



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
CENTRO DE ESTUDIOS DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GERENCIA PÚBLICA**

TEMA:

**“LA APLICACIÓN DE LA LEY DE TRÁNSITO POR PARTE DE
CONDUCTORES Y PEATONES Y LOS ACCIDENTES DE
TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE AMBATO”**

**TESIS DE GRADO PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:
MAGISTER EN GERENCIA PÚBLICA**

NOMBRE DEL AUTOR: Ec. Norma Yolanda Villacís Venegas

Ambato – Ecuador
2009



Al Consejo de Posgrado de la Universidad Técnica de Ambato

El Comité de Defensa de la Tesis de Grado “LA APLICACIÓN DE LA LEY DE TRÁNSITO POR PARTE DE CONDUCTORES Y PEATONES Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE AMBATO”; presentada por la Econ. Norma Yolanda Villacís Venegas; y conformada por los señores Miembros del Tribunal de Defensa, Dr. M.Sc. Carlos Mena Vaca, Dr. M.Sc. Patricio Poaquiza Poaquiza, Dra. M.Sc. Zoila López Miller; Director de Tesis de Grado, Dr. M.Sc. Edwin Cortes, y presidido por el Ing. M.Sc. Luis Velásquez Medina, Director del CEPOS – UTA, una vez escuchada la defensa oral y revisada la Tesis de Grado, escrita en la cual se ha constatado el cumplimiento de las observaciones realizadas por el Tribunal de Defensa de la Tesis, remite la presente tesis para uso y custodia en las bibliotecas de la Universidad Técnica de Ambato.

Ing. M.Sc. Luis Velásquez Medina
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE DEFENSA

Dr. M.Sc. Edwin Cortes
DIRECTOR DE TESIS

Dr. M.Sc. Carlos Mena Vaca
MIEMBRO DEL TRIBUNAL

Dr. M.Sc. Patricio Poaquiza Poaquiza
MIEMBRO DEL TRIBUNAL

Dra. M.Sc. Zoila López Miller
MIEMBRO DEL TRIBUNAL

Dr. M.Sc. Luis Velásquez Medina
DIRECTOR DE CEPOS

AUTORÍA DE LA INVESTIGACIÓN

La responsabilidad del contenido de la Tesis de Grado “LA APLICACIÓN DE LA LEY DE TRÁNSITO POR PARTE DE CONDUCTORES Y PEATONES Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE AMBATO”, nos corresponde exclusivamente a Econ. Norma Yolanda Villacís Venegas, Autor y del Dr. M.Sc. Edwin Cortes, Director de Tesis de Grado; y el patrimonio intelectual de la misma a la Universidad Técnica de Ambato.

Econ. Norma Yolanda Villacís Venegas
AUTORA

Dr. M.Sc. Edwin Cortes
DIRECTOR DE TESIS

CERTIFICACIÓN

En calidad de Director del trabajo de investigación sobre el tema. “LA APLICACIÓN DE LA LEY DE TRÁNSITO POR PARTE DE CONDUCTORES Y PEATONES Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE AMBATO ” presentada por la Economista Norma Yolanda Villacís Venegas, egresada de la Maestría en Gerencia Pública I versión del CEPOS, considero que dicho informe investigativo reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la Evaluación del Tribunal de Grado que el H. Consejo de Posgrado de la Facultad designe para su correspondiente estudio y calificación.

Ambato, Octubre de 2009

Dr. M. Sc. Edwin Cortes
DIRECTOR DE TESIS

DEDICATORIA

A Dios, por ser él mi guía y protector...

A mis hijos Giuseppe y Nadine

A mis Padres Luciano y Mariana por ser el pilar fundamental de mi vida y
quienes me han apoyado sin condición alguna.

A Fernando por ser mi esposo y amigo incondicional.

Norma Yolanda

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por la sabiduría que me dio al nacer.

A la Universidad Técnica de Ambato, de manera especial al CEPOS, el mismo
que me ha permitido alcanzar mi título.

A mi tutor Dr. M.Sc. Edwin Cortes

Mi agradecimiento además a la Dra. M.Sc. Zoila López quien con su apoyo
incondicional supo guiarme para la ejecución del presente trabajo.

Norma Yolanda

ÍNDICE GENERAL

A.- PAGINAS PRELIMINARES

Página de título o portada.....	i
Página de aprobación del Tribunal de Grado.....	ii
Página de autoría de la Tesis.....	ii
Página de la certificación del Director.....	iv
Página de dedicatoria.....	v
Página de agradecimiento.....	vi
Índice general de contenidos.....	vii
Índice de gráficos.....	x
Índice de tablas.....	x
Resumen ejecutivo.....	xii
B.- INTRODUCCIÓN.....	xiii

CAPITULO I

EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1.- TEMA DE INVESTIGACIÓN.....	1
1.2.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	1
1.2.1.- CONTEXTUALIZACIÓN.....	1
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS.....	6
1.2.2.-ÁRBOL DE PROBLEMAS.....	7
1.2.4.- PROGNOSIS.....	9
1.2.6.- PREGUNTAS DIRECTRICES.....	10
1.2.7.- DELIMITACIÓN DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN.....	10
1.3.- JUSTIFICACIÓN.....	11
1.4.- OBJETIVOS.....	12
1.4.1.- OBJETIVO GENERAL.....	12
1.4.2.- OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	12

CAPITULO II
MARCO TEÓRICO

2.1.- ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS.....	13
2.2.- FUNDAMENTACIÓN FILOSÓFICA	15
2.2.1. -FUNDAMENTACIÓN ONTOLÓGICA.....	15
2.2.2.- FUNDAMENTACIÓN EPISTEMOLÓGICA	16
2.2.4.- FUNDAMENTACIÓN METODOLÓGICA.....	17
2.3.- FUNDAMENTACIÓN LEGAL.....	17
2.4.- CATEGORÍAS FUNDAMENTALES	18
2.5. HIPÓTESIS.....	51
2.6.-IDENTIFICACIÓN DE LAS VARIABLES.....	51

CAPITULO III
METODOLOGÍA

3.1.-ENFOQUE.....	52
3.2.-MODALIDAD BÁSICA DE LA INVESTIGACIÓN.....	53
3.2.1.- INVESTIGACIÓN BIBLIOGRÁFICA	53
3.2.2.- INVESTIGACIÓN DE CAMPO	53
3.3.-NIVEL O TIPO DE INVESTIGACIÓN	54
3.3.1.-INVESTIGACION EXPLORATORIA	54
3.3.2.-INVESTIGACIÓN DESCRIPTIVA	54
3.3.3.-INVESTIGACION CORRELACIONAL	55
3.3.4.-INVESTIGACION EXPLICATIVA	55
3.4.- POBLACIÓN Y MUESTRA	56
3.4.1.- POBLACIÓN	56
3.4.2.- MUESTRA	56
3.5.-OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.....	57
3.5.1.- OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	58
3.5.2.- OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	61
3.6.-PLAN DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN	64
3.7.-PLAN DE PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN	64

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

4.1.-ANÁLISIS DE RESULTADOS.....	66
4.2.- INTERPRETACIÓN DE DATOS	67
4.3.-VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS.....	77
4.3.1.- NIVEL DE SIGNIFICACIÓN	78
4.3.2.- ZONA DE ACEPTACIÓN O RECHAZO	79
CAPITULO V	83
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	83
5.1.-CONCLUSIONES	83
5.2.- RECOMENDACIONES.....	86

CAPITULO VI

PROPUESTA

6.1.- DATOS INFORMATIVOS	89
6.1.1.- TÍTULO DE LA PROPUESTA.....	89
6.1.2.- INTRODUCCIÓN.....	91
6.2.- ANTECEDENTES DE LA PROPUESTA	92
6.3.- JUSTIFICACIÓN	93
6.4.- OBJETIVOS.....	94
6.4.1.- OBJETIVO GENERAL	94
6.4.2.- OBJETIVOS ESPECIFICOS.....	94
6.5.- ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD.....	95
6.6.- FUNDAMENTACIÓN	96
6.6.1.- RECURSOS HUMANOS, MATERIALES, ECONÓMICOS.....	97
6.7.- METODOLOGÍA. MODELO OPERATIVO	98
6.7.1.-DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA	98
6.7.2 -VISIÓN	122
6.7.3.- MISIÓN	122
6.7.4.- VALORES Y PRINCIPIOS	122
6.7.5.- ESTRATEGIAS.....	123
6.8.- ADMINISTRACIÓN DE LA PROPUESTA.....	125

6.9.- PREVISIÓN DE LA EVALUACIÓN	126
BIBLIOGRAFIA.....	129
ANEXOS	131

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRAFICO N° 1 FOTOGRAFÍA DE AMBATO	3
GRAFICO N° 2 MAPA DE TUNGURAHUA	4
GRAFICO N° 3 MAPA DE AMBATO	4
GRAFICO N° 4 DATOS POBLACIÓN TUNGURAHUA	5
GRAFICO N° 5 SUPERORDINACION DE VARIABLES	50
GRAFICO N° 6 PREGUNTA 1	67
GRAFICO N° 7 PREGUNTA 2	68
GRAFICO N° 8 PREGUNTA 3	69
GRAFICO N° 9 PREGUNTA 4	70
GRAFICO N° 10 PREGUNTA 5	71
GRAFICO N° 11 PREGUNTA 6	72
GRAFICO N° 12 PREGUNTA 7	73
GRAFICO N° 13 PREGUNTA 8	74
GRAFICO N° 14 PREGUNTA 9	75
GRAFICO N° 15 PREGUNTA 10	76
GRAFICO N° 16 VISTA PANORÁMICA DE AMBATO	89
GRAFICO 17: ESTADÍSTICA MUNDIAL VICTIMAS.....	136
GRAFICO 18 ESTADÍSTICA MUNDIAL VÍCTIMAS.....	137
GRAFICO 19: ESTADÍSTICA MUNDIAL.....	138
GRAFICO 20: COMPARATIVO DE VÍCTIMAS POR CADA 100000 HBTS.....	139
GRAFICO 21: EVOLUCIÓN DE INDICADORES CANTÓN AMBATO	140
GRAFICO 22: CUADRO COMPARATIVO DE CONTRAVENCIONES ENTREGADAS.....	141
GRAFICO 23: CUADRO COMPARATIVO DE CONTRAVENCIONES	142

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA N° 1 DATOS POBLACIONALES TUNGURAHUA	5
TABLA N° 2 PARQUE AUTOMOTOR	5
TABLA N° 3 PARQUE AUTOMOTOR	6
TABLA N° 4 OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	60
TABLA N° 5 ACCIDENTES DE TRANSITO.....	63
TABLA N° 6 PREGUNTA 1	67
TABLA N° 7 PREGUNTA 2	68

TABLA N° 8 PREGUNTA 3	69
TABLA N° 9 PREGUNTA 4	70
TABLA N° 10 PREGUNTA 5	71
TABLA N° 11 PREGUNTA 6	72
TABLA N° 12 PREGUNTA 7	73
TABLA N° 13 PREGUNTA 8	74
TABLA N° 14 PREGUNTA 9	75
TABLA N° 15 PREGUNTA 10	76
TABLA N° 16 CUADRO DE PREGUNTAS	80
TABLA N° 17 CÁLCULO X^2	80
TABLA N° 18 PRINCIPALES INDICADORES	90
TABLA N° 19 PUNTOS CRITICOS PEATONES	113

RESUMEN EJECUTIVO

El presente trabajo investigativo, está orientado al diseño de un plan de estrategias de concienciación con técnicas participativas para disminuir el alto índice de accidentes de tránsito en el cantón Ambato, a fin de formular un conjunto de estrategias dinámicas, institucionales, participativas, incluyentes, que en su sinergia persiguen alcanzar la concienciación para disminuir el deterioro de la calidad de vida de los habitantes del cantón Ambato.

Se procede a elaborar un diagnóstico donde se determina diversas causas y efectos por lo que se concluye en el problema central que es: “La inobservancia a la Ley de Tránsito por parte de conductores y peatones como un indicador del alto índice de accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato”, estas actitudes inadecuadas son generadas por diversos aspectos, uno de ellos es el bajo nivel de conocimiento y tiene diversas consecuencias, que entre otras son las pérdidas humanas y materiales.

Por qué tantas personas han fallecido, por qué tantos otros sufren de algún tipo de discapacidad como consecuencia de los accidentes de tránsito o por qué tantas pérdidas económicas se han causado? La única respuesta es: por no saber prevenirlos. Uno de los peores males que afectan a la sociedad son los accidentes de tránsito, que siendo una problemática en la que todos tenemos alguna responsabilidad, debemos darnos una oportunidad para evitarlos, ya que casi todos los accidentes de tránsito se pueden evitar, las señales y leyes tienen un propósito, solo una actitud responsable permitirá prevenir los accidentes de tránsito, con la capacitación y concienciación, se podrá cumplir con el objetivo primordial de bajar el alto índice de accidentabilidad en la ciudad de Ambato.

INTRODUCCIÓN

Un Plan de estrategias de concienciación con técnicas participativas para disminuir el alto índice de accidentes de tránsito, en el cantón Ambato, provincia de Tungurahua, es una herramienta de gestión, que deberá implementar la Jefatura de Control del Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua, lo cual posibilita una mejor coordinación de acciones con los Organismos de Tránsito, Comisión Provincial de Tránsito, Unidad Municipal de Tránsito y cualquier otra institución que por mandato legal o moral intervengan en este ámbito. Su razón de ser es buscar la capacitación, concienciación y prevención en materia de Seguridad Vial, evitando duplicidad de esfuerzos y trabajando de manera mancomunada en pro del bienestar de la ciudad y provincia, en el marco de una visión de largo plazo.

El disponer de esta herramienta incrementa la capacidad de gestión para el control y la prevención de accidentes de tránsito, superando la visión de corto plazo, centrada en la ejecución de acciones y proyectos aislados, con instituciones trabajando de manera dispersa y sin relación. La Jefatura de Control del Tránsito y Seguridad Vial asume una concepción de la gestión sistémica, que aborda los problemas en el tránsito en sus diversas dimensiones y complejidades, proponiendo soluciones creativas, sustentadas en un trabajo coordinado e interrelacionado, entre instituciones y actores locales, a fin de crear efectos multiplicadores.

Este texto desarrollado en seis capítulos contiene y describe la problemática del tránsito que afectan a la provincia de Tungurahua y en especial a la ciudad de Ambato así como las posibles soluciones para capacitar y concienciar a conductores y peatones habiendo formulado políticas claras y acciones que conllevan a su ejecución.

Capítulo I. Consta el planteamiento del problema; luego de un contexto general de la problemática del tránsito, describe los accidentes de tránsito y sus

consecuencias económicas, psicológicas, sociológicas y sociales, así como se determina el problema global que afecta no solo a nuestra provincia sino es una epidemia que incide a nivel mundial, por la carga en los sistemas sanitarios y las economías de los países en función de las causas y efectos para luego fijar objetivos.

Capítulo II. Contiene el marco teórico, se mencionan los antecedentes de la investigación, la fundamentación filosófica en los campos de totalidad concreta, se describe algunos conceptos de varios autores en función del problema y se plantea la hipótesis con las variables correspondientes.

Capítulo III. Corresponde a la metodología que se empleó para la investigación, los instrumentos utilizados y los métodos que se aplicaron para recopilar la información y la operacionalización de las variables para luego realizar el procesamiento de la información obtenida.

Capítulo IV. Se refiere al análisis e interpretación de resultados de la investigación, el resultado de las preguntas de la encuesta organizado en cuadros de gráficos individuales. Este análisis estadístico facilita la verificación de la hipótesis y la conclusión de resultados.

Capítulo V. Obtenido y procesado la información se llegó a establecer las conclusiones de acuerdo con los objetivos específicos que se diseñó en la investigación y se plantean las recomendaciones.

Capítulo VI. Consta la propuesta, donde se formula un plan de estrategias de concienciación con técnicas participativas para disminuir el alto índice de accidentes de tránsito, en el cantón Ambato, provincia de Tungurahua tomando en cuenta todos los actores sociales y partes involucradas.

CAPITULO I

EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1.- TEMA DE INVESTIGACIÓN

La Aplicación de la Ley de Tránsito por parte de conductores y peatones y los accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato.

1.2.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.2.1.- CONTEXTUALIZACIÓN

Los accidentes de tránsito son una epidemia a nivel **mundial**. No hay organismo internacional que no tenga como meta bajar las cifras de siniestralidad vial; son un problema económico y social, porque constituyen la primera causa de muertes violentas e invalidez en el **mundo**; suponen una gran carga en los sistemas sanitarios y las economías de los **países**, aunque el problema se vuelve aún mayor en regiones donde los jóvenes forman la mayor parte de la población.

Los accidentes de tránsito son hoy un serio problema de salud pública mundial, por las muertes que causan y por la discapacidad que genera en ocasiones a las víctimas de estos sucesos; desencadenando un problema social por el daño físico y psicológico que sufren estas personas y su posterior reincorporación a la sociedad en condiciones diferentes, a las vividas con anterioridad.

Por otra parte el daño económico producido a nivel mundial por estos eventos no es nada despreciable, si se evitaran los accidentes estos recursos pudieran emplearse en otras esferas de la salud pública, que tanto se necesitan.

Es un tema de preocupación **mundial**, ya que en el **planeta** se estiman alrededor de **1.200.000** muertos por año, en un promedio de **3288 muertes por día**; cada año cerca de 400.000 jóvenes menores de 25 años mueren a causa del tráfico en las carreteras de todo el mundo, aunque mientras en los países más desarrollados los afectados suelen ser los conductores, en los más pobres se trata más de peatones. Además mientras que la juventud representa cerca del 10% de la población mundial, entre los fallecidos en los accidentes de tránsito suponen el 27%.

Según la OMS mientras que en los países más desarrollados el problema afecta mayormente a los conductores jóvenes, en los de ingresos bajos, los peor parados son los usuarios de la carretera, como peatones, ciclistas, motoristas y clientes de transporte público (pasajeros). A causa de los accidentes de tránsito, por año, de **20 a 50 millones** de personas sufren heridas y de esas personas, **5 millones** sufren discapacidades permanentes.

Más de la mitad de los muertos tenían entre 15 y 40 años; y muchos seguramente eran el sostén económico de su familia, sin mencionar el daño emocional a sus seres queridos. Todo eso perdido en un instante.

Según cálculos del Banco Mundial recogidos por la OMS, los accidentes de tránsito podrían suponer un costo anual en todo el mundo de 518.000 millones de dólares en material y cuidados sanitarios, entre otros gastos. Para determinados países de ingresos medios y bajos ese costo puede superar el 1,5% de la riqueza

nacional e incluso toda la ayuda internacional al desarrollo recibido durante un año.

A nivel de **Latinoamérica**, Argentina ostenta uno de los índices más altos de mortalidad producida por accidentes de tránsito: Unas 19 personas mueren por día, cerca de 7.000 muertos por año, y más de 120.000 heridos anuales de distinto grado, además de cuantiosas pérdidas materiales, que se estiman en unos 10.000 millones de dólares anuales. Esta cifra es significativamente elevada si se la compara con los índices de otros países, en relación a su población y número de vehículos circulantes (En Argentina unos 6,7 millones de vehículos).

El alto índice de accidentes de tránsito es un problema de interés **nacional**, en Ecuador, los accidentes de tránsito se convierten en la principal causa de muertes violentas, 6 personas mueren por día, cerca de 2443 muertos por año y más de 20619 heridos.

La **provincia de Tungurahua**, se encuentra en el centro del país en la región sierra. Limita al norte con la provincia de Cotopaxi, al sur con la provincia de Chimborazo, al este con las provincias de Pastaza y Napo y al oeste con las provincias de Cotopaxi y Bolívar, la problemática del tránsito en la **provincia** es un tema de análisis y reflexión por lo complicado, difuso y múltiple. El parque automotor de 52.578, frente a una población de 510.895 habitantes, de los cuales el 65,1% está concentrado en el Cantón **Ambato** convierten a ésta en una de las ciudades que encabeza las estadísticas de accidentes de tránsito, ocupa el tercer lugar en el país; En el año 2008 se registraron 1066 accidentes de tránsito, producto de los cuales hubo 112 muertos y 597 entre heridos y traumáticos.



GRAFICO N° 1 FOTOGRAFÍA DE AMBATO

Las muertes por accidentes de tránsito son las más frecuentes de todas ocurrieron en meses relacionados con festividades locales o nacionales, incrementándose en fines de semana y en horas de mayor presencia de personas en actividades festivas.

Los gráficos que a continuación se detalla nos permitirán visualizar, los datos generales sobre población, accidentes registrados y parque automotor de la ciudad de Ambato.



GRAFICO N° 2 MAPA DE TUNGURAHUA

Fuente: IGM

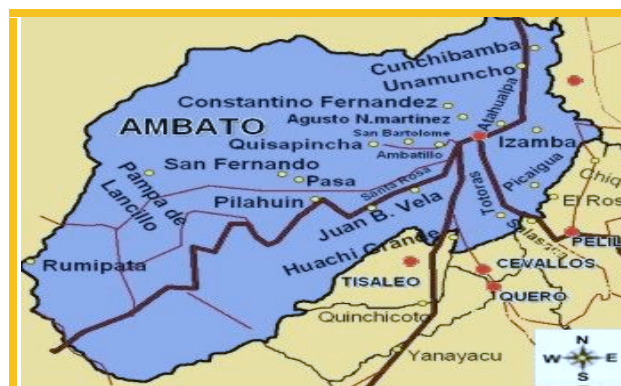


GRAFICO N° 3 MAPA DE AMBATO

Fuente: IGM

DATOS POBLACIONALES PROVINCIA DE TUNGURAHUA		
CANTONES	POBLACIÓN	PORCENTAJE
AMBATO	332.788	65,14%
BAÑOS DE AGUA SANTA	18.664	3,65%
CEVALLOS	7.962	1,56%
MOCHA	7.380	1,44%
PATATE	13.636	2,67%
QUERO	21.068	4,12%
SAN PEDRO DE PELILEO	56.748	11,11%
SANTIAGO DE PILLARO	40.457	7,92%
TISALEO	12.192	2,39%
TOTAL	510.895	100,00%

TABLA N° 1 DATOS POBLACIONALES TUNGURAHUA
FUENTE: INEC
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

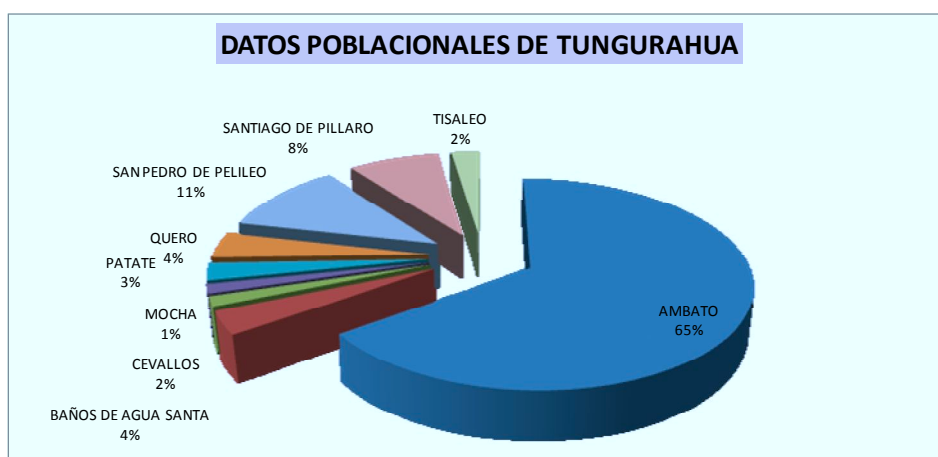


GRAFICO N° 4 DATOS POBLACIÓN TUNGURAHUA
FUENTE: INEC
ELABORADO POR: NORMA VILLACÍS

PROVINCIAS	PARQUE AUTOMOTOR	# de VEH. X C/100 HBTS	POBLACIÓN	ACCIDENTES	# DE ACCID. X C/100 VEH	MUERTOS	# DE MUERTOS X C/ 100000 HBTS.	HERIDOS	# DE HERIDOS X C/ 100000 HBTS.
AMBATO	33680	10	332788	1066	3	112	34	597	179
TUNGURAHUA	52578	10	510895	1117	2	120	23	768	150
PICHINCHA	303951	11	2720764	5913	2	573	21	5898	217
GUAYAS	294156	8	3657090	5513	2	611	17	2511	69
AZUAY	71172	11	664684	1001	1	93	14	1084	163
MANABÍ	42355	3	1282440	1060	3	158	12	1218	95

TABLA N° 2 PARQUE AUTOMOTOR
FUENTE: JCTSVT
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

CLASE DE ACCIDENTE	AÑO 2003	AÑO 2004	AÑO 2005	AÑO 2006	AÑO 2007	AÑO 2008	
ARROLLAMIENTOS	17	19	18	19	30	23	
ATROPELLOS	169	235	222	202	231	237	
CAIDA DE PASAJEROS	4	8	11	8	15	15	
CHOQUES	326	390	381	387	415	378	
ENCUNETAMIENTOS	15	14	14	0	0	7	
ESTRELLAMIENTOS	159	203	203	209	251	212	
OTROS	9	4	3	14	9	0	
ROZAMIENTOS	104	162	159	118	155	113	
VOLCAMIENTOS	38	62	50	62	60	59	
INCENDIO DE VEHICULOS	0	0	1	0	0	0	
COLISION	0	0	0	24	17	22	
TOTAL	841	1097	1062	1043	1183	1066	
		30,44%	-3,19%	-1,79%	13,42%	-9,89%	5,80%

TABLA N° 3 PARQUE AUTOMOTOR
FUENTE: JCTSVT
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

1.2.2.-ÁRBOL DE PROBLEMAS

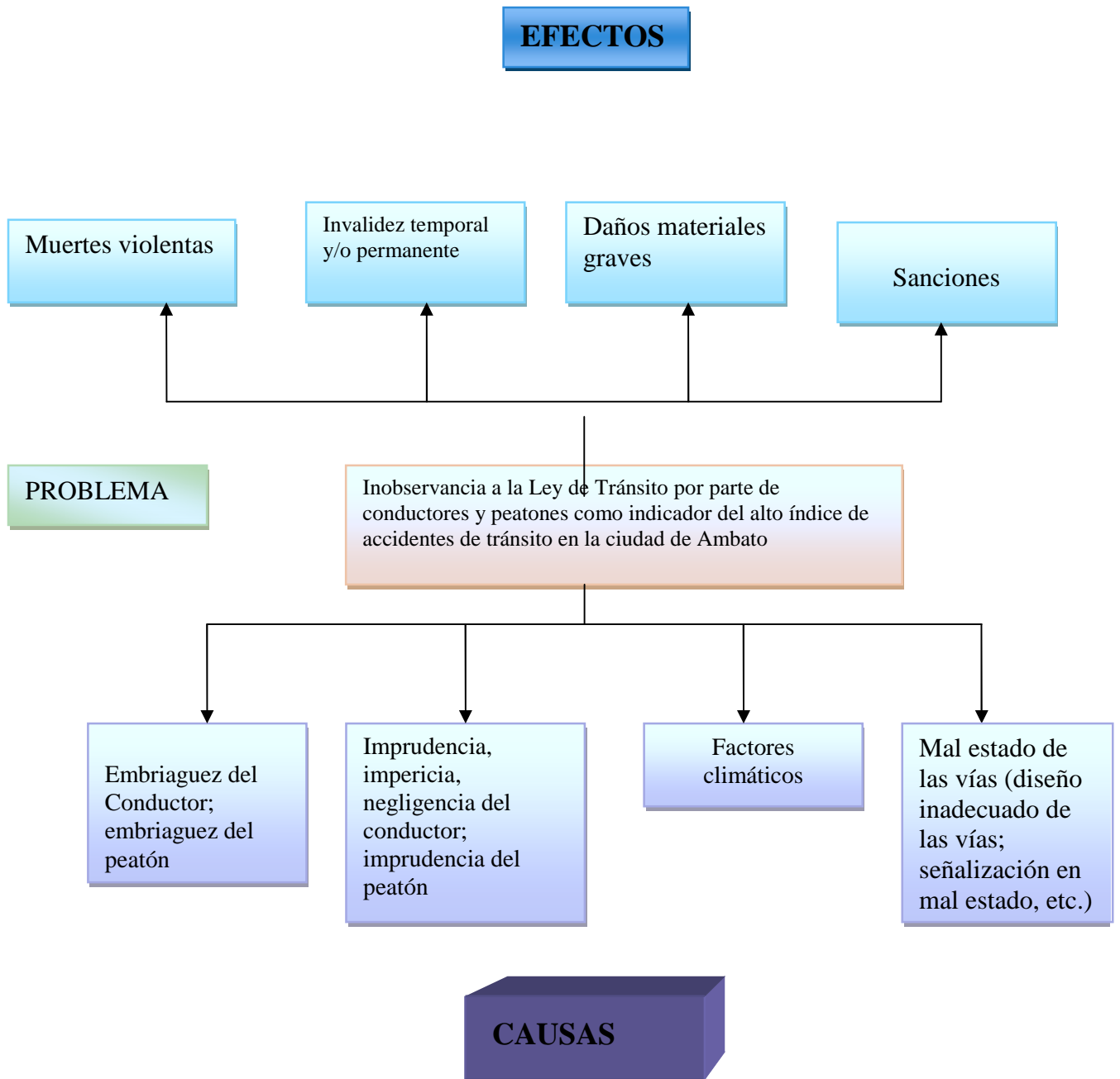


GRÁFICO N°4 Árbol de Problemas

Elaborado por: Norma Villacís

Fuente: JCTSVT

1.2.3.- ANÁLISIS CRÍTICO

La problemática del tránsito, amerita un estudio sobre sus causas, consecuencias y sus posibles soluciones.

