



Facultad de Ciencias Jurídicas

Escuela de Derecho

“EL ESTADO ETÍLICO COMO INFRACCIÓN DE TRANSITO”

**Trabajo de graduación previo a la obtención del título de Abogado de los Tribunales de
Justicia de la Republica.**

AUTOR: Fernando Esteban Cando Ochoa.

Director: Dr. Juan Carlos Salazar Icaza.

Cuenca, Ecuador

2018

DEDICATORIA.

A mi madre Gloria Silvana Ochoa quien con su ejemplo desde pequeño me enseñó el significado de salir adelante a pesar de diferentes limitaciones, a luchar por lo que uno desea y ha poder cumplir la metas propuestas. Gracias a ella he podido llegar donde estoy ahora y a superar los obstáculos que la vida ponga en mi camino.

A mis hermanos quienes a lo largo de la vida me han acompañado y compartido diferentes emociones gracias a ellos por ser cómplices y amigos.

Esteban Cando O

AGRADECIMIENTOS

Mis más sincera gratitud a todos mis maestros quienes a lo largo de los años han formado parte indispensable de mi labor estudiantil y han sabido forjar en mí vastos conocimientos, valores y el don de superación, preparándome para ser desempeñar un papel importante en la sociedad buscando cambios y sabiendo cuestionar las injusticias y contribuyendo a que sea un positivo aporte para una mejor sociedad

De igual manera mi agradecimiento al Dr. Juan Carlos Salazar Icaza quien con sus valiosos conocimientos y su guía ha sabido encaminar el presente trabajo a un satisfactorio resultado.

Esteban Cando O

INDICE

Contenido

INTRODUCCION	1
CAPITULO I: LA FUNCION DE LA NORMA.....	2
1.1 La función preventiva en el derecho penal	2
1.2 La Función preventiva de la Pena y teorías que lo aplica.....	3
1.2 La Prevención en las teorías de lo penal	9
1.3 Efectividad de las Sanciones en las Infracciones de tránsito por conducir vehículos, la influencia del alcohol	10
1.4 Consideraciones.....	20
CAPITULO II: EL ALCOHOL	33
2.1 Consideraciones Generales	33
2.2 Efectos que produce el alcohol en el conductor.	35
2.3 Grados de la embriaguez.....	38
2.4 Formas de establecer la embriaguez en materia de tránsito.....	43
2.5 La prueba de alcoholemia y su impugnación.	48
2.6 Los exámenes psicosomáticos.....	49
CAPITULO 3: EFECTOS SOCIALES Y JURÍDICOS DE CONDUCIR EN ESTADO ETÍLICO	51
3.1 Consecuencias sociales de conducir en estado de embriaguez	51
3.2 La cultura del alcohol	54
3.3 La embriaguez como elemento constitutivo de la infracción.	57
3.4 Consecuencias sociales de las infracciones de tránsito	59
CAPITULO 4: ESTUDIO DE CAMPO.....	60
4.1 Métodos	60
4.2 Técnicas.....	60
4.3 Instrumentos	60
4.4 Población y Muestra	60
4.5 Procesamiento de los resultados.....	60
4.6 Discusión de los resultados	60
4.7 Conclusiones y recomendaciones.....	91
4.8 Propuesta	95

BIBLIOGRAFIA.....	103
-------------------	-----

INDICE DE FIGURAS

Figura 1: Estadísticas accidentes 2014.....	11
Figura 2: Siniestros 2014.....	12
Figura 3: Siniestros 2015.....	12

INDICE DE GRÁFICOS

INDICE DE GRAFICOS

Grafico 1 comparativo siniestros por provincia a nivel nacional 2015.....	61
Grafico 2 comparativo siniestros 2015 por causa probable a nivel nacional	62
Grafico 3 serie cronológica siniestros 2015	63
Grafico 4 comparativo mensual lesionados 2015	64
Grafico 5 comparativo lesionados por causas probables 2015	65
Grafico 6 serie cronológica de lesionados 2015.....	66
Grafico 7 comparativo fallecidos por provincia 2015.....	67
Grafico 8 comparativo fallecidos por causas probables 2015	68
Grafico 9 comparativo serie cronológica fallecidos 2015.....	69
Grafico 10 comparativo siniestros 2016 a nivel nacional	70
Grafico 11 comparativo siniestros 2016 por causa probable a nivel nacional	71
Grafico 12 serie cronológica siniestros 2016	72
Grafico 13 comparativo lesionados por causas probables 2016	73
Grafico 14 comparativo serie cronológica lesionados 2016.....	74
Grafico 15 comparativo fallecidos por provincia 2016.....	75
Grafico 16 fallecidos por causas probables 2016.....	76
Grafico 17 comparativo serie cronológica de fallecidos 2016	77
Grafico 18 comparativo siniestros 2017 a nivel nacional	78
Grafico 19 comparativo siniestros 2017 a nivel nacional por causa probable	79

