mototaxi. - Motocicleta de tres ruedas y con techo que cumpliendo las especificaciones técnicas establecida en la norma INEN, se usa para el servicio de transporte comercial de pasajeros para recorridos cortos.

Parterre. - Área o isla de seguridad central, construida en las vías urbanas y destinadas a encauzar el movimiento de vehículos o como refugio de peatones.

Peatón. - Es la persona que transita a pie por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras y, las personas con discapacidad que transitan igualmente en vehículos especiales manejados por ellos o por terceros.

Señales de tránsito. - Objetos, avisos, medios acústicos, marcas, signos o leyendas colocadas por las autoridades en las vías para regular el tránsito.

Semáforo vehicular. - Aparato óptico luminoso tricolor, por cuyo medio se dirige alternativamente el tránsito vehicular y peatonal, para detenerlo o ponerlo en movimiento.

Semáforo peatonal. - Aparato óptico luminoso bicolor, por cuyo medio se dirige el tránsito peatonal, para detenerlo o ponerlo en movimiento.

Semáforo en flecha verde.- Autorización a los vehículos para cruzar en el sentido que ella indica.

Usuario vial. - Es toda persona o animal que se encuentra sobre la vía haciendo uso de esta.

Zona de seguridad peatonal. - Es el espacio señalizado o no ubicado dentro de las vías y reservado oficialmente para el uso exclusivo de los peatones como: paso cebra; las aceras o veredas; puentes peatonales; ingresos a establecimientos educativos, iglesias, cuarteles, cuerpo de bomberos, mercados cerrados y abiertos, plazas, parques, campos deportivos, cines y teatros; y, accesos para discapacitados, sin perjuicio de la señalización reglamentaria establecida para el efecto.

2.4 Marco legal

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV)

El marco legal de la presente tesina se fundamenta en la Constitución de la Republica del Ecuador, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y seguridad Vial y su reglamento aplicativo. Así por ejemplo la CRE aporta al tránsito y seguridad vial respecto a la movilidad segura como un derecho humano y el libre tránsito en las calles y carreteras del país, sujeto siempre a las normativas específicas, la LOTTTSV con su rol en normar la administración del tránsito en el país y el reglamento a la LOTTTSV regula el uso de la vía y el vehículo a los conductores, peatones y pasajeros.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1 Nivel de investigación

De acuerdo al tema de investigación el nivel que corresponde es descriptivo, por cuanto se busca es conocer el nivel de conocimiento normativo del tránsito como conductores, cual es la actitud frente al riesgo, por lo tanto es básico establecer que el nivel de accidentabilidad en Daule es o no producto del desconocimiento normativa del tránsito y está o no relacionado con los conductores jóvenes, por lo cual se registra los datos tal cual se reciben, es de tipo cuantitativo y cualitativo porque demostramos porcentajes de la muestra entrevistada y se describen también ciertas cualidades de algunos conductores en especial, como el grado académico de estudio, el tipo de licencia que tienen es decir si es un conductor profesional o no profesional.

3.2 Diseño de Investigación

Durante la observación a 100 conductores en la intersección en el lugar donde, es el área de desarrollo de esta investigación en el cantón Daule, se pudo establecer que solo un 30 por ciento cumplía con las normativas de transito respecto cumplir con la ubicación adecuada en el carril, respetar la zona de seguridad peatonal, respetar el semáforo en rojo, llevar el volante con ambas mano, utilización de celular manual, respetar la velocidad adecuada, respetar las señales de tránsito y operar un vehículo en buenas condiciones técnico mecánicas, por lo tanto, el 70 por ciento no cumplía con las normas de tránsito y seguridad vial, para una movilidad segura

3.3 Métodos de investigación

Entrevista a 50 conductores a los cuales se les presenta 5 señales de tránsito, 3 de aviso de peligro y 2 de reglamentación y luego se le pregunto porque de la característica de colores de las señales de peligro y reglamentarias, posteriormente se le presentaba un esquema o grafico de una intersección sin regulación y se le preguntaba sobre la prelación en el paso de la intersección. Ha estas 7 preguntas se le escribía las opciones bien, mal o no responde.