Conociendo y analizando las causas y consecuencias de los accidentes de tránsito, desarrollando campañas de educación vial para todos y exigiendo el cumplimiento de las normas, escuchando a los especialistas sobre el tema y transmitiendo información estaremos ayudando a construir una sociedad más segura y saludable para todos en la que el derecho a la vida sea respetado por todos.

Es importante observar el problema desde varias perspectivas, con el fin de prevenir los efectos que devienen, por las muertes que causan y por la discapacidad que generan a las víctimas de estos sucesos, desencadenando un problema social por el daño físico y psicológico que sufren estas personas y su posterior reincorporación a la sociedad en condiciones diferentes, a las vividas con anterioridad.

Por tanto es de vital importancia que asumamos con responsabilidad este fenómeno de la era moderna que ha enlutado tantas familias y ha puesto fin a tantos sueños es necesario la concienciación social, la atención de todos y cada uno de nosotros y por encima de todo que no solo veamos un automóvil como un medio de locomoción debemos asumir la responsabilidad real que poseemos un arma en nuestro poder que debemos manipular con precaución y responsabilidad.

Detrás de cada número frío de heridos y muertos en las pistas, hay familias que deben afrontar las consecuencias económicas, físicas y psicológicas de la muerte o la discapacidad de un ser querido.

La inobservancia a la Ley de de Tránsito por parte de conductores y peatones en la ciudad de Ambato, se da por el alto consumo del alcohol, el desconocimiento de la Ley de Tránsito, la falta de una cultura de respeto hacia las personas, normas y reglamentos; como consecuencia de esto tenemos las muertes violentas, la invalidez temporal y permanente, daños materiales graves, lo cual en última instancia conlleva al inminente deterioro de la calidad de vida.

Será necesario intensificar las campañas de concienciación y capacitación a toda la ciudadanía en general, para elevar la formación, cultura y educación vial para así evitar más corazones azules perdidos en las vías del país, unos cuantos segundos hacen la diferencia.

1.2.4.- PROGNOSIS

El no tomar conciencia y dar respuestas oportunas, efectivas y adecuadas a ésta problemática de la que somos parte día a día, y a la que estamos expuestos constantemente, aunque la mayor parte del tiempo, no nos demos cuenta de ello, implicaría el no concienciar frente al impacto de los accidentes de tránsito, que no solo constituyen un drama humano y de tragedia para muchas familias ambateñas, cuyos efectos involucran un impacto sobre los servicios de salud hospitalaria, extendiéndose en los campos social, cultural, tecnológico, económico y ambiental de alta complejidad.

Además del inmenso costo personal y social asumido por las víctimas de las colisiones de tránsito y sus parientes, los accidentes de tránsito tienen un impacto económico significativo. El costo económico directo de las lesiones y discapacidades producidas por los accidentes de tránsito, incluida la atención médica de urgencia y de rehabilitación, los costos de la discapacidad, los años de vida de las discapacidades; siendo la gran mayoría de esta carga asumida por el sector de la salud.

1.2.5.- FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿De qué manera la inobservancia a la Ley de Tránsito por parte de conductores y peatones constituye un indicador de los accidentes de tránsito registrados en la ciudad de Ambato?

1.2.6.- PREGUNTAS DIRECTRICES

- ¿Qué grado de inobservancia a la Ley de Tránsito existe por parte de conductores y peatones en los accidentes de tránsito registrados en el cantón Ambato?
- ¿Qué índice de accidentes de tránsito existen por la inobservancia a la Ley de Tránsito?
- ¿Hace falta proponer un Plan de estrategias de concienciación con técnicas participativas para disminuir el índice de accidentes de tránsito en el cantón Ambato?

1.2.7.- DELIMITACIÓN DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN

Campo: Administrativo
Área: Administrativo - Operativo
Aspecto: Tránsito

1.2.7.1. -Delimitación Espacial

La presente investigación se va a realizar en el área administrativa-operativa de la Jefatura de Control del Tránsito y Seguridad Vial de la ciudad de Ambato

1.2.7.2. -Delimitación Temporal

La investigación será realizada del 1 de enero al 31 de diciembre del año 2008.

1.2.7.3.-Unidades de Observación

La investigación se la realizará a conductores profesionales tipo D y E, que conducen vehículos de servicio de transporte público, que comprendan los siguientes ámbitos de operación: urbano e intraprovincial y dentro de éste último interparroquial e interprovincial.

1.3.- JUSTIFICACIÓN

Es un proyecto de importancia, porque es un problema con el que nos enfrentamos día a día. Esto, lo vemos reflejado en diarios, noticieros, etc. Pero también, y más importante aún, en nuestra circulación cotidiana y nuestro contacto con el tránsito; poniendo en riesgo nuestra vida y la de nuestros seres queridos.

El sufrimiento humano causado por los accidentes en las vías de tránsito es enorme: por cada víctima de un choque hay familiares, amigos y comunidades que deben afrontar las consecuencias físicas, psicológicas y económicas de la muerte, los traumatismos o la discapacidad de un ser querido.

Los sobrevivientes de un choque y sus familias deben hacer frente a las dolorosas y a menudo prolongadas consecuencias de una lesión, una discapacidad y la rehabilitación.

Muchas veces, el costo de la atención, la pérdida del sostén principal de la familia, los gastos de las exequias, o la pérdida de ingresos a causa de la discapacidad conducen a la familia a la pobreza.

Prácticamente todos los días nos encontramos con alguna noticia referida a estos sucesos, o nos enteramos de alguien a quien conocemos, o de nuestro círculo familiar que tuvo un accidente.

A través de este proyecto se pretende concienciar y recapacitar acerca del peligro al que nos enfrentamos sin darnos cuenta y también adherirnos a la lucha por un cambio definitivo en la conciencia colectiva para la disminución de este creciente flagelo de alta incidencia en la sociedad. La presente investigación demuestra mucho interés el tema del tránsito es importante para la toma de decisiones, por parte de las Instituciones involucradas.

La presente investigación es factible por cuanto se dispone de herramientas, como son estadísticas del periodo a ser analizado y se tiene acceso a la información, lo cual es imprescindible para que la investigación sea clara, objetiva y veraz.

1.4.- OBJETIVOS

1.4.1.- OBJETIVO GENERAL

Identificar si la aplicación a la Ley de Tránsito por parte de conductores y peatones es un indicador de accidentes de tránsito en el cantón Ambato.

1.4.2.- OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Establecer a través de datos estadísticos el grado de inobservancia a la Ley de Tránsito por parte de conductores y peatones mediante el análisis de los partes policiales para el establecimiento de las principales causas de los accidentes de tránsito.
- Analizar el índice de accidentes de tránsito en base a un estudio estadístico para determinar estrategias de concienciación a conductores y peatones.
- Proponer un plan de estrategias de concienciación con técnicas participativas para disminuir el alto índice de accidentes de tránsito.

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1.- ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

Considerando que el alto índice de accidentabilidad no es un problema privativo de nuestra ciudad y provincia, para el desarrollo del presente proyecto se ha revisado los archivos que reposan en la Jefatura de Control del Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua, La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, aprobada el 24 de julio de 2008 y puesta en vigencia a partir del 7 de agosto del mismo año; el Reglamento para la aplicación de la Ley de Tránsito; sitios web que tratan sobre temas similares; artículos de prensa; manuales e instructivos realizados por la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial.

No existe estudio alguno realizado con respecto a éste tema específico, La inobservancia a la Ley de Tránsito por parte de conductores y peatones como

indicador del alto índice de accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato, por ende este estudio sería un aporte que permitiría a las partes involucradas una toma de conciencia y un replanteo de políticas y medidas a adoptarse.

No hay accidentes sin causa; todos son producto de distinta naturaleza. Por consiguiente, deben quedar al margen argumentos como la mala suerte, la fatalidad, el destino; y, por el contrario, enfrentarlos con acciones de carácter técnico, legal, físico y psicológico.

Se ha revisado varios documentos, entre ellos, el Proyecto de investigación de Accidentes de tránsito en Argentina, realizado por la Universidad de Buenos Aires. C.B.C, sede Avellaneda, cuya investigación pretende determinar los factores que influyen en los altos índices de accidentes de tránsito, para así, concientizar a la gente, a través de ésta investigación, para que los tenga en cuenta siempre que deba involucrarse en el tránsito; y así, contribuir a una mejor seguridad para ellos y para los demás integrantes de los sistemas de transporte; la página oficial de la Organización No Gubernamental "Luchemos por la vida": <http://www.luchemos.org.ar/espa/index.htm>; Estadísticas de accidentes de tránsito www.dnt.gov.ec; Proyecto: Conciencia vial para todos, "El tránsito: un sistema que hacemos entre todos", http://www.taborin.edu.ar/2007/proyecto_transito.doc; "Manual para la conducción segura" Autora: María Cristina Isoba, Editorial: Año 2002, ISBN-987-2008-0-8.

Artículos periodísticos relacionados con accidentes en Ecuador y el mundo, Accidentes de Tránsito Problema de Salud, www.bbcmundo.com, "Córdoba: tres muertos en accidentes de tránsito", <http://www.infobae.com/contenidos/382096-0-0-CÃ3rdoba-tres-muertos-accidentes-tr%C3nsito>; "Seis heridos en distintos accidentes

en Capital" <http://www.clarin.com/diario/2006/01/10/um/m-01121951.htm>;
"Hubo 45 heridos por un choque de colectivos en Constitución", http://www.clarin.com/diario/la_ciudad/h-04001.htm; "Consideraciones generales acerca de los accidentes de tránsito":<http://www.luchemos.org.ar/espa/pagral.htm>

2.2.- FUNDAMENTACIÓN FILOSÓFICA

Los sujetos humanos son conceptualizados como agentes activos, se relacionan la ciencia con el sujeto. El estudio que nos encontramos realizando se relaciona a la investigación social, por lo que nos ubicamos en el paradigma crítico propositivo por lo cuanto en las dos variables presentan al individuo con sujeto de acción, que permite desenvolverse en un mundo dinámico, activo, cambiante y globalizado. La investigación no solamente es una práctica social, sino una ciencia que permite al grupo de las ciencias sociales, con características desde el punto de vista teórico en dos categorías, sociales propiamente dichas orientadas a satisfacer las necesidades.

Tomando en cuenta los antecedentes indicados, específicamente los Organismos del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y demás Instituciones involucradas con el tema de Tránsito y Seguridad Vial deben trabajar de manera mancomunada, generando sinergias y deben contar con instrumentos técnicos legales reglamentarios que normen y optimicen la Seguridad Vial.

2.2.1. -FUNDAMENTACIÓN ONTOLÓGICA

La realidad está siendo entendida como un mundo cambiante y dinámico, esto hace que la ciencia sus leyes y la verdad no sean absolutas, sino relativas, perfectibles, cuanto más se acerquen a la realidad. El Reglamento de Aplicación a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres influye en la Seguridad Vial, la cual está en continuo cambio, por lo tanto los resultados del estudio no es la última palabra, es simplemente un aporte. La Seguridad Vial es un área de estudio en la

que confluyen varias disciplinas como la psicología, la sociología, ingeniería de tránsito y transporte, seguridad vial, educación vial, etc.

2.2.2.- FUNDAMENTACIÓN EPISTEMOLÓGICA

La realidad tiene sentido cuando se comprende en la interrelación con las diferentes dimensiones del contexto histórico social, ideológico, político, científico, técnica, económica y cultural en donde todos los factores intervienen. Como se ha dicho es un trabajo que no quedará en una simple información sino que hay que llevarlo a la práctica, por lo tanto este no puede quedarse como una simple propuesta sino hay que llevarlo al cambio a la transformación: la Seguridad Vial es un área de estudio, en donde confluyen varias disciplinas, como la Seguridad y Educación Vial, Sociología, Ingeniería de Tránsito y Transporte Terrestre, Derecho Penal.

2.2.3.- FUNDAMENTACIÓN AXIOLÓGICA

La ciencia no puede ser neutra, está influenciada por valores, La ética o valores consiste en normas de conducta para las personas y la sociedad. Esas normas tienen su origen en muchas fuentes, entre otras, la religión, las tradiciones culturales y la reflexión, lo que explica en parte la complejidad de cada punto de vista de los valores. Como sistema de normas, la ética se vale de muchos conceptos constitutivos, entre otros: obligaciones y derechos, virtudes de carácter, patrones de valor y bondad con que se valoran los resultados y las consecuencias de acciones, y patrones de equidad y justicia para la asignación de recursos y la atribución de recompensas y castigos.

Porque busca rescatar valores, desarrollando al individuo como persona, es decir que sea comprometido al bien común de la comunidad, por lo tanto debe ser participativo, crítico, reflexivo, en todo ambiente.

2.2.4.- FUNDAMENTACIÓN METODOLÓGICA

La construcción del conocimiento se hace a través de la investigación cualitativa que se logra con la participación de los sujetos sociales involucrados y comprometidos con el problema. Por tal razón el propósito de esta investigación se ubica en el paradigma critico-propositivo hace de su trabajo científico un compromiso de búsqueda para una mejor calidad de vida del ser humano, una transformación positiva para nuestra sociedad.

Respetar, Desempeñar, Cumplir y hacer cumplir las obligaciones por parte de cada uno de los actores sociales involucrados: conductores, peatones, pasajeros y autoridades respecto de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su reglamento de aplicación.

2.3.- FUNDAMENTACIÓN LEGAL

Constitución de la República del Ecuador: Según la Constitución Política de la República del Ecuador, en el Art. 313 Establece que: “El Estado se reserva el derecho de administrar regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia. Los sectores estratégicos de decisión y control exclusivo del Estado, son aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva influencia económica, social, política o ambiental, y deberán orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social.

Se consideran sectores estratégicos la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genérico, el aspecto radioeléctrico, el agua y los demás que determine la Ley.

Efectivamente, la supremacía de la Constitución ha sido siempre reconocida en el Ecuador desde 1830, mediante expresas declaraciones en las mismas Cartas Políticas y por práctica legislativa y la jurisprudencia de los Tribunales.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señala:

Art. 1 La presente Ley tiene por objeto la organización, la planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a la contingencia de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos

Art. 2 La Ley de Tránsito se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, el libre tránsito y la movilidad.

Art. 4 Es obligación del Estado garantizar el derecho a las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial.

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

2.4.- CATEGORÍAS FUNDAMENTALES

Con el propósito de fundamentar científicamente la investigación se reunió aportes de los diferentes autores y enfoques.

“La Constitución, es la ley fundamental, escrita o no, de un Estado soberano, establecida o aceptada como guía para su gobernación. La constitución fija los límites y define las relaciones entre los poderes legislativo, ejecutivo y judicial del Estado, estableciendo así las bases para su gobierno. También garantiza al pueblo determinados derechos. La mayoría de los países tienen una constitución escrita”, <http://www.mozillafox.com> La Constitución, Monografías.com

La Constitución Política de la República del Ecuador y la Asamblea Nacional Constituyente expiden las normas y reglamentos que amparan los derechos y libertades, organizan el estado y las instituciones democráticas e impulsan el desarrollo económico y social; efectivamente, la supremacía de la Constitución ha sido reconocida en el Ecuador desde 1830 mediante expresas declaraciones en las

mismas cartas políticas y por la práctica legislativa y la jurisprudencia de los tribunales.

Un buen paso adelante ha dado la Constitución de la República del Ecuador elaborada por la Asamblea Nacional Constituyente y aprobada mediante Referéndum en noviembre del año 2008.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece:

“Art 1.-Esta Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del **Transporte Terrestre**, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

Art 2.- La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: derecho a la vida, al libre tránsito y a la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar de la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización’, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, R.O 395 del 4 de agosto, 2008.

El gobierno de la Revolución Ciudadana a partir de su ascenso al poder se encuentra en un proceso de profundización democrática y transformación. Efectivamente una revolución tiene que romper esquemas, paradigmas caducos e inviables, es decir, tiene que ser algo completamente nuevo y que permita mejorar; el 24 de julio del año 2008, la Asamblea Nacional Constituyente, en ejercicio de sus facultades y atribuciones expide la Ley Orgánica de Tránsito publicada con fecha 07 de agosto, la misma que aspira dar un paso al frente dentro de este proceso de cambio propuesto.

En cuanto se refiere al Reglamento, se entiende a este en forma general como " un conjunto ordenado de reglas y conceptos que se dan por una autoridad competente para realizar la ejecución de una ley o para el régimen interior de una dependencia o corporación. La Constitución le otorga al Poder Ejecutivo como

principal función legislativa, el emitir el reglamento”, <http://www.mozillafirefox.com>, Concepto de Reglamento

Los reglamentos, son las normas dictadas por el gobierno, cuya posición en la jerarquía normativa es inferior a la Ley y no pueden regular materias destinadas a esta ni contradecirla. En tanto y cuanto se refiere al Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito, aún no se expide el nuevo Reglamento para la aplicación de la misma y de conformidad a la transitoria tercera sigue rigiendo el actual Reglamento, el mismo que está en vigencia a partir del 28 de enero de 1997, el cual en el Título Preliminar, del ámbito de aplicación, objetivos y acepciones señala:

Art. 1.- “El presente Reglamento establece las normas a que están sujetos los conductores y propietarios de vehículos a motor y de tracción humana, mecánica o animal, así como peatones y pasajeros, que utilicen o transiten por las vías públicas o privadas abiertas al tránsito y transporte terrestres en el país”.

El Capítulo II de la circulación y velocidades, Capítulo III del derecho de vía y Capítulo IV de la preferencia en la circulación, son parte medular del Reglamento para la presente investigación porque normas establecidas a fin de precautelar la Seguridad Vial de conductores, peatones y pasajeros.

La inobservancia, es la falta de obediencia a las Leyes y Reglamentos, es incumplimiento, omisión de proceder conforme a lo preceptuado; hacer caso omiso de preceptos, que son las órdenes o mandatos de la autoridad competente, de las normas, de las reglas que se dan para el ejercicio de una actividad, como las dadas para el tránsito de vehículos o de pasajeros.

Es lo contrario de la observancia, que es el cumplimiento exacto de aquello que se manda a ejecutar, como la observancia a las Leyes. Observancia es respeto y obediencia que se presta a las autoridades y a los superiores, como al decir, “guarda la debida observancia”, que es riguroso cumplimiento de lo mandado por la Ley, el Reglamento.

La disciplina de la circulación por las vías públicas se fundamenta en la observancia a la Constitución, a las Leyes y Reglamentos, por parte de conductores, peatones y pasajeros; este carácter de reciprocidad de obligaciones

dirigido a asegurar el equilibrio en el goce y disfrute del bien común, es particularmente sensible respecto de los conductores de los vehículos.

La inobservancia, viene a constituirse en un grado de culpa, por la relación causa /efecto, es decir una negligencia porque viola un deber de atención que le concierne a fin de prevenir incidentes y/o desgracias irreparables.

Inobserva la norma sustantiva quien hace caso omiso de ella y no la aplica. Por ejemplo, en un relato de hechos se señala que el imputado produjo heridas que tardaron en curar más de veinte días y no tipifica ese hecho.

El hombre posee un gran ingenio para crear; pero a veces pierde la capacidad de controlar sus inventos. El transporte le ha permitido al hombre aprovechar mejor su tiempo de vida y le ha entregado libertad de movimiento; pero el factor fundamental del funcionamiento de esta útil herramienta es el mismo hombre y es responsable por ella desde su construcción y por todas las consecuencias que se deriven de su uso, esto es lo que desencadena en los llamados **accidentes de tránsito** y/o tráfico.

La era moderna está llena de peligros por sortear hemos dejado de protegernos de las fieras de la selva y del frío, pero nuestros peligros han aumentado con el desarrollo. La tecnología, la velocidad de la vida, el stress, las drogas, el alcohol, las nuevas enfermedades todo este conglomerado de cosas ha aumentado el riesgo de sufrir accidentes de cualquier tipo; pero lo triste es cuando tenemos en nuestras manos la decisión de una vida en ese momento en ese preciso instante podemos decidir hacer lo correcto.

Ese instante en que decidimos no manejar bajo el consumo de drogas de cualquier tipo, observando las normas y reglas establecidas para el tránsito, tal vez en ese preciso instante pongamos la diferencia entre la vida y la muerte tal vez así las cifras de muerte logren convertirse algún día en cifras de vida.

En materia de tránsito, accidente es el suceso imprevisto producido por la participación de un vehículo o más en las vías o carreteras y que ocasiona daños materiales o lesiones a personas y hasta la muerte de las mismas.

También se podría decir que: accidente de tránsito, es el suceso ocasionado o en el que haya intervenido un vehículo automotor, en una vía pública o privada con

acceso al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales, y que, como consecuencia de su circulación o tránsito o que por violación de un precepto legal o reglamento de tránsito, cause daño en la integridad física de las personas.

Detrás de cada número frío de heridos y muertos en las vías, hay familias que deben afrontar las consecuencias económicas, físicas y psicológicas de la muerte o la discapacidad de un ser querido.

Accidente de Tránsito, “es un evento no intencional, causado por la imprudencia, negligencia. Inobservancia que ocurre o tiene su origen en la vía pública o abierta a la circulación que causa daños, lesiones o muertes y donde por lo menos hay un vehículo involucrado”, Auon, Claudio (2007, p.3).

“La **seguridad** (del latín *securitas*) se refiere a aquello que está **exento de peligro, daño o riesgo**. El concepto de **seguridad vial**, por lo tanto, supone la **prevención de accidentes de tránsito** con el objetivo de proteger la vida de las **personas**”, <http://www.google.com.ec//definición de/seguridad-vial/>

La seguridad vial viene siendo una seria preocupación desde la aparición del automóvil, aproximadamente 12 décadas atrás. No obstante de esta preocupación, los problemas en seguridad vial no sólo se ha mantenido con el paso de los años, sino que han aumentado, causando enormes costos económicos y sociales. Es comúnmente aceptado que son muchos los costos asociados con el movimiento de vehículos, tales como la contaminación del aire, el ruido, la contaminación visual y las colisiones. Sin embargo, los costos económicos y sociales relacionados con accidentes de tránsito, como son pérdidas de propiedad (autos y otros), heridos y muertos atribuidos a los accidentes de tránsito, con la consiguiente pena y aflicción que golpea a miles de personas, exceden largamente los otros costos asociados al flujo vehicular.

Consecuentemente, la importancia de reducir los costos sociales y económicos debido a los accidentes de tránsito no se debe subestimar. Reconociendo la importancia de Programas de Implementación de Seguridad, que establezcan medidas de solución a fin de corregirlos, los que involucran las siguientes funciones:

- ▶ Identificación de la ubicación o detección (por ejemplo, localizar sitios que son considerados peligrosos),
- ▶ Identificación de los problemas o diagnóstico (por ejemplo, qué causas identificadas de aquellos sitios los hace peligrosos)
- ▶ Identificación de la solución o rectificación (por ejemplo, dados estos sitios y sus problemas, qué medidas de solución son efectivas para aliviar el problema).

La seguridad vial puede dividirse en **primaria (o activa)**, **secundaria (o pasiva)** y **terciaria**. La seguridad primaria es la asistencia al conductor para evitar posibles accidentes (por ejemplo, **las luces de freno y de giro**). La seguridad secundaria busca minimizar las consecuencias de un accidente al momento en que este ocurre (el **airbag**, el **cinturón de seguridad**). Por último, la seguridad terciaria intenta minimizar las consecuencias después de que ocurre el accidente (como el **corte del suministro de combustible** para evitar incendios).

Los especialistas reconocen diversos factores que atentan contra la seguridad vial, como el exceso de confianza a la hora de conducir, la comodidad que brindan los vehículos actuales (que permiten alcanzar grandes velocidades casi sin que el conductor lo note) y el **consumo de alcohol**.

En el caso de los peatones, se recomienda que siempre **crucen las calles en las esquinas** y que nunca bajen de la vereda hasta el momento de cruzar, entre otros consejos que contribuyen a aumentar la seguridad.

La seguridad vial también está determinada por las **señales de tránsito** y el respeto que conductores y peatones tienen hacia ellas. Estas señales actúan como guía en la vía pública y marcan ciertas conductas que se deben adoptar (como frenar o tener especial precaución).

En materia de Seguridad Vial, según la OMS hay cinco medidas que si son implementadas a nivel mundial, ayudarán a salvar cientos de miles de vidas cada año. Estas son: el uso de cinturones de seguridad, uso de cascos de ciclistas y motociclistas, control de la velocidad y del consumo de alcohol y visibilidad de los peatones.

También es necesario un mayor fortalecimiento de las leyes contra los conductores que beben alcohol. Pero quizás lo más importante, afirma la OMS, son las campañas de educación para cambiar las actitudes de los usuarios jóvenes de carreteras y caminos.

En cuanto a Seguridad Vial la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece:

Art. 88.- En materia de tránsito y seguridad vial, la presente Ley tiene por objetivo, entre otros, los siguientes:

- a) La organización, planificación y regulación de la movilidad peatonal, circulación, seguridad vial, uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, y la conducción de semovientes;
- b) La prevención, reducción sistemática y sostenida de los accidentes de tránsito y sus consecuencias, mortalidad y morbilidad; así como aumentar los niveles de percepción de riesgo en los conductores y usuarios viales;
- c) El establecimiento de programas de capacitación y difusión para conductores, peatones, pasajeros y autoridades, en materia de seguridad vial, para la creación de una cultura y conciencia vial responsable y solidaria;
- d) La formación de conductores, previa la obtención de los títulos habilitantes de conductores profesionales y no profesionales;
- e) El establecimiento de ciclos de capacitación continua para la actualización de conocimientos, adaptación a los cambios en el tránsito vial, evaluación de las condiciones mentales, psicosenométricas y físicas de los conductores;
- f) El sostenimiento económico de las actividades relacionadas con el tránsito y seguridad vial;

- g) Disponer la implantación de requisitos mínimos de seguridad para el funcionamiento de los vehículos, de los elementos de seguridad activa y pasiva de su régimen de utilización, de sus condiciones técnicas y de las actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial;
- h) La reducción de la contaminación ambiental, producida por ruidos y emisiones de gases emanados de los vehículos a motor; así como la visual ocasionada por la ocupación indiscriminada y masiva de los espacios de la vía pública;
- i) La tipificación y juzgamiento de las infracciones al tránsito, los procedimientos y sanciones administrativas y judiciales; y,
- j) El establecimiento de programas de aseguramiento a los ciudadanos, atención a víctimas, rescate de accidentados y mejora en los servicios de auxilio.

Todos estos objetivos se establecen en la presente Ley como marco teórico esencial y deberán ser desarrollados y regulados mediante las normativas respectivas que se aprobarán para el efecto.