Grafico 20 serie cronológica siniestros 2017	80
Grafico 21 comparativo mensual lesionados a nivel nacional 2017	81
Grafico 22 comparativo lesionados por causas probables 2017	82
Grafico 23 serie cronológica de lesionados 2017.....	83
Grafico 24 comparativo fallecidos por provincia 2017.....	84
Grafico 25 comparativo fallecidos por causas probables 2017	85
Grafico 26 comparativo serie cronológica fallecidos 2017	86
Grafico 27 total 2015, 2016, 2017.....	87
Grafico 28	88
RESULTADOS	89

INDICE DE TABLAS

Tabla 1:Volumen de alcohol por litro y grados de alcoholemia.....	35
Tabla 2:Grado s de alcoholemia y sus efectos en el individuo.....	41

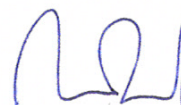
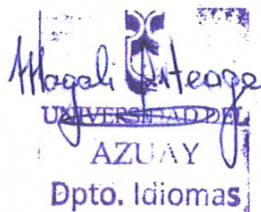
RESUMEN

En los últimos años los accidentes de tránsito han constituido una de las principales causas de muerte en el mundo y esto se debe a diferentes factores que en su mayoría son provocados por el ser humano y su falta de prevención al momento de conducir un vehículo. El presente trabajo busca poner énfasis sobre la problemática de la falta de cultura y educación vial como primer paso para disminuir los accidentes de tránsito, como también el analizar si es que el Estado por medio de las normas y diferentes programas ha conseguido disminuir los accidentes, particularmente aquellos causados por la ingesta desmedida del alcohol.

ABSTRACT

The city of Cuenca had a high deficit of owned housing due to the high costs and the low income received by families who seek to acquire real estate. For this reason, the aim of this research was to build low-cost housing by using the cluster technique. The objective of this technique was to enhance the competitiveness of the participants to increase the efficiency of the group. A survey was applied as a research technique to 332 companies. The results allowed to establish the predisposition of the majority of respondents to participate in a model of associativity to develop public interest housing.

Keywords: Model, associativity, cluster, construction, housing, public interest.



Translated by

Ing. Paul Arpi

ABSTRACT

Traffic accidents have been one of the leading causes of death around the world in recent years. This was due to different factors that are mostly caused by people and their lack of foresight when driving a vehicle. The present work sought to emphasize the lack of culture and road safety education as a first step to reduce traffic accidents. It was also analyzed if the State, through regulations and different programs, had managed to reduce accidents, particularly those caused by excessive alcohol intake.

INTRODUCCION

Hablar de accidentes de tránsito en la actualidad es referirse a algo que de uno u otra forma nos tiene que pasar, tan cotidiano como para no darle la relevancia y la importancia que merece, hoy por hoy nos hemos acostumbrado a escuchar desgracias de otros sin tomar de ejemplo o por lo menos corregir conductas en las vías, tal es el punto que las personas poco interés y preocupación ponen al momento de adecuar su conducta a la norma y así poder precautelar su vida. A pesar de conocer sus derechos y obligaciones hacemos caso omiso a las normas que debemos cumplir poniendo nuestra vida en peligro constante.

La preparación en temas de Educación y Seguridad Vial es fundamental para la supervivencia del ciudadano, el prever acontecimientos futuros, anticiparse o simplemente pensando dos veces antes de actuar es lo que reducirá enormemente la fatalidad en la vías.

El Estado debe precautelar la vida de sus ciudadanos, que en materia de tránsito le corresponderá desarrollar diferentes programas para educar a la gente y desde temprana edad poder mejorar la convivencia vial, es decir generar una nueva cultura vial

El estado deberá dictar normas con el fin de disminuir los accidentes de tránsito y estar en un constante estudio de las mismas ya que día a día existen nuevas modalidades de siniestros, o tal vez la conducta sancionada no sea suficiente para conseguir un cambio integral en el ciudadano.

