INSTITUTO TÉCNICO SUPERIOR REY DAVID

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

TEMA:

“CAUSA DE ACCIDENTE DE TRANSITO POR EMBRIAGUEZ”

AUTORES:

SGTO. JARA ROSERO ROBÍN JAVIER

SGTO. CABRERA ZHAGÑAY JUAN DERWIN

TUTOR:

CNEL. CTE DR. LEONEL POZO MOREIRA

DAULE – ECUADOR

2021

Índice General

INDICE DE TABLAS…….…. 4

INDICE DE FIGURAS…….…… 5

DEDICATORIA……..…… 6

CERTIFICADO DEL AUTOR……...… 7

CERTIFICACIÓN DE REVISORES……..… 8

RESUMEN……. 9

ABSTRACT…… 11

CAPITULO I

1.1 PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN.

1.2 ANTECEDENTES DEL PROBLEMA……..…… 16

1.3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA……..…..... 16

1.4 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA……..… .16

1.5 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN……...… 17

1.6 OBJETIVO GENERAL……..… 17

1.7 OBJETIVOS ESPECÍFICOS…… 17

1.8 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN……. 17

CAPITULO II

FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA DE LA INVESTIGACIÓN.

2.1 MARCO TEÓRICO ……...…….. 19

2.1.1 ANTECEDENTES…… 19

2.2 MARCO LEGAL…….. 23

2.2.1 LEY ORGANICA DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL…… 24

2.2.2 CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL…….….. 24

2.2.3 REGLAMENTO A LA LEY DE TRANSITO ……..…… 24

2.2.4 ESTADO DE SITUACION ACTUAL DEL PROBLEMA…… 25

CAPITULO III

DISEÑO METODOLÓGICO

3.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN…..……. 27

3.1.1 DISEÑO DE LA INVETIGACIÓN……..… 27

3.2 UNIDAD DE ANÁLISIS, POBLACIÓN Y MUESTRA……. 27

3.2.1 ESTADÍSTICA…… …….. 28

3.3 UNIVERSO Y MUESTRA……... 29

3.3.1 MUESTRA……. 29

3.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN… 30

3.4.1 CLASES DE TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN…….. 30

3.4.2 ESCALA DE LIKERT…… 31

CAPITULO IV

ANÁLISIS DE RESULTADOS

4.1 RESULTADOS…… 32

4.2 ANÁLISIS…….…….…….. 32

4.2.1 ENCUESTA DIRIGIDA A CONDUCTORES DE TAXIS DE LA CIUDADELA GUAYACANES……..…..…….…… 32

4.2.2 ENCUESTA DIRIGIDA A PEATONES DE LA CIUDADELA GUAYACANES…… 34

4.3 PROPUESTA……... 36

CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES……. .37

5.2 RECOMENDACIONES…… 37

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS……... 39

ANEXOS…… 40

Índice de Tablas

Cuadro No 1 …….29

Cuadro No 2……..30

Cuadro No. 3…….31

Cuadro No. 4…….32

Cuadro No. 5…….34

Cuadro No. 6…….34

Cuadro No. 7…….35

Gráfico No. 1……33

Gráfico No. 2…….34

Gráfico No. 3…….35

Gráfico No. 4…….36

Índice de Figuras

Figura 1……..12

Figura 2……..14

Figura 3……..17

Figura 4……..19

Figura 5……..20

Figura 6……..23

Dedicatoria

El presente trabajo de investigación va dedicado especialmente a mi Dios Todopoderoso por haberme dado sabiduría y fortaleza día a día, a nuestros padres que al habernos educado, nos enseñó lo importante que es la vida y lo gratificante que es luchar por conseguir nuestros sueños, a nuestros hijos por ser esa fuente de inspiración ya que todo este gran esfuerzo lo hacemos por ustedes, porque quiero que se sientan orgullosos de lo lejos que su padre ha llegado por darles un futuro mejor, a nuestras esposas y hermanos 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 mi vida dijeron que no podría llegar hasta esta etapa, se los dedico porque con esto quiero demostrarles que con sus actos permitieron que esta lucha continúe.

Sgto. Jara Rosero Robín Javier

Sgto. Cabrera Zhagñay Juan Derwin

Certificado del Tutor

El suscrito certifica que el Proyecto de Titulación realizado como requisito previo a la obtención del título de Técnico Superior en Planificación y Gestión del Tránsito y cuyo tema es: **"CAUSA DE ACCIDENTE DE TRANSITO POR EMBRIAGUEZ"**, de autoría de los estudiantes Jara **Rosero Robín Javier y Cabrera Zhagñay Juan Derwin** ha sido revisado en todos sus componentes.

Daule, . del 2021

……..

Tutor Académico

Certificación de Revisores

Los suscritos certificamos que el Proyecto de Titulación realizado como requisito previo a la obtención del título de Técnico Superior en Planificación y Gestión del Tránsito y cuyo tema es: **"CAUSA DE ACCIDENTE DE TRANSITO POR EMBRIAGUEZ"**, de autoría de los estudiantes **Jara Rosero Robín Javier y Cabrera Zhagñay Juan Derwin**, ha sido revisado en todos sus componentes, bajos los parámetros establecidos por los formatos del **INSTITUTO TÉCNICO SUPERIOR REY DAVID**, cuya calificación es la siguiente:

Daule, …….. 2021.

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

…….

Ing. Jhonny Iván Cruz Moreta

Resumen

Análisis de la normativa del COIP y la LOTTTSV **Artículo 376**.- Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan. – La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos. En el caso del transporte público, además de la sanción prevista en el inciso anterior, el propietario del vehículo y la operadora de transporte serán solidariamente responsables por los daños civiles, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente sobre la operadora. Según la tabla COI, Código Orgánico Integral Penal a continuación podemos observar:

Serán sancionadas además con reducción de diez puntos en su licencia. En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones, si la persona conduce el vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se aplicaran las sanciones máximas previstas en el **Artículo 152**, incrementadas en un tercio y la suspensión de la licencia de conducir por un tiempo igual a la mitad de la pena privativa de libertad prevista en cada caso.