Se aplico el método cuantitativo, cualitativo no experimental. Luego se entrevistó a 5 agentes de tránsito para que ellos informen según su experiencia que porcentaje de conductores

jóvenes (18 a 29 años), se le indico como se realizó el trabajo con los conductores para conocer el grado de conocimiento y los agentes de tránsito consultados indicaron existe un alto desconocimiento de las normas de transito sustantivas y de señalización, obteniéndose una media de 67 % que no conocían y 33 % que talvez pudieran conocer, dejando dudas de su real conocimiento.

3.4 Enfoque

El enfoque como se dijo en líneas anteriores es mixto es decir cuantitativo y cualitativo que no permite realizar este tipo de investigación de forma objetiva y además se puede medir, como es el caso de especificar cuantos conocen o desconocen la normativa, respecto de la muestra en referencia, en la cual se hace una evaluación de conocimiento de 5 señales de tránsito, sobre los colores de las señales preventivas y reglamentarias, además de conocer la prelación de paso en intersección de no regulada. Se registra las respuestas en una plantilla de bien, mal y no sabe.

2.1 Herramientas de recolección

Los elementos de recolección de datos se lo realizo a través de una entrevista, tanto a los conductores del grupo etario y a los agentes de tránsito del sector que frecuentemente regulan y controlan la circulación vehicular y peatonal en la intersección tomada como referencia, cuya metodología y enfoque se explicó en líneas superiores. Se realizó una observación en la intersección de estudio para verificar el porcentaje de respeto a las normas de tránsito de 100 conductores, para establecer el porcentaje de inobservancia a las normas de tránsito.

Los resultados de la observación de 100 conductores que corresponde a una muestra de 0,5 % del volumen se estableció que el 30 por ciento si cumple y el 70 por ciento no cumple las normativas.

Esta es una intersección ubicada en una zona céntrica y comercial de la Ciudad de Daule y es considerada por el municipio como una de las de mayor importancia de tránsito y comercial y se constituye en un referente del comportamiento vial para el resto de la ciudad de Daule.

Se realizó el método observacional de 100 conductores, para verificar el cumplimento de las normas de tránsito. Luego se realizó una encuesta a 50 conductores en la intersección en

referencia de los cuales el 70 por ciento fueron conductores de tricimotos que tenían licencia, al enseñarles 5 figuras de señales de tránsito, 3 de tipo preventivas y 2 reglamentarias: las señales son: Calzada resbaladiza, resalto, cruce en T, Prohibido adelantar, Prohibido cambio de calzada; y además se les pregunto si sabían el color de las señales o preventivas y las reglamentarias; se estableció un alto desconocimiento de las referidas señales, en que apenas el 30 por ciento o sea 15 conductores acertaron y el 70 por ciento por ciento no aserto, el método fue presentarles la figura de las 5 señales y ellos debían decir el nombre. También se realizó una entrevista a los conductores para que opinen la preferencia de paso de conductores en intersección no regulada por semáforo o señales Pare o Ceda el Paso, en la cual el desconocimiento fue de 20 conductores que acertaron y 80 no acertaron.

Intersección de la Av. Los Daulis y calle José Vélez de la ciudad de Daule

1.- Observación de 100 vehículos, 0,5 % del TPDA

OBSERVACION	**Conductores que cumplen normativa**	**Conductores que no cumplen normativa**
100 conductores	30 conductores	70 conductores

Esto demuestra que existe un alto porcentaje de conductores que no cumplen con las normas de tránsito y que de ese porcentaje se encuentra el porcentaje de conductores que no conocen la normativa.

2.- La entrevista a 50 conductores para que observen una cartulina de tamaño A4 y que debía poner o decir el nombre de la señal y cuál era el mensaje.

ENTREVISTA	**50 CONDUCTORES**	**ACERTADOS**	**NO ACERTADOS**
	Tricimotos Motociclistas Automóvil	30 por ciento acertaron	70 por ciento no acertaron

En este cuadro se observa que el 70 por ciento no acertaron, lo que se puede determinar que un alto porcentaje de accidentes de tránsito que se producen por inobservancia de leyes y reglamento de tránsito, corresponden a desconocimiento de las normas de transito.

3.- Al preguntarle qué tipo o clase de señal de transito corresponde a la forma romboidal y de color amarillo con símbolo de color negro y se le puso una señal de calzada resbaladiza

como ejemplo y la otra señal fue de características de color rojo y se le mostro la señal de prohibido cambio de calzada.