La Seguridad Vial y su eficiencia está dada por la participación armónica de los elementos fundamentales del tránsito que son los usuarios, los vehículos y las carreteras, los que en términos generales deben aportar condiciones, que se ajusten a su participación en el sistema. De allí, que ellos deben reunir en términos generales las siguientes características:

- Los usuarios; entendiéndose por éstos a los conductores, peatones y pasajeros, deben tener un conocimiento claro de las disposiciones legales locales que rigen el tránsito y observarlas plenamente. Los conductores en forma especial deben tener los conocimientos, educación, habilidades, capacidades y destrezas, que unidas a una salud física y mental adecuada, aporten acciones seguras en sus conductas.

- Los vehículos; deben cumplir con las normas técnicas y legales pertinentes, encontrándose en buen estado de funcionamiento, producto de una mantención y reparación oportuna, conforme a sus correspondientes características.
- Las carreteras, deben operar en buen estado de conservación y correctamente señalizadas, en conformidad a la demanda que debe satisfacer.

DEFINICIÓN DE CATEGORÍAS

El glosario de términos tiene el objetivo de reunir un conjunto de términos relacionados con la operación del servicio de transporte, en el cual se intentan conjugar conceptos tradicionales manejados en las ramas de la Ingeniería de Tránsito y Transporte, además de la relación con el contexto urbano en que se desarrolla. Reúne una gran cantidad de términos técnicos usados comúnmente dentro del ámbito de la planeación y operación del transporte.

A

Accesible

Facilidad que ofrece una zona determinada para la realización de los viajes que genera, o bien, que atrae. Resulta de la extensión y la capacidad del sistema de transporte en dicha zona.

Acera

Vía peatonal de la corona de una calle destinada al tránsito de personas, generalmente comprendida entre la vía de circulación de vehículos y el alineamiento de las propiedades;

Accidente de Tránsito

En términos generales accidente es un hecho eventual, imprevisto, que genera una desgracia o un daño.

En materia de tránsito accidente es el suceso imprevisto producido por la participación de un vehículo o más en las vías o carreteras y que ocasiona daños materiales o lesiones a personas y hasta la muerte de las mismas.

Para algunos autores: es un hecho involuntario, que ocurre en una vía pública o entregada al uso público, que deja daños en las cosas o en las personas y significa la participación de vehículos y peatones.

Para otros significa: cualquier evento como resultado del cual el vehículo queda de una manera anormal dentro o fuera de la vía, o produzca lesiones a las personas o daños a las cosas.

También se define como: todo suceso eventual o acontecimiento anormal e imprevisto que acarrea un daño en las personas y que es causado por un hecho o ocasión directa del empleo o uso de un vehículo de tracción mecánica, animal o humana.

Para el Programa Interamericano de Estadísticas Básicas (PIEB), es el evento no intencional en que se ocasionan lesiones o muertes de personas o daños a la propiedad, en vías abiertas al tránsito público, y en el cual está comprometido por lo menos un vehículo a motor en transporte. Las innumerables definiciones, como acontece también en otros campos, en vez de proporcionar un concepto exacto producen una indefinición del mismo pues para algunos tratadistas el accidente en el tránsito es una cosa y para otras guardando sí, cierta semejanza.

Arrollamiento

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

Atropello

Acción por la cual un vehículo golpea o derriba a una persona o animal. Generalmente, el encuentro de un vehículo con un peatón se ha llamado atropello; afinando el término diremos que bajo esta denominación se encuentran los accidentes en que un vehículo embiste a un peatón con cualquier parte de su estructura. Para catalogar un accidente de atropello no necesariamente debe producirse el embestimiento con la parte delantera, puesto que podría serlo con parte sobresalientes de la estructura o con los laterales, según sea la trayectoria seguida por el vehículo.

Agente de tránsito

Cualquier miembro de la Policía Nacional o agente de la Comisión de Tránsito de la provincia de Guayas encargado de vigilar el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte terrestres.

Área rural

Zona geográfica donde el nivel de desarrollo cultural, técnico y la combinación entre los recursos humanos y naturales, no han permitido el grado de avance en la infraestructura, equipamiento y servicios equiparables a las áreas urbanas, así como actividades económicas que influyen directamente con el uso de suelo.

Área urbana

Zona donde se presenta un alto grado de desarrollo en infraestructura, equipamiento y servicios. El uso de suelo es de diversa índole (industrial, habitacional, agropecuario, y de servicios) y su ocupación es de alta intensidad.

Arterias principales

Vías primarias cuyas intersecciones son controladas por semáforos en gran parte de su longitud, que conectan a los diferentes núcleos o zonas de la Ciudad, de extensa longitud y con volúmenes de tránsito considerables. Pueden contar con

pasos a nivel y desnivel, de uno o dos sentidos de circulación, con o sin faja separadora; puede contar con carriles exclusivos para el transporte público de pasajeros, en el mismo sentido o contra flujo.

Autopista

Vía especialmente acondicionada para grandes velocidades, con calzadas separadas físicamente para sentidos contrarios y sin cruces a nivel, con accesos y retornos en puntos especiales.

Avenida Primaria

Arteria principal de doble circulación, generalmente con camellón al centro y varios carriles en cada sentido.

Avenida Secundaria o Calle Colectora

Vía secundaria que liga el subsistema vial primario con las calles locales; tiene características geométricas más reducidas que las arterias, pueden tener un tránsito intenso de corto recorrido, movimientos de vueltas, estacionamiento, ascenso y descenso de pasaje, carga y descarga y acceso a las propiedades colindantes.

B

Bacheo

Operaciones necesarias para ejecutar la reposición parcial o total de la superficie de rodamiento (carpeta asfáltica) en aquellas zonas en que se presentan fallas o daños ocasionados por diversas causas, hasta lograr condiciones óptimas de uso.

Bloqueo

Es el cierre indefinido de las vialidades.

C

Caída de Pasajero

Es el hecho de descender o desprenderse un pasajero del vehículo que lo transporta.

Calzada

Arteria principal que al salir del perímetro urbano, se transforma en carretera o camino, o que liga la zona central con la periferia urbana, prolongándose en un camino o carretera.

Calle

Superficie de uso público generalmente limitada por edificaciones, que permite el tránsito de vehículos y personas; comunica, entre sí los predios que la delimitan, aloja los servicios públicos de infraestructura y posibilita la circulación.

Calle Peatonal

Las vías de tránsito peatonal tienen como función el permitir el desplazamiento libre y autónomo de las personas, dando acceso directo a las propiedades colindantes, a espacios abiertos, a sitios de gran concentración de personas (auditorios, establecimientos mercantiles, centros de transferencia de transporte público, entre otros), pueden ser exclusivas de una zona de interés histórico o turístico;

Capacidad por unidad

Número máximo de usuarios sentados y parados en condiciones de seguridad que puede llevar una unidad de transporte.

Carril

Una de las fajas de circulación en que puede estar dividida la superficie de rodamiento, marcada o no marcada, con anchura suficiente para la circulación de vehículos de motor en una fila.

Ceder el paso

Acción de los conductores y peatones de parar y permitir el paso a los vehículos que circulan por vías principales o a los peatones que transitan por zonas de seguridad, sin obligarlos o modificar bruscamente su dirección o velocidad.

Choque

Embestimiento de un vehículo en movimiento contra otro detenido o contra obstáculos fijos.

Choque Frontal Longitudinal

Es el impacto de frente entre dos vehículos y los dos ejes longitudinales de los móviles son opuestos y coincidentes formando una línea recta.

Choque Frontal Excéntrico

Es el impacto de frente entre dos vehículos y los ejes longitudinales de los móviles no coinciden en forma de una recta.

Choque Lateral Angular

Es el impacto que se produce entre la parte frontal de un vehículo y la parte lateral del otro formando un ángulo de 90 grados y observándose los daños materiales en los tercios de la parte frontal de un vehículo.

Choque Lateral Perpendicular

Es el impacto que se produce entre la parte frontal de un vehículo y la parte lateral de otro, formando un ángulo de 90 grados y observándose los daños materiales en los tercios de la parte frontal de un vehículo.

Choque por Alcance

Es el impacto que se produce cuando un vehículo se impacta en la parte posterior del otro vehículo, siempre y cuando los dos estén en movimiento.

Colisión

Choque de dos o más vehículos. Embestimiento de dos o más vehículos estando en movimiento.

Ciclo

El lapso necesario para una secuencia completa de indicaciones de un semáforo, hasta que vuelve al color o indicación inicial.

Composición del Parque Vehicular

Cantidad y porción de los diferentes tipos de unidades que conforman el parque vehicular de un organismo. Módulo o ruta, así como las condiciones en que se encuentran éstas.

Conductor

Toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades.

Congestionamiento Vial

Afectación de la vialidad por volumen excesivo de vehículos, alguna causa humana o natural, que impide la circulación normal de los vehículos, ocasionando la concentración de un número considerable de éstos a la vez, en un espacio determinado **Corredor**.

Es la superficie de uso continuo existente entre dos o más puntos que sirve para enlazar o complementar diversos centros urbanos.

Corredor Urbano

Espacios longitudinales concentradores de usos y servicios habitacionales a lo largo de vías principales, que complementan y enlazan diversos centros urbanos con los subcentros y el centro de la ciudad, apoyados intensivamente por los servicios de transporte público.

Corredor Vial

Es la vialidad que tiene continuidad, longitud, y ancho suficientes para concentrar el tránsito de vehículos y personas, y que comunica diferentes zonas dentro del entorno urbano.

Croquis

Líneas y trazos principales que sirven de guía en la elaboración de un proyecto en general, para su posterior representación en forma detallada.

Cruce de Peatones

Es la parte de la superficie de rodamiento, marcada o no, destinada al paso de peatones. En intersecciones urbanas, cuando no están marcadas, es la prolongación de la acera.

D

Demanda de Transporte

Factor que se genera por la necesidad de transporte de determinada cantidad de personas en cierto espacio y tiempo.

Derecho de vía

Disposición reglamentaria que fija y define anchos, máximos y mínimos de la vía sobre la que corre un cauce, una infraestructura o una vialidad.

Desviaciones

Camino auxiliar de carácter provisional construido como lo fije el proyecto, con el objeto de derivar el tránsito por fuera de un área de trabajo o evento.

Demanda de Transporte

Factor que se genera por la necesidad de transporte de determinada cantidad de personas en cierto espacio y tiempo.

E

Eje Vial

Arteria principal, preferentemente de sentido único de circulación preferencial, sobre la que se articula el sistema de transporte público de superficie, y carril exclusivo en el mismo sentido o contra flujo;

Entrecruzamiento

Zona de la vía donde dos o más corrientes de tránsito convergen y posteriormente divergen.

Estacionamiento

Espacio físico o lugar utilizado para detener, custodiar y/o guardar un vehículo por tiempo determinado.

Estacionamiento Público

Es aquel espacio físico por virtud del cual se satisfacen las necesidades de estacionamiento al público en general, mediante el pago de una tarifa.

Estacionamiento Privado

Es aquel espacio físico por virtud del cual, se satisfacen las necesidades de estacionamiento propias, o para satisfacer las necesidades de instituciones o empresas siendo el servicio gratuito.

Estación de Servicio

El local de uso común en donde se estacionan para su encierro o mantenimiento, los vehículos destinados a la prestación del servicio público y mercantil de transporte de carga.

Estrellamiento

Choque de un vehículo en marcha contra otro estacionado o contra un objeto. Es el impacto que se produce entre un vehículo en movimiento contra un vehículo que esté en reposo o contra un objeto fijo.

Estrategia de Cambio

La dirección y el programa adoptados por un agente de cambio para llevar a cabo el cambio en las actitudes y conducta de los destinatarios.

Estructura vial

Vías de uso común y propiedad pública, destinadas al libre tránsito de vehículos y peatones, caracterizadas por servir a la intercomunicación entre las diferentes zonas de actividades. Puede tener distinto carácter en función del medio, considerado local, urbano, regional, nacional e internacional.

Exceso de velocidad

La Ley sanciona con una multa de 30% de un SMV. Pero un alto porcentaje de accidentes graves están relacionados al acometimiento de esta infracción, ir a una velocidad mayor que la permitida.

F

Frecuencia

Cantidad de unidades que pasan por un punto específico por unidad de tiempo.

H

Horario Pico

Horario en el cual las vías se saturan de vehículos, peatones y la demanda de transporte alcanza su máximo nivel.

I

Impacto vehicular

Alteración que sufre un área determinada debido al exceso de vehículos que transitan o estacionan en diversas vías públicas.

Infracciones de Tránsito

Son acciones u omisiones que pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el agente, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos y más disposiciones de tránsito.

Infraestructura urbana

Conjunto de obras de ingeniería que constituyen los nexos o soportes de la movilidad y el funcionamiento, haciendo posibles el uso de suelo, transporte, saneamiento.- distribución de agua, energía, comunicaciones, etc.

Infraestructura rural

Conjunto de elementos con que cuenta la vialidad, que tienen una finalidad de beneficio general, y permiten su mejor funcionamiento o imagen visual.

Ingeniería de Tránsito

Rama de la ingeniería que estudia el movimiento de vehículos en una vía, características y reglamentación del tránsito, aparatos de control del mismo, señales, planificación vial y diseño geométrico. Considera la relación entre la unidad vehicular y la vialidad.

Ingeniería de Transporte

Rama de la ingeniería que tiene como objetivos principales planear, diseñar, integrar, coordinar y operar los sistemas de transporte, llámese terrestre, aéreo, marítimo o ferroviario. Considera la relación entre la unidad vehicular, el usuario y los modos de transporte.

Intersección

Área general donde dos o más caminos se unen o cruzan. Se clasifican en: A nivel; son aquellas en las cuales las vías que se cruzan registran o presentan sus rasantes al mismo nivel. A desnivel son aquellas en las cuales las vías que se cruzan registran o presentan sus rasantes a diferentes niveles.

L

Licencia

Documento público que se otorga a una persona para conducir un vehículo a motor, previo el cumplimiento de requisitos legales y reglamentarios.

M

Manifestación

Concentración de personas generalmente al aire libre, incluyéndose en esta la marcha y plantón.

Marcha

Cualquier desplazamiento organizado, de un conjunto de individuos por la vialidad hacia un lugar determinado.

Marketing Social

De acuerdo a lo que explican Kotler y Roberto, una campaña de cambio social "es un esfuerzo organizado conducido por un grupo (agente de cambio) que pretende convencer y otros (los destinatarios) de que acepten, modifiquen o abandonen, determinadas ideas, actitudes, practicas y conductas.

En muchos casos, el agente de cambio busca en última instancia cambiar la conducta de los destinatarios. Ese cambio de conducta puede presentarse al final de una serie de etapas intermedias, como el cambio en la información, conocimientos y actitudes de una población.

Hay campañas que cuentan con un amplio consenso de la mayoría de la población, como por ejemplo: el fomento de la hermandad, evitar incendios forestales y rehabilitar a drogodependientes; también existen campañas que tienen menos apoyo de la población que inclusive pueden llegar hasta el rechazo.

El Marketing es una disciplina que ya excede el ámbito comercial, puesto que su metodología, para detectar y satisfacer necesidades de consumo y uso de bienes y servicios, también es útil para detectar y satisfacer necesidades de tipo social, humanitarias y espirituales. Por lo que su campo de acción no se limita solamente al ámbito de las empresas, sino que se extiende a asociaciones sin fines de lucro, fundaciones, entidades religiosas y también al Estado. Estos nuevos campos de acción comprenden lo que los autores denominan Marketing Social, que también incluyen las acciones de tipo social y humanitarias que realizan las empresas, para que el público las asocie a ellas y a sus marcas con una preocupación por lo social, lo humanitario y lo ecológico.

Medio de Transporte

Medio físico (aéreo, terrestre, marítimo y férreo) en el cual se desarrolla el transporte.

Modalidades del Taxi

Son las diversas formas de prestación del servicio público de taxis, autorizado por los Consejos de Tránsito y/o las Unidades Municipales de Transporte.

Modo de Transporte

Tipo específico de vehículo y servicio mediante el cual se realiza la acción del desplazamiento de personas o cosas de un lugar a otro.

Matriculación

Proceso por el cual se inscribe todo vehículo a motor, en el archivo respectivo de las Comisiones Provinciales de Tránsito.

N

Nivel de Servicio

Grado en que son satisfechas las necesidades de transportación de la población.

O

Operación

Es un proceso, esto es, conjunto de acciones coordinadas encaminadas al buen funcionamiento del servicio de transporte público, a través de la integración de sus componentes operativos: hombres, autobuses y métodos, complementándose para lograr el objetivo común, que es el transporte de usuarios.

Operador

Puesto con características manuales que ejecutan maniobras de la operación. A) Operador de control de radio. B) Operador de un vehículo.

P

Parquímetro

Artefacto electromecánico que tiene como función medir el tiempo de estacionamiento de un vehículo automotor en vía pública, previo pago de una tarifa.

Parada

Lugar destinado a maniobras de ascenso y/o descenso de pasajeros de vehículos de transporte público.

Parada

Zona autorizada por las Jefaturas de Tránsito y la UMT para que los vehículos de transporte de pasajeros realicen las maniobras de descenso y ascenso de usuarios.

Parque Vehicular

Es el conjunto de unidades destinadas a prestar el servicio público o privado de transporte.

Particular

Es la persona física o moral que al amparo del registro correspondiente ante la Secretaría, satisface sus necesidades de transporte de pasajeros o de carga, siempre que tengan como fin, el desarrollo de sus actividades personales o el cumplimiento de su objeto social.

Pasaje

Vía peatonal cubierta en el interior de un predio, con circulación exclusivamente para peatones.

Pasajero

Persona que se encuentra a bordo de un vehículo y que no tiene el carácter de conductor.

Paso Peatonal Elevado

Estructura vial peatonal elevada, diseñada de tal manera que permita a los peatones el cruzamiento de una vía (primaria o secundaria) en condiciones de seguridad.

Peatón

Para efectos de la Ley y este Reglamento se considerará como peatón a toda persona natural que circule a pie por sus propios medios de locomoción y a los discapacitados que transitan en artefactos especiales manejados por ellos o por terceros.

Pendiente

Grado o porcentaje de inclinación (ascendiente o descendiente) de una vía.

Permiso

Acto administrativo por virtud del cual, se confiere a una persona física o moral la prestación del servicio privado y/o mercantil de transporte de carga o de pasajeros.

Permiso para Conducir

Es el documento que autoriza a menores de edad a conducir un vehículo.

Persona con Discapacidad (Discapacitado)

Todo ser humano que padece temporal o permanente una disminución de sus facultades físicas, mentales o sensoriales que le impiden realizar una actividad normal.

Plan Vial

Planificación de la red de vías de comunicación en forma jerarquizada para un territorio o núcleo urbano determinado, considerando las vías terrestres para vehículos automotores o ferrocarriles, aeropuertos, estaciones terminales y de trasbordo, canales, etc. Incluye e integra todas las rutas y modos de transporte colectivo.

Publicidad

Los distintos sistemas de comunicación a través de los cuales se dan a conocer productos, se impone una imagen favorable de los mismos, y se estimula su compra y su consumo, se denomina publicidad.

En la sociedad de consumo, la publicidad constituye el instrumento adecuado para adaptar la demanda de bienes de consumo a las condiciones y exigencias del sistema productivo.

Proyecto

Conjunto de planes, de normas, especificaciones particulares y otras indicaciones, conforme a los cuales debe ejecutarse una obra.

Privada

Vía secundaria localizada en el área común de un predio y de uso colectivo de las personas propietarias o poseedoras del predio.

R

Rebasar

Acción de alcanzar y pasar a otro vehículo en el mismo sentido de circulación.

Reincidencia

La comisión de dos o más infracciones.

Roce Positivo

Es la fricción de las partes lateral de dos vehículos que circulan en sentido opuesto.

Roce Negativo

Es el contacto o fricción de las partes lateral de dos vehículos que circulan en el mismo sentido.

Rozamiento

Es el contacto o fricción de las partes lateral de un vehículo en movimiento contra un objeto fijo.

Ruta

Conjunto de vías y paradas por las que circulan las unidades para unir un punto de salida y otro de llegada, teniendo un recorrido definido.

S

Salario Mínimo

El salario mínimo general vigente en el país, al momento de la comisión de la infracción.

Semáforo

Aparatos ópticos luminosos tricolores, por cuyo medio se dirige alternativamente el tránsito, para detenerlo o ponerlo en movimiento.

Sentido de circulación

Dirección indicada por medio de señales hacia donde debe transitar el flujo vehicular y peatonal en la vía.

Señal horizontal

Líneas e indicaciones que se pintan en la superficie de rodamiento. También conocida como demarcación horizontal.

Señal informativa

Transmite información al usuario, ya sea de tipo turístico, direccional, de servicio, etc.

Señal preventiva

Advierte a conductores y peatones de la existencia y naturaleza de un peligro en su camino.

Señal restrictiva

Indica a los conductores o peatones ciertas restricciones y prohibiciones que regulan el servicio de las vías.

Señal vertical

Indicación colocada sobre elementos estructurales verticales (postes, pasos peatonales, cobertizos, unidades de soporte múltiple, etc.) mediante placas con textos y símbolos.

Señalización Vial

Conjunto de elementos y objetos visuales de contenido informativo, indicativo, restrictivo, preventivo, prohibitivo o de cualquier otro carácter que se colocan en la vialidad.

Superficie de Rodamiento

Área de una vía de circulación, urbana o suburbana, sobre la que transitan los vehículos.

T

Tarifa

Es la cuota que pagan los usuarios en general por la prestación de un servicio.

Taxi

Vehículo debidamente autorizado y registrado ante EL Consejo de Tránsito y/o UMT para prestar el servicio público individual de pasajeros al amparo de la concesión correspondiente.

Taxi Radio

Vehículo que presta el servicio público de transporte individual de pasajeros en bases, terminales y demás áreas autorizadas y que cuentan con sistema de comunicación accesible a los usuarios para la contratación.

Taxímetro

Dispositivo que indica el costo del viaje conforme a la tarifa autorizada, calculado de acuerdo a la distancia recorrida, tiempo de espera, demora del tránsito, cargo o banderazo inicial, número de pasajeros y otros cargos autorizados por la Administración Pública.

Terminal

El espacio físico fuera de la vía pública autorizado por la Secretaría, donde inicia o termina el servicio público de transporte de pasajeros colectivo, y todos aquellos elementos que sean necesarios para el servicio de transporte de pasajeros.

Tiempo de Ciclo

Tiempo total por vuelta realizada por una unidad, contando desde la salida hasta el cierre de circuito o base de servicio, a la llegada al mismo punto (en minutos).

Tráfico

Acción de comerciar con bienes, que involucran movimiento o no.

Trasbordo

Cambio de dirección o continuación de su trayectoria por parte de los usuarios con el mismo modo de transporte o con otros.

Transeúnte

Persona que transita por la vía pública con sus propios medios de locomoción.

Tránsito

Movimiento de vehículos y/o peatones que se desplazan sobre una vialidad. Acto de trasladarse.

Transporte

Traslado de personas, animales y mercancías de un lugar a otro. Por su alcance: urbano, suburbano, foráneo, regional, nacional e internacional. Por su utilización: colectivo o individual. Por su elemento: carga o pasajeros.

U

Unidad

Autobús o cualquier modo de transporte que conforma el parque vehicular del transporte público oficial o concesionado.

Usuario

Persona física o moral que hace uso del servicio público de transporte de pasajeros o de carga, en cualquiera de sus modalidades del equipamiento auxiliar de éstos y de las vialidades.

V

Vehículo

Todo medio de motor o forma de propulsión que se usa para transportar personas o carga.

Vehículos Livianos

Aquellos con un peso bruto vehicular de hasta 3.5 toneladas:

Vehículos Pesados

Aquellos con un peso bruto vehicular mayor a 3.5 toneladas.

Velocidad

Desplazamiento del vehículo con relación a la unidad de tiempo.

Velocidad Limitada

Existe cuando hay una prohibición de circular a una velocidad superior a la establecida.

Velocidad Adecuada

Está impuesta por las circunstancias del tránsito; la vía, atmósfera, el ambiente.
Sinónimo de velocidad segura.

Viaducto

Vía de circulación continua, de doble circulación, independiente una de otra, y sin cruces a nivel.

Vía

Espacio físico destinado al tránsito de vehículos y personas.

Vías de Tránsito Peatonal

Conjunto de espacios que integran el uso de suelo, destinándolo al tránsito de personas y alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano y por lo tanto en ellos, no debe circular ningún tipo de vehículo.

Vías de Tránsito Vehicular

Espacio físico destinado exclusivamente al tránsito de vehículos; considerado como componente de la vialidad.

Vías Primarias

Espacio físico cuya función es facilitar el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado por semáforo, entre distintas zonas de la Ciudad, con la posibilidad de reserva para carriles exclusivos, destinados a la operación de vehículos de emergencia.

Vías Principales

Vías que por sus características geométricas y su capacidad para mover grandes volúmenes de tránsito, enlazan y articulan gran cantidad de viajes-persona-día.

Estas vialidades complementan la estructura de la red vial primaria y se caracterizan por su continuidad y sección transversal constante; este tipo de vialidades varían en su trazo y condiciones de operación de acuerdo a la zona geográfica en que se ubican

Vías Secundarias

Espacio físico cuya función es facultar el flujo del tránsito vehicular no continuo, generalmente controlado por semáforos entre distintas zonas de la Ciudad.

Vías Terciarias o Locales

Vías no continuas, que facilitan la movilidad dentro las zonas habitacionales o predios particulares y su estructura no está diseñada para recibir tránsito intenso y pesado.

Volcamiento

Es el accidente que se produce por la inversión de la posición de un vehículo realizando giros por la parte lateral derecha o izquierda del mismo.

Volcamiento Longitudinal

Es el accidente que se produce por la inversión de la posición de un vehículo, realizando giros por la parte frontal o posterior del mismo.

SUPERORDINACION DE VARIABLES

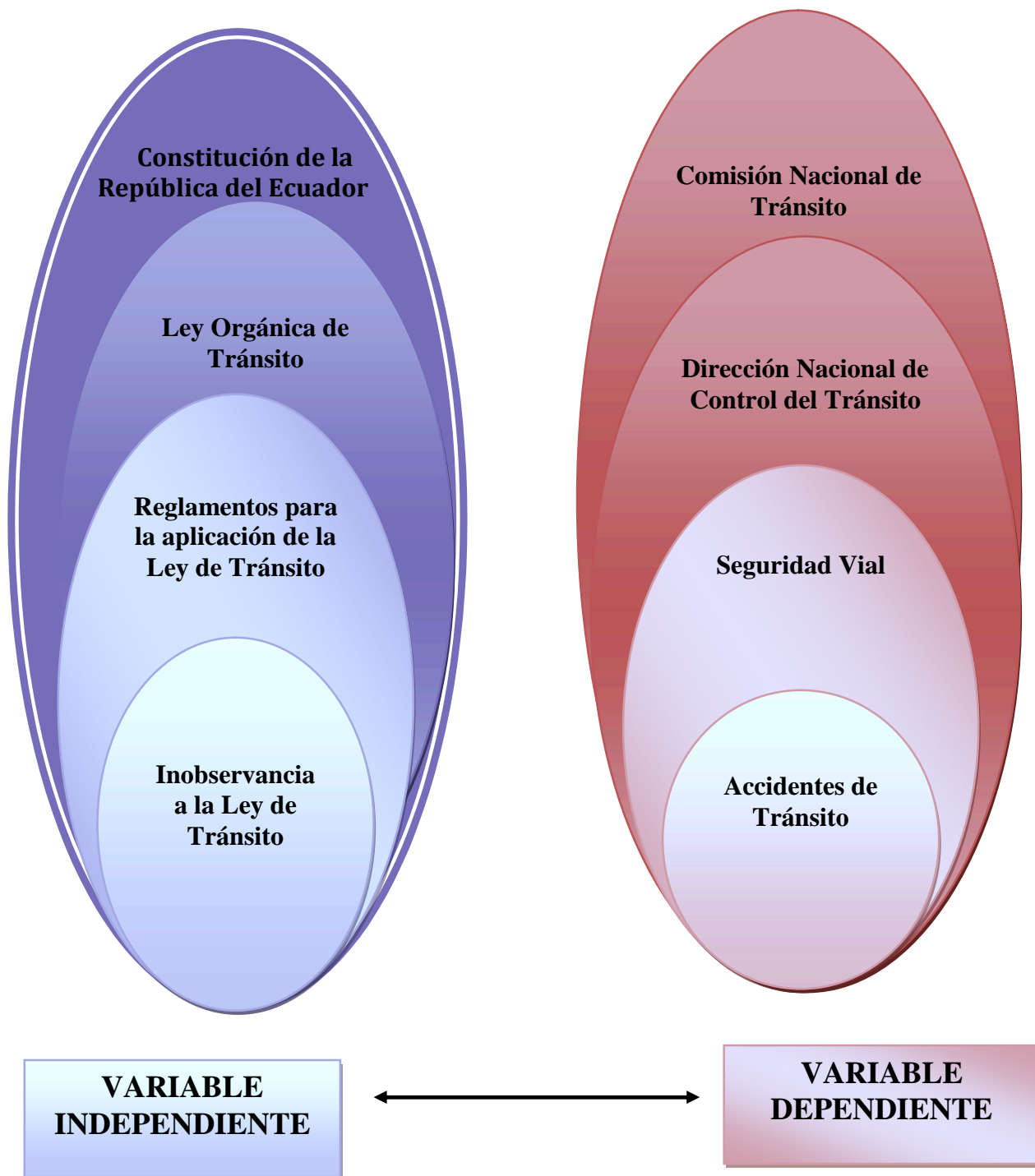


GRAFICO N° 5 SUPERORDINACION DE VARIABLES

FUENTE: LOTTTSV
ELABORADO POR: NORMA VILLACÍS

2.5. HIPÓTESIS

La inobservancia a la Ley de Tránsito por parte de conductores y peatones es el principal indicador de accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato.