Por ello, el fin de este estudio es el verificar si el Estado Ecuatoriano a través de la norma ha logrado cumplir con una de sus funciones que es su carácter preventivo.

CAPITULO I: LA FUNCION DE LA NORMA

1.1 La función preventiva en el derecho penal

Para Ramírez (2016) el Derecho penal es una rama del ordenamiento jurídico, el mismo tiene su fundamento legal en el Código Penal como su máxima expresión. Es así que podemos decir que el Derecho penal es el conjunto de normas jurídicas que definen determinadas conductas como delito y disponen la imposición de penas o medidas de seguridad a quienes los cometen.

Por otro lado, para Sierra & Cantaro (2005) el derecho penal tiene en sí, ciertas contradicciones de carácter connotativo, de modo que este concepto se muestra con cierta vaguedad. Desde su nacimiento el derecho, tiene como finalidad restringir o eliminar ciertos comportamientos en el escenario social.

Los comportamientos indeseables, provocan que el conglomerado, construya su percepción apegada a lo malo y bueno, esto llevado al Estado permite que se convierta en una normativa, cuyo fin sea brindar justicia para mantener el equilibrio y la cohesión social.

Sobre el Derecho Penal García (2008) reconoce las siguientes teorías:

1. Las teorías absolutas de la pena: Sostienen que la pena tiene como finalidad practicar la justicia, dejando de lado ciertos factores sociales.
2. Las teorías relativas de la pena: Las mismas tiene un carácter puramente social, su cumplimiento se basa en un consenso, el mismo que puede afectarse por el incumplimiento de las partes.
3. A. Las teorías de la prevención: Tienen un carácter motivacional, están orientadas en prevenir las acciones delictivas a través de la motivación.

4. La teoría de la prevención general: Tiene como objetivo principal dirigirse a todos los ciudadanos, se clasifica en: prevención general negativa y la prevención general positiva.

Como podemos observar el derecho penal es un conjunto de normas aceptadas socialmente y legitimadas a través de un organismo superior como lo es el Estado y los aparatos punitivos; cabe recalcar que el mismo funciona como un Contrato Social, el mismo que se desarrolla a partir de un bien común. Pero no sólo podemos hablar del Derecho Penal como el conjunto de normas que sirven para sancionar las conductas indeseables, sino podemos hablar que dentro del mismo se encuentra la parte Preventiva, la cual está asociada directamente al aspecto social.

La palabra “Prevención” tiene algunos significados como: disponer, preparar con anticipación, prever un daño o peligro, precaver, evitar, impedir, advertir, informar o avizorar; en suma, hay que acotar que la prevención tiene un carácter estrictamente social (Ramírez, 2016, párr. 2).

Es por ello que la prevención, se aparta por un momento de lo represivo para dar paso al aspecto social; el cual en muchas ocasiones se lo ha considerado como una postura idealista, sin embargo, el derecho preventivo guarda consigo el cumplimiento indirecto de una determinada normativa, sería ideal considerar su aplicación dentro de una comunidad como lo es la ciudadanía. En este caso no sería la protección de bienes tangibles, sino precautelar y resguardar la vida humana.

1.2 La Función preventiva de la Pena y teorías que lo aplica

En el ítem anterior mencionamos acerca de la prevención de la pena, la cual se lo puede ver desde diferentes puntos de vista que se relacionan con su aplicación a nivel social y jurídico, durante décadas las mismas han perseguido que el individuo sea conciente de las sanciones que acarrearán el incumplimiento de las leyes y por ello decidan no incidir e infringir las mismas.

Con respecto al nacimiento de esta teoría Durán (2016) nos cuenta:

La teoría preventiva tiene sus orígenes en la función ético-social del Derecho penal, persigue proteger los bienes jurídicos, a través de la proclamación de los valores en el grupo social, a comparación del Derecho Penal la cual es el de castigar a todo aquel que ha infringido la norma.

Como podemos observar el origen tiene que ver con el hecho de salvaguardar y precautelar bienes jurídicos, a través de la adopción de normas sociales, las mismas que dan paso al establecimiento de normas jurídico-penales con su respectiva sanción, la misma regulada por el Estado, el mismo que no deja de lado su función de cohesión social, a pesar de inclinarse también por lo legal.