Identificación a qué clase de señal corresponde	**Acertaron**	**No acertaron**
	20 por ciento 10 conductores	80 por ciento 40 conductores

4.- Se le puso a la vista una intersección no regulada ni por semáforo, ni señales de Pare o Ceda el Paso, con la figura de dos vehículos (dibujo en 3 D) y se le indico que ellos refieran cuál de los dos conductores le corresponde cruzar primero, aplicando la preferencia de vía o derecho de paso.

Intersección no regulada con aplicación de preferencia de vía o derecho de paso	Acertaron	No acertaron
	20 por ciento 10 conductores	80 por ciento 40 conductores

El 80 por ciento desconocen la normativa sustantiva de cruce de la intersección no regulada, sobre preferencia de vía o derecho de paso, con la cual se reafirma que el porcentaje de conocimiento de normas sustantivas es muy alto y esta puede ser causal de siniestros viales.

3.5 Población / Muestra / Universo

El Ecuador con una población de 18 millones de habitantes, con un promedio de 3 millones de licencias activas profesionales y no profesionales es decir 16, 6 % de la población tiene licencia, por lo cual 1 de cada 6 habitantes tiene licencia de conducir en promedio. Lo curioso es que en los últimos años se produjo una suerte de auditoria a periodos de emisión de licencias y se anularon 3000, debido a emisión irregular, pero sin lugar a dudas que existe un número muy superior con este tipo de problemas, a lo que se debe sumar aquellos procesos de emisión de licencias de cursos de ninguna o poca calidad, etc. etc.

En el cantón Daule se puede estimar que circulan por las obras viales de la jurisdicción cantonal un promedio de 20.000 vehículos, y se estima que en el Ecuador existen aproximadamente 3 millones de vehículos. Se pudo establecer de los 2000 vehículos / hora

que cruzan la intersección en estudio, se estima que entre las horas pico y valle durante 12 horas es decir 7 am a 7 pm cruzan 20.000 vehículos por esa intersección, por lo cual corresponde a un volumen muy alto de acuerdo a las características de la intersección. La observación de 100 conductores de vehículo en un periodo de tiempo correspondió a una muestra del 0,5 % de conductores, de acuerdo al volumen vehicular que cruzan por esa intersección.

En la vía Guayaquil-Nobol-Daule que tiene aproximadamente 50 km, circulan un promedio de 114 mil vehículos (según datos estadísticos oficiales) volumen de tráfico que se divide en dos sentidos. La av. León Febres Cordero del cantón Daule que tiene una longitud de 14,5 km y une el sector de la Puntilla de Samborondón, La parroquia la Aurora del cantón Daule y llega hasta el Puente de Vicente Rocafuerte en Pascuales a la entrada al canton Guayaquil, circula un promedio de 80 mil vehículos por día, lo que refiere que las vías del cantón Daule tienen alto volumen de tránsito, por lo tanto es alto el nivel de congestión de ciertas vías en horas pico, como también alto el riesgo de accidente de tránsito.

3.6 Análisis de los resultados

Los 4 numerales de las herramientas de recolección, dan a entender de forma práctica que existe un 70 por ciento de conductores que incumplen en forma general las normas de tránsito y que no existe estadísticamente que porcentaje corresponde al desconocimiento de las normas de tránsito. El cuadro 2 refiere que el 70 por ciento no conocen ciertas señales claves de la seguridad vial, siendo este un dato importante para establecer si los accidentes por inobservancia son por imprudencia y conducción temeraria o por desconocimiento, un trabajo mucho más específico que este que es orientado a ciertas generalidades.