2.6.-IDENTIFICACIÓN DE LAS VARIABLES

Variable Independiente: Inobservancia a la Ley de Tránsito

Variable Dependiente: Accidentes de Tránsito

CAPITULO III

METODOLOGÍA

3.1.-ENFOQUE

A la presente investigación que estamos realizando le daremos un enfoque cualitativo y cuantitativo, porque el paradigma a utilizarse es el crítico propositivo, acorde con una realidad cambiante, que demanda respuestas integrales, con un compromiso de búsqueda para la mejor calidad de vida del ser humano, comprometida con la transformación positiva para nuestra sociedad Ambateña, en el marco de la investigación social cualitativa que trascienda y supere los modelos técnicos tradicionales. Las bases del enfoque cualitativo permitirán que el análisis que se efectúa, se lo desarrolle con una orientación que contribuya a comprender el problema que experimenta la ciudad de Ambato en el tránsito y del enfoque cuantitativo por cuanto la estadística, brinda todo tipo de información necesaria, para el estudio de la accidentología, que pueda ayudarnos a tomar medidas preventivas para construir una ciudad más segura y con una mejor calidad de vida. El análisis estadístico, permitirá identificar las causas que dan origen a la ocurrencia de los accidentes de tránsito en un periodo dado,

clarificando y direccionando las políticas y acciones de un buen programa preventivo de seguridad vial, tendiente a contribuir a la generación de nuevos conocimientos que permitan, evitar pagar este tributo en sangre que son los accidentes viales.

3.2.-MODALIDAD BÁSICA DE LA INVESTIGACIÓN

El diseño de la investigación estará de acuerdo con las siguientes modalidades:

3.2.1.- INVESTIGACIÓN BIBLIOGRÁFICA

Para la presente investigación se analizará la información escrita relacionada a la inobservancia a la Ley de Tránsito por parte de conductores y detenidos y su incidencia en el alto índice de accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato, con el propósito de conocer las contribuciones científicas del pasado y establecer relaciones, diferencias o estado actual del conocimiento, respecto al problema en estudio, se recolectará informaciones secundarias que consten en libros, revistas científicas, manuales, leyes, reglamentos, folletos técnicos, Informes técnicos, Tesis de grado y documentos en general, que permitirán establecer diferencias del estado actual, respecto al problema en estudio. Todo lo descrito constituye el primer paso de cualquier investigación científica dentro de las ciencias sociales y humanas, objeto de éste problema.

3.2.2.- INVESTIGACIÓN DE CAMPO

Entre las principales técnicas utilizadas en la investigación de campo, se destaca, la encuesta. Permitiendo de esta manera la interpretación y el análisis imparcial de los mismos con una finalidad preestablecida. El estudio de los hechos se lo realizará en el lugar donde se produjeron, a través de un contacto directo con la realidad, con el registro de la información primaria respecto al problema de la

inobservancia de la Ley de Tránsito en el alto índice de accidentabilidad registrado en la ciudad de Ambato en el año 2008.

3.3.-NIVEL O TIPO DE INVESTIGACIÓN

Para cumplir con la investigación, nos referimos a los siguientes:

3.3.1.-INVESTIGACION EXPLORATORIA

Esta investigación ayudará y permitirá el planteamiento del problema, a fin de tener una idea precisa de lo que se desea estudiar, por tanto viene a constituirse en un soporte para el cabal conocimiento del problema y al diseño de la propuesta. Se la utilizará porque permitirá un contacto y familiarización con la realidad a ser estudiada, con los datos y elementos de juicio obtenidos permitirá plantear problemas, formular hipótesis de investigación y planificar éstas con un mayor rigor científico y ajustado a la realidad imperante.

3.3.2.-INVESTIGACIÓN DESCRIPTIVA

Esta investigación se lo realizará describiendo las características más relevantes del problema en una circunstancia tempero- espacial determinada, en unidades investigadas, en este caso: parque automotor del país, provincia y cantón, por clase, tipo y servicio; tipo de conductores: profesionales, no profesionales, edad, sexo de éstos.

Este tipo de investigación permitirá identificar las formas de conducta y actitudes de los conductores, peatones, agentes de tránsito, autoridades y demás involucrados, comportamientos sociales, preferencias, aceptación del liderazgo, de las leyes, reglamentos y normas establecidas.

Nos permitirá comprobar comportamientos concretos tales como: inobservancia a la Ley por consumo de alcohol, irrespeto a las señales de tránsito, desobediencia y desacato a la autoridad;

La investigación descriptiva utiliza la observación, la entrevista, la encuesta como técnicas de recolección primaria, en el problema a investigarse estas técnicas serán de gran utilidad para la comprobación de la hipótesis planteada, ya que la información obtenida se someterá a un proceso de tabulación, análisis e interpretación.

3.3.3.-INVESTIGACION CORRELACIONAL

Esta permitirá cumplir con el propósito, a fin de determinar la relación entre las variables establecidas, aunque no explica que una sea causa de la otra, es decir que con esta se explora asociaciones, pero no relaciones causales, donde el cambio en una variable influye directamente en el cambio de la otra. En este problema por ejemplo: La investigación orientada a medir el efecto de la inobservancia a la Ley de Tránsito por parte de conductores y peatones en el alto índice de accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato.

3.3.4.-INVESTIGACION EXPLICATIVA

Los resultados que se obtendrán en las investigaciones explicativas contribuyen al desarrollo del conocimiento, razón por la cual el rigor científico se constituye en pilar fundamental para su ejecución.

Esta investigación permitirá dar una explicación del porqué del comportamiento de las variables, lo cual implica un esfuerzo por parte del investigador y una gran capacidad de análisis, síntesis e interpretación, en este problema específico orientar, identificar los causales principales de los accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato.

3.4.- POBLACIÓN Y MUESTRA

3.4.1.- POBLACIÓN

El ámbito espacial de este estudio y/o la población a investigarse corresponde a los conductores profesionales con licencias tipo: D y E, que conducen vehículos de servicio de transporte terrestre público destinada al transporte masivo de pasajeros, esto es, buses de transporte urbano, interparroquial e intercantonal.

Según datos proporcionados por la Unidad Municipal de Tránsito, el total de esta población a investigarse es de 560 conductores profesionales con licencias tipo D y E que están habilitados para conducir este tipo de vehículos de transporte público. Esta población está distribuida en 8 cooperativas y/o compañías de transporte.

3.4.2.- MUESTRA

Una vez que se ha determinado la población, se procede a extraer la muestra; para la presente investigación se utilizará el muestreo probabilístico, porque todo elemento que conforma la población se constituye en la muestra siendo así un muestreo regulado.

La muestra a utilizarse se obtendrá a partir de la observación de una parte o subconjunto de la población de la población a investigarse, el muestreo debe ser representativo con las ventajas que de esto derivan de tipo económico y práctico, para así no investigar el total de la población sino una parte de ella en forma oportuna, eficiente y exacta.

Tamaño de la Muestra

$$n = \frac{m}{e^2 (m-1) + 1}$$

En donde:

n =Tamaño de la muestra

m =Población

e = Error máximo de la muestra (5%)

$$n = \frac{560}{0.05^2 (559) + 1}$$

$$n = \frac{560}{2,3975}$$

n = 234 conductores

3.5.-OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Es el proceso por medio del cual se pasa del plano abstracto de la investigación a un plano concreto, transformando la variable a categorías, las categorías a indicadores, los indicadores a ítems para facilitar la recolección de información por medio de un proceso de deducción lógica. Todo esto para probar la hipótesis para la operacionalización de las variables.

3.5.1.- OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

HIPÓTESIS: La inobservancia a la Ley de Tránsito por parte de conductores y peatones es el principal indicador de accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato.

VARIABLE INDEPENDIENTE: Inobservancia a la Ley de Tránsito

CONCEPTUALIZACIÓN	CATEGORIAS	INDICADORES	ITEMS BÁSICOS	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS
<p>No observancia es el incumplimiento a las normas establecidas: lo cual en el tránsito da lugar a infracciones y sanciones; dentro de las infracciones tenemos: los delitos y las contravenciones y dentro de las sanciones tenemos las punitivas y las pecuniarias. Inobservancia de la Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.</p> <p>La inobservancia es: culpa, delito, desacato desuso; Falta de capacitación, el desconocimiento, o</p>	<p>Infracciones:</p> <p>Sanciones</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Delitos ▪ Contravenciones ▪ Reclusión ▪ Prisión ▪ Multa 	<p>¿TOMA PRECAUCIONES COMO REVISAR LAS LLANTAS, EL ACEITE, LOS FRENOS, EL AGUA, LOS ESPEJOS ANTES DE PONER EN MARCHA SU VEHÍCULO?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ SIEMPRE ▪ AVECES ▪ RARA VEZ ▪ NUNCA <p>¿CUÁNDO NO EXISTE UNA SEÑAL DE PARE EN UNA INTERSECCIÓN USTED CRUZA CONFIANDO EN SU SUERTE?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ SIEMPRE ▪ AVECES 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Encuestas a los conductores profesionales tipo D y E, que conducen vehículos de transporte de pasajeros de servicio urbano, interparroquial e interprovincial.

<p>simplemente la omisión en el cumplimiento de la Ley; caso omiso de preceptos, que son las órdenes o mandatos de la autoridad competente, de las nomas, de las reglas que se dan para el ejercicio de una actividad, como las dadas para el tránsito de vehículos o de pasajeros.</p>		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Revocatoria, suspensión temporal o definitiva de la licencia o autorización para conducir vehículos. ▪ Reducción de puntos. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ RARA VEZ ▪ NUNCA <p>¿AL CIRCULAR POR ZONAS TRANSITADAS (COLEGIOS, ESCUELAS, IGLESIAS, MERCADOS, USTED TOCA INSISTENTEMENTE LA BOCINA?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ SIEMPRE ▪ AVECES ▪ RARA VEZ ▪ NUNCA <p>¿ANTE LA LUZ ROJA INTERMITENTE DEL SEMÁFORO PARA Y SÓLO CONTINÚA CUANDO ESTÁ SEGURO DE NO TENER RIESGOS?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ SIEMPRE ▪ AVECES ▪ RARA VEZ ▪ NUNCA <p>¿PARA ESTACIONAR SU VEHÍCULO EN UNA PENDIENTE USTED:</p>	
---	--	--	--	--

			<p>COLOCA EL FRENO DE MANO, LA MARCHA MÁS POTENTE Y GIRA LAS RUEDAS?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ SIEMPRE ▪ AVECES ▪ RARA VEZ ▪ NUNCA 	
--	--	--	---	--

TABLA N° 4 OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES
FUENTE: LOTTTSV

ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

3.5.2.- OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

HIPÓTESIS: La inobservancia a la Ley de Tránsito por parte de conductores y peatones es el principal indicador de accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato.

Matriz de Operacionalización: VARIABLE DEPENDIENTE: Accidentes de Tránsito

CONCEPTUALIZACIÓN	CATEGORIAS	INDICADORES	ITEMS BÁSICOS	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS
<p>Es un evento no intencional, causado por la embriaguez, imprudencia, negligencia, impericia, e inobservancia que ocurre o tiene su origen en la vía pública o abierta a la circulación que causa daños, lesiones o muertes y donde por lo menos hay un vehículo involucrado.</p> <p>Los accidentes de tránsito son en gran medida prevenibles y pueden ser influidos a través de decisiones de política nacional, de educación y opciones individuales.</p>	<p>Embriaguez del conductor.</p> <p>Embriaguez del peatón.</p>	<p>Dificultad seria de coordinar la posición y velocidad propias con las maniobras de conducir, déficit de facultades visuales complejas.</p> <p>Pérdida de reflejos y/o reflejos perturbados. Atención distribuida, notoria distracción,</p>	<p>¿CUÁL ES LA CAUSA MÁS FRECUENTE QUE OCASIONA ACCIDENTES DE TRÁNSITO?</p> <p>ACCIONES INCORRECTAS DE LOS CONDUCTORES CONDICIONES INSEGURAS DE LAS VÍAS FALTA DE SEÑALES DE TRÁNSITO DESCONOCE</p> <p>¿CUÁL ES UN AGRAVANTE EN UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO?</p> <p>CONducir en estado de embriaguez. EL AUXILIO INMEDIATO DE LA VÍCTIMA.</p>	<p>Encuestas a conductores profesionales tipo D y E conductores de vehículos de servicio público que transportan más de 25 pasajeros.</p> <p>Entrevistas a dirigentes de la transportación pública urbana, interprovincial e intercantonal.</p>

<p>Según el número de automóviles aumenta, las carreteras se vuelven más peligrosas, y el número de defunciones y lesiones seguirá subiendo en relación con el número de vehículos</p>	<p>Imprudencia del conductor.</p> <p>Imprudencia del peatón.</p> <p>Negligencia del conductor.</p> <p>Impericia del conductor.</p>	<p>Conductor que afronta riesgos.</p> <p>Atención distraída, uso del celular, intentar situaciones riesgosas.</p> <p>No respetar señales de tránsito, discusiones acaloradas con acompañantes, comer o beber mientras conduce.</p> <p>Conductor que realiza acciones prohibidas, no respeta las señales de tránsito.</p> <p>Falta de práctica, inexperiencia.</p>	<p>CONducir a Exceso de VELOCIDAD</p> <p>DESCONOCE</p> <p>¿SI UN VEHÍCULO SE LE ACERCA CON LA INTENCIÓN DE REBASAR, USTED TOMA EL CARRIL IZQUIERDO Y ACELERA PARA EVITAR QUE LO REBAsEN?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ SIEMPRE ▪ AVECES ▪ RARA VEZ ▪ NUNCA <p>¿SI UN PEATÓN HA INICIADO EL CRUCE DE VÍA TIENE DERECHO A RETORNAR A LA VEREDA SI EMPEZÓ LA CIRCULACIÓN VEHICULAR?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ SIEMPRE ▪ AVECES ▪ RARA VEZ ▪ NUNCA 	
--	--	---	--	--

			<p>¿UNA LÍNEA CONTÍNUA PINTADA EN UNA CARRETERA QUÉ SIGNIFICA?</p> <p>QUE USTED NO PUEDE REBASAR</p> <p>QUE DISMINUYA LA VELOCIDAD</p> <p>QUE EXISTE LA PRESENCIA DE PEATONES</p> <p>DESCONOCE</p>	
--	--	--	--	--

TABLA N° 5 ACCIDENTES DE TRANSITO
FUENTE: LOTTTSV
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

3.6.-PLAN DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

La información que se presentará en las encuestas será exclusivamente realizada a los conductores profesionales tipo D y E, que prestan servicios en vehículos de servicio público de transporte de pasajeros: urbano, interparroquial e intercantonal, en el cantón Ambato.

Este proceso permite analizar la información con el fin de obtener de ella las respuestas a las preguntas que se formularán en los instrumentos y presentar los resultados

- a- Revisión y codificación de la información
- b- Categorización y tabulación de la información
- c- Análisis de los datos
- d- Interpretación de los resultados.

3.7.-PLAN DE PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

Luego de aplicados los instrumentos de recolección de datos, es necesario de manera inmediata, proceder a la revisión de la información para detectar errores u omisiones, la codificación consiste en asignar un número a las diferentes alternativas de respuestas de cada pregunta a fin de que se facilite el proceso de tabulación. Es el proceso que se realiza para conocer la frecuencia con la que se repiten los datos en cada categoría de la variable y resumirlos en cuadros estadísticos.

El análisis comprende dos etapas:

- 1.- La selección de los métodos estadísticos más apropiados en función de la hipótesis formulada.
- 2.- La presentación de los datos.

Interpretación de los resultados, se realizarán el análisis de los datos y diseñado los cuadros que resumen los resultados, el siguiente paso es interpretarlos, es decir, comprender la magnitud de los datos

1.- Describir los resultados

2.- Analizar la hipótesis en relación con los resultados obtenidos para verificarla o rechazarla

3.- Estudiar cada uno de los resultados por separado y relacionarlos con el marco teórico

4.- Elaborar una síntesis general de los resultados.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

4.1.-ANÁLISIS DE RESULTADOS

A fin de conocer si la inobservancia a la Ley de Tránsito por parte de conductores y peatones es un indicador del alto índice de accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato, se aplicó una encuesta a conductores poseedores de licencias profesionales tipo E y D, que conducen vehículos que prestan servicio en el transporte público urbano, interprovincial e intercantonal.

Los resultados están expresados gráficamente y en cantidad de respuestas proporcionadas por los encuestados, mas, para su interpretación se hace referencia a porcentajes, los que fueron calculados con la base de los datos tabulados obtenidos en las encuestas y que constan en los gráficos respectivos.

Los resultados que a continuación detallaremos, se encuentran descritos en cada ítem, su representación gráfica y el respectivo análisis e interpretación. La representación gráfica está diseñada en barras verticales y pasteles. El análisis de resultados está dado en base a la hipótesis planteada y a los objetivos propuestos al inicio de la investigación.

4.2.- INTERPRETACIÓN DE DATOS

PREGUNTA # 1

¿TOMA PRECAUCIONES COMO REVISAR LAS LLANTAS, EL ACEITE, LOS FRENOS, EL AGUA, LOS ESPEJOS ANTES DE PONER EN MARCHA SU VEHÍCULO?

CÓDIGO	ALTERNATIVAS	NÚMERO	FRECUENCIA RELATIVA	PORCENTAJE	FRECUENCIA ACUMULADA
1	SIEMPRE	25	0,11	10,68	0,11
2	AVECES	157	0,67	67,09	0,78
3	RARA VEZ	44	0,19	18,80	0,97
4	NUNCA	8	0,03	3,42	1,00
TOTAL		234	1,00	100,00	

TABLA N° 6 PREGUNTA 1

FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

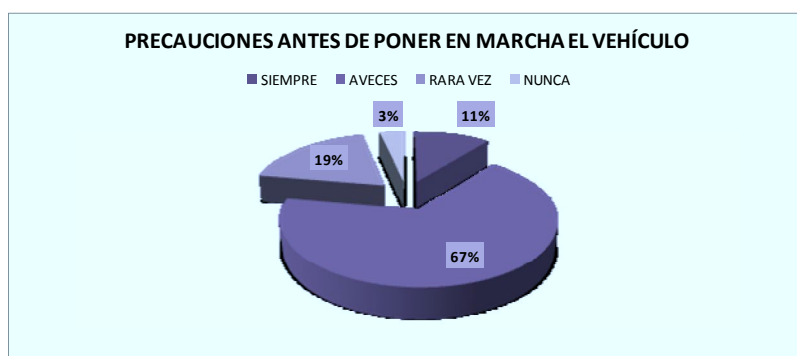


GRAFICO N° 6 PREGUNTA 1

FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

En relación a las precauciones tomadas por los conductores antes de poner en marcha sus vehículos, tenemos que: de los 234 conductores encuestados, el 11% respondió que siempre toma precauciones como revisar llantas, aceite, frenos, espejos, etc. antes de poner en marcha sus vehículos, el 67% responde que solamente a veces toma precauciones, un 19% responde que rara vez toma precauciones y un 3% respondió que nunca toma precauciones antes de poner en marcha su vehículo, es decir, que un 89% confían a la suerte al conducir su vehículo y no les parece una prioridad el tomar previsiones al conducir. Antes de poner en marcha un vehículo debemos tomar en cuenta su funcionamiento, para lo cual periódicamente realizaremos revisiones de todas sus partes y sistemas (mecánicos, eléctricos y demás componentes).

PREGUNTA # 2

¿CUÁNDO NO EXISTE UNA SEÑAL DE PARE EN UNA INTERSECCIÓN USTED CRUZA CONFIANDO EN SU SUERTE?

CÓDIGO	ALTERNATIVAS	NÚMERO	FRECUENCIA RELATIVA	PORCENTAJE	FRECUENCIA ACUMULADA
1	SIEMPRE	94	0,40	40,17	0,40
2	AVECES	72	0,31	30,77	0,71
3	RARA VEZ	17	0,07	7,26	0,78
4	NUNCA	51	0,22	21,79	1,00
TOTAL		234	1,00	100,00	

TABLA N° 7 PREGUNTA 2

FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

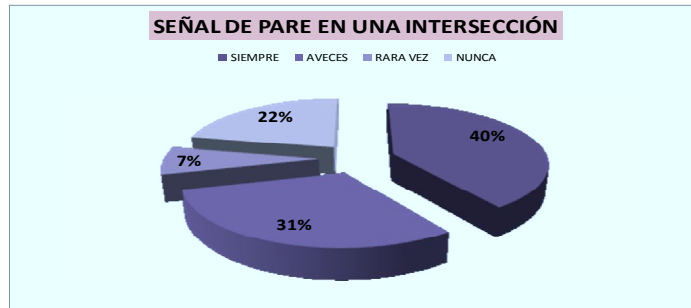


GRAFICO N° 7 PREGUNTA 2

FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

A la formulación de la pregunta sobre si cuando no existe una señal de pare en una intersección cruza confiando en la suerte. De los conductores encuestados el 40% responde que ante una situación así siempre confía en su destino, el 31%, responde que a veces confía en su buena suerte, el 7% admite que rara vez confía en la suerte y solamente el 22% afirma que nunca confía en la suerte, es decir, que únicamente un 22% de los conductores encuestados actúan de una manera responsable y toman las debidas precauciones, por ejemplo ante una situación de ese tipo, disminuyen la velocidad y cruzan, en definitiva no corren riesgos que pongan en peligro su vida y la de terceros.

PREGUNTA # 3

¿PARA CIRCULAR POR ZONAS TRANSITADAS (COLEGIOS, ESCUELAS, IGLESIAS, MERCADOS, USTED TOCA INSISTENTEMENTE LA BOCINA?

CÓDIGO	ALTERNATIVAS	NÚMERO	FRECUENCIA RELATIVA	PORCENTAJE	FRECUENCIA ACUMULADA
1	SIEMPRE	173	0,74	73,93	0,74
2	AVECES	46	0,20	19,66	0,94
3	RARA VEZ	8	0,03	3,42	0,97
4	NUNCA	7	0,03	2,99	1,00
TOTAL		234	1,00	100,00	

TABLA N° 8 PREGUNTA 3

FUENTE: ENCUESTA

ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

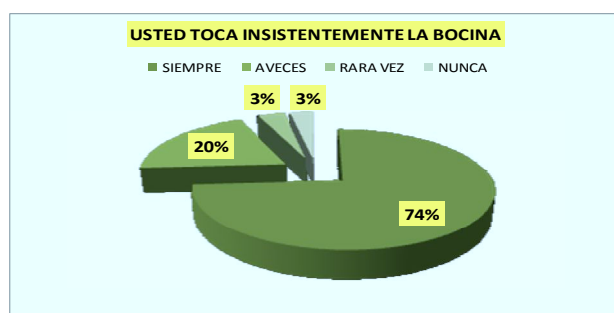


GRAFICO N° 8 PREGUNTA 3

FUENTE: ENCUESTA

ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Ante la pregunta de si para circular por zonas transitadas (colegios, escuelas, iglesias, mercados, toca insistentemente la bocina. De los conductores encuestados el 74% responde que siempre utiliza insistentemente la bocina para despejar el tráfico vehicular, el 20%, responde que a veces utiliza la bocina de forma insistente, el 3% admite que rara vez utiliza de forma insistente la bocina y solamente el 3% afirma que nunca ha hecho uso de la bocina de forma insistente. Estas respuestas son alarmantes porque apenas un 3% aplica hábitos adecuados, como esfuerzo por conducir con seguridad practicando para ello siempre acciones preventivas, ya que al evitar el cometimiento de errores en la conducción, logrará una conducción perfecta, el 94% hace caso omiso a las reglas para conducir de manera adecuada, no sé si por desconocimiento de la Ley de Tránsito, o por prepotencia al conducir incurren a menudo en una contravención leve de primera clase que implica una multa de \$10,90 y una rebaja de 1,5 puntos en su licencia.

PREGUNTA # 4

¿SI UN PEATÓN HA INICIADO EL CRUCE DE VÍA TIENE DERECHO A RETORNAR A LA VEREDA SI EMPEZÓ LA CIRCULACIÓN VEHICULAR?

CÓDIGO	ALTERNATIVAS	NÚMERO	FRECUENCIA RELATIVA	PORCENTAJE	FRECUENCIA ACUMULADA
1	SIEMPRE	178	0,76	76,07	0,76
2	AVECES	30	0,13	12,82	0,89
3	RARA VEZ	18	0,08	7,69	0,97
4	NUNCA	8	0,03	3,42	1,00
TOTAL		234	1,00	100,00	

TABLA N° 9 PREGUNTA 4

FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

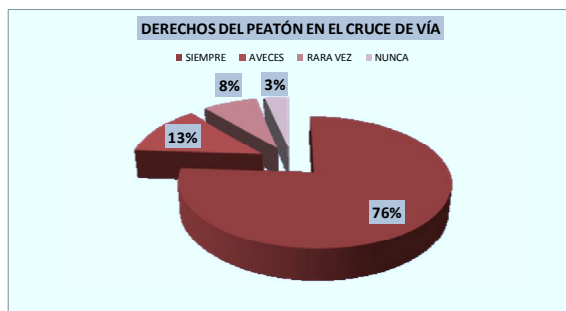


GRAFICO N° 9 PREGUNTA 4

FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Las respuestas a la pregunta de si un peatón que ya ha iniciado el cruce de vía tiene derecho a retornar al punto de partida si ya empezó la circulación, el 76% de los encuestados responden que tienen derecho a regresar al punto de partida, el 13% afirman que a veces tienen derecho, el 8% dicen que rara vez y el 3% afirma que nunca tienen derechos. Estas respuestas develan una total desobediencia a la Ley de Tránsito ya que el conductor ante la presencia de un peatón que ya ha iniciado la circulación está obligado a detener la marcha y esperar a que el peatón termine la circulación, ya que este sector es desprotegido por no existir suficientes facilidades para su circulación en las ciudades y carreteras, por lo cual es importante que los conductores empiecen a respetar sus derechos y a exigir sus obligaciones. Muchas veces cuando estamos a bordo de un vehículo, nos olvidamos del esfuerzo que amerita transitar por las vías congestionadas de nuestras ciudades, por eso es recomendable para el conductor, permitir que los peatones terminen de cruzar la calzada, no detenerse sobre los cruces peatonales, en zonas transitadas por peatones disminuir la velocidad, al aproximarse a parques o lugares de recreación tomar precauciones, porque detrás de una pelota siempre habrá un niño.

PREGUNTA # 5

¿ANTE LA LUZ ROJA INTERMITENTE DEL SEMÁFORO PARA Y SOLO CONTINUA CUANDO ESTE SEGURO DE NO TENER RIESGOS?