A continuación, presentaremos las distintas concepciones filosóficas con respecto a la Pena y su aplicación en el Estado de Derecho:

Tomando como punto de partida la concepción de Rousseau acerca de atentar contra derecho social, partiremos que desde ese derecho nace el Derecho Penal, una forma de castigar al “traidor” mientras que Kant sostenía que, a los infractores, se los debía considerar como criminales También coincidían en relación a la pena de muerte, y en la consideración del penado como un esclavo. Mientras que Hegel desconocía a la pena como castigo, debido a que atentaba a la libertad del ser humano (Bacigalupo, 2010, p.4).

Estas concepciones filosóficas acerca de la teoría de la pena, son de carácter absolutista, vemos que al hablar de el cometimiento de una infracción, el ciudadano está atentando contra el Estado, y el fin que se persigue en aplicar la justicia, mediante los principios de racionalidad y objetividad, sin tomar en cuenta los aspectos sociales que influyen en el individuos antes de que infringan la ley.

Por otro lado Chino (2012) considera que la pena es parte de los derechos del otro, por ello al ser violentada la norma, el individuo infractor debe ser castigado, con la finalidad de precautelar los bienes de interés público (párr. 4).

Desde la concepción filosófica la pena es el conjunto de ideas que tiene el objetivo de legitimar una determinada limitación de la libertad, apoyándose en el principio del ius puniendi dentro de un Estado de Derecho. Bacigalupo (2010) sostiene que las teorías de la pena tienen su respaldo en el Estado Democrático, manifestándose así la libertad de ideología, en este caso se hablaría de libertad de Derecho el cual al contrario de la ideología tiene sus normas y límites.

Sobre la Pena Cornejo (2016) nos da a conocer las siguientes escuelas Jurídicas Penales:

- Escuela Jurídico Penal Clásica: Surge ante la necesidad de proteger el vínculo creado entre los hombres, parte del aquel Contrato Social que permitió que los hombres vivan en armonía aceptando al estado como ente regulador de los comportamientos indeseables.
- Escuela Jurídico Penal Positiva: Sanción que pretende, brindar un tratamiento para terminar con la peligrosidad del individuo y poder reinsertarlo en la sociedad.
- Escuela Jurídico Penal Ecléctica: El cometimiento de una infracción tiene que ver directamente con factores externos al individuo tales como: estructura familiar, condiciones socioeconómicas, enfermedades y trastornos mentales.

Esta conceptualización nos indica que la pena debe ser estudiada tomando como punto de partida estas escuelas, debido a que esta teoría va de la mano con el ordenamiento jurídico ecuatoriano, como ya mencionamos anteriormente el inicio de la pena partió del fundamento absolutista y poco a poco se ha ido desarrollando apoyado en la retribución, es aquí en donde ya adquiere un carácter social.

Partiendo de la escuela Jurídico Penal Ecléctica Derecho Penal (2013) presenta las siguientes teorías:

- La Prevención General (negativa): Esta teoría tiene como objetivo principal la amenaza como forma de evitar la reincidencia en el delito, considerando que el individuo está impedido psicológicamente.

- La Prevención Especial: Tiene como finalidad la corrección de los delitos, influenciando directamente en la persona, esta pena persigue la Finalidad de corrección, Finalidad de admonición, Finalidad de inocuización.
- Las teorías de la unión: Esta teoría es la unión de la Prevención General y Prevención Especial, la pena se aplica, partiendo de los principios de justicia y utilidad, en muchas de las ocasiones se adapta al contexto o entorno del individuo que ha cometido el delito.
- La Teoría de la Prevención General Positiva: Esta teoría pretende influenciar positivamente en el individuo, de manera que se deja de lado el aspecto intimidatorio de la pena, aportando a la construcción de una consciencia de lo preventivo, el mismo podrá ser normado y aceptado socialmente.

Por otro parte en la Teoría Retributiva, el sentido de la pena se fundamenta en que la culpabilidad del autor de un delito solo se compensa con la imposición de una pena, parte de cuestiones idealistas como: el libre albedrío, el individuo tiene la libertad y el conocimiento para decidir entre el bien y el mal.