El cuadro 3 refiere sobre la identificación de las características de las señales preventivas y reglamentarias, que desde el punto accidento lógico pueden originar accidentes de tránsito. El cuadro 4 refiere que el 80 por ciento de conductores no conocen normas sustantivas del tránsito, respecto a la preferencia de vía y derecho de paso en intersecciones no reguladas.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS POSIBLES

4.1 Justificación de la Alternativa principal

Una vez que se han señalado los problemas de forma técnica, de los conductores jóvenes en el cantón Daule que de forma objetiva corresponden al desconocimiento de las normas de tránsito y seguridad vial, son parte importante en el alto porcentaje de accidentabilidad en la jurisdicción cantonal y que de seguro también es la realidad en nuestro país, por lo tanto se busca implementar medidas para aumentar el conocimiento normativo de seguridad vial en la formación como conductores, y para los que ya tienen su licencia en el grupo de 18 a 29 años de edad, se deben realizar los planes técnicos que el caso amerite, considerándose la mas eficiente y viable la capacitación continua por ser que la causa de los accidentes que está comprobada de inobservancia de las leyes y reglamento según lo que especifica el art. 377 segundo inciso numeral 5 del COIP, la misma que esta relacionada con la imprudencia y el desconocimiento de las normas de uso adecuado del vehiculó en la vía.

No existe datos estadísticos que refieran cuantos conductores tiene registrado el cantón Daule, al igual que el número de vehículos matriculados, sin embargo realizando una proyección de acuerdo a la población del país que refiere la existencia de 18 millones de habitantes y un parque automotor de 3 millones de vehículos es decir existe 1 vehículo cada 6 habitante, por lo tanto en Daule debe existir para una población de 220.000 habitantes y que 1 de cada 6 habitante tendría un vehículo, por lo cual existirían un aproximado de 40.000 dueños de vehículos que tienen licencia y son conductores, correspondiente al grupo de 18 a 29 años de edad el 22 %, es decir son aproximadamente entre 8 a 9 mil conductores jóvenes, de los cuales el 70 por ciento de este grupo etario es el que tiene problemas, correspondiendo a unos 2000 conductores.

Es difícil identificar aquellos 2000 conductores jóvenes que requieren capacitación continua para cubrir la falencia de desconocimiento, por lo cual se debe implementar cursos de capacitación continuas abiertos de normas de tránsito y señalización vial para unos 2000 conductores jóvenes, cursos que deben ser por lo menos de 4 horas sobre temas de preferencia de vía y derecho de paso y señales de tránsito, el mismo que debe ser de dos veces al año, una en el primer semestre del 2027 y otra en el segundo semestre del 2027, dictado por el

departamento de Educación vial de la CTE. La otra alternativa concomitante con la anterior es hacer publicidad a través de las redes sobre la temática referida. Los jueces de tránsito en su resolución de sentencia al causante de accidente de tránsito de cualquier edad, debería disponer la realización de curso en los casos de que la causa del accidente se conozca que existió imprudencia del conductor por desconocimiento normativo, para lo cual durante el proceso judicial del caso se deberá someter al conductor a una evaluación de conocimiento de normas de tránsito. Los cursos los dictara el departamento de educación Vial de la CTE.

Las alternativas posibles en resumen son:

1.- Capacitación de 4 horas semestrales durante dos semestres al año: Sobre Preferencia de vía y señales de tránsito. Una vez en 6 meses debe asistir a una clase de 4 horas.

2.- Un curso proyectado para unos 2000 conductores que voluntariamente se sometan al curso bien publicitado, dictado por un instructor de Educación vial, correspondería en la mañana de 8 a 12 del día y de 2 a 6 de la tarde. En dos meses de clase por cada semestre cubriría 2400 conductores. Aquí deberían también estar los sancionados por los jueces, en razón de que en Daule ocurre un promedio de 600 accidentes anuales, por lo cual se puede deducir que existen 600 sentenciados.

3.- Campaña a través de redes sobre preferencia de vía y señales de tránsito preventivas y reglamentarias.

4.- El departamento de educación vial deberá trabajar con las escuelas de conducción del cantón Daule, para profundizar el tema de la preferencia de vía o derecho de paso de paso y además sobre señales preventivas y reglamentarias. Capacitando a los docentes de teoría y de prácticas de conducción.

Capacitación de 4 horas por cada semestre de lunes a viernes. Se puede reajustar a los días sábados y domingos. Total, de capacitados 2400 al año con 8 horas.

Cursantes aproximados	**Primer semestre 30 por cada turno**	**Segundo semestre 30 por cada turno**	**Horarios 2 horarios**
2.400	Febrero y marzo	Julio y Agosto	Mañana y tarde

5.- En el cantón Daule existen 3 escuelas de conducción, 2 de choferes profesionales y 2 de no profesionales, siendo su planta de docentes e instructores de prácticas de conducción llegando a un aproximado de 60 personas. El departamento de Educación Vial de la CTE debe

dictar los cursos para docentes e instructores anualmente de una vez al año de 20 horas, para lo cual requiere un docente durante una semana al año, en la cual en horario de 8 a 12 del día le da a un grupo de 30 y en la tarde de 2 a 6 le da a otro grupo de 30, curso que puede repetir en cada semestre.