El presente proyecto de investigación tiene como finalidad dar a conocer a la ciudadanía en general sobre la gran problemática que surge a diario por la imprudencia de los conductores en estado de embriaguez, haciendo énfasis en los accidentes de tránsito, especialmente los producidos por imprudencia y negligencia. El atribuir al factor humano, exceso de velocidad y estado de embriaguez para el cometimiento de esos accidentes es fundamental para poder

realizar un análisis más profundo y encontrar la solución a que estos índices de accidentabilidad y muertes bajen en casi la totalidad.

En esta problemática se las consideradas como actores principales del sistema de tránsito. El crear un instructivo jurídico dirigido especialmente para los Agentes Civiles de Tránsito es parte importante para dar solución al tema investigado y a su vez bajar este índice de accidentes.

PALABRAS CLAVES:

Mortalidad; años potenciales de vida perdidos; accidentes de tránsito;

Ecuador

Abstract

Analysis of the regulations of the COIP and the LOTTTSV Article 376.- Death caused by a driver in a drunken state or under the effects of narcotic, psychotropic substances or preparations that contain them. - The person who drives a motor vehicle in a drunken state or under the influence of narcotic, psychotropic substances or preparations that contain them and causes a traffic accident in which one or more people are killed, will be punished with a custodial sentence. ten to twelve years, definitive revocation of the license to drive vehicles. In the case of public transport, in addition to the sanction provided for in the previous paragraph, the owner of the vehicle and the transport operator will be jointly and severally liable for civil damages, without prejudice to the administrative actions that are executed by the competent transport body. about the operator. According to the table COI, Comprehensive Organic Criminal Code below we can observe:

They will also be sanctioned with a reduction of ten points in their license. In traffic offenses that result in injuries, if the person drives the vehicle while intoxicated or under the influence of narcotic, psychotropic substances or preparations that contain them, the maximum penalties provided for in Article 152 will be applied, increased by one third and suspension of the driver's license for a time equal to half of the custodial sentence provided in each case.

The purpose of this research project is to inform the general public about the great problems that arise daily due to the recklessness of drivers in a state of intoxication, emphasizing traffic accidents, especially those produced by recklessness and negligence. . Attributing to the human factor, speeding and drunkenness for the commission of these accidents is essential to be able to carry out a more in-depth analysis and find the solution to reducing these accident rates and deaths almost entirely.

In this problem, they are considered the main actors of the transit system. Creating a legal instruction directed especially for Civil Traffic Officers is an important part of solving the issue under investigation and in turn lowering this accident rate.

KEYWORDS

Mortality; potential years of life lost; traffic accidents; Ecuador

Capítulo I: Problema de la Investigación

1.1. Antecedentes del Problema

El ingerir bebidas alcohólicas y luego conducir, es un problema social que afecta a muchas personas que de manera irresponsable ingieren alcohol y conducen vehículos; y luego como un denominador común causan accidentes de tránsito. Desde sus inicios el ser humano ha considerado como parte de su diversión ingerir bebidas alcohólicas afectando su salud y el estado emocional de sus familias convirtiéndose en muchos casos en una adicción.

1.2. Planteamiento del Problema

La embriaguez tanto de conductores como de peatones en el transito diario en las ciudades y sectores rurales del ecuador es muy frecuente y generan accidentes en el orden de 12 por ciento, pero esta accidentabilidad causa el 30 por ciento de lesiones y fallecidos en el tránsito. Por lo cual el problema de la conducción bajo influencia alcohólica es altamente incidente en el daño a los bienes protegidos por el estado como la salud. La vida y la propiedad.

Conducir en estado de embriaguez es un delito, que acarrea una sanción establecida en el Código Integral Penal; además constituye un denominador común en cuanto a la causa principal de los accidentes de tránsito a nivel nacional.

1.3. Formulación del Problema

El estado de embriaguez es una de las causas principales para que ocurran accidentes de tránsito y es considerado como agravante al momento de determinar la responsabilidad jurídica del conductor que provoca el siniestro.

Es necesario que tanto conductores como peatones desarrollen una cultura de respeto a las normas de tránsito y deben de entender que por ningún motivo pueden conducir en estado de embriaguez pues arriesgan su vida y la de los demás.

1.4. Objetivos de la Investigación

1.4.1. Objetivo General

Elaborar un instructivo jurídico que sirva de guía para los Agentes Civiles de tránsito en el control vehicular, para disminuir los accidentes de tránsito producidos por la imprudencia y negligencia de parte del conductor en estado de embriaguez.

1.4.2. Objetivos Específicos

Conocer y aplicar con fundamento jurídico la normativa de tránsito, mediante un instructivo, para mejorar el control vehicular por parte de los agentes civiles de tránsito.

Fomentar en la ciudadanía y en especial a los conductores, el desarrollo de una cultura de respeto a las normas de tránsito y así aportar a la disminución de accidentes de tránsito en las vías.

1.5. Justificación de la Investigación

La mortalidad y daño familiar por accidentes de tránsito debido a la embriaguez, la sanción por embriaguez y muerte cuya sanción es de 10 a 12 años de pena privativa de libertad. COIP.

Art. 376.- Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.- La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos.

En el caso del transporte público, además de la sanción prevista en el inciso anterior, el propietario del vehículo y la operadora de transporte serán solidariamente responsables por los daños civiles, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente sobre la operadora.

Que la embriaguez también se considera una agravante del accidente de tránsito, lo que conlleva a la imposición de la máxima pena.

La falta de control adecuado a la circulación vehicular por parte de la Agencia de Transito al no tener un instructivo jurídico especifico en la que se haga mención a todos los mecanismos necesarios para la disminución de accidentes de tránsito.