Para Durán (2011)

Existe una clara diferenciación entre el carácter absolutista de la pena para aquel que ha sancionado e incumplido la ley, mientras que la idea de la retribución considera que el Estado tiene la facultad de castigar al individuo, partiendo desde la aceptación o negación del conglomerado social. (p.8).

La Teoría absoluta, la cual persigue aplicar la justicia como un fin y las Teoría generales las cuales persiguen a prevención a partir de la conciencia misma que aquel que infringe la ley. Ante el aumento de las conductas delictivas, las autoridades que controlan el orden se apoyan en las sanciones que la ley penal les ofrece, es así que aparece el derecho penal como un instrumento de control social. Morales (s.f) nos cuenta que en todos los tiempos, los penalistas han reconocidos varias funciones a la sanción penal, algunas de orden moral como es la función de retribución, otras son utilitaristas como la función de intimidación, la de readaptación y la de defensa social. El principio de la prevención general como función de la pena y según el cual el castigo

impuesto a los delincuentes puede disuadir la conducta de otras personas o impedir que se infrinja la ley, es un fundamento clásico de la teoría penal.

En muchos de los análisis modernos sobre prevención, parten desde dos aspectos: aquel que hace referencia al efecto intimidatorio y educativo de la ley penal y sus sanciones. Es difícil imaginar que lo Preventivo se aplique a una sociedad que desconoce las leyes y normas vigentes, por ello puede esperarse que este desconocimiento genere un tipo de anomia social Morales (s.f, p. 7).

Como vemos para que la Prevención sea aplicada de forma eficaz, es necesario que la sociedad civil conozca a cabalidad las leyes y normas con la finalidad de que tengan consciencia de las sanciones a las que se someterán si las incumplan, además deben conocer la severidad de una sanción, Por tanto la función de la sanción penal en el marco de la prevención no puede ser efectiva sin el conocimiento de la ley que la sustenta y la información de que esa ley ha sido o es aplicada de forma cierta, severa y rápida.

La Pena preventiva lleva implícito una serie de factores, se puede decir que el aspecto social y psicologico guardan una estrecha relación, Cardenal (2015) sostiene que la complejidad de la conducta humana influye de manera directa en la aplicación práctica de aquella propuesta, como también dificultan la de cualquier teoría preventiva. Pero tales dificultades no obligan a abandonarlas, obligan a ser prudentes, intentar obtener el máximo conocimiento posible sobre la eficacia preventiva de la pena, reconocer los límites del conocimiento disponible y promover la mejora del mismo. Y, en su caso, también obligan a reconocer los límites de la capacidad de la pena para producir un efecto preventivo, y a valorar las consecuencias de intentar incrementarlo.

Para Mir (1982)

La pena es, es el instrumento más característico del Estado, al momento de imponer las normas y reglamentos, la misma ha sido concebida desde el ámbito de la vigilancia y el castigo, al momento que se desea hacer un análisis desde la Filosofía Política, no se ha podido encontrar una concepción aceptable de la función de la pena (p.149).

Como podemos observar la teoría de la pena se legitima a través del Estado y su aparataje punitivo, sin embargo, podríamos decir que es aquí donde radica el problema de su aceptación en la sociedad, a mi parecer es necesario que la prevención sea tomada desde un todo, priorizando los aspectos sociales y psicológicos de un individuo.

Sobre la Pena Cardenal (2015) nos presenta las siguientes categorías:

- La teoría de la disuasión (prevención intimidatoria): Se relaciona con el efecto intimidatorio, el mismo puede influir en el comportamiento humano ya sea por una decisión racional o influenciada por el grupo social.
- La pena como coste asociado a la comisión del delito: La pena y su Ordenamiento Jurídico influyen en el individuo a través de la amenaza, la misma que tiene un efecto intimidatorio, desde el aspecto psicológico, representa un incentivo a la racionalidad del sujeto.
- Requisitos de la eficacia preventiva general intimidatorio de la pena, y de la posibilidad de aumentarla modificando su certeza, severidad y celeridad: La finalidad del conocimiento y aplicación de la pena, tiene como objetivo modificar los comportamientos partiendo desde la concepción costo- beneficio (p.6)