4.2 Presupuesto de la ejecución

a.- Los instructores de Educación vial tienen un sueldo de aproximadamente 1200 dólares que para capacitar a los 2400 conductores requiere 4 meses, por lo cual el presupuesto serio de 4.800 dólares que son absorbidos por la CTE por cuanto esa es la misión de la institución. El material como infocus y folletería mediante autogestión la CTE lo proporciona. El departamento de Educación Vial debe preparar los 2500 folletos que deben contener el programa bien estructurado para los conductores y docentes de las escuelas. El folleto se lo puede gestionar ante la ATM Daule o el municipio.

b.- Las redes para enseñar seguridad vial referente a normas de tránsito y señales de tránsito, la elabora el Departamento de educación Vial y los gastos que estos ocasionan se los puede financiar con autogestión.

Resumen:

- Los instructores necesarios para esta capacitación se requiere 1 instructor de educación Vial para los meses de febrero y marzo y julio y agosto.
- Conductores capacitados en un año 2400
- Material didáctico para estudiantes: pedirles a los participantes llevar un esferográfico y una hoja de papel ministro.
- Material para los docentes: Preparación del material e infocus.

4.3 Tabla presupuestaria del proyecto de investigación

Tabla 1: Costos Materiales

Infocus	**Folleto de clases**	**Valor del folleto**	**Total Financiación**
1infocus La CTE tiene mat.	clase Folleto 15 hojas	Reproducción 2400 folletos: 480 dólares	Sueldos 4800 Folletos 480

Fuente: Elaboración propia del autor

Tabla 2: Presupuesto personal

Personal de instructores	**Sueldos mensuales absorbido por CTE**	**Total de sueldos al año por 4 meses**	**Total conductores capacitados**
1 instructor	1200 c/u	4.800 dólares	2400 conductores

Fuente: Elaboración propia del autor

El total del proyecto con la cual se pretende reducir el desconocimiento de las normas de tránsito en los conductores jóvenes del cantón Daule 5.280 dólares, correspondiéndole al departamento de Educación Vial de Daule preparar el material didáctico de cada charla, que debe ser de sobrecarga progresiva para no hacerla repetitiva, sino recordatoria de la anterior y creación de nueva información para hacerla más interesante, para propender al cumplimiento de las normas de tránsito y así reducir la accidentabilidad, creando una cultura vial.

Los 480 dólares del folleto se los puede financiar con gestión ante el Ilustre Municipio de Daule o la Escuela del Sindicato de Choferes de Daule, encargándose dicha gestión al jefe del departamento de Educación vial de Daule, o una autogestión realizada.

4.4 Cronograma de ejecución

Actividades	Semana 1	Semana 2	Semana 3	Semana 4	Semana 5	Semana 6	Semana 7	Semana 8	Semana 9	Semana 10
Selección y aprobación del tema										
Socialización con el grupo objetivo										
Elaboración de materiales										
Diseño de instrumentos de evaluación										
Capacitación										
Evaluación procesal										
Evaluación sumativa										
Análisis de resultados										
Conclusiones y recomendaciones										
Informe final										

Fuente: Elaboración propia del autor

4.5 Conclusiones

El conductor debe conocer que es importante el plan de acciones en este trabajo de investigación, y de lo urgente de la aplicación de un plan de conocimiento de las normas sustantivas de tránsito y la señalización vial para reducir las acciones y condiciones que generan alto riesgo de accidente de tránsito o siniestros viales, sabiendo que durante una hora de conducción aproximadamente, a pesar de no existir una métrica oficialmente, pero dependiendo de varios factores el nivel de comportamiento en la vía cambia, en función del estado y las condiciones de la vía, del vehículo y el estado psicofísico del conductor, pero de forma práctica, por experiencia y observación del autor de este trabajo, se puede establecer empíricamente que por lo menos se producen 3 micro errores o micro infracciones durante una hora de conducción, como aumentar 1 kilómetro sobre la velocidad máxima permitida o no circular estando bien centrado en el carril o acercarse demasiado al conductor que le antecede, no utilizar las luces direccionales al realizar una maniobra, fracciones de segundo desconcentrarse a baja velocidad, etc.