Es factible ya que dentro de esta investigación se podrá contar con el apoyo de la Agencia de Transito la misma que es parte importante dentro de este proyecto ya que son ellos quienes llevan el control y datos sobre el número de accidentes que se han producido en el transcurso de este año, sin olvidar que existe también material documental como leyes, reglamentos y prensa escrita.

Capítulo II: Fundamentación Teórica de la Investigación

2.1. Marco Teórico

2.1.1 Antecedentes

El delito de manejar en estado de ebriedad. - una manera de presionar es con estímulos económicos para las vías públicas. Por ejemplo, los estados que quieran recibir la cantidad máxima del fondo federal para carreteras deben adoptar una norma de manejo en estado de ebriedad estándar, la cual presuma que cualquier contenido de alcohol en la sangre por encima del 0.08%, signifique que el conductor está demasiado ebrio para manejar. La mayoría de los estados cumplen con esta directriz.

¿Cómo se determina que un conductor está ebrio?

Si un individuo maneja un vehículo con un contenido de alcohol en la sangre mayor a 0.08%, o si un conductor tiene un contenido de alcohol en la sangre por arriba de la barrera impuesta por el estado, dicho conductor es presuntamente culpable de manejar en estado de ebriedad y puede ser arrestado.



Figura 4. Autores: Sgto. Jara Rosero Robin Javier

Sin embargo, algunos estados también tienen niveles de contenido de alcohol en la sangre permisibles para cierta clase de conductores. Por ejemplo, existen estados con límites de 0.04% para conductores comerciales y límites aún más bajos para conductores que tengan menos de la edad legal para beber alcohol, que es de 21 años. Basándome en investigaciones por diferentes medios he podido agrupar la información aquí explicada para un amplio conocimiento en cuanto a las leyes de tránsito y penal.

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



Figura 5. Autores: Sgto. Jara Rosero Robin Javier

Cuando la voluntad de las personas se ve comprometida; coartada o interrumpida por alguno de los vicios de la voluntad (error, fuerza y dolo) las consecuencias jurídicas que se derivan de la acción son muy diferentes. En la legislación penal, se tiene en cuenta además el estado de conciencia que una persona tiene al momento de sancionar una conducta ilícita; en este aspecto el artículo 37 del Código Orgánico Integral Penal – COIP dispone: "Responsabilidad en embriaguez o intoxicación. Salvo en los delitos de tránsito, la persona que al momento de cometer la infracción se encuentre bajo los efectos del alcohol o de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionada conforme con las siguientes reglas:

1. Si deriva de caso fortuito y priva del conocimiento al autor en el momento en que comete el acto, no hay responsabilidad.
2. Si deriva de caso fortuito y no es completa, pero disminuye considerablemente el conocimiento, hay responsabilidad atenuada imponiendo el mínimo de la pena prevista en el tipo penal, reducida en un tercio.
3. Si no deriva de caso fortuito, ni excluye, ni atenúa, ni agrava la responsabilidad.
4. Si es premeditada con el fin de cometer la infracción o de preparar una disculpa, siempre es agravante."

Sin embargo, de esto, podemos darnos cuenta que, si bien el estado de embriaguez en determinadas circunstancias exime de responsabilidad a una persona, esta excepción no aplica en infracciones de tránsito; en materia de tránsito, se produce un fenómeno completamente opuesto.

2.1.2 Manejar en estado de embriaguez

Para analizar esta problemática es necesario tomar muy en cuenta que la conducción de vehículos a motor es un riesgo permitido, por lo que el conductor de un automotor

debe observar varios comportamientos obligatorios al momento de conducir, toda vez que las bebidas alcohólicas disminuyen nuestra capacidad de reacción, nublan el juicio de las personas y progresivamente hacen que quien las ingiere pierda la conciencia.

En este sentido la Ley es muy clara; el **artículo 182** de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – LOTTTSV (vigente) dispone: "No se podrá conducir vehículos automotores si se ha ingerido alcohol en niveles superiores a los permitidos, según las escalas que se establezcan en el ReglamentoÍ¾ ni sustancias estupefacientes, narcolexticos y psicotrópicas."

Esta prohibición le otorga una nueva calificación al estado de embriaguez cuando el ilícito que se persigue es la consecuencia de la violación del deber objetivo de cuidado en un accidente de tránsito. En materia Penal, la intoxicación por embriaguez o substancias psicotrópicas se considera un atenuante y en casos muy puntuales, exime de responsabilidad al infractor; pero en materia de tránsito el estado de embriaguez siempre se ha considerado como un agravante de carácter trascendental.

Para entender lo que la ley ecuatoriana define como estado de embriaguez en materia de tránsito, debemos acudir al Art. 243 del Reglamento General de Aplicación a la LOTTTSV que dispone: " Para el efecto del cumplimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, el estado de embriaguez y la intoxicación por sustancias estupefacientes se definen, como la pérdida transitoria o manifiesta disminución de las facultades físicas y mentales normales, ocasionadas por el consumo de bebidas alcohólicas o estupefacientes, respectivamente, y que disminuye las capacidades para conducir cualquier tipo de vehículo."

Debemos entender que en materia de Tránsito, especialmente con la ley actual (el COIP) la infracción que se persigue no es el accidente de tránsito, sino la violación al deber objetivo de cuidado perpetrada por el presunto infractor, lo cual deriva en un

accidente de tránsito, por lo tanto, si una de las condiciones del deber objetivo de cuidado consiste en encontrarse autorizado para conducir vehículos a motor; esta condición deberá verificarse a través de la licencia de conducir vigente que el conductor deberá portar en todo momento y presentarla al agente de tránsito si así lo requiere; si la condición es encontrarse en pleno uso de su capacidad para reaccionar y estar atento a las condiciones físicas del entorno; el estado de embriaguez constituye una clara violación al deber objetivo de cuidado que debe observar cualquier persona que conduzca un vehículo automotor en las vías del país.