CÓDIGO	ALTERNATIVAS	NÚMERO	FRECUENCIA RELATIVA	PORCENTAJE	FRECUENCIA ACUMULADA
1	SIEMPRE	46	0,20	19,66	0,20
2	AVECES	63	0,27	26,92	0,47
3	RARA VEZ	49	0,21	20,94	0,68
4	NUNCA	76	0,32	32,48	1,00
TOTAL		234	1,00	100,00	

TABLA N° 10 PREGUNTA 5

FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

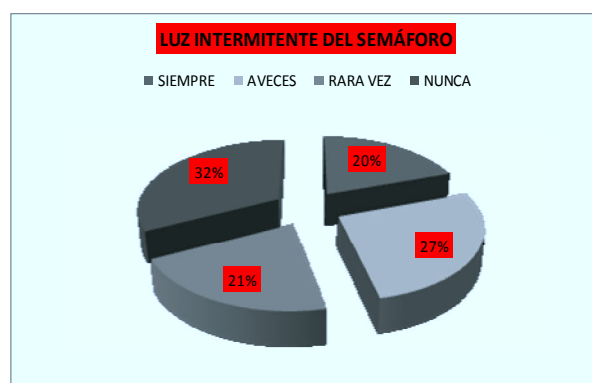


GRAFICO N° 10 PREGUNTA 5

FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

En relación a la luz roja intermitente del semáforo y la actitud del conductor ante esta situación. De 234 conductores encuestados, el 20% responde que siempre para y solo continua cuando este seguro de no tener riesgo, el 27% responde que a veces para, el 21% responde que rara vez se detiene ante la luz intermitente del semáforo y finalmente el 32% responde que nunca para ante la luz intermitente. El 53% de los entrevistado nunca y/o rara vez paran ante la luz roja intermitente del semáforo, es decir, no reconoce los peligros, entre otros examinar el camino que tiene por delante, ya que si reconoce los peligros con anticipación se estará en mejores condiciones para evitarlos, sin tratar de recuperar el tiempo perdido en los desplazamientos.

PREGUNTA # 6

¿SI UN VEHÍCULO SE LE ACERCA CON LA INTENCIÓN DE REBASAR, USTED TOMA EL CARRIL IZQUIERDO Y ACELERA PARA EVITAR QUE LO REBASEN?

CÓDIGO	ALTERNATIVAS	NÚMERO	FRECUENCIA RELATIVA	109	FRECUENCIA ACUMULADA
1	SIEMPRE	109	0,47	46,58	0,47
2	AVECES	96	0,41	41,03	0,88
3	RARA VEZ	6	0,03	2,56	0,90
4	NUNCA	23	0,10	9,83	1,00
TOTAL		234	1,00	100,00	

TABLA N° 11 PREGUNTA 6

FUENTE: ENCUESTA

ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

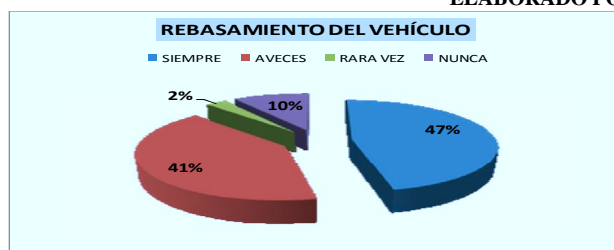


GRAFICO N° 11 PREGUNTA 6

FUENTE: ENCUESTA

ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

En lo que se refiere a la opinión de los conductores encuestados con respecto a si un vehículo se le acerca con la intención de rebasar, toma el carril izquierdo y acelera para evitar que lo rebasen. Un 47% consideran que siempre toman el carril izquierdo y aceleran para evitar que los rebasen, un 41% responde que a veces aceleran para evitar el rebasamiento, 2% responde que rara vez acelera ante la presencia de otro vehículo y únicamente un 10% asegura que nunca acelera ante la presencia de otro vehículo con la intención de rebasarlo. En conclusión el 88% de los conductores encuestados no observa ni las más elementales normas de cortesía para con otros conductores, en este caso específico lo más prudente será disminuir la velocidad y tomar el carril derecho con la finalidad de permitir un rebasamiento prudente y garantizado, sin caer en la provocación, esto es, caer en desafíos, ceder el paso a quien lo necesite.

Ante una actitud peligrosa por parte de un conductor irresponsable, lógicamente será juzgado como una persona sin identidad, tomando en cuenta que esta implica tener una idea clara acerca de quién es uno mismo, que principios y valores tiene, que es lo que quiere, que es lo que sabe y que limitaciones tiene.

PREGUNTA # 7

¿PARA ESTACIONAR SU VEHÍCULO EN UNA PENDIENTE USTED: COLOCA EL FRENO DE MANO, LA MARCHA MÁS POTENTE Y GIRA LAS RUEDAS?

CÓDIGO	ALTERNATIVAS	NÚMERO	FRECUENCIA RELATIVA	PORCENTAJE	FRECUENCIA ACUMULADA
1	SIEMPRE	22	0,09	9,40	0,09
2	AVECES	65	0,28	27,78	0,37
3	RARA VEZ	135	0,58	57,69	0,95
4	NUNCA	12	0,05	5,13	1,00
TOTAL		234	1,00	100,00	

TABLA N° 12 PREGUNTA 7
FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

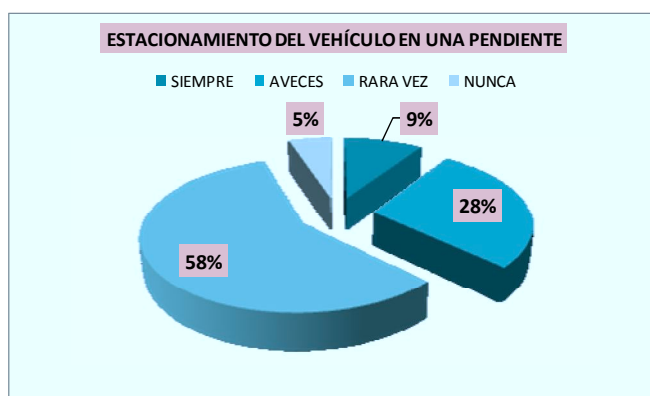


GRAFICO N° 12 PREGUNTA 7
FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

A la formulación de la pregunta para estacionar su vehículo en una pendiente usted: coloca el freno de mano, la marcha más potente y gira las ruedas. De los conductores encuestados el 9% responde siempre, el 28%, responde a veces, el 58% admite que rara vez y solamente el 5% afirma que nunca. El 63% de los conductores encuestados admite que no toma las debidas precauciones al estacionar su vehículo en una pendiente, es decir no reconoce el peligro a fin de evitar accidentes de tránsito, es decir, actuar correctamente y a tiempo

PREGUNTA # 8

¿UNA LINEA CONTINUA PINTADA EN LA CALZADA QUE INDICA?

CÓDIGO	ALTERNATIVAS	NÚMERO	FRECUENCIA RELATIVA	PORCENTAJE	FRECUENCIA ACUMULADA
a	QUE USTED NO PUEDE REBASAR	43	0,18	18,38	0,18
b	QUE DISMINUYA LA VELOCIDAD	67	0,29	28,63	0,47
c	QUE EXISTE LA PRESENCIA DE PEATONES	24	0,10	10,26	0,57
d	DESCONOCE	100	0,43	42,74	1,00
TOTAL		234	1,00	100,00	

TABLA N° 13 PREGUNTA 8
FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS



GRAFICO N° 13 PREGUNTA 8
FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

A la formulación de la pregunta De los conductores encuestados el 18% responde que la línea continua pintada en la calzada indica que no se puede rebasar, lo cual es lo correcto, el 29% responde que significa que se disminuya la velocidad, que es incorrecto, el 10% también responde incorrectamente porque responde que ésta línea continua significa que existe la presencia de peatones y el 43% responde que desconoce el significado de la línea continua, es decir, desconocen las señales y signos de tránsito, esto es, doble línea, línea entrecortada, línea continua y entrecortada, zona de intersección, etc.

PREGUNTA # 9

¿INDIQUE CUÁL ES UNA AGRAVANTE EN UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO?

CÓDIGO	ALTERNATIVAS	NÚMERO	FRECUENCIA RELATIVA	PORCENTAJE	FRECUENCIA ACUMULADA
a	CONducIR EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ	65	0,28	27,78	0,28
b	EL AUXILIO INMEDIATO DE LA VÍCTIMA	37	0,16	15,81	0,44
c	CONducIR A EXCESO DE VELOCIDAD	84	0,36	35,90	0,79
d	DESCONOCE	48	0,21	20,51	1,00
TOTAL		234	1,00	100,00	

TABLA N° 14 PREGUNTA 9
FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS



GRAFICO N° 14 PREGUNTA 9
FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

A la formulación de la pregunta cuál es una agravante en un accidente de tránsito. De los conductores encuestados el 28% responde que una agravante dentro del cometimiento de accidentes de tránsito, es el conducir en estado de embriaguez lo cual es lo correcto, el 16% responde que una agravante es el auxilio inmediato de las víctimas que es incorrecto, el 36% también responde incorrectamente porque responde que una agravante es conducir a exceso de velocidad y el 20% responde que desconoce lo que es una agravante de los accidentes de tránsito. De este respuesta se deduce que existe un desconocimiento por parte de los conductores de la Ley de Tránsito.

PREGUNTA # 10

¿CUÁL ES LA CAUSA MÁS FRECUENTE QUE OCASIONA ACCIDENTES DE TRÁNSITO?

CÓDIGO	ALTERNATIVAS	NÚMERO	FRECUENCIA RELATIVA	PORCENTAJE	FRECUENCIA ACUMULADA
a	ACCIONES INCORRECTAS DE LOS CONDUCTORES	38	0,16	16,24	0,16
b	CONDICIONES INSEGURAS DE LAS VÍAS	92	0,39	39,32	0,56
c	FALTA DE SEÑALES DE TRÁNSITO	68	0,29	29,06	0,85
d	DESCONOCE	36	0,15	15,38	1,00
TOTAL		234	1,00	100,00	

TABLA N° 15 PREGUNTA 10
FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

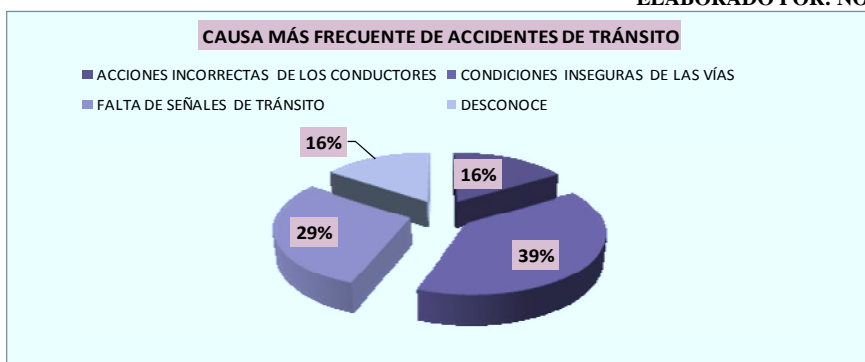


GRAFICO N° 15 PREGUNTA 10
FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Ante la pregunta cuál es la causa más frecuente que ocasiona accidentes de tránsito. De los conductores encuestados el 16% responde que la principal causa de los accidentes de tránsito son las acciones incorrectas de los conductores, lo cual es lo correcto, ya que de conformidad a las estadísticas mundiales, nacionales y locales, el factor humano constituye la causa más relevante de accidentabilidad, el 29% responde que las condiciones inseguras de las vías son la principal causa de accidentes registrados, que es una respuesta incorrecta, el 10% también responde incorrectamente porque responde que la principal causa es la falta o ausencia de señales de tránsito y el 43% responde que desconoce cuál es la principal causa de accidentes.

4.3.-VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS

Una vez establecido el problema e identificado las variables que componen la hipótesis planteada, materia de la presente investigación, se procederá a verificarla con la utilización de una herramienta estadística para probar hipótesis.

La hipótesis a verificarse es la siguiente: ***“La inobservancia a la Ley de Tránsito por parte de conductores y peatones es el principal indicador de accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato”***.

Las variables que intervienen en la hipótesis son: ***“Variable Independiente: La Ley de Tránsito. Variable Dependiente: Accidentes de Tránsito”***.

MÉTODO ESTADÍSTICO

Para comprobar la hipótesis se utilizará el método estadístico de distribución Chi Cuadrado.

a. Planteamiento de la hipótesis

El modelo lógico aplicado en el planteamiento de la hipótesis para que sea probado por el método estadístico, se establece así:

H_0 = Hipótesis nula.- Afirmación o enunciado tentativo que se realiza acerca del valor de un parámetro poblacional. Por lo general es una afirmación de que el parámetro de la población tiene un valor específico.

H_i = Hipótesis alternativa o de investigación. Afirmación o enunciado que se aceptará si los datos muestrales proporcionan amplia evidencia de que la hipótesis nula es falsa, y se la designa por H_i .

Para el presente estudio:

H_0 = La inobservancia a la Ley de Tránsito por parte de conductores y peatones
NO es un indicador del alto índice de accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato.

H_i = La inobservancia a la Ley de Tránsito por parte de conductores y peatones
SI incide en el alto índice de accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato.

b. Determinación del Nivel de Significación o de Riesgo

El valor del riesgo que se corre por rechazar algo que es verdadero en este trabajo de investigación es del 5%.

PRUEBA DEL CHI CUADRADO

$$\chi^2 = \sum \frac{(O - E)^2}{E}$$

χ^2 = Chi-cuadrado

\sum = Sumatoria

O = Datos Observados

E = Datos Esperados

4.3.1.- NIVEL DE SIGNIFICACIÓN

La presente investigación tendrá un nivel de confianza del 0.95 (95%), por tanto un nivel de riesgo del 5%, $\alpha = 0,05$

$$\alpha = 0.05$$

4.3.2.- ZONA DE ACEPTACIÓN O RECHAZO

Para calcular la zona de aceptación o rechazo, se necesita calcular los grados de libertad

Formula

$$gl = (c-1)(h-1)$$

Donde:

gl = grado de libertad

c = Columnas de la tabla

h = Hileras de la tabla

GRADOS DE LIBERTAD Y NIVEL DE SIGNIFICACIÓN

$$gl = (C-1) (F-1) = (4-1) (7-1) = 18$$

Nivel de significación:

$$\alpha = 0,05$$

¿Cómo se usa la tabla de la distribución CHI CUADRADA?

Supongamos un riesgo del 5% (o un nivel de confianza del 95%), $\alpha=0.05$, y grados de libertad =18.

¿Cuál es el valor de $X^2_{0.95, 18}$? Se busca la intersección en la tabla del CHI CUADRADO y el resultado es **28.869**. Éste es el valor crítico para rechazar la hipótesis alternativa.

CUADRO DE PREGUNTAS

ASPECTOS	SIEMPRE	AVECES	RARA VEZ	NUNCA	TOTAL
PRECAUCIONES ANTES DE PONER EN MARCHA EL VEHÍCULO	25	157	44	8	234
ACTITUD ANTE UNA SEÑAL DE PARE	94	72	17	51	234
USTED TOCA INSISTENTEMENTE LA BOCINA	173	46	8	7	234
DERECHOS DEL PEATÓN EN EL CRUCE DE VÍA	178	30	18	8	234
LUZ INTERMITENTE DEL SEMÁFORO	86	63	39	46	234
REBASAMIENTO DEL VEHÍCULO	15	54	23	142	234
ESTACIONAMIENTO DEL VEHÍCULO EN UNA PENDIENTE	89	96	6	43	234
TOTAL	660	518	155	305	1638

TABLA Nº 16 CUADRO DE PREGUNTAS
FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

CÁLCULO DE X²

OBSERVADOS (O)	ESPERADOS (E)	(O-E)	(O-E) ²	(O-E) ² /E
25	94,29	-69,29	4800,51	50,91
94	94,29	-0,29	0,08	0,00
173	94,29	78,71	6195,94	65,71
178	94,29	83,71	7008,08	74,33
86	94,29	-8,29	68,65	0,73
15	94,29	-79,29	6286,22	66,67
89	94,29	-5,29	27,94	0,30
157	74,00	83,00	6889,00	93,09
72	74,00	-2,00	4,00	0,05
46	74,00	-28,00	784,00	10,59
30	74,00	-44,00	1936,00	26,16
63	74,00	-11,00	121,00	1,64
54	74,00	-20,00	400,00	5,41
96	74,00	22,00	484,00	6,54
44	22,14	21,86	477,73	21,58
17	22,14	-5,14	26,45	1,19
8	22,14	-14,14	200,02	9,03
18	22,14	-4,14	17,16	0,78
39	22,14	16,86	284,16	12,83
23	22,14	0,86	0,73	0,03
6	22,14	-16,14	260,59	11,77
8	43,57	-35,57	1265,33	29,04
51	43,57	7,43	55,18	1,27
7	43,57	-36,57	1337,47	30,70
8	43,57	-35,57	1265,33	29,04
46	43,57	2,43	5,90	0,14
142	43,57	98,43	9688,18	222,35
43	43,57	-0,57	0,33	0,01
CHI CUADRADO CALCULADO				771,89

TABLA Nº 17 CÁLCULO X²
FUENTE: ENCUESTA
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

CHI CUADRADO TABULADO 28,869
CHI CUADRADO CALCULADO 771,89

EL CHI CUADRADO CALCULADO DEBE SER MAYOR QUE EL CHI CUADRADO TABULADO PARA RECHAZAR LA HIPÓTESIS NULA.

771,89 > 28,869 SE RECHAZA LA HIPÓTESIS NULA

VALORACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS	
SIEMPRE	5
CASI SIEMPRE	4
RARA VEZ	3
NUNCA	1

DECISIÓN FINAL

La mediana nos da como resultado 4 lo cual significa de conformidad a las valoraciones asignadas que del total de encuestados la media **Promedio (X)**, de estos admite que casi siempre Inobserva y/o hace caso omiso de la Ley de Tránsito, el resultado de la desviación estándar es de 2,83, **Desviación (S)**, este valor expresa el rango en el cual la mayoría de los valores “se desvía” ya sea “hacia arriba” o “hacia abajo” del promedio.

Se comprenderá su significado con un sencillo ejemplo. El Promedio (X) de la medición es 4 y su Desviación Estándar (S) es 2.83. Esto significa que la mayoría de los puntos están ubicados en una franja que va desde 2.84 a 5, lo cual construye algo así como un “rango de normalidad” para esa medición.

Desde este punto de vista se considerará que todo valor por debajo de 2.83 es decididamente bajo y expresa un nivel de observancia a la Ley. A la inversa, valores por encima de 5 serán indudablemente “altos o en exceso”. Cuando sólo se considera la desviación (S) en relación con el promedio (X) obtenemos un **valor relativo** únicamente a la medición individual que estamos analizando.

Límite Superior (LS): es el “tope” del rango de una o un conjunto de mediciones, y se construye sumando la desviación (S) al promedio (X), en nuestra investigación este valor es igual a 5.

Límite Inferior (LI): igual pero en el otro extremo, equivale a restar del promedio la desviación estándar (X-S), en nuestra investigación sería $(4-2.83= 1.17)$

Entre estos dos últimos valores oscila el rango de “normalidad” (estadística) de una medición que se ha realizado.

Con los datos obtenidos de las encuesta se ha procedido al cálculo del χ^2 habiendo determinado el siguiente resultado: $\chi^2_t = 28,869 < \chi^2 = 771,89$ con grado de libertad de 18 y 95% de confiabilidad por consiguiente se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, por lo tanto se demuestra que la inobservancia a la Ley de Tránsito por parte de conductores y peatones es un indicador del alto índice de accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato.

CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1.-CONCLUSIONES

Una vez que se ha procesado toda la información obtenida a través de la encuesta y entrevista efectuado a los conductores y autoridades del cantón Ambato, se pudo obtener las siguientes conclusiones:

1. El 92, 86 % de los accidentes suscitados, fueron producto de la negligencia o de la imprudencia; ambas sólo pueden ser relativas al factor humano, que participa en el tránsito con sus virtudes y defectos, con sus aptitudes capacidades y limitaciones, ya sea que participe activamente como conductor o peatón, o pasivamente como pasajero.
2. Muchas pueden ser las causas condicionantes en que el factor humano juega un rol preponderante; entre ellas se encuentran los defectos físicos no compensados, que pueden presentarse en un tiempo relativamente corto en el lapso que media entre las renovaciones de licencia, como defectos visuales o acústicos, o que escapan al control que debe existir al otorgarse el documento habilitante para conducir, como la insuficiencia motora, etc.

También entre ellas se encuentran los defectos orgánicos de carácter general, como cardiopatías, epilepsias etc., no advertidas en su debido tiempo, y las alteraciones orgánicas transitorias tales como catarros, indigestiones, enfermedades ligeras, etc.

3. La falta, deficiencia o incumplimiento de planeación urbana y movilidad, de estrategias, políticas y planes nacionales para corregir los desequilibrios socioeconómicos y espaciales, hacen que el crecimiento de las ciudades del Ecuador se vaya estructurando con base en el automóvil, a pesar de ser tradicionalmente minoritario. En este escenario, las dificultades de movilidad urbana presentes, crecientes, son síntomas de problemas estructurales y de conflictos urbanos más complejos.
4. La seguridad vial viene siendo una seria preocupación desde la aparición del automóvil, aproximadamente 12 décadas atrás. No obstante esta preocupación, los problemas en seguridad vial no sólo se ha mantenido con el paso de los años, sino que han aumentado y causando enormes costos económicos y sociales.
5. Es comúnmente aceptado que son muchos los costos asociados con el movimiento de vehículos, tales como la contaminación del aire, el ruido, la contaminación visual y las colisiones. Sin embargo, los costos económicos y sociales relacionados con accidentes de tránsito, como son pérdidas de propiedad (autos y otros), heridos y muertos atribuidos a los accidentes de tránsito, con la consiguiente pena y aflicción que golpea a miles de personas, exceden largamente los otros costos asociados al flujo vehicular.
6. En relación al grupo en riesgo es el de sexo masculino de 20 a 29 años por la característica de mayor desplazamiento en las calles, se suma también a este grupo de riesgo los adultos mayores de 65 años, estos últimos en calidad de peatones, que sufren las consecuencias de los accidentes al cruzar las calles y avenidas inobservando y/o haciendo caso omiso de las señales de tránsito sean estas señales horizontales y verticales, puentes peatonales elevados, semaforización, etc.
7. Por tipo de accidente los choques ocupan nuestra mayor preocupación, seguidos de los atropellos. El tipo de vehículo causante del accidente es con

mayor frecuencia el automóvil, seguido de las camionetas. En relación al Tiempo: estos accidentes en mayor proporción ocurren los meses de Junio, Mayo, Septiembre y Diciembre y los viernes, sábados y domingos, siendo más frecuente en las tardes (16:00- 20:00).

8. Analizando en espacio se encontró que la zona en el que ocurren la mayor parte de accidentes fatales es en la rural: Sector de la Panamericana Norte, esto es, Cunchibamba, Samanga, Panamericana Sur, en el sector comprendido desde Huachi Grande hasta el límite cantonal con el cantón Tisaleo, Vía a Guaranda, sector de la curva brava en la Parroquia de Santa Rosa y la Vía a Baños hasta la altura de Totoras, es decir, las cuatro vías de acceso a la ciudad de Ambato son las más vulnerables para el registro de accidentes con víctimas mortales.
9. La falta de concentración en la conducción, ya que el ponerse frente a un volante, exige cierto grado de atención; la posible proximidad de los acontecimientos exigen un tipo de concentración adecuada en lo que, se está haciendo pero no se pretende con ello que la concentración sea de tal magnitud que sea exacerbada o total durante la conducción porque este tipo de concentración es efímera; tampoco es aceptable que se le preste a la conducción un nivel mínimo de atención. La polarización afectiva puede entonces presentarse en dos niveles durante la conducción normal, como una concentración puntual, exacerbada, difícil de mantener y que no permite percibir la totalidad de las alternativas que se presentan alrededor, dirigiéndose sólo hacia un polo de atracción, o como una desatención generalizada a la conducción por problemas individuales de orden afectivos en que la atención se ve más afectada por ellos que por las circunstancias del tránsito, en que los sentidos se polarizan sobre aquel problema desentendiéndose de los demás.

5.2.- RECOMENDACIONES

Luego del análisis y determinación de los problemas existentes en tránsito en la ciudad de Ambato, se puede sugerir varias acciones para fomentar su desarrollo entre ellas podemos mencionar algunas como:

1. Formular líneas de acción estratégica que enmarquen los ejes económicos, logísticos con el fin de fortalecer la capacidad de gestión operativa y administrativa Institucional proponiendo políticas que coadyuven al desarrollo de las líneas de acción, a través de un banco de proyectos que priorice las necesidades Institucionales para consolidar esfuerzos en beneficio del desarrollo y fortalecimiento de la prevención y capacitación en el tránsito. Se puede acotar que el diseño de un buen plan es aquel que logra elaborar un excelente análisis de la situación y en consecuencia permite que la ruta elegida sea lo suficientemente precisa para evitar serios desvíos a los cuales nos enfrenta la realidad en la práctica.
2. Propiciar la difusión de las cifras de siniestrabilidad vial, que es algo relevante y a lo que se debe dar énfasis, ya que los datos e información son aspectos intangibles sumamente importantes para definir en una sociedad una cultura, el uso de base de datos, un aviso de prensa, un comunicado de un funcionario, la preparación del agente y/o policía de tránsito, la disponibilidad de acceso a todo tipo de información real y transparente son fuentes de una sociedad educada, concientizada, inteligenciada y CULTURIZADA.
3. Realizar estudios técnicos a través de la Dirección de Ingeniería de Tránsito de la Jefatura de Control del Tránsito de Tungurahua, que permitan mejorar la circulación vehicular y peatonal de la ciudad de Ambato implementando métodos de recopilación de información mediante:
 - Inventario de señales y semáforos.
 - Volúmenes de tránsito – conteos.

- Estudios de accidentes de tránsito.
 - Conflictos de tránsito.
 - Instalación y reprogramación de señales y semáforos.
 - Análisis del diseño geométrico de las vías a fin de constatar que cumplan con las especificaciones técnicas (ancho de vía, radios de giro).
 - Estudios de parqueos.
4. Diseñar un Plan de Estrategias de concienciación con técnicas participativas para disminuir el alto índice de accidentes de tránsito, en el cantón Ambato, provincia de Tungurahua. La meta principal de esto, es identificar los sitios que podrían tener problemas de seguridad vial, denominados “puntos negros” y “puntos críticos”, y establecer medidas de solución con el fin de corregirlos.

CAPITULO VI

PROPUESTA

6.1.- DATOS INFORMATIVOS

6.1.1.- TÍTULO DE LA PROPUESTA

DISEÑO DE UN PLAN DE ESTRATEGIAS DE CONCIENCIACIÓN CON TÉCNICAS PARTICIPATIVAS PARA DISMINUIR EL ALTO ÍNDICE DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, EN EL CANTÓN AMBATO, PROVINCIA DE TUNGURAHUA.



GRAFICO Nº 16 VISTA PANORÁMICA DE AMBATO

FUENTE: www.google.imagenes.com

La provincia de Tungurahua se encuentra ubicada en el centro de la Sierra Ecuatoriana, su capital es Ambato. Posee una superficie de 3.334 kilómetros cuadrados y se encuentra a 2.557 metros de altitud. En extensión territorial es la provincia más pequeña del Ecuador, representando el 1.24% de la superficie nacional y una densidad poblacional de 134.9 Hab. /Km²., siendo una de las más altas del país. Se caracteriza por una diversidad de pisos climáticos propios de la región, la temperatura promedio es de 15° C.