Bajo la vigencia del Derecho penal liberal se atribuyó a la pena tanto una función de prevención de delitos, Mir (1982) sostiene que la prevención de la pena forma parte de la fundamentación del Estado y del Derecho liberales en el contrato social, concebido como pacto que los hombres suscriben por razones de utilidad, conducía a asignar a la pena la función utilitaria de protección de la sociedad a través de la prevención :v de los delitos, cuya esencia se veía, en un principio, en constituir un "daño social". Mientras que La función de la pena en el Derecho penal Intervencionista, permitió atribuir a la pena tanto una función de prevención como de retribución, según se concibiese al servicio del hombre empírico o del hombre ideal. En la actualidad a mi parecer ese contrato social aún está vigente, sin embargo, en muchas de las ocasiones la sociedad lo concibe como represor y no como preventor. Es así que para que la Función preventiva sea eficaz el Estado debe asumir un rol enfocado en una Prevención

positiva, la cual permita que los ciudadanos conozcan plenamente las normas y sanciones a través de oportunas socializaciones, con el fin de crear conciencias para evitar el cometimientos de delitos e infracciones.

1.2 La Prevención en las teorías de lo penal

Von Lisztla & Rivacoba (1984) hacen una comparación entre Teoría Absoluta, a la cual definen como aquella que persigue el fin de la realización de la justicia de la pena, desde un enfoque absolutista, en dos versiones que son: la retribución moral, fundamentada en el principio de culpabilidad; la Teoría de la Retribución Jurídica, que es la que considera al delito como la negación del Derecho y a la pena la negación del delito. Por su parte Las teorías relativas de la Pena o Teorías de la Prevención, consideran que la pena se legitima porque tiende al logro del fin relativo, cambiante y circunstancial de prevenir o sea evitar el delito

Existe una gran contradicción entre las dos teorías a pesar de estar contempladas en el marco legal, la una teoría tiene relación directa con la Pena, mientras que la otra se relaciona directamente con estructuras sociales y psicológicas, teniendo como base en un concepto realista de persona, el mismo hace referencia a la parte subjetiva y objetiva del individuo como tal.

García (2008) considera que existen tipos de Prevención:

- a) Prevención general: La teoría de la prevención general establece que la función mitigatoria, se basa en la motivación que a su vez está dirigida a todos los ciudadanos por igual.
- b) Prevención general negativa: Para esta teoría la función de la Pena es únicamente intimidatoria.
- c) La prevención general negativa: Tiene un carácter psicológico, la misma repercute en el comportamiento del individuo, el mismo que evitará cometer o reincidir en el delito.
- d) Prevención general positiva: La motivación es un recurso aun presente, sin embargo, se enfatiza en involucrar a los ciudadanos en el conocimiento de la ley para así evitar incumplirla.

- e) Prevención especial: Tiene como finalidad la intimidación al infractor, si la misma no le produce el efecto intimidante, pasa al plano de la corrección al individuo, si aún continua con la conducta delictiva, no quedará otra solución que su **inocuización**.¹
- f) Teoría de la unión: La misma persigue cumplir a cabalidad con el efecto intimidatorio, psíquico enfocado en la prevención, si el mismo no se logra, la pena cumpliría una función retributiva, preventivo-general y resocializadora.

Argumentando sobre los diferentes tipos de teorías de prevención, hay que considerar que lo ideal sería la reproducción de la Prevención Positiva debido a que en ella se encuentra inmerso el factor motivacional, el cual se puede decir que influye positivamente en el ciudadano, de modo que la misma puede ser aceptada y normalizada naturalmente. Salazar (2015) afirma “En derecho penal existe una idea generalizada más o menos neta e intersubjetiva de que entre las medidas de seguridad y la pena privativa de libertad hay diferencias más que semánticas cuando no pragmáticas” (p.4). Para el ciudadano será mejor adoptar una medida considerando el aspecto de seguridad ante una represión o castigo.

Por otro lado MAURACH y WELZEL (citado en Salazar, 2015) acotan que el fin Preventivo no se trata sólo de la aplicación instrumental del Derecho penal y de la justicia penal sino de objetivos preventivos especiales y generales, de manera que se transmita un sentimiento de responsabilidad, adquirir conciencia moral colectiva y asentar el juicio social ético (...).