Cuando se investiga un accidente de tránsito el perito investigador ubica según la Teoría de la Evolución del Accidente, el Punto de Percepción Real y el Punto de decisión, para establecer el rango del nivel de atención durante la conducción y la rapidez de accionar los mandos del vehículo para evitar un accidente, que de ocurrir el siniestro, en el elemento técnico de Teoría de la Evolución del Accidente aparecen los indicios del tiempo de reacción aumentado debido a la desatención a la conducción, siendo este un factor determinante del siniestro.

4.6 Recomendaciones

Las recomendaciones para reducir el desconocimiento de normas de tránsito y señales viales fundamentales durante la conducción en los jóvenes de 18 a 29 años es por parte de la CTE que el Departamento de Educación Vial planifique de acuerdo a lo planteado en esta tesina un plan de capacitación permanente, se tome herramientas técnicas y tecnológicas para llegar al mayor número de personas con clases de educación y Seguridad Vial, prepare a los docentes de Escuelas de conducción sobre normativas y andragogía para un efectivo proceso de enseñanza aprendizaje y el uso adecuado de las redes sociales para multiplicar el conocimiento.

Luego de haber generado el proceso de educación se debe aplicar un control estricto de cumplimiento de la normativa de tránsito por parte de los agentes de tránsito, uniendo campañas educativas y plan operacional de control de contravenciones como el exceso de velocidad, el respeto a la zona cebra de cruce del peatón, el respeto a la luz roja del semáforo, sensibilizar sobre el alto riesgo de conducir bajo influencia alcohólica, etc.

Tramitar ante la Asamblea Nacional la obligación que todo conductor sancionado por accidente de tránsito debe recibir de forma obligatoria como sentencia del juez un curso básico de educación vial

Las clases serán dictadas en el auditórium de ATM Daule, del Instituto Rey David y del Sindicato de choferes de Daule, para lo cual se debe gestionar.

Referencias Bibliográficas

Agencia Nacional de Tránsito. (2025). *Anuario de siniestralidad vial 2025*. Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador.

Agencia Nacional de Tránsito. (2024). *Estadísticas nacionales de siniestros de tránsito 2024*. Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador.

Asamblea Nacional del Ecuador. (2023). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Registro Oficial.

Banco Interamericano de Desarrollo. (2023). *Movilidad segura y sostenible en América Latina y el Caribe*. BID.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2024). *Movilidad urbana sostenible y seguridad vial en América Latina*. CEPAL.

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2024). *Proyecciones y estadísticas demográficas del Ecuador 2024*. INEC.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2024). *Manual ecuatoriano de señalización vial*. MTOP.

Organización Mundial de la Salud. (2023). *Global status report on road safety 2023*. World Health Organization.

Organización Panamericana de la Salud. (2024). *Seguridad vial en las Américas: Situación actual y desafíos*. OPS.

United Nations. (2023). *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021–2030*. United Nations.

World Road Association (PIARC). (2023). *Road Safety Manual*. PIARC.

Banco Mundial. (2022). *Road Safety Management Capacity Reviews Guidelines*. World Bank.

Foro Internacional del Transporte. (2023). *Road Safety Annual Report 2023*. OECD Publishing.

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (2024). *Road Safety Annual Report 2024*. OECD Publishing.

Ministerio de Educación del Ecuador. (2022). *Lineamientos para la educación vial en el sistema educativo ecuatoriano*. Ministerio de Educación.

Asamblea Nacional del Ecuador. (2021). *Constitución de la República del Ecuador*. Registro Oficial.

Cal y Mayor, R., & Cárdenas Grisales, J. (2018). *Ingeniería de tránsito: Fundamentos y aplicaciones* (9.ª ed.). Alfaomega.

Evans, L. (2004). *Traffic safety*. Science Serving Society.

Organización Mundial de la Salud. (2018). *Global status report on road safety 2018*. World Health Organization.

Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A., Jarawan, E., & Mathers, C. (2004). *World report on road traffic injury prevention*. World Health Organization.