INDICADORES DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO AMBATO		
INDICADORES PRINCIPALES	AÑO 1998	AÑO 2008
POBLACIÓN	235571	332788
EXTENSIÓN Km2	1008,8	1008,8
PARQUE AUTOMOTOR AMBATO	17258	33680
PARQUE AUTOMOTOR TUNGURAHUA	25739	52578
NÚMERO DE ACCIDENTES	597	1066
NÚMERO DE LESIONADOS	277	597
NÚMERO DE DEFUNCIONES	51	112
Nº LESIONADOS POR 100 ACCIDENTES	8,54	10,51
PROMEDIO DE MUERTES POR SEMANA	1	2
TASA DE MORTALIDAD POR 10000 VEHÍCULOS AMBATO	30	33
TASA DE MORTALIDAD POR 10000 VEHÍCULOS TUNGURAHUA	20	21
Nº ACCIDENTES POR CADA 100 VEHÍCULOS AMBATO	3	3
Nº ACCIDENTES POR CADA 100 VEHÍCULOS TUNGURAHUA	2	2
TASA DE MORTALIDAD POR 100000 HABITANTES	22	34
Nº VEHÍCULOS POR 100 HABITANTES	7	10
Nº VEHÍCULOS POR Km2	17	33
Nº HABITANTES POR Km2	234	330

TABLA Nº 18 PRINCIPALES INDICADORES
FUENTE: INEC, JOCTSV
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

6.1.2.- INTRODUCCIÓN

El Plan de estrategias de concienciación con técnicas participativas para disminuir el alto índice de accidentes de tránsito, en el cantón Ambato, provincia de Tungurahua se sustenta en acciones coordinadas y de cooperación recíproca y de sinergia de las Instituciones involucradas y comprometidas con el ordenamiento del tránsito y la seguridad, todas y cada una de ellas juegan un papel predominante, pues ellas tendrán la responsabilidad de organizar, promover, ejecutar, coordinar o gestionar las acciones que permiten alcanzar las metas.

Se trata de acciones sencillas, posibles de realizar, pero que al hacerlas en forma colectiva, organizada y continua dan como resultado un entorno seguro para el

tránsito, floreciente por voluntad de sus ciudadanos y liderados por sus organizaciones.

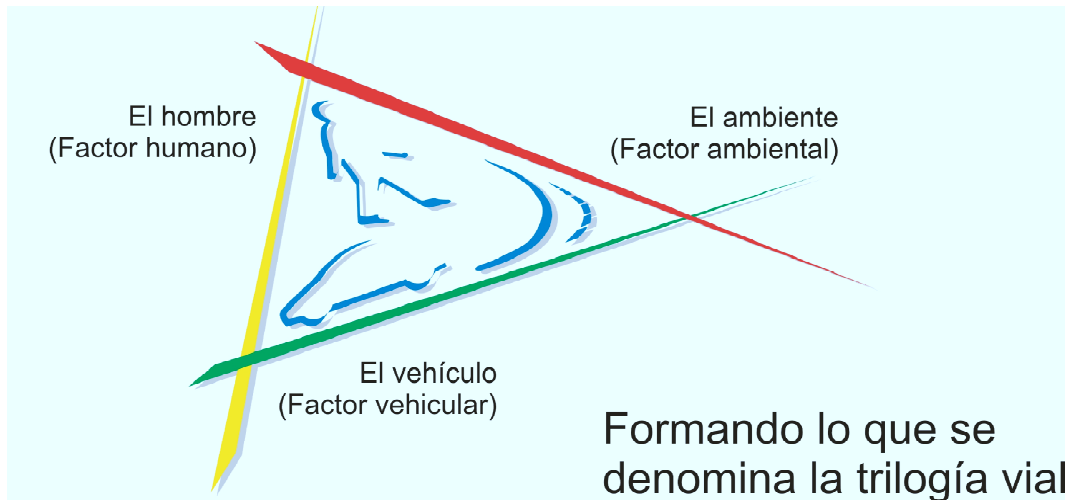
En el Plan, cada una de las Instituciones involucradas siempre tiene una tarea que hacer, ya sea porque la asumen directamente o porque son parte de un grupo de trabajo o de un comité de coordinación. En definitiva, el plan, es una nueva prueba para mostrar el nivel de desarrollo y la capacidad de gestión que tienen las Instituciones arriba descritas.

La idea, es mejorar la calidad de vida de los habitantes del cantón Ambato, parecieran ser desafíos gigantes, inalcanzables o al menos difíciles de alcanzar. Sin embargo en la mancomunidad de esfuerzos, experiencias y capacidades profesionales es posible arribar a un plan de trabajo que permita, es probable que no la solución total sino continuar con un ciclo permanente, obtener algunos logros importantes para avanzar hacia una ciudad segura, con mejores oportunidades, más humana y con una mayor responsabilidad, con una gran conciencia y comprometida con el cambio de actitud en pro de la defensa de su vida y de los demás .

6.2.- ANTECEDENTES DE LA PROPUESTA

El plan de estrategias de concienciación con técnicas participativas para disminuir el alto índice de accidentes de tránsito, en el cantón Ambato, provincia de Tungurahua será un instrumento de planificación y gestión, su propósito es contribuir a la reducción de los accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato con iniciativas y proyectos destinados a impulsar el cambio de actitud de sus habitantes.

Conociendo y analizando los factores que intervienen en los accidentes, se puede lograr una visión clara y profunda de la magnitud del problema y establecer la forma de tratarlo. La seguridad en el tránsito depende del equilibrio en que se encuentran tres factores; la vía, incluyendo en ello las condiciones ambientales, el vehículo y el conductor o peatón (factor humano).



Para que se mantenga el equilibrio es menester entonces la concurrencia copulativa de estos tres elementos; Basta que uno de ellos falle para que se rompa el equilibrio y empiece a actuar como factor contrapeso.

Queda entonces como factor preponderante el elemento humano con sus defectos y virtudes, con sus aptitudes, capacidades y limitaciones, ya sea que actúe como conductor o peatón y aun pasivamente como pasajeros.

6.3.- JUSTIFICACIÓN

El Plan de estrategias de concienciación, recoge las aspiraciones, necesidades y propuestas planteadas por los actores sociales de la ciudad de Ambato: jóvenes, mujeres, adultos mayores, instituciones públicas y privadas. El propósito del plan es institucionalizar un sistema de planificación y gestión local que canalice el acceso de la población a la toma de decisiones, su participación directa en la búsqueda de alternativas para combatir la accidentabilidad en el tránsito e impulsar el desarrollo humano integral.

La elaboración del plan de estrategias permite anticipar situaciones futuras y admitir la posibilidad de efectuar ajustes periódicos a las políticas y programas originalmente previstos, contribuye al debate con los actores sociales del cantón Ambato, estimulando la participación ciudadana, además es una guía para la acción que facilita la coordinación de las acciones del sector público y orienta las acciones del sector privado, permitiendo vincular las decisiones cotidianas del

cantón Ambato, con los objetivos estratégicos de desarrollo a mediano y largo plazo, es una herramienta eficaz de gestión, respaldado por políticas y programas coherentes que permiten derivar en la disminución de este álgido problema que preocupa a los actores involucrados.

Bajo este enfoque, la planificación y elaboración de un Plan de estrategias de concientización a conductores y peatones, debe ser entendida como un proceso continuo de análisis, reflexión y toma de decisiones, en el que concurren secuencias de naturaleza técnica y demandas sociales. La formalización de dicho proceso en un documento específico, tiene como principal motivo registrar los compromisos y acuerdos sociales que permitirán alcanzar los objetivos que contribuyan al desarrollo de la ciudad.

6.4.- OBJETIVOS

6.4.1.- OBJETIVO GENERAL

Diseñar un Plan de estrategias de concienciación con técnicas participativas para disminuir el alto índice de accidentes de tránsito, en el cantón Ambato, provincia de Tungurahua.

6.4.2.- OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Impulsar espacios para la socialización a la ciudadanía de la presente propuesta.
- Puntualizar las líneas de acción y ejecutar la propuesta estratégica de capacitación a conductores profesionales y no profesionales, que conduzcan a disminuir el alto índice de accidentes y contribuyan a reducir el deterioro del nivel de vida de la población que genera esta situación imperante.
- Evaluar el desarrollo y puesta en marcha de la Propuesta, a fin de establecer los correctivos sobre la marcha e ir puliendo las falencias e imprevistos.

- Presentar los resultados de la propuesta de manera transparente.

6.5.- ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD

La aplicación de la propuesta establecida es factible porque se cuenta con el apoyo y colaboración de los actores sociales, autoridades de la Jefatura de Control del Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua y muy especial del Jefe de Control del Tránsito de Tungurahua, que consideran que lograr un proceso de concienciación y capacitación a conductores, permitirá el crecimiento institucional y el fortalecimiento de la estructura organizativa Institucional, lo cual coadyuvara a mejorar la credibilidad en la toma de acciones y la capacidad de respuesta por parte de la noble Institución Policial y el rompiendo de paradigmas caducos que tanto daño le han hecho a este noble servicio del Tránsito.

La factibilidad de la propuesta está determinada por:

- La necesidad de recuperar la credibilidad por parte de la ciudadanía hacia la Policía Nacional y su servicio de Tránsito.
- La reactivación de este servicio tan venido a menos.
- Una comunidad que cuente con planes y programas de capacitación y concienciación, será una ciudad segura y amigable con el medio, todo esto potenciado por un desarrollo de la capacidad respuesta de sus agentes de tránsito.
- Planteamiento de proyectos que contribuyan al mejoramiento de la calidad de vida

6.6.- FUNDAMENTACIÓN

El Plan de estrategias de concientización debe afrontarse de manera adecuada para que al final del mismo se pueda hablar de éxito. No se trata de una etapa independiente abordable en un momento concreto del ciclo del proyecto. Es decir, no se puede hablar de un antes y un después al proceso de planificación puesto que según avance el proyecto será necesario modificar tareas, reasignar recursos,

etc. Se debe tener claro que si bien sí podemos hablar de una "etapa de planificación", llamada así porque aglutina la mayor parte de los esfuerzos para planificar todas las variables que se darán cita, cada vez que se intenta prever un comportamiento futuro y se toman las medidas necesarias se está planificando.

Encontramos dos grandes fases en las que la planificación cobra el máximo protagonismo. La primera es necesaria para estudiar y establecer la viabilidad de un proyecto, ya sea interno o externo a la organización.

La segunda fase importante de planificación tiene lugar una vez se ha decidido ejecutar el proyecto. Ahora es el momento de realizar una planificación detallada punto por punto. Uno de los errores más importantes y graves en gestión de proyectos es querer arrancar con excesiva premura la obra, sin haber prestado la atención debida a una serie de tareas previas de preparación, organización y planificación que son imprescindibles para garantizar la calidad de la gestión y el éxito posterior.

Al hilo de lo señalado al principio, la planificación de los proyectos debe estar afectada de un notable grado de agilidad y dinamismo: no es razonable planificar un proyecto y pensar que esa planificación es ya definitiva e inmutable. En casi todos los casos, la realidad no coincide exactamente con lo previsto, por lo que es necesario ir haciendo ajustes periódicos. La planificación es una herramienta para la gestión y la toma de decisiones, no para imaginar en un primer momento una evolución que posteriormente el tiempo se encargará de demostrar que estaba equivocada.

Aunque existen técnicas de planificación muy avanzadas y elaboradas, la adecuada planificación se basa, ante todo, en una actitud de anticipación que no es sino una evidente manifestación del sentido común.

6.6.1.- RECURSOS HUMANOS, MATERIALES, ECONÓMICOS

Para la ejecución de la presente propuesta se necesitará el contingente del siguiente talento humano:

RECURSOS HUMANOS

- Autoridades de la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial
- Jefatura de Control del Tránsito y Seguridad Vial
- UIAT- Tungurahua
- Técnicos de Ingeniería de Tránsito –JCTSVT-
- Capacitadores de Educación Vial de la JCTSVT

RECURSOS MATERIALES

- Computadoras
- Retroproyectores
- Pantallas
- Suministros de oficina.
- Bibliografía

RECURSOS ECONÓMICOS

Los Recursos económicos para el desarrollo de la presente propuesta serán financiados con el Presupuesto asignado por la Comisión Nacional de Tránsito a la Dirección Nacional de Tránsito, que corresponde a la partida presupuestaria de Capacitación, que son fondos propios provenientes de la emisión Títulos Habilitantes y de la Recaudación por multas causadas por el cometimiento de Infracciones de tránsito sean estas contravenciones y/o delitos, arrastres de winchas, pagos de garaje, etc. y el poner en consideración la siguiente propuesta anhelamos que las autoridades de la Dirección Nacional de Control de Tránsito, nos ayuden a la consecución de estos fondos por el bienestar de nuestra ciudad y provincia.

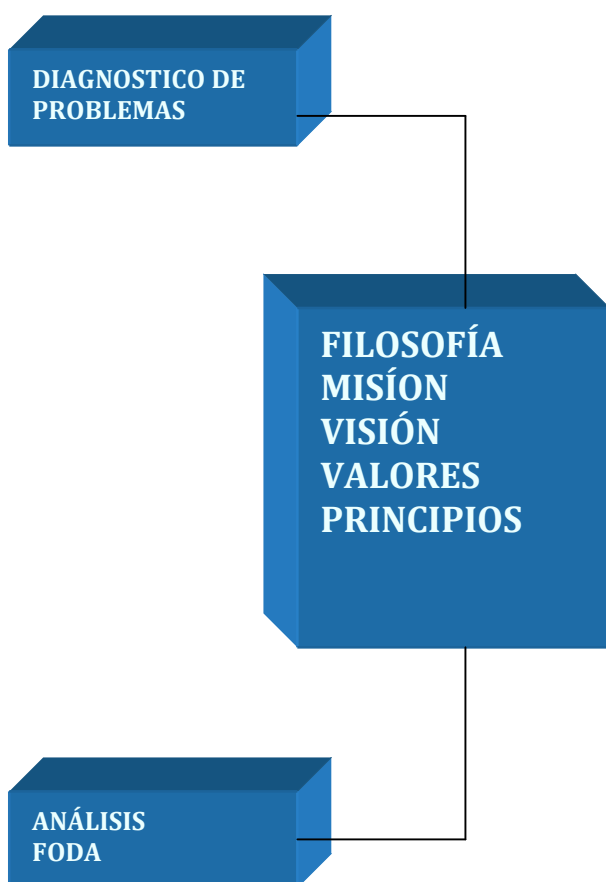
Presupuesto

No.	RUBROS	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
1	Compra de computadores portátiles	6	1400,00	8400,00
2	Materiales de escritorio (papel)	50 resmas	4,00	2000,00
3	Retroproyectors	6	150,00	900,00
4	Contrato de Internet banda ancha	200 horas	1,00	200,00
5	Movilización para 6 patrulleros	90 días	16200,00	90,00
6	Impresoras	3	230,00	690,00
7	Proyectors digitales	2	1200,00	2400,00
8	CDs	200	0,50	100,00
9	Imprevistos			500,00
10	Dípticos	2000	0,50	1000,00
11	Volantes	5000	0,50	2500,00
10	TOTAL			18780,00

6.7.- METODOLOGÍA. MODELO OPERATIVO

6.7.1.-DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

DISEÑO DE UN PLAN DE ESTRATEGIAS DE CONCIENCIACIÓN CON TÉCNICAS PARTICIPATIVAS PARA DISMINUIR EL ALTO ÍNDICE DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, EN EL CANTÓN AMBATO.



6.7.1.1.- DIAGNOSTICO DE PROBLEMAS

Desde 1964 hasta el 2008, la población del Ecuador creció desde 5'008 614 hasta 13'215 089 habitantes; para el mismo período, el parque automotor creció desde un poco menos de 40 000 hasta 1'042 321 vehículos 1. Esto es, mientras la población se multiplicó por 2.64, el parque vehicular lo hizo por 26.4. Si el parque vehicular del Ecuador continua creciendo al ritmo en que creció los últimos 5 años (8.1%), el número de unidades se duplicará en 9 años.

Esto quiere decir que la tasa media de motorización en el Ecuador (número de vehículos por cada mil habitantes) varió de 8 a 79. Pero esta tasa es variable, dependiendo de la Provincia, siendo las más altas Pichincha 138, Azuay 114, Tungurahua 97 y Guayas 79; y, las más bajas Bolívar, Los Ríos, Esmeraldas y las 5 provincias del Oriente, con tasas que fluctúan entre 20 y 50 (similares a las de

Pichincha en la década del 70). Pichincha concentra el 34% del parque vehicular del Ecuador y, conjuntamente con Guayas, más del 61% del mismo; con los consiguientes problemas de crecimiento urbano, contaminación, aparcamiento, uso del espacio público y congestión en las horas pico, por citar los más evidentes.

Por otra parte, la antigüedad media del parque vehicular del Ecuador es de 12.3 años y de los buses 11.9 años, realidad que no contrasta con lo que ocurre en la provincia de Tungurahua con el parque vehicular en general, 14.9 años, y el de buses en particular, 10.4 años.

Por lo expuesto, la razón para implementar este programa es adelantar acciones encaminadas a reducir la accidentalidad vial en la ciudad en Ambato, capital de la provincia de Tungurahua (Ecuador), mediante la capacitación de peatones, motociclistas y conductores; la realización de operativos para controlar la conducción en estado de embriaguez, a exceso de velocidad, el uso adecuado del casco para motociclistas y el estudio y solución de los puntos de mayor accidentalidad.

En el caso de la problemática de los accidentes de tránsito, leyes, controles, educación y comunicación, existen, todo lo que se hace en esos ámbitos puede ser mejorable, pero existen. Por eso, no debería ser tan mala la tendencia que tiene la problemática. Para poder revertirla, se debe entender el comportamiento de los conductores, en especial: ¿Por qué quienes conducen, no valoran más el llegar sanos y salvos a destino, antes que conducir a alta velocidad para llegar rápido adonde vayan?

ENTIDADES PARTICIPANTES

Unidad Municipal de Tránsito

Jefatura de Control del Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua

Comisión Provincial de Tránsito de Tungurahua

DESARROLLO

El programa de prevención de accidentes en la ciudad de Ambato se iniciará en el año 2010 con la suscripción de un convenio tripartito entre la Jefatura de Control del Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua, la Comisión Provincial de Tránsito y la Unidad Municipal de Tránsito. Comenzaremos apoyando el mejoramiento de la base de datos de accidentes mediante el desarrollo de un software más avanzado para el manejo y procesamiento de la información.

Durante este mismo año se comenzará con la identificación de los puntos críticos o puntos de accidentalidad vial, a través de estudio técnicos correspondientes sobre las intersecciones de mayor incidencia de accidentabilidad con el objeto de definir y dar solución a los mismos. Algunos de los trabajos de intervención se ejecutarán ese mismo año y otros se prolongaron hasta el año 2011. Entre el año 2010 y 2011 la Administración Municipal deberá realizar una inversión en obras, las cuales comprenden la construcción de intersecciones a dos y tres niveles y de puentes peatonales.

Se iniciará también la campaña de prevención de accidentes por el consumo de alcohol «Entregue las llaves» con la difusión de los mensajes y la intervención directa en bares, discotecas y restaurantes. Con relación a la campaña para prevenir los accidentes de motociclistas, y basados en el artículo 141 lit. w de la Ley Orgánica de Tránsito se realizarán operativos haciendo obligatorio el uso del casco protector.

Durante 2010 los esfuerzos de las autoridades de tránsito de Ambato se centrarán en el desarrollo de programas educativos dirigidos especialmente a escolares y conductores, sin descuidar la continuación de las campañas de “El conductor elegido” y sobre el uso obligatorio del casco para motociclistas.

Entre 2010 y 2011 se seguirá trabajando en la optimización de las bases de datos implementando el sistema de información sobre accidentes de tránsito en Tungurahua- SIATT; con el seguimiento de los sitios intervenidos para realizar ajustes y mejoras adicionales y con el estudio de nuevos sitios; con los programas de capacitación de conductores y con el respaldo a las campañas nacionales para

la prevención de accidentes por alcohol, exceso de velocidad y de peatones y de motociclistas.

Para todo eso, se precisa diseñar un producto social eficaz, esto significa presentar el hábito de conducir con prudencia, de una forma que genere una respuesta favorable de parte de los destinatarios.

Para tener éxito, es necesario segmentar a la población según diferentes criterios. Pues no es lo mismo, hablarle a un joven que un adulto, a un soltero que a un casado, a una mujer que es madre que a otra que no lo es. A cada segmento hay que presentarle el producto social de una manera atractiva. Pues esa idea tan compartida en general, de que es necesario tener mayor prudencia, de que es mejor llegar sano que llegar rápido y todas las que están vinculadas a estas, es percibida y valorada de manera diferente según sea la persona, de uno u otro segmento.

En síntesis, hay que enfocarse en los destinatarios(conductores) para lograr un cambio favorable, dado que se debe conocer bien a quien se pretende influir, para lograr que a través de un programa bien planificado e instrumentado y que involucre a todos, se logre influir favorablemente, en aquellos que tienen la responsabilidad de conducir vehículos.

1. IDENTIFICACION Y SOLUCION DE PUNTOS CRITICOS

En el año 2010 la Jefatura de Control de Tránsito, junto con la Comisión de Tránsito y la Unidad Municipal de Tránsito iniciará la identificación de los sitios de mayor accidentalidad en la ciudad, con los estudios técnicos correspondientes.

Estos estudios comprenderán los siguientes aspectos: análisis estadístico de la información sobre accidentes, elaboración y estudio de los diagramas de colisión y la presentación de soluciones. Una vez ubicados los puntos más críticos se ubicará señalización vertical y horizontal en las intersecciones de mayor accidentabilidad que informen tanto a conductores como peatones de que son zonas de peligro de de alto riesgo de accidentabilidad este trabajo se lo realizará en conjunto con las Instituciones comprometidas con el tránsito y transporte

terrestre y corresponderá al Municipio de Ambato el rediseño y construcción de obras complementarias a fin de paliar este problema que tanto preocupa a nuestra ciudad.

2. PROGRAMAS EDUCATIVOS

A. Capacitación de conductores :

Cursos de manejo defensivo

Adquirir material didáctico, con la finalidad de desarrollar una labor constante de capacitación durante el año 2010 y mantenerla durante los próximos años, dictando cursos de manejo defensivo a conductores tanto de servicio particular como público, lo que permitirá; no solo complementar sino diversificar este tipo de cursos de capacitación ofrecidos a los conductores.

Diseño del manual y talleres de conducción defensiva

La Jefatura de Control del Tránsito de Tungurahua con base en el dominio de las técnicas internacionales sobre manejo defensivo y teniendo en cuenta el conocimiento que los instructores de dicha entidad tienen sobre el comportamiento y conducta de los conductores locales, desarrollará en 2010 - 2011, un manual sobre conducción defensiva junto con los talleres respectivos adaptado al medio, el cual se lo aplicará de manera permanente.

El diseño y diagramación de éstos será contratado por la Comisión de Tránsito y la Jefatura de Control del Tránsito como un aporte a estos programas de capacitación.

B. Programa para el taxista :

Otro de los programas a desarrollarse dentro del conjunto de actividades encaminadas a la capacitación de conductores, corresponde al denominado **PROFESIONALIZACIÓN DEL TAXISTA**. Este programa realizarán la Jefatura de Control del Tránsito y la Comisión de Tránsito, el Servicio, con la colaboración de las cooperativas de transporte de taxis, con la creación de un Fondo en la financiación del material didáctico impreso y de audio, mismo que tendrá como objetivos: mejorar la prestación del servicio, promover el desarrollo personal del conductor y su familia, estimular la actividad turística y convertir al conductor en un actor de la paz y de la convivencia pacífica de la ciudad.

En consideración a que los taxistas por su actividad no disponen de tiempo suficiente para una capacitación formal, el programa se realiza bajo la modalidad de educación a distancia, donde el conductor recibe el material escrito y auditivo y asiste a curso de tutoría. El programa contempla diez módulos diferentes: aprender a aprender, solución de conflictos, primeros auxilios en salud, accidentalidad vial, dimensión ambiental, orientación empresarial, caracterización y normatización del sector del transporte. Opcionales: salud ocupacional o inglés técnico. Este material será entregado a 300 taxistas que se vincularán al programa.

En total son siete las estrategias propuestas:

1. Servicio social del estudiantado.
2. Patrulleros en la vía (ubicación de puntos martillo).
3. Coordinación con el magisterio.
4. Campaña educativa en las vías internas y externas de la institución.
5. Sensibilización al conductor.
6. Sensibilización a peatones.
7. Sensibilización padres de familia.
8. Señalización vertical y horizontal para establecer puntos negros.
9. Capacitación al personal operativo (agentes de tránsito)

Para afianzar y complementar el plan educativo, la Comisión Provincial de Tránsito entregará las guías para el profesor y las ayudas didácticas a ser utilizadas en el Programa de Educación en el Tránsito.

Ambato será una de las pocas ciudades en el país que desarrolle este programa en forma permanente en escuelas y colegios. Durante el 2010 el programa de educación para el sector escolar se centrará en la capacitación de los docentes de preescolar y básica primaria para el desarrollo del plan educativo obligatorio en tránsito y la elaboración de la «Guía en educación y seguridad vial para docentes».

En cuanto al sector de conductores, se desarrolló un plan de capacitación a través de cursos de sobre seguridad vial donde participaron 20.782 conductores de transporte público y privado (este dato se data en el total proyectado de conductores que realizarán su trámite de brevetación, canje, renovación y duplicados de licencias de conducir).

CAMPAÑAS EDUCATIVAS Y DE PREVENCIÓN

A. Campaña de prevención de accidentes por el consumo de alcohol:

Con el fin de concientizar a la ciudadanía sobre el grave problema de la accidentalidad ocasionada por quienes conducen embriagados, la Jefatura de Control del Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua apoyará localmente las distintas etapas de la campaña en este sentido y que con la frase « **Entregue las llaves**» intentando persuadir a los conductores para que no manejen si van a tomar, iniciando con la estrategia de «**El conductor elegido**».

Simultáneamente se realizará el lanzamiento de la campaña del "Conductor elegido" en enero de 2010, se dará inicio en la ciudad de Ambato y se incluirá posteriormente a los cantones de: Pelileo, Baños, Patate, Píllaro, Quero, Mocha, Tisaleo. Entre el 1ro de octubre y el 31 de diciembre se desarrollará la estrategia de intervención directa en bares, discotecas y restaurantes de la ciudad y la difusión también entre grupos de conductores, universidades, colegios, fábricas, cooperativas de transporte. Esta labor se apoyará con la emisión de los mensajes de la campaña en programas radiales de opinión.

La estrategia del "Conductor elegido" se desarrollará durante todo el año 2010, con la difusión de esta propuesta en los programas de capacitación a conductores, en centros educativos, en empresas de distinto orden, en los operativos de control y con la intervención directa en los bares y restaurantes, parqueaderos y eventos deportivos especialmente en las festividades de fin de año.

Simultáneamente se iniciará la divulgación de la campaña "La tengo viva" y "Si va a tomar entregue las llaves, siempre habrá un amigo que las recibirá", la cual se prolongará durante todo el año 2010.

En el 2010 el mensaje utilizado dentro de la campaña para prevenir los accidentes ocasionados por el consumo de alcohol "Hazlo por conveniencia, si vas a manejar no tomes, por ningún motivo" estará complementado por recorridos y el desplazamiento por la ciudad de grúas llevando vehículos accidentados y controles de alcoholemia. En las cuatro vías de acceso a la ciudad se ubicarán carpas con personal operativo para el control de velocidad con las pistolas laser, alcoholemia, control de las condiciones de los neumáticos, intensificando este tipo de operativos los fines de semana y festividades, complementado en estos días con controles de auxilio en carreteras.

B. Campaña de prevención de accidentes de motociclistas:

De conformidad a la Ley de Tránsito es obligatorio el uso del casco para motociclistas, siendo una contravención leve de tercera clase el hacer caso omiso de esta disposición. Para la divulgación de la medida y de las normas básicas de seguridad se elaborarán y repartirán volantes que lleven la siguiente la frase ESTE MENSAJE TIENE QUE ENTRAR EN SU CABEZA, los mismos que serán distribuidos en los lugares de mayor circulación por parte de los estudiantes brigadistas que todos los años capacita la Jefatura de Control del Tránsito.

La utilización del casco protector es OBLIGATORIA. Igualmente para motivar el uso de estos elementos se distribuyeron gratuitamente entre los motociclistas cascos, en rifas realizadas en programas radiales de opinión y servicio público, con el auspicio y financiación de las empresas privadas de la ciudad a las cuales se

les solicitará su apoyo para coadyuvar al éxito de la campaña. Simultáneamente se realizarán los operativos de control para exigir el uso de los mismos.