1.3 Efectividad de las Sanciones en las Infracciones de tránsito por conducir vehículos bajo la influencia del alcohol

Actualmente nos encontramos ante estadísticas alarmantes en cuanto a accidentes de tránsito, los cuales han cobrado centenares de víctimas, los factores determinantes son: imprudencia, alcoholismo, negligencia, impericia. Como política enfocada a disminuir dicha problemática es el endurecimiento de las sanciones por el cometimiento de contravenciones de tránsito a fin de disminuir el elevado índice de siniestros en las carreteras y calles de las ciudades del Ecuador.

¹ El término “Inocuización” del delincuente tiene una innegable vinculación al positivismo criminológico y su práctico abandono de la teoría de los fines del Derecho Penal del nuevo siglo

Según la Organización Mundial de la Salud, cada año, en el mundo mueren 1,2 millones de personas por causa de choques en la vía pública y hasta 50 millones resultan heridas. Las proyecciones indican que, sin un renovado compromiso con la prevención, estas cifras aumentarán en torno al 65% en los próximos 20 años (Policía de Tránsito, 2008, párr. 35).

Con respecto a nuestro país “Ecuador ocupa el segundo lugar en mortalidad por accidentes de tránsito en Latinoamérica, entre los años 2010 y el primer septiembre del 2013, las cifras mostraron 28 muertes por cada 100.000 habitantes, una tasa mayor a la media global” (Salas, 2015, p.4).



Figura 1: Estadísticas accidentes 2014

Fuente: <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/23086/1/TESIS.pdf>

Como podemos observar la embriaguez es la primera causa de accidentes de tránsito. A pesar del endurecimiento de las infracciones en materia de tránsito, se puede decir que ésta problemática no ha disminuido.

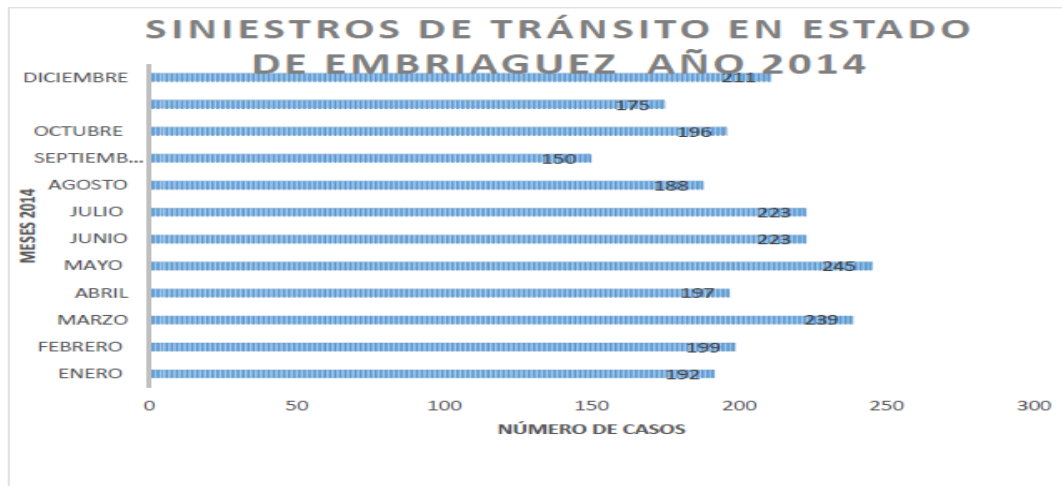


Figura 2: Siniestros 2014

Fuente: <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/23086/1/TESIS.pdf>

Se puede decir que los siniestros de tránsito tienden a incrementarse en fechas festivas, debido a que, en nuestro contexto, el consumo de alcohol está asociado a factores culturales.