Javier



Figura 6. Autores: Sgto. Jara Rosero Robin

2.2. Marco Legal

Al hacerse referencia a un cuerpo legal que constituye el pilar de un Estado, simplemente se hace referencia al conjunto de normas que rigen la vida al interno del mismo desde el punto de vista político, económico y social, sin descartar otras actividades dentro de la propia dinámica social pero que en definitiva se subsumen en las anteriormente mentadas, todo lo cual justifica que el transporte, el tránsito y la seguridad vial, en tanto intereses del Estado con impacto directo en la ciudadanía, encuentre

igualmente un respaldo dentro del conjunto de normas que conforman la norma legal a través de las cuales se regula la existencia, impacto y aplicación de las mismas.

2.2.1 Ley orgánica de tránsito y seguridad vial

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"

2.2.2 Código organico integral penal

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

Las penas privativas de libertad aplicadas van desde 10 a 12 años para el delito de embriaguez con muerte; y, también la que se denomina como muerte culposa con sanciones de 1 a 3 años de pena privativa de libertad constante en el artículo 377 primer inciso y de 3 a 5 años de PPL constante en el segundo inciso en la vía pública, cuyo proceso investigativo del accidente de tránsito, es trascendente en este caso.

2.2.3 Reglamento a la ley de transito

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, promulgada en el Registro Oficial Suplemento No. 398 de 7 de agosto del 2008; Que el 29 de marzo de 2011 se publicó en el Registro Oficial Suplemento 415, la Ley Orgánica reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

Que la antedicha ley reformatoria introdujo cambios sustanciales en la organización del sector del transporte, con la finalidad de armonizar la ley con las disposiciones constitucionales que otorgan a los Gobiernos Regionales Autónomos Descentralizados competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; y,

Que en tal virtud resulta también necesario armonizar las normas reglamentarias a las disposiciones constitucionales y legales. En ejercicio de la facultad que le confiere el numeral 13 del Art. 147 de la Constitución de la República del Ecuador.

Decreta:

Expedir el reglamento general para la aplicación de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial

2.2.4 Estado de la situación actual del problema

En nuestra ciudad con tres millones de habitantes aproximadamente, 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, sin embargo los accidentes de tránsitos a causa de embriaguez son elevados ya que no toman conciencia tanto los conductores como los peatones por ese motivo es necesario de Agentes de tránsito de control, para cubrir todas las necesidades de los servicios que requieren prioritariamente un control físico, especialmente por este conflicto vial de vehículos y peatones que se despreocupan totalmente al estar en este estado, lo toman a poco al pasar o cruzar las calles y avenidas, irrespetando las señalizaciones o el semáforo.

Una vez planteado el problema es necesario aplicar alguna acción o varias acciones que conlleve al respeto de la normativa de preferencia de vía o derecho de paso de

determinado en el Reglamento aplicativo a la LOTTTSV articulo 200 y lo que especifica el artículo 210 del mismo reglamento que determina que todo conductor al realizar una maniobra como el viraje obligatorio que deben realizar los conductores que se involucran en laso investigativo.

Entonces es de fundamental prioridad que permanezcan los agentes civiles de tránsito, para que posteriormente si ocurre una falencia de parte del peatón o conductor en cuanto a la embriaguez, sean multados correspondientemente.

Capítulo III: Diseño Metodológico

3.1. Tipo de Investigación

El diseño metodológico es el "conjunto de pasos, técnicas y procedimientos que se emplean para formular y resolver un problema, en este caso, un problema de afectación social. Además, se dará a conocer en este apartado de la investigación, los métodos y técnicas utilizados para analizar el problema planteado y delinear una propuesta óptima que nos ayude a la solución del problema.

3.1.1 Diseño de la Investigación.

Se trata de un conjunto de técnicas y métodos que escoge un investigador para llegar a realizar un proyecto de investigación. También se puede decir que se refiere a una serie de pasos que sirven como guía al investigador para llevar a cabo la cuantificación, medición y descripción del problema.

Así, en otras palabras, el diseño de investigación es un plan estructurado y específico de acción, dirigido al diseño e implementación de una propuesta al problema de investigación estudiado.

El diseño que se aplicará en la presente investigación es descriptivo transversal, puesto que esta se refiere a la investigación que trabaja con personas, a quiénes se les aplica instrumentos de investigación para obtención de datos con respecto al problema de estudio, tales como entrevistas, encuestas para así obtener datos que generarán resultados los cuales se someterán a análisis para el planteamiento de propuestas; pero esto no cambia nada en las personas ni se manipula las variables, solo describe al grupo humano en su ambiente natural y su afectación.

3.2. Unidad de Análisis, Población y Muestra.

Cada año se producen 3 millones de muertes en el mundo debido al consumo nocivo de alcohol, lo que representa un 5,3% de todas las defunciones.

El uso nocivo de alcohol es un factor causal en más de 200 enfermedades y trastornos. En general, el 5,1% de la carga mundial de morbilidad y lesiones es atribuible al consumo de alcohol, calculado en términos de la esperanza de vida ajustada en función de la discapacidad (EVAD).

El consumo de alcohol provoca defunción y discapacidad a una edad relativamente temprana. En el grupo etario de 20 a 39 años, un 13,5% de las defunciones son atribuibles al consumo de alcohol. Existe una relación causal entre el consumo nocivo de alcohol y una serie de trastornos mentales y comportamentales, además de las enfermedades no transmisibles y los traumatismos.

Una proporción importante de la carga de morbilidad y mortalidad atribuibles al uso nocivo del alcohol corresponde a los traumatismos, sean o no intencionados, en particular los resultantes de accidentes de tránsito, actos de violencia y suicidios. Además, los traumatismos mortales atribuibles al consumo de alcohol tienden a afectar a personas relativamente jóvenes.

En lo que respecta a la mortalidad y la morbilidad, así como a los niveles y hábitos de consumo de alcohol, existen diferencias entre los sexos. El porcentaje de defunciones atribuibles al consumo de alcohol entre los hombres asciende al 7,7% de todas las defunciones, comparado con el 2,6% entre las mujeres. El consumo total de alcohol per cápita en todo el mundo en 2010 registró un promedio de 19,4 litros de alcohol puro entre los hombres, y 7 litros entre las mujeres. (OMS, 2018)

3.2.1 Estadística

El banco mundial el año 2007 determino que para reducir las pérdidas por accidentes de tránsito deben de controlar a los conductores embriagados, control de velocidad y control del uso del cinturón de seguridad. Los accidentes de tránsito generan una pérdida de 1,4 a 3 puntos del PIB.

3.3 Universo y muestra. – Es el conjunto total de elementos objeto de la investigación, de los cuales se extrae una muestra para su estudio y análisis.

Los pasos para determinar el universo son:

1. Definir la unidad de análisis (qué o quienes van a ser medidos, es decir, los sujetos u objetos de estudio)
2. Delimitar la población, tomando solamente los casos que concuerdan con una serie de especificaciones.

El universo o población de este tema de investigación está dado en la ciudad de Guayaquil, Ciudadela Guayacanes considerando como elementos principales las conductores, peatones y agentes de tránsito como se expone a continuación:

Cuadro No. 1

INVOLUCRADOS	**No.**	**%**
Conductores	50	45,45
Peatones	50	45,45
Agentes de Tránsito	10	9,10
Total	**110**	**100%**

3.3.1 Muestra. - Es un subconjunto de la población una muestra representativa que recoge todas las características relevantes de la población. Una muestra es un conjunto de elementos de una población o de un universo del que se quiere obtener o extraer información. Para que la información sea válida, esta muestra tiene que ser representativa de la población objeto de estudio. Si los elementos de la muestra representan las características de la población, las generalizaciones basadas en los datos obtenidos pueden aplicarse a todo el grupo.

Cuadro No. 2

INVOLUCRADOS	POBLACIÓN	MUESTRA	%
Conductores	50	10	40
Peatones	50	10	40
Agentes de Tránsito	10	5	20
TOTAL	110	25	100,00

3.4 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Información

Mecanismos que usa el investigador para recolectar y registrar la información: formularios, pruebas, test, escalas de opinión y listas de chequeo.

3.4.1 Clases de técnicas e instrumentos de investigación.

a) **Observación. -** Es el registro visual de lo que ocurre en una situación real, clasificado y consignando los datos de acuerdo con algún esquema previsto y de acuerdo al problema que se estudia. Permite obtener datos cuantitativos y cualitativos. Se observan características y condiciones de los individuos y es una técnica que no depende de terceros o de registros; con ello se eliminan sesgos y ambigüedades.

b) **La Encuesta o Cuestionario. –** Es una técnica cuya finalidad es recoger información, que implica la idea de la indagación de grupos de individuos y no de sujetos aislados. El cuestionario puede aplicarse a grupos o individuos estando presente el investigador. Incluso puede enviarse por correo a los destinatarios.

3.4.2 Escala de Likert.

La Escala de Likert es una escala de calificación que se utiliza para cuestionar a una persona sobre su nivel de acuerdo o desacuerdo con una declaración. Es ideal para medir reacciones, actitudes y comportamientos de una persona. A diferencia de una simple pregunta de "sí" / "no", la escala de Likert permite a los encuestados calificar sus respuestas.

La escala de Likert es uno de los tipos de escalas de medición utilizados principalmente en la investigación, para la comprensión de las opiniones y actitudes de un individuo con respecto al objeto de la investigación. Nos sirve principalmente para realizar mediciones y conocer sobre el grado de conformidad de una persona o encuestado hacia determinada oración afirmativa o negativa.

La escala de Likert asume que la fuerza e intensidad de la experiencia es lineal, por lo tanto, va desde un totalmente de acuerdo a un totalmente desacuerdo, asumiendo que las actitudes pueden ser medidas. Las respuestas pueden ser ofrecidas en diferentes **niveles de medición**, permitiendo escalas de 5, 7 y 9 elementos configurados previamente. Siempre se debe tener un elemento neutral para aquellos usuarios que ni de acuerdo ni en desacuerdo. (QuestionPro)

Cuadro No. 3

ESCALA DE VALORES	ALTERNATIVAS
5	MUY DE ACUERDO
4	DE ACUERDO
3	INDIFERENTE
2	EN DESACUERDO
1	MUY EN DESACUERDO

Capítulo IV: Análisis de Resultados

4.1. Resultados

Mediante el análisis e interpretación de resultados se pretende obtener los elementos determinantes con respecto al problema de investigación y así plantear las conclusiones.

En todo proceso investigativo es fundamental para realizar el análisis y discusión de los resultados obtenidos, la aplicación de la estadística, la misma que está definida como valor resumido, calculada como base en una muestra de observaciones. Esta herramienta permite realizar los cálculos respectivos precisos y acorde con los datos recopilados en la encuesta realizada a los conductores.

El cuestionario aplicado en la encuesta fue elaborado con preguntas extraídas del problema y del tema investigado, la misma que fue muy bien acogida por los involucrados y generaron expectativas en cuanto a su aplicación y aporte al problema del estado de embriaguez como causa de accidentes de tránsito.

4.2. Análisis

4.2.1 Encuesta dirigida a conductores de taxis de la Ciudadela Guayacanes.

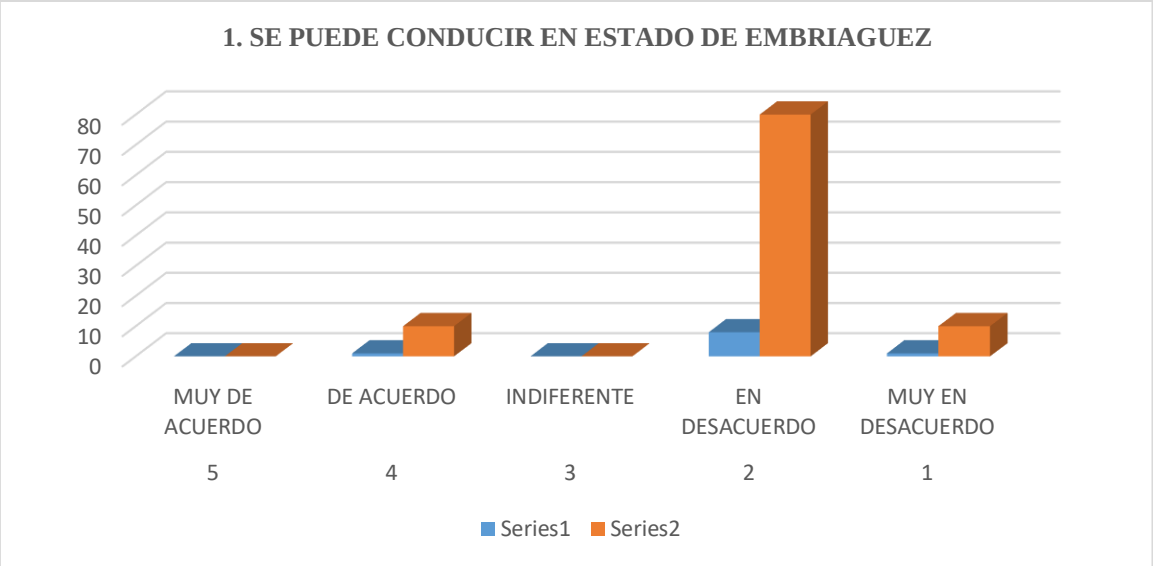
Cuadro No. 4

1.- Se puede conducir en estado de embriaguez.			
ESCALA DE VALORES	**ALTERNATIVAS**	**FRECUENCIA**	**%**
5	MUY DE ACUERDO	0	
4	DE ACUERDO	1	
3	INDIFERENTE	0	
2	EN DESACUERDO	8	
1	MUY EN DESACUERDO	1	
TOTAL		10	100,00

Fuente: Resultado de la encuesta a conductores
Elaborado por: Jara Rosero Robín Javier y Cabrera Zhagñay Juan Derwin

Gráfico No. 1

Fuente: Resultado de la encuesta a conductores
Elaborado por: Jara Rosero Robín Javier y Cabrera Zhagñay Juan Derwin



Análisis

Esta encuesta fue dirigida a conductores de la Ciudadela Guayacanes, se tomó una muestra de 10 conductores de taxis quienes a la interrogante de se puede conducir en estado embriaguez, se tuvo como resultado que un 90% indicó estar en desacuerdo y un 10% muy en desacuerdo por lo que se entiende que existe un pleno conocimiento del grave peligro que significa conducir en estado de embriaguez.

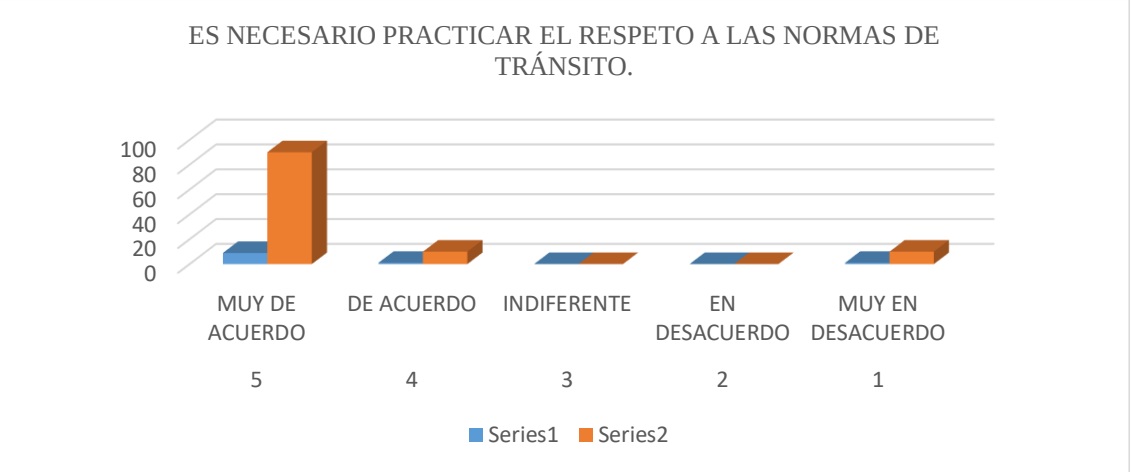
Cuadro No. 5

2.- Es necesario practicar el respeto a las normas de tránsito.			
ESCALA DE VALORES	**ALTERNATIVAS**	**FRECUENCIA**	**%**
5	MUY DE ACUERDO	9	90
4	DE ACUERDO	1	10
3	INDIFERENTE	0	0
2	EN DESACUERDO	0	0
1	MUY EN DESACUERDO	0	0
TOTAL		10	100,00

Fuente: Resultado de la encuesta a conductores
Elaborado por: Jara Rosero Robín Javier y Cabrera Zhagñay Juan Derwin

Gráfico No 2

Fuente: Resultado de la encuesta a conductores
Elaborado por: Jara Rosero Robín Javier y Cabrera Zhagñay Juan Derwin



Análisis.

Se planteó en la encuesta dirigida a conductores la respuesta a si considera necesario practicar el respeto a las normas de tránsito, a lo que indicaron el 90% de los encuestados estar muy de acuerdo y un 10% de acuerdo; evidenciando la necesidad del conocimiento y el desarrollo de una cultura de respeto a las normas de tránsito que se verá reflejado en la disminución de los accidentes de tránsito por estado de embriaguez.

4.2.2 Encuesta dirigida a peatones de la Ciudadela Guayacanes.

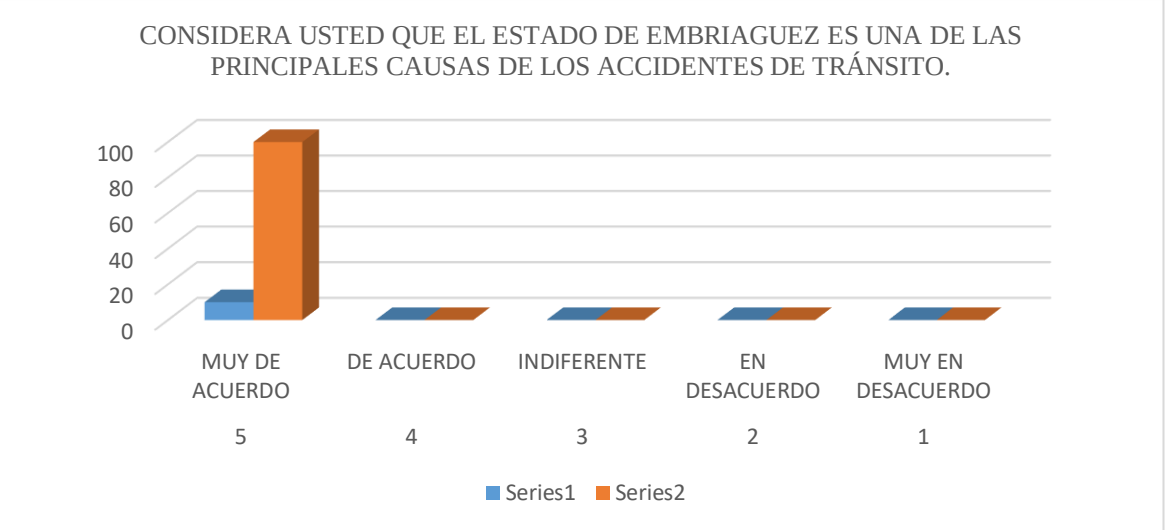
Cuadro No. 6

1.- Considera usted que el estado de embriaguez es una de las principales causas de los accidentes de tránsito.			
ESCALA DE VALORES	**ALTERNATIVAS**	**FRECUENCIA**	**%**
5	MUY DE ACUERDO	10	100
4	DE ACUERDO	0	0,0
3	INDIFERENTE	0	0,0
2	EN DESACUERDO	0	0,0
1	MUY EN DESACUERDO	0	0,0
TOTAL		10	100,00

Fuente: Resultado de la encuesta a peatones.
Elaborado por: Jara Rosero Robín Javier y Cabrera Zhagñay Juan Derwin

Gráfico 3

Fuente: Resultado de la encuesta a conductores
Elaborado por: Jara Rosero Robín Javier y Cabrera Zhagñay Juan Derwin



Análisis

Ante la problemática de considerar al estado de embriaguez como causa principal de los accidentes de tránsito, se planteó una encuesta a peatones de la Ciudadela Guayacanes, Considera usted que el estado de embriaguez es una de las principales causas de los accidentes de tránsito, el 100% de los encuestados manifestaron estar muy de acuerdo con esa afirmación.

Cuadro No. 7

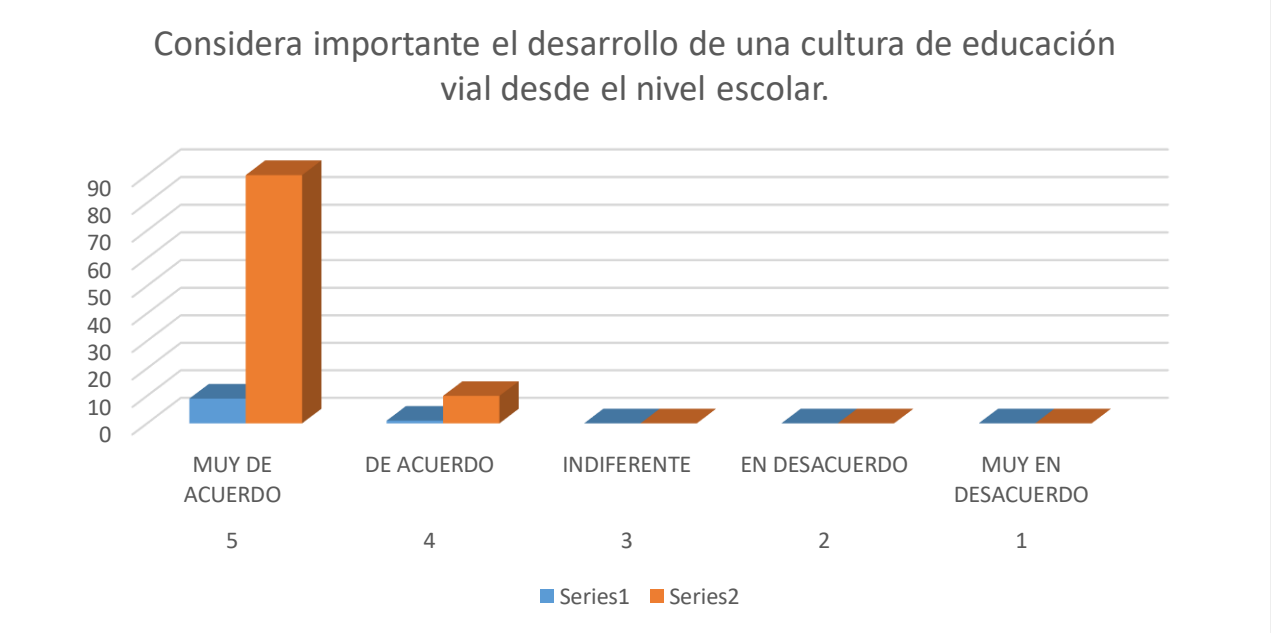
1.- ¿Considera importante el desarrollo de una cultura de educación vial desde el nivel escolar?			
ESCALA DE VALORES	**ALTERNATIVAS**	**FRECUENCIA**	**%**
5	MUY DE ACUERDO	9	90,00
4	DE ACUERDO	1	10,00
3	INDIFERENTE	0	0,0
2	EN DESACUERDO	0	0,0
1	MUY EN DESACUERDO	0	0,0
TOTAL		10	100,00

Fuente: Resultado de la encuesta a peatones

Elaborado por: Jara Rosero Robín Javier y Cabrera Zhagñay Juan Derwin

Gráfico 4

Fuente: Resultado de la encuesta a conductores
Elaborado por: Jara Rosero Robín Javier y Cabrera Zhagñay Juan Derwin



Análisis

En la segunda interrogante de la encuesta dirigida a peatones Considera importante el desarrollo de una cultura de educación vial desde el nivel escolar, de la muestra tomada, el 90% indica que está muy de acuerdo y el 10% de acuerdo; lo que evidencia la importancia de la educación vial desde el nivel escolar y durante todo el proceso de formación educativa de los niños, niñas y adolescentes.

4.3. Propuesta.

En el presente trabajo de investigación ante la crítica situación de siniestros por causa de estado de embriaguez se propone la elaboración de un instructivo jurídico que sirva de guía para los Agentes Civiles de tránsito en el control vehicular, para disminuir los accidentes de tránsito producidos por la imprudencia y negligencia de parte del conductor en estado de embriaguez.

Capítulo V: Conclusiones y Recomendaciones

5.1. Conclusiones

Finalmente, el estado de embriaguez se constituye un agravante en el caso de lesiones causadas por accidente de tránsito conforme lo dispone el Art. 379 del COIP, que en su parte pertinente manifiesta: “Lesiones causadas por accidente de tránsito. En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones a las personas, se aplicarán las sanciones previstas en el artículo 152 reducidas en un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso. Serán sancionadas además con reducción de diez puntos en su licencia.

En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones, si la persona conduce el vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se aplicarán las sanciones máximas previstas en el artículo 152, incrementadas en un tercio y la suspensión de la licencia de conducir por un tiempo igual a la mitad de la pena privativa de libertad prevista en cada caso.”

El contexto de consumo desempeña un papel importante en la aparición de daños relacionados con el alcohol, en particular los asociados con los efectos sanitarios de la intoxicación alcohólica y también, en muy raras ocasiones, la calidad del alcohol consumido. El consumo de alcohol puede tener repercusiones no sólo sobre la incidencia de enfermedades, traumatismos y otros trastornos de salud, sino también en la evolución de los trastornos que padecen las personas y en sus resultados.

5.2 Recomendaciones

Finalmente existen controles para este tipo de delitos, el primero de ellos, es la prueba de alcohotest, y el examen psicosomático; ante esta situación el art. 182 de la LOTTTSV, manifiesta claramente que la negativa de los conductores a realizarse los exámenes que se señalen la Ley y su Reglamento de aplicación, será considerada como presunción de estar en el máximo grado de intoxicación. Asimismo, los usuarios de las vías se encuentran obligados al mismo control cuando se hallen implicados en algún accidente de tránsito. (Briones, 2019).

Para la Organización Mundial de la Salud (OMS), las leyes sobre el alcohol y la conducción deberían tener como límites de referencia las concentraciones de alcohol en sangre de 0,05 g/ dl para la población en general y 0,02 g/dl para los conductores jóvenes o inexpertos. Sin embargo, solo seis países de las Américas cumplen esta recomendación de la OMS.

Las leyes sobre el alcohol y la conducción deberían tener como límites de referencia las concentraciones de alcohol en sangre de 0,05 g/dl para la población en general y 0,02 g/dl para los conductores jóvenes. Las leyes sobre la conducción bajo los efectos del alcohol deben aplicarse estrictamente para que sean eficaces y alcancen todo su potencial.

Solo en cuatro de los países participantes en una encuesta reciente sobre la seguridad vial en la Región (informe La seguridad vial en la Región de las Américas) se consideraba que la aplicación de estas leyes era “buena” (8 o más en una escala del 0 al 10).

Referencias Bibliográficas

https://derechoecuador.com/penas-por-delitos-de-transito-en-el-coip/

https://www.loja.gob.ec/noticia/2021-08/factor-humano-principal-causa-de-accidentes-de-transito

https://derechoecuador.com/estado-de-embriaguez-en-accidentes-de-transito/

https://www.ses.com.ec/2020/02/18/clave-seguridad-vial-efectos-alcohol-conducir-2-2-2-2-2-2/

https://www.questionpro.com/es/survey-templates/drunk-driving-survey-template/

https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/alcohol

Cuerpos Legales:

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

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

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

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.

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

Anexos

Anexos 1

ISTRED
INSTITUTO SUPERIOR TECNICO REY DAVID

ENCUESTA A CONDUCTORES

Instrucciones: En cada pregunta que considere acertada debe marcar con una X, en la casilla correspondiente, según las siguientes opciones

1-Muy en desacuerdo 2-En desacuerdo 3-Indiferente 4-De Acuerdo 5-Muy de Acuerdo

N°	ALTERNATIVAS / PREGUNTAS	MUY DE ACUERDO	DE ACUERDO	INDIFERENTES	EN DESACUERDO	MUY EN DESACUERDO
		5	4	3	2	1
1	Se puede conducir en estado de embriaguez.					
2	Es necesario practicar el respeto a las normas de tránsito.					

ISTRED
INSTITUTO SUPERIOR TECNICO REY DAVID

ENCUESTA A PEATONES

Instrucciones: En cada pregunta que considere acertada debe marcar con una X, en la casilla correspondiente, según las siguientes opciones

1-Muy en desacuerdo **2**-En desacuerdo **3**-Indiferente **4**-De Acuerdo **5**-Muy de Acuerdo

N°	ALTERNATIVAS / PREGUNTAS	MUY DE ACUERDO	DE ACUERDO	INDIFERENTE	EN DESACUERDO	MUY EN DESACUERDO
		5	4	3	2	1
1	Considera usted que el estado de embriaguez es una de las principales causas de los accidentes de tránsito					
2	¿Considera importante el desarrollo de una cultura de educación vial desde el nivel escolar?					

Activar Window

Anexos

Certificado Antiplagio