Paralelamente a la campaña para promover el uso del casco protector para motociclistas y acompañantes con el lema Algunos animales no usan casco, se desarrollará un programa de capacitación sobre normas de tránsito, infundiendo la importancia del cumplimiento de las mismas y del uso de los elementos de seguridad, a través de cursos de una hora diaria durante una semana a fin de posibilitar la capacitación de 524 motociclistas.

Para motivar el uso de estos elementos y divulgar las normas básicas de seguridad se repartirán gratuitamente entre los motociclistas plegables y autoadhesivos; la campaña local se apoyará localmente con la difusión radial de los mensajes publicitarios.

De la misma forma se iniciará la campaña en el año 2010 con el objeto de persuadir a los motociclistas para que se abrochen el casco **"No se muera de pereza abróchese el casco"**, con la invitación a los motociclistas para que obedezcan las normas: **"Respetar las normas tu familia te quiere"**, estarán respaldadas por cursos de capacitación, controles en la vía y la utilización de paneles informativos y en murales.

Para medir la efectividad de las medidas adoptadas y los efectos de las campañas educativas y de los controles ejercidos por las autoridades se realizarán estudios periódicos de prevalencia a fin de intensificar las campañas y controles operativos.

C. Una campaña cada mes:

La Jefatura Provincial de Control del Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua, en su afán permanente de educar a la población en materia de seguridad vial, diseñará un plan de campañas mensuales durante 2010 y 2011, que consistirá en escoger un tema (uso del paso peatonal, respeto al semáforo, equipo de carretera, conducir con responsabilidad, respeto a la cebra, conducción de motocicleta, respeto al anciano, no conduzca a exceso de velocidad, respeto al peatón, uso del

cinturón de seguridad, no utilizar el celular al conducir, etc.) y todas las acciones educativas del mes se dirigirán dando énfasis a dicho aspecto.

Para apoyar el desarrollo de estas campañas educativas la Jefatura de Control del Tránsito, con el apoyo de la Comisión de Tránsito financiarán el diseño y diagramación de doce afiches alusivos a cada uno de los temas seleccionados para la campaña del mes.

Respeto del semáforo	Porte del equipo de carreteras	Conducción responsable
Conducción de moto	Cuide y ayude al anciano	Conducir a exceso de velocidad
Deténgase antes de la zona peatonal	No utilice el celular al conducir	Uso de cinturón de seguridad

D. Campaña de prevención de accidentes por exceso de velocidad :

De conformidad al Reglamento para la aplicación de la Ley de Tránsito, existen límites de velocidad para los vehículos tanto livianos como pesados en carreteras y dentro de la ciudad, los cuales son:

1. Vehículos livianos:
 - a) Dentro del perímetro urbano: 50 k/h;
 - b) En vías perimetrales: 90 k/h; y,
 - c) En carretera: 100 k/h.
2. Vehículos de transporte público y comercial de pasajeros:
 - a) Dentro del perímetro urbano: 40 k/h;
 - b) En vías perimetrales: 70 k/h; y,
 - c) En carretera: 90 k/h.

3. Vehículos de transporte de carga, en carretera:

- a) Camiones pesados y combinaciones de camión remolque, el límite de velocidad es de 70 k/h.
- b) Vehículos que remolquen acoplados u otros automotores, el límite de velocidad es de 50 k/h.

4. Motocicletas y similares:

- a) Dentro del perímetro urbano: 50 k/h;
- b) En vías perimetrales: 90 k/h; y,
- c) En carretera: 100 k/h.

A partir del año 2010 se iniciará una campaña en la ciudad de Ambato, a fin de difundir los límites de velocidad permitidos de conformidad al Reglamento, se complementará con afiches diseñados por el Departamento de Educación Vial de la Jefatura de Tránsito, con la participación del personal de diagramadores de diseño gráfico de la Institución y la colaboración de la imprenta de la Dirección. Dentro de la campaña "Quienes exceden los límites de velocidad, llegan más rápido al final del camino".

E. Campaña de prevención de accidentes de peatones:

Esta campaña se iniciará el 01 de enero de 2010 y su difusión se la realizará con la entrega de boletines informativos entregados a los medios de comunicación, y con comerciales emitidos a nivel provincial, se entregará en las diferentes universidades, centros comerciales, empresas y demás municipios de la provincia, con la distribución de material de soporte.

AMBATO NOS ESTAMOS ACOSTUMBRANDO, ¿QUÉ NOS PASA?

“Menos Peatones Muertos en el 2010. Un Compromiso Ciudadano”

1- JUSTIFICACIÓN

Dados los invariables resultados a la fecha, que continúan señalando a los peatones como las primeras víctimas de la accidentalidad vial en Ambato, y como la primera causa de muertes violentas en el cantón, se hace necesario acompañar con una estrategia de sensibilización a las diferentes acciones que se han venido realizando en la reducción de fatalidades.

Según estadísticas, la accidentalidad en el Ciudad de Ambato se ha incrementado en un 14.29% en el período 2007-2008, pasando de 98 a 112 muertos en accidentes de tránsito. Este porcentaje corresponde a un incremento de 14 muertos en accidentes de tránsito entre estos dos años: en tanto y cuanto tiene que ver al 2009 si bien las cifras de muertos se han visto reducidas, sin embargo los datos no son para nada alentadores.

Sin embargo, el análisis detallado de la condición de las víctimas de accidentes de tránsito muestra que existen diferencias marcadas en el grado en que se ven afectados los distintos actores de la vía por el problema de la accidentalidad vial.

Un aspecto sobresaliente de estas estadísticas es el comportamiento del índice de peatones muertos en accidentes de tránsito. El grupo de los peatones presenta la participación más alta en el índice total de accidentalidad en los dos años considerados. **En cada uno de ellos, los peatones sobrepasan por mucho a las otras víctimas de accidentes (conductores y pasajeros). En el 2007 corresponde al 66% de muertos, en el 2008 al 61% y en el 2009 66%.**

Análisis que permite concluir en principio, que si bien es importante continuar con acciones educativas que señalen comportamientos seguros, también resulta un imperativo poder posicionar en la opinión pública, la importancia de un comportamiento autorregulado que promueva la reducción de la accidentalidad vial en peatones a través de la evidencia de las consecuencias de comportamientos riesgosos.

2- ANTECEDENTES

Durante el año 2010, la Jefatura de Control del Tránsito de Tungurahua, pretende desarrollar una campaña liderada por esta Jefatura, cuyo objetivo es la prevención y reducción de los accidentes en peatones a través del “hacer visible e incrementar los actos seguros para la movilidad peatonal como práctica de una cultura ciudadana y democrática mediante un plan de educación, adecuación técnica del contexto y el control normativo”

La gestión que se ha venido desarrollando en el transcurso de este año, ha incluido un trabajo focalizado en dos sitios de altísima accidentalidad vehicular y peatonal (Panamericana Sur, Sector Cunchibamba y Av. Bolivariana) y un proceso de divulgación en medios de las normas asociadas a la movilidad vehicular y peatonal con una cobertura a nivel provincial en televisión, prensa y radio.

Las premisas básicas en pedagogía que van a orientar la intervención, serán el reconocimiento de la condición de vulnerabilidad del peatón en vías y en núcleos sociales, y la ejecución de acciones tendientes a desarrollar un sentido de corresponsabilidad con la ciudadanía, todo dentro de un marco de divulgación que hace énfasis en la comunicación apreciativa.

La campaña concluirá en el mes de marzo del año 2010, con la presentación de elementos de análisis, gestión y logros relacionados con algunas variables socio-antropológicas referidas a la condición del peatón, los cuales en su observación se constituirán en un aporte vital para intervenciones en la ciudad.

Por esta razón y como complemento a esta campaña se considera oportuno inmediatamente reforzar a nivel provincial el posicionamiento de la problemática que involucra al peatón en el respeto a su vida y a sus espacios urbanos.

Atendiendo esta premisa, se presenta la siguiente propuesta.

3- OBJETIVO

Destacar en principales puntos críticos, la repetida incidencia de muertes de peatones en accidentes de tránsito, para promover comportamientos que garanticen hábitos seguros en la movilidad, dando énfasis al problema central que es la incidencia mayor de peatones muertos.

4- MENSAJE Y CAMPAÑA

A partir de 01 de enero y por espacio de tres meses, la Jefatura de Control de Tránsito propone a la Dirección Nacional, el desarrollo de una campaña que bajo el concepto de **“toma de puntos críticos en Ambato”** posicione el tema de la accidentalidad peatonal en la ciudad. Una estrategia que acompaña el proceso de modificar pensamientos y actitudes que conllevan a comportamientos peligrosos en materia de seguridad vial.

Más que una campaña de publicidad, se propone utilizar el lenguaje publicitario y las ventajas de los medios masivos, para implementar acciones que con un alto contenido pedagógico, convoquen a los Tungurahueses a reflexionar sobre la accidentalidad peatonal y a tomar decisiones consientes frente a actitudes y comportamientos en la vía.

La estrategia implica necesariamente una comunicación directa y de doble vía con los ciudadanos, donde los medios se convierten en alternativas para interactuar con el público objetivo. Serán los ambateños con el acompañamiento de la Jefatura de Control del Tránsito, quienes harán la campaña, los que se vinculen y propongan los temas y los que inspiren la actividad.

5-CONCEPTOS PEDAGÓGICOS DE LA CAMPAÑA

Quizás no resulte muy novedoso en su formulación, pero si en su implementación, las acciones de prevención de la accidentalidad deben orientarse desde una estrategia sistemática e integral donde se combinen aspectos propios de la epidemiología, la ingeniería y lo sociocultural. Frente a esta premisa es que precisamente la presente campaña articula diferentes áreas de la Jefatura de Control del Tránsito, armonizando funciones de área Operativa con el área de Educación Vial, Ingeniería de Tránsito y Relaciones Públicas.

Mediante la georeferenciación (ubicación en el espacio físico) de la accidentalidad, se pretende en principio territorializar el problema de la accidentalidad, haciéndolo evidente y socializándolo a toda la ciudadanía, para

luego con acciones de información y formación promover comportamientos que se deben seguir y que garantizan la vida y seguridad de los peatones.

Con el testimonio de los corazones azules en el asfalto, queda claro para la ciudad dónde es que debe hacerse el énfasis para atacar el problema de la accidentalidad vial, pero hay que complementarlo con la ubicación de señales preventivas que informen sobre la peligrosidad que existen en las vías en el caso donde las víctimas hayan sido los peatones; y su evidencia no sólo convocará acciones de la administración y las entidades responsables de su manejo, sino también y sobre todo, involucrará a todos y cada uno de los ciudadanos que transitan por Ambato, esperando finalmente que con ello, los comportamientos y el cumplimiento de la norma sean generados por la autorregulación, la admiración a la ley y los hábitos seguros.

6-CRITERIOS PARA SELECCIONAR PUNTOS CRÍTICOS

Inicialmente, para sensibilizar a los residentes y visitantes en Ambato, se realizará la demarcación de 6 puntos, de acuerdo a la georeferenciación de peatones muertos en accidentes de tránsito de los últimos cinco años.

Esta actividad simbólica se acompañará de una campaña directa en 23 puntos críticos de la ciudad, así el análisis de la accidentalidad peatonal y su georeferenciación señalará los puntos a intervenir. Los puntos críticos se seleccionaran bajo las siguientes ponderaciones:

Número de muertes que se han presentado en el lugar: La estadística de accidentalidad puede ser desagregada en puntos o tramos de vías.

Mobiliario urbano peatonal con la que cuenta el punto.

Entorno social.

Si bien los puntos están por establecer, la intervención se realizará en los siguientes corredores y/o vías, con la propuesta de número de puntos críticos por corredor y/o vía:

Avenida Bolivariana	4 puntos
Pana Norte/ Cunchibamba	5 puntos
Pana Sur/ Sector Huachi El Belén	3 puntos
Av. Indoamérica /Sector Tres Juanes	3 puntos
Vía a Baños/ Sector Huachi Totoras	5 puntos
Parroquia Santa Rosa/ curva brava	3 puntos
6 SECTORES	23 PUNTOS

TABLA N° 19 PUNTOS CRITICOS PEATONES

FUENTE: JCTSVT

ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

7- LA ESTRATEGIA

Se propone implementar la estrategia en tres fases:

Primera fase: Expectativa

Segunda fase: Informativa o de lanzamiento.

Tercera fase: Reconocimiento y sostenimiento.

7.1- Primera Fase: Expectativa

“Ambato, una ciudad llena de reguladores simbólicos (señales verticales de alerta)”

Duración: 15 días

7.1.1- Operación y pedagogía

- Diagnóstico previo: Debe responder a los criterios señalados en los ítem (6) del presente documento, y con el cual es posible construir protocolos de intervención para cada punto crítico.
- Construcción de línea de base: Se requiere un breve análisis ex -antes, durante el tiempo de ejecución de la campaña y ex -post de los puntos de intervención.

- c. Acciones demostrativas: Se realizará a través de la demarcación física en las vías de íconos en los lugares donde se presentan los eventos. Dichas señales estarán acompañadas de vallas móviles en cada sitio, con las cuales se dará una imagen visual de cuantas fatalidades se han presentado en el lugar junto con un mensaje que obligue a reflexionar sobre la necesidad de corresponsabilidad ciudadanía- Jefatura de Control.

7.1.2 Comunicaciones

La campaña empieza con la demarcación física de reguladores simbólicos (señales verticales) con el ícono que acuerde la Dirección de Tránsito en las calles de la ciudad, que simbolicen el número de peatones muertos por accidentes de tránsito ocurridos durante los últimos cuatro años en todo Ambato.

La idea es **cuestionar** a los ciudadanos, por lo que los únicos elementos físicos de la campaña serán las señales verticales (que informen sobre la alta peligrosidad para peatones en estos sectores), de tal manera que el ciudadano se pregunte y especule sobre el tema.

Esta primera fase exige, además del montaje de los “íconos” en toda la ciudad, apoyo de los medios masivos locales para generar la expectativa requerida. Se desarrollará una actividad que implica la presencia en radio, televisión y prensa durante una semana y media.

En radio y televisión se podrían realizar directos en noticieros y programas de opinión. También se puede organizar foros para que la gente se acerque y opine sobre el tema.

7.2- Segunda Fase: Informativa o de Lanzamiento

“Menos peatones muertos en el 2010. Un compromiso ciudadano”

Duración: 15 días

7.2.1- Operación y pedagogía

- a. Acompañamiento explicativo persona a persona: Los Policías de tránsito de la Jefatura, estarán permanentemente en los puntos. Orientarán a las

personas acerca del sentido de la campaña y particularmente en los comportamientos seguros que los peatones y usuarios de transporte público, deben seguir.

- b. Acompañamiento explicativo en el entorno social: en los principales núcleos sociales que rodean el punto crítico (centros educativos, iglesias, etc), se realizarán talleres para peatones. Será apoyado por el personal de la Dirección Nacional de Tránsito.
 - a. TALLERES PARA PEATONES: Cuyo objetivo es la creación de espacios de reflexión y formación de los ciudadanos y ciudadanas en temas de movilidad peatonal para el acatamiento de normas, la pacificación del tránsito y la disminución de la mortalidad y morbilidad peatonal.
 - b. ESCUELAS ITINERANTES: Cumplen igual objetivo que el anterior con el ingrediente novedoso que se realiza en el espacio público, “in situ”, en una carpa situada en lugares donde los peatones que han cometido alguna infracción (Art. 139 Lit. L LOTTTSV)
- c. Operativos de control de velocidad: La Policía de Tránsito acompañará la campaña situando operativos semanales en los corredores viales donde se han suscitado el mayor índice de accidentes que involucren a peatones. El objetivo es llegar simultáneamente a peatones y a los conductores quienes serán sancionados si exceden los límites de velocidad permitida.
- d. Divulgación del proceso en medios de comunicación: Si bien la campaña tendrá una cobertura en medios; como estrategia se centrará en un registro impreso semana a semana en los principales diarios de la ciudad, de la estadística que la ciudad arroja en muertes peatonales en tránsito.

También se proponen vallas móviles ubicadas en cada uno de los sitios de concentración de la accidentalidad, las cuales darán una imagen visual de la cantidad de accidentes que se han presentado en los corredores viales seleccionados.

7.3- Tercera Fase: Reconocimiento o Sostenimiento

“Peatones educados y concientizados”

Duración: 2 meses

En esta etapa la estrategia busca estimular las actitudes y comportamientos positivos de los ambateños en las vías.

“Peatones educados y concientizados”

Galardón al buen peatón, lo cual consistirá en el reconocimiento público en espacios de los periódicos en los que cada semana aparecerán 5 **“Peatones educados y concientizados”** y las razones por las que fueron reconocidos.

Se reconocerá a las personas de la calle que sean “sorprendidas” en buenos comportamientos viales: cruzando por el paso cebra, tomando el bus en las paradas, etc.

¿Por qué utilizar las señales verticales?

Las señales son símbolos reconocidos por todos los seres humanos. Evocan sensaciones negativas y positivas.

La campaña representa lo negativo de la señal en la fase inicial, ya que con las señales que se colocarán en las vías, se representará la muerte de peatones. Sin embargo, en la tercera fase, de sostenimiento, la señal tendrá un significado positivo, del impacto que este mensaje tenga a fin de que se vean estos puntos críticos, reconociendo el comportamiento adecuado de los ciudadanos en materia de tránsito.

Primer Encuentro Cantonal de Peatones:

La campaña finalizará haciendo una convocatoria a nivel provincial a un encuentro cuyo objetivo central será el análisis de la problemática y la necesidad de trabajar el problema como política de salud pública.

8- FECHAS Y TIEMPO DE EJECUCIÓN

La campaña se implementaría durante tres meses.

9- EJECUCIÓN

Presencia permanente de personal operativo ubicado con las vallas móviles. En cada punto crítico se requerirá la presencia de tres policías de tránsito (69 en total).

Operativos de control de velocidad, una vez por semana, en lugares de mayor accidentabilidad, cuyas víctimas sean peatones.

10- HERRAMIENTAS DE APOYO

Vallas Móviles (23)

Dípticos con información para trabajar en talleres (2.000)

Volantes (5.000)

11- INDICADORES

% de reducción de la accidentalidad peatonal.

No. de personas informadas

No. de talleres realizados con la comunidad

No. de personas capacitadas

No. de operativos implementados por la Jefatura de Control del tránsito de Tungurahua.

12- EJECUTORES PARTICIPANTES

Dirección Nacional de Control del Tránsito

Jefatura de Control del Tránsito de Tungurahua

Comisión Provincial de Tránsito de Tungurahua

Unidad Municipal de Tránsito

13- META

Reducción del 10% de la accidentalidad peatonal en los puntos críticos seleccionados.

3. OPERATIVOS DE CONTROL

A. Control de alcoholemia :

Con el lema institucional **LO DETENDREMOS A TIEMPO**, la Jefatura de Tránsito Tungurahua pondrá en marcha en el año 2009, un dispositivo de control durante los fines de semana con el fin de inmovilizar los vehículos conducidos por personas en estado de embriaguez.

Esta labor permitirá una disminución sensible en el número diario de los infractores con resultados positivos en la alcoholemia y se solicitará de entidades comprometidas la donación de alcoholímetros y boquillas y de material publicitario (camisetas, volantes) para ser entregado a los usuarios.

Estos controles se desarrollarán de manera permanente, y los conductores que conduzcan en estado de embriaguez serán detenidos y sancionados de acuerdo a lo que establece la Ley de tránsito, por ser una contravención grave de tercera clase.

B. Control al uso del casco:

A partir del año 2010, se efectuarán operativos permanentes de control sobre el uso del casco protector para motociclista, en las principales vías de la ciudad y se sancionarán motociclistas por no usar o usar inadecuadamente el casco.

C. Control al exceso de velocidad:

Realizar operativos para controlar el exceso de velocidad, intensificando los fines de semana con la utilización de las pistolas laser en las cuatro vías de acceso a la ciudad y con la sanción correspondiente a los contraventores de conformidad a lo establecidos en la Ley, por ser una contravención grave de segunda clase lit. m). Esto se concretará con la ubicación de patrulleros en las cuatro vía de acceso a la ciudad: control norte –altura de Samanga-, control sur altura de Huachi Grande – sector gran Colombia-, vía a Guaranda –altura de Pilahuín-, vía oriente –altura Uniandes.

D. CERO ACCIDENTES EN EL TRANSPORTE INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS

Evaluación psicosensométricas y capacitación de choferes.

El servicio de transporte interprovincial de pasajeros es uno de los sectores más dinámicos del país. Las empresas de transporte de personas han mostrado una actitud positiva al proceso de formalización ordenado por la autoridad y han apostado por realizar un servicio legal, con flota moderna y segura.

Sin embargo, este sector no ha estado exento de los accidentes de tránsito. Por ello, se lanzará el Programa denominado “Cero Accidentes”, que surge como una acción clave para prevenir y disminuir los accidentes desde su principal protagonista: el chofer del ómnibus de transporte intercantonal e interparroquial de pasajeros.

El factor humano es la pieza fundamental para prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito y garantizar niveles adecuados de seguridad en la conducción, por lo que resulta necesario que cuente con las aptitudes y actitudes que le permitan actuar correctamente ante un evento súbito de tránsito.

Cuando las capacidades físicas y psicológicas de los conductores están disminuidas son proclives a protagonizar un accidente de tránsito constituyéndose como grupo de riesgo en el tránsito.

El Programa “Cero Accidentes” estará orientado a prevenir los accidentes y reevaluar las aptitudes de los conductores, brindándoles capacitación para mejorar su desempeño personal y laboral, promoviendo actitudes preventivas de situaciones de riesgo.

6.7.1.2. -POSICIONAMIENTO INSTITUCIONAL

Jefatura de Control del Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua.

AMBITO INTERNO

FORTALEZAS

- Experiencia Institucional
- Disciplina
- Presencia Provincial
- Mística de Servicio
- Contacto permanente con todos los actores sociales
- Alianzas estratégicas con diversas organizaciones
- Decisión Institucional para el control del tránsito

DEBILIDADES

- Falta de evaluación y rendición de cuentas sobre la gestión.
- Falta de un sistema de medición adecuada de la productividad
- Insuficiente logística, deficiente tecnología y escasez de infraestructura
- Falta de definición de perfiles profesionales y débil sistema de administración de RR.HH
- Rigidez de la Estructura Piramidal de la Institución.
- Carencia de Programas de capacitaciones permanentes.
- Inadecuada aplicación del Reglamento de Pases

AMBITO EXTERNO

OPORTUNIDADES

- Seguridad en el tránsito
- Políticas del Estado acerca del control de tránsito
- Apoyo político para el proceso de modernización
- Posibilidad de concretar alianzas estratégicas
- Posibilidad de incorporar tecnología moderna
- Participación de los Gobiernos seccionales
- Conciencia mundial de que es necesario el control del tránsito

AMENAZAS

- Sistema de justicia inadecuada
- Falta de recursos para la gestión institucional.
- Crecimiento desmedido del parque automotor
- Falta de credibilidad de la ciudadanía en los miembros de la Policía Nacional
- Proliferación de escuelas de conducción
- Injerencia política
- Corrupción en el sistema social
- Falta de políticas de Estado en materia del tránsito

6.7.2 -VISIÓN

Para el año 2011 la Jefatura Provincial de Control de Tránsito aspira reducir el índice de accidentes a través de la prevención y capacitación dirigida a conductores y peatones.

6.7.3.- MISIÓN

La Jefatura Provincial de Control del Tránsito es una institución de servicio encaminada al control del tránsito y seguridad vial de conductores y peatones, con el objeto de evitar la accidentabilidad en la Provincia de Tungurahua y el inminente deterioro de la calidad de vida de la ciudadanía.

6.7.4.- VALORES Y PRINCIPIOS

- Participación y respeto a los derechos ciudadanos
- Honestidad
- Honradez
- Transparencia
- Puntualidad
- Respeto
- Disciplina
- Agilidad de respuesta

6.7.5.- ESTRATEGIAS

Eje Social

- Educación (Capacitación y Concienciación)
- Seguridad Vial

Eje Territorial

- Infraestructura vial
- Ordenamiento del tránsito

EJES ESTRATÉGICOS

6.7.5.1.-EJE SOCIAL

Convertir a Ambato en una ciudad respetuosa, solidaria y incluyente que respete su vida y la de los demás, que se comunique y aprenda.

Línea Estratégica

Capital humano capacitado promueve una cultura de respeto y seguridad en el tránsito, con identidad y valores propios.

Política

Fortalecer la educación vial en todos los niveles de educación

Líneas de acción

- Realizar las campañas de concienciación.
- Producir conocimiento para el aprovechamiento y la seguridad en las vías.
- Supervisión de la capacitación a conductores profesionales y no profesionales.
- Firmar convenios con instituciones para capacitación acorde a la realidad y necesidades de desarrollo del sector del tránsito y transporte.
- Capacitación a los líderes en el manejo del tránsito y seguridad vial.

6.7.5.2.- EJE TERRITORIAL

Garantizar un ambiente seguro para brindar un mejor bienestar a toda la población mediante la implementación de infraestructura vial de calidad de manera sostenible y sustentable y de una señalización adecuada.

Política

Implementación de señalización vertical, horizontal y semaforización acorde a las necesidades imperantes en la ciudad y el mejoramiento y mantenimiento continuo de las existentes.

Líneas de acción

- Dotación de infraestructura en lugares donde no exista.
- Mejorar la infraestructura vial existente.
- Dotar señalización vial, sustentada en estudios técnicos para la implementación de las mismas.

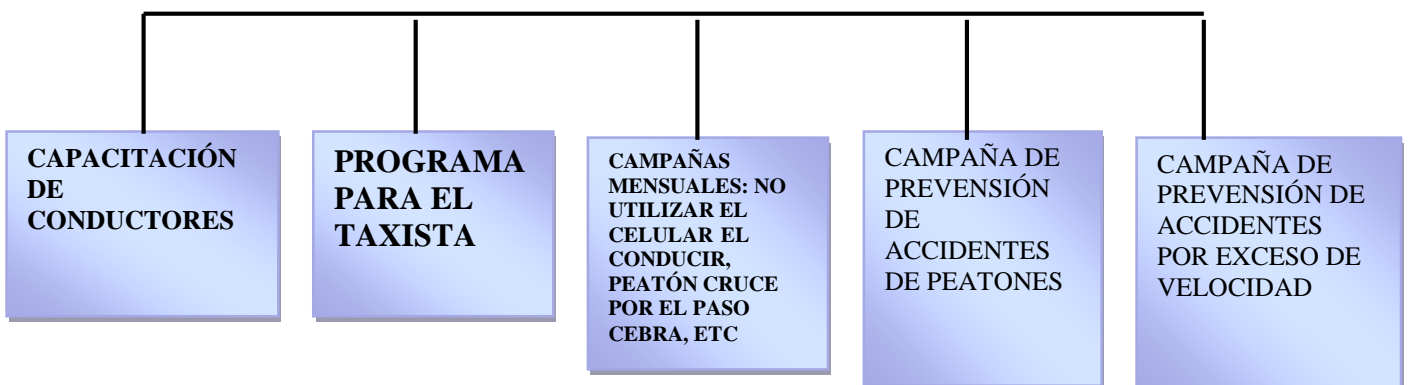
6.7.5.3.- INDICADORES

OPERATIVOS DE CONTROL REALIZADOS

- 1) Operativos de control de velocidad
- 2) Control de alcoholemia
- 3) Control de vidrios polarizados
- 4) Control de placas no reglamentarias
- 5) Control de uso de cinturón de seguridad

6.8.- ADMINISTRACIÓN DE LA PROPUESTA

CAMPAÑAS A DESARROLLARSE



PARAMETROS DE EVALUACIÓN

- Número de conductores capacitados
- Número de taxistas capacitados
- Número de operativos de control realizados
- Número de atropellos, arrollamientos, caída de pasajeros registrados
- Número de accidentes por exceso de velocidad registrados

ALCANCE DE LAS ACCIONES ESTRATÉGICAS: Conseguir la disminución de los accidentes de tránsito en el cantón Ambato y evitar el cometimiento de infracciones de tránsito y que la población mejore cuantitativa y cualitativamente.