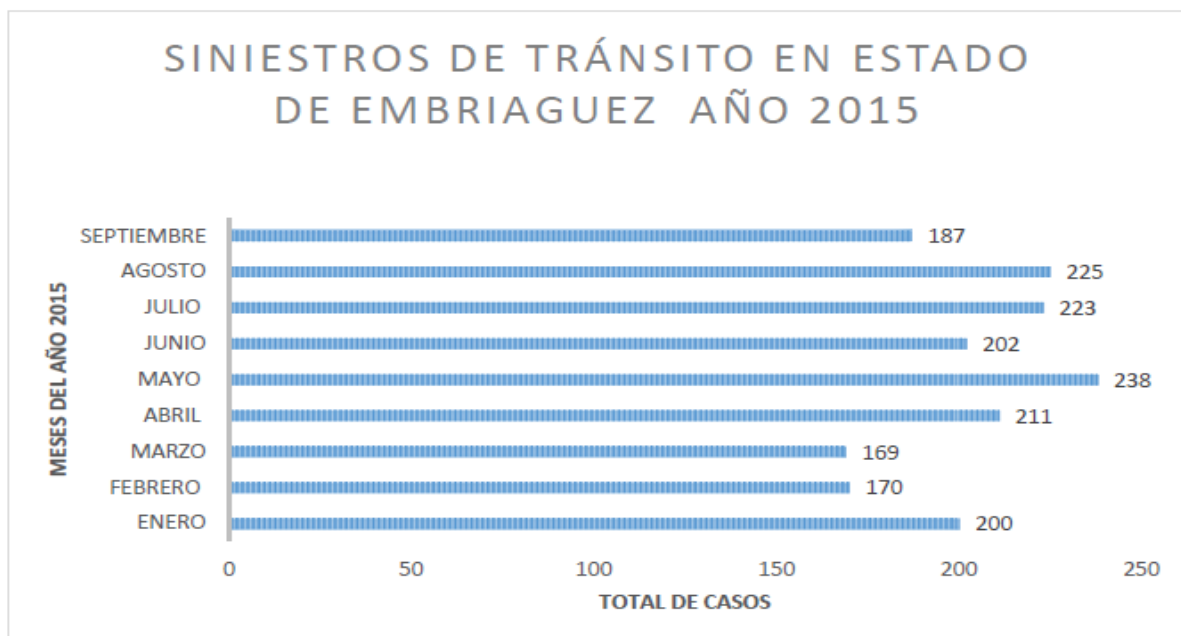


Figura 3: Siniestros 2015

Fuente: <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/23086/1/TESIS.pdf>

El año 2015 no ha mejorado en cuanto a reducción de siniestros de tránsito, podemos decir que el endurecimiento de las leyes, no ha influido en la disminución de accidentes.

Es así que los accidentes de tránsito se producen principalmente por el consumo de alcohol, siendo un factor preocupante, debido a que no sólo se trata de irresponsabilidad, sino se ha convertido en un hábito cultural, sabemos a ciencia cierta que hoy en día conducir un vehículo bajo los efectos del alcohol, “da mejores habilidades y capacidades al conductor”, es por ello que se ha aceptado el consumo indiscriminado de ésta droga legal entre ciertos grupos de edad, especialmente los jóvenes.

El alcohol no solo es tratada por los legisladores en materia de transito sino también en diferentes materias de derecho considerando al alcoholismo un problema de salud pública.

Diferentes especialistas consideran que uno de los peores males sociales es el alcohol. La Organización Mundial de la Salud coloca al Ecuador entre los primeros lugares en donde el consumo del alcohol es constante y quienes se están viendo afectados son en su mayoría los adolescentes en concordancia el Instituto Nacional de Estadística y Censo con sus siglas INEC en una publicación realizada el 22 de julio del 2013 indica que más de novecientos mil ecuatorianos consumen alcohol, en su mayoría son adolescentes mayores de 12 años en un 89,7% son hombres y el 10,3% mujeres estos afirman que alguna vez probaron alcohol y en la mayoría de los casos han sido en ambientes familiares y el resto por la influencia de algún amigo.

Entre edades de 13 a 18 años el 2,4% ya consumen algún tipo de bebida alcohólica

El 41,7% de las personas consumen alcohol de manera habitual en la semana

Con estos datos llegamos a la conclusión de que en el Ecuador es normal servirle un trago a un niño de 12 años y peor aún aceptar que las personas en estado etílico conduzcan un vehículo

En un estudio realizado en cinco provincias del Ecuador (Loja, Cañar, Azuay, Morona Santiago y Zamora) sobre “La cultura alcohólica en la región sur del Ecuador” en el 2008, muestra que de las cinco provincias, Azuay ocupa el primer lugar en consumo con un 38%, de los cuales 86% son varones y 14% mujeres. Cabe mencionar que la edad promedio de inicio de consumo en esta región es de 15 años, y de 20 a 25 años donde mayor auge de consumo (Campos & Solis, 2016, p.25).

Otro dato por parte del INEC es que el 61,6% del alcohol que se adquiere