EFFECTOS NEGATIVOS PREVISIBLES EN CASO DE NO EJECUTARSE LAS ACCIONES ESTRATEGICAS

- Incremento de los accidentes de tránsito
- Incremento de víctimas de los accidentes de tránsito
- Daños materiales
- Deterioro de la calidad de vida

Con este plan de estrategias se busca fortalecer la toma de decisiones planteadas y participativas, con miras a construir una sociedad, capacitada, consciente y de pensamiento amplio y propositivo.

Para esto, es fundamental el compromiso ya que tenemos el deber de generar conciencia sobre la importancia de respetar y obedecer las disposiciones de tránsito, pues es una obligación con nuestras generaciones futuras.

Siendo la Jefatura de Control del Tránsito y Seguridad Vial de Tungurahua, la ejecutora de la implementación y operatividad del plan de estrategias de concienciación, necesita el apoyo de la sociedad en general, para el monitoreo, seguimiento y evaluación del plan con la supervisión de la Dirección Nacional de Control del Tránsito.

Dada la magnitud del proyecto y siendo fondos provenientes de una entidad pública y otras instituciones y sobre todo mirando el beneficio de toda una colectividad que debe garantizar su sostenibilidad, es necesario realizar un seguimiento del proyecto con miras a robustecerlo y hacer que se cumplan debidamente todos sus componentes, actividades, estrategias, responsabilidades y objetivos.

6.9.- PREVISIÓN DE LA EVALUACIÓN

La evaluación es un proceso a través del cual se compara y analiza los resultados que se ha obtenido en nuestro trabajo con los objetivos que se propuso lograr, analizar las causas que han provocado el alto índice de accidentabilidad en la ciudad de Ambato, ha llevado a determinar la necesidad de implementar nuevas metas y estrategias.

¿Quién evalúa?

La labor operativa de la Jefatura de Control del Tránsito

¿Para qué evaluamos?

- ✓ Para mejorar el funcionamiento general del trabajo
- ✓ Obtener información para toma de decisiones
- ✓ Analizar lecciones aprendidas

La evaluación debe responder a los intereses e inquietudes concretas de los involucrados en ésta problemática, buscando replantear distintos aspectos negativos y positivos; buscando un aprendizaje; transmitiendo información y la experiencia a terceros, que serán los beneficiarios directos conductores profesionales y no profesionales y peatones.

Por eso, es necesario discutir, reflexionar con los directivos de la Jefatura de

Control del Tránsito y con todos los que participaron del plan.

Preguntarse si:

- ✓ Se cumplieron los objetivos
- ✓ Se cumplieron los plazos
- ✓ Se realizaron todas las actividades propuestas
- ✓ Existió inconvenientes, cuáles y porqué
- ✓ El presupuesto estuvo ajustado a la realidad o no
- ✓ En donde faltó dinero y qué no se tuvo en cuenta
- ✓ Participaron todos los que se habían comprometido a participar
- ✓ El plan cambió las condiciones de la gente en la medida de lo previsto en los objetivos
- ✓ Los que hicieron y los que participaron del plan están satisfechos con lo realizado

BIBLIOGRAFIA

- ACKERMAN, M (1997), Accidentes y Enfermedades inculpables, 1era. Edición, Editorial Hammurabi, México.
- DARAY, H (2004), Derechos de Daños de Accidentes de Tránsito, 1era. Edición, Editorial Astrea, Argentina.
- DARAY, H (2004), Accidentes de Tránsito, 2da. Edición, Editorial Astrea, Argentina.
- DARAY, H (2005), Práctica de Accidentes de Tránsito, 1era. Edición, Editorial Astrea, Argentina.
- FOLLETO PARA PREVENIR ACCIDENTES DE TRÁNSITO, (2006), Imprenta de la Dirección Nacional de Tránsito, Quito.
- GUIA DEL VIAJERO, (2006), Imprenta Dirección Nacional de Tránsito, Quito.
- HERRERA, Luis, (2004). Tutoría de la Investigación Científica, 1era Edición, Diemerino Editores. Quito.
- LARRAGA, María (1997). Simulación Del Tránsito vehicular en carreteras, Tesis, Buenos Aires.
- LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, (2008), Talleres de zona digital, Quito.
- MANUAL BÁSICO DEL ESTUDIANTE BRIGADISTA, (2008), Imprenta de la Dirección Nacional de Tránsito, Quito.
- MOISSET, L (1998), Accidentes de Automotores, 2da. Edición, Editorial E. J. Cuyo, Madrid.
- REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES, (1997), Imprenta de la Dirección Nacional de Tránsito, Quito.

PÁGINAS DE INTERNET

- ▶ <http://www.elcomercio.com.ec>
Investigación sobre accidentes en Ecuador
- ▶ <http://www.firefoxstar.com.ec>
Algunas características de mortalidad por accidentes de tránsito
- ▶ <http://www.fitac.org/seguridad/sguridad.htm>
Seguridad Vial
- ▶ <http://www.google.com.ec>
Marco Teórico
- ▶ <http://www.hoy.com.ec>
Accidentes de tránsito en el Ecuador
- ▶ <http://www.monografias.com>
Consecuencias de los Accidentes de Tránsito.
- ▶ <http://www.quitoparatodos.org>
Movilidad en el Tránsito

ANEXOS

ANEXOS

UNIVERSIDAD TECNICA DE AMBATO

MAESTRIA EN GERENCIA PÚBLICA

PROYECTO DE TESIS DE GRADO

DATOS INFORMATIVOS

FECHA.....

LUGAR.....

INVESTIGADOR.....

ENCUESTA APLICADA A CONDUCTORES PROFESIONALES TIPO D Y E QUE CONDUCEN VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO.

OBJETIVO

La presente encuesta tiene el propósito de identificar si la inobservancia a la Ley de Tránsito por parte de conductores y peatones es un indicador de accidentes de tránsito en el cantón Ambato.

INSTRUCCIONES

Solicito de la manera más comedida se llene la presente encuesta de una manera parcial objetiva para obtener una visión real.

La encuesta es confidencial y anónima, por lo tanto no ponga su nombre ni firma.

En cada ítem ponga una sola respuesta señale con una “X” en la casilla que usted considere adecuada.

CUESTIONARIO

1.- ¿TOMA PRECAUCIONES COMO REVISAR LAS LLANTAS, EL ACEITE, LOS FRENOS, EL AGUA, LOS ESPEJOS ANTES DE PONER EN MARCHA SU VEHÍCULO?

SIEMPRE.....

RARA VEZ.....

AVECES.....

NUNCA.....

2.- ¿CUÁNDO NO EXISTE UNA SEÑAL DE PARE EN UNA INTERSECCIÓN USTED CRUZA CONFIANDO EN SU SUERTE?

SIEMPRE.....

RARA VEZ.....

AVECES.....

NUNCA.....

3.- ¿AL CIRCULAR POR ZONAS TRANSITADAS (COLEGIOS, ESCUELAS, IGLESIAS, MERCADOS, USTED TOCA INSISTENTEMENTE LA BOCINA?

SIEMPRE.....

RARA VEZ.....

AVECES.....

NUNCA.....

4.- ¿SI UN PEATÓN HA INICIADO EL CRUCE DE VÍA TIENE DERECHO A RETORNAR A LA VEREDA SI EMPEZÓ LA CIRCULACIÓN VEHICULAR?

SIEMPRE..... AVECES.....
RARA VEZ..... NUNCA.....

5.- ¿ANTE LA LUZ ROJA INTERMITENTE DEL SEMÁFORO PARA Y SÓLO CONTINÚA CUANDO ESTÁ SEGURO DE NO TENER RIESGOS?

SIEMPRE..... AVECES.....
RARA VEZ..... NUNCA.....

6.- ¿SI UN VEHÍCULO SE LE ACERCA CON LA INTENCIÓN DE REBASAR, USTED TOMA EL CARRIL IZQUIERDO Y ACELERA PARA EVITAR QUE LO REBASEN?

SIEMPRE..... AVECES.....
RARA VEZ..... NUNCA.....

7.- ¿PARA ESTACIONAR SU VEHÍCULO EN UNA PENDIENTE USTED: COLOCA EL FRENO DE MANO, LA MARCHA MÁS POTENTE Y GIRA LAS RUEDAS?

SIEMPRE..... AVECES.....
RARA VEZ..... NUNCA.....

8.- ¿UNA LÍNEA CONTÍNUA PINTADA EN UNA CARRETERA QUÉ SIGNIFICA?

- a) QUE USTED NO PUEDE REBASAR
- b) QUE DISMINUYA LA VELOCIDAD
- c) QUE EXISTE LA PRESENCIA DE PEATONES
- d) DESCONOCE

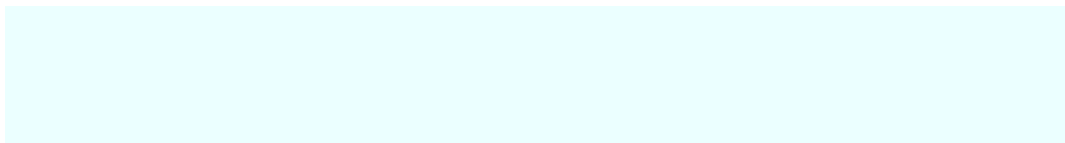
9.- ¿CUÁL ES LA CAUSA MÁS FRECUENTE QUE OCASIONA ACCIDENTES DE TRÁNSITO?

- a) ACCIONES INCORRECTAS DE LOS CONDUCTORES
- b) CONDICIONES INSEGURAS DE LAS VÍAS
- c) FALTA DE SEÑALES DE TRÁNSITO
- d) DESCONOCE

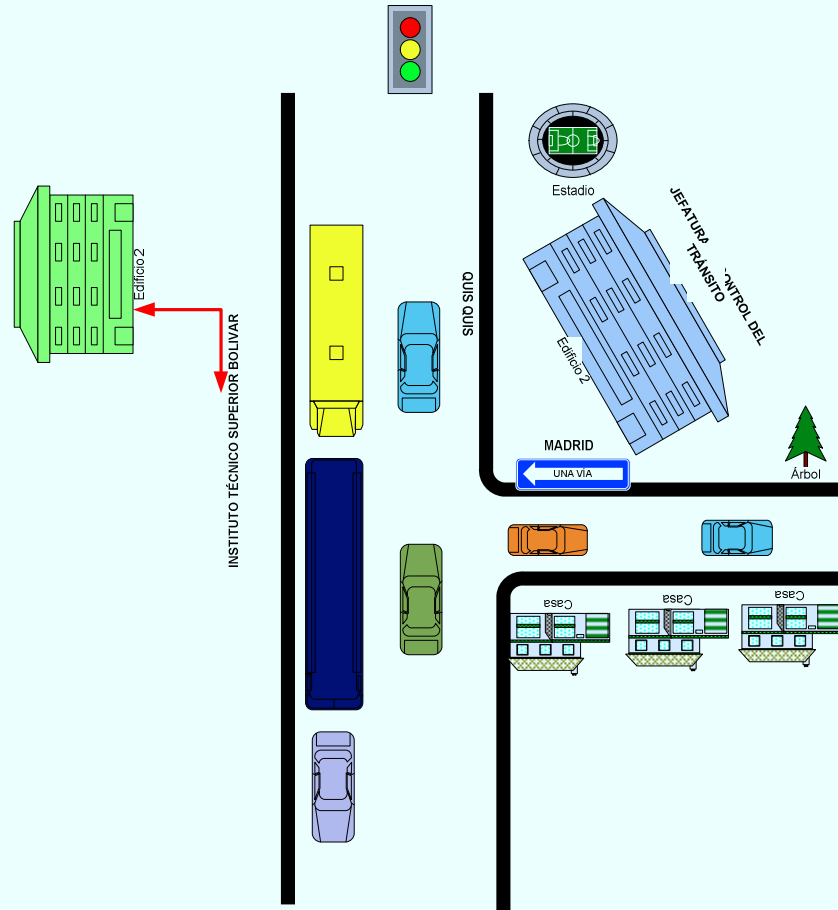
10.- ¿CUÁL ES UN AGRAVANTE EN UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO?

- a) CONDUCIR EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ
- b) EL AUXILIO INMEDIATO DE LA VÍCTIMA
- c) CONDUCIR A EXCESO DE VELOCIDAD
- d) DESCONOCE

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN



CROQUIS JEFATURA DE CONTROL DEL TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DE TUNGURAHUA



JEFATURA DE CONTROL DEL TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DE TUNGURAHUA



ESTADÍSTICA MUNDIAL DE PAÍSES CON EL MAYOR NÚMERO DE VÍCTIMAS

PAÍS	POBLACIÓN	PARQUE AUTOMOTOR	# VEH. X C/100HBT	VÍCTIMAS	VICT X C/100000HBT
India	1169015509	72718000	6	105725	9
China	1336317116	145228994	11	96611	7
Estados Unidos	305826246	251422509	82	42642	14
Rusia	142498532	38695996	27	35972	25
Brasil	191790929	49644025	26	35155	18

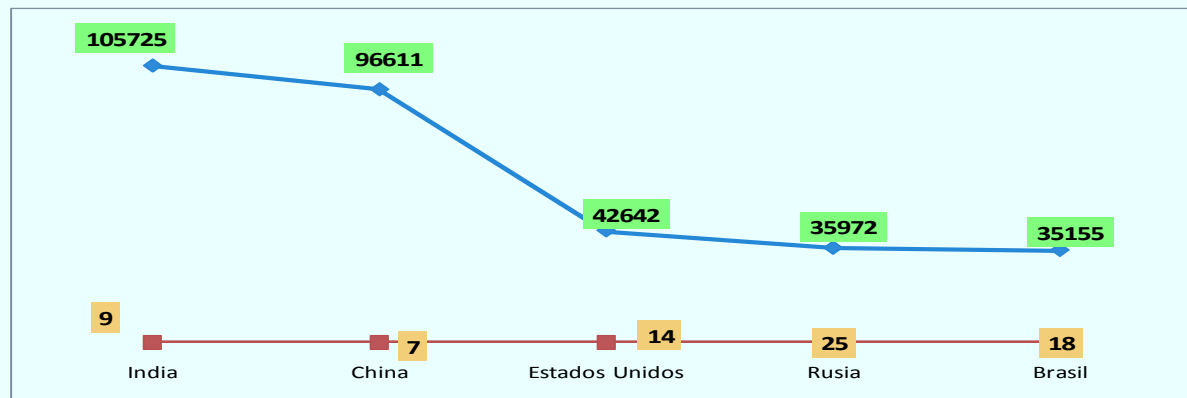


GRAFICO 17: ESTADÍSTICA MUNDIAL DE PAÍSES CON EL MAYOR NÚMERO DE VÍCTIMAS

FUENTE: OMS
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

ESTADÍSTICA MUNDIAL DE PAISES CON EL MAYOR ÍNDICE DE VÍCTIMAS (X C/100000HBTS)

PAÍS	POBLACIÓN	PARQUE AUTOMOTOR	# VEH. X C/100HBT	VICTIMAS	VICT X C/100000HBT
Líbia	6160483	1826533	30	2138	35
Sudáfrica	48576763	9237574	19	16113	33
Irán	71208384	17000000	24	22918	32
Kazajstán	15421861	3105954	20	4714	31
Arabia Saudita	24734533	7398600	30	6358	26
Rusia	142498532	38695996	27	35972	25

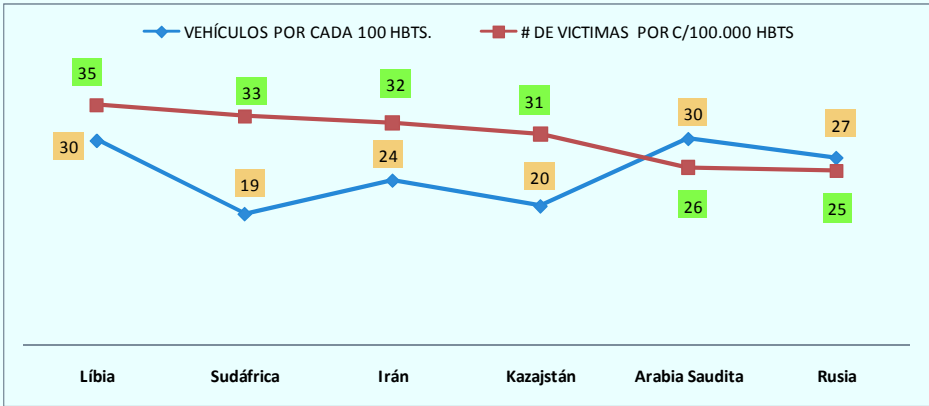


GRAFICO 18 ESTADÍSTICA MUNDIAL DE PAÍSES CON EL MAYOR ÍNDICE DE VÍCTIMAS

FUENTE: OMS
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

PAÍS	POBLACIÓN	PARQUE AUTOMOTOR	# VEH. X C/100HBT	VICTIMAS	VICT X C/100000HBT
Estados Unidos	305826246	251422509	82	42642	14
China	1336317116	145228994	11	96611	7
Japón	127966709	91378636	71	6639	5
India	1169015509	72718000	6	105725	9
Indonesia	231626978	63318522	27	16548	7
Alemania	82599471	55511374	67	4949	6

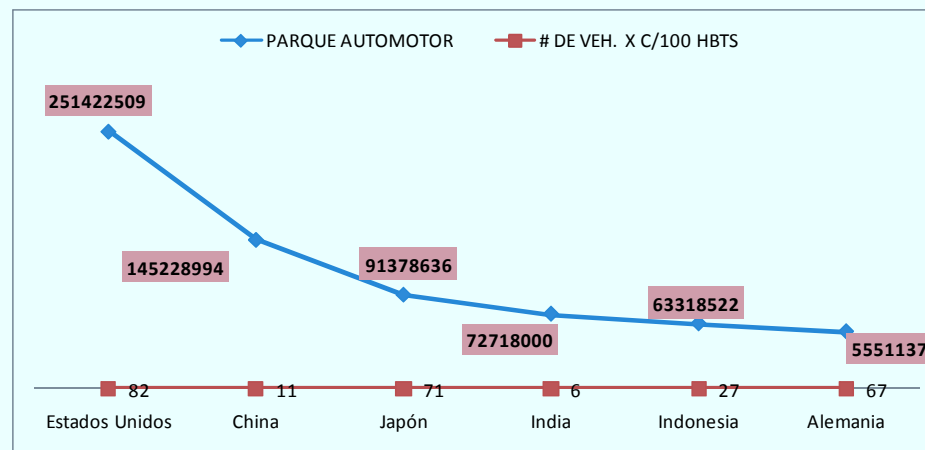


GRAFICO 19: ESTADÍSTICA MUNDIAL

FUENTE: OMS
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

PAÍS	POBLACIÓN	PARQUE AUTOMOTOR	# VEH. X C/100HBT	VICTIMAS	VICT X C/100000HB	INGRESO PER CÁPITA	
Líbia	6160483	1826533	30	2138	35	IM	US\$ 936 – US\$ 11 455
AMBATO	332788	33680	10	112	34	IM	US\$ 936 – US\$ 11 455
Sudáfrica	48576763	9237574	19	16113	33	IM	US\$ 936 – US\$ 11 455
Irán	71208384	17000000	24	22918	32	IM	US\$ 936 – US\$ 11 455
Kazajstán	15421861	3105954	20	4714	31	IM	US\$ 936 – US\$ 11 455
Arabia Saudita	24734533	7398600	30	6358	26	IA	US\$ 11 456 ó más.
Rusia	142498532	38695996	27	35972	25	IM	US\$ 936 – US\$ 11 455
SUECIA	9118955	5500000	60	471	5	IA	US\$ 11 456 ó más.
ECUADOR	13805095	1042321	8	2443	18	IM	US\$ 936 – US\$ 11 455

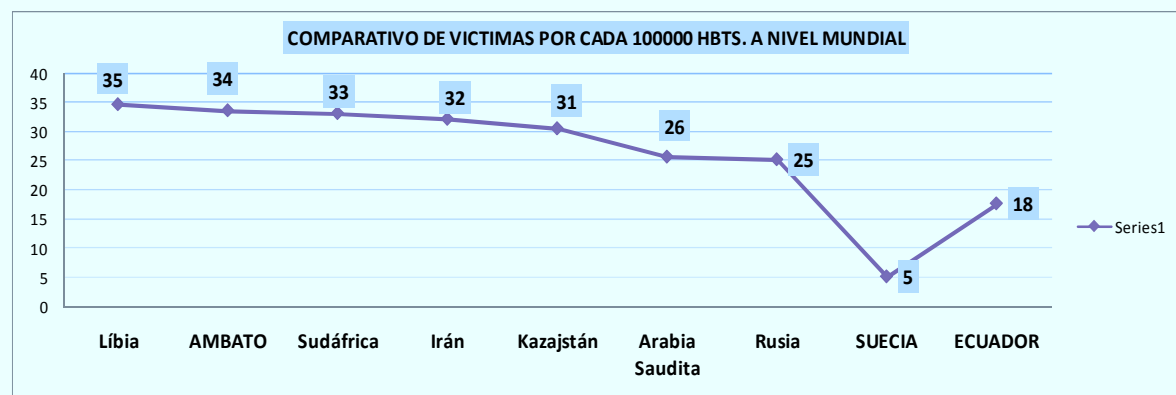


GRAFICO 20: COMPARATIVO DE VÍCTIMAS POR CADA 100000 HBTS.

FUENTE: OMS
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

INDICADORES	AÑO 1998	AÑO 2008	% DE Δ (1998-2008)
POBLACIÓN	235571	337288	43%
PARQUE AUTOMOTOR	17258	33680	95%
ACCIDENTES	597	1066	79%
MUERTOS	51	112	120%
HERIDOS	277	597	116%

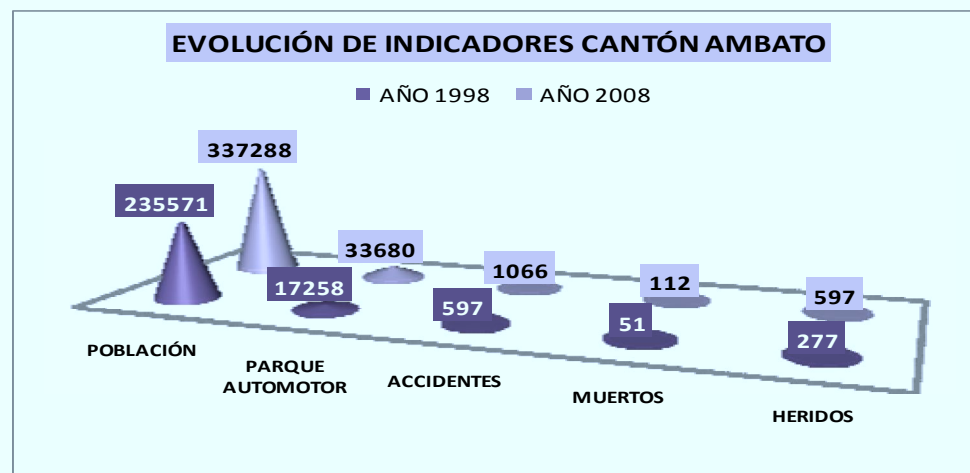


GRAFICO 21: EVOLUCIÓN DE INDICADORES CANTÓN AMBATO

FUENTE: JCTSVT
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

CITACIONES ENTREGADAS AÑO 2008

TIPO DE CONTRAVENCIÓN	TOTAL	PORCENTAJE	IND. # DE CONTRAVENTORES X C/100 CONDT
PRIMERA CLASE	1521	8,66%	5
SEGUNDA CLASE	6028	34,33%	20
TERCERA CLASE	10012	57,01%	33
TOTAL	17561	100,00%	59

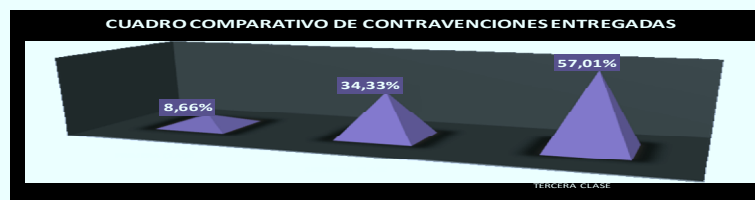


GRAFICO 22: CUADRO COMPARATIVO DE CONTRAVENCIONES ENTREGADAS

FUENTE: JCTSVT
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS

CITACIONES ENTREGADAS AÑO 2009

TIPO DE CONTRAVENCIÓN	TOTAL	PORCENTAJE	IND. # DE CONTRAVENTORES X C/100 CONDT
LEVES DE PRIMERA CLASE	1656	23,37%	5,52
LEVES DE SEGUNDA CLASE	1948	27,49%	6,49
LEVES DE TERCERA CLASE	1169	16,50%	3,90
GRAVES DE PRIMERA CLASE	1703	24,04%	5,68
GRAVES DE SEGUNDA CLASE	40	0,56%	0,13
GRAVES DE TERCERA CLASE	569	8,03%	1,90
TOTAL	7085	100,00%	23,62

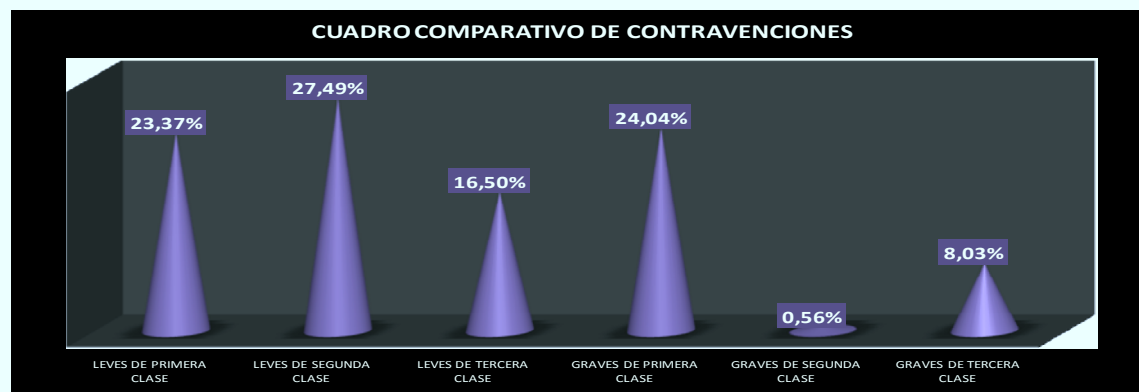


GRAFICO 23: CUADRO COMPARATIVO DE CONTRAVENCIONES

FUENTE: JCTSVT
ELABORADO POR: NORMA VILLACIS



FACTOR HUMANO

SI LOS SENTIDOS DEL CONDUCTOR SON POBRES, SU NOCIÓN DE RIESGO ES ESCASA Y SUS TIEMPOS DE REACCIÓN SON EXTENSOS, ASÍ TENDRÁ UNA ERRÓNEA APTITUD PARA EVITAR ACCIDENTES, ASÍ MISMO UN MAL CONDUCTOR ES UN SUJETO PROCLIVE A PARTICIPAR EN UN ACCIDENTE CON EL VEHÍCULO QUE CONDUCE, REGLAS SIMILARES SE PUEDEN APLICAR PARA UN MAL PEATÓN.





FACTOR VEHICULAR

SI EL VEHÍCULO TIENE DESAJUSTES MECÁNICOS, COMO PUEDEN SER MALOS FRENOS, DEFECTOS EN LA DIRECCIÓN, PROBLEMAS DE SUSPENSIÓN, NEUMÁTICOS INSERVIBLES, ETC, LA PROBABILIDAD DE QUE SE GENERE UN ACCIDENTE ES MAYOR SI EL COMPONENTE HUMANO POR SUS DEBILIDADES ES PROCLIVE A PARTICIPAR EN UN ACCIDENTE.





FACTOR AMBIENTAL

CONDICIONES INSEGURAS, ORIGINADAS POR FALLA DE LOS MEDIOS NATURALES Y ARTIFICIALES: ENTRES ESTOS: DE LAS VÍAS: DISEÑO DE LAS VÍAS DEFICIENTE, CURVAS MUY CERRADAS Y SIN PROTECCIÓN, PENDIENTES PELIGROSAS, CARENCIA DE BERMAS –FAJA LATERAL ADYACENTE A LA CALZADA DE UNA VÍA-; SEÑALIZACIÓN EN MAL ESTADO O CARENCIA DE ELLA; MAL ESTADO CLIMÁTICO: LLUVIA, NIEVE, HIELO, NIEBLA, HUMO, VIENTO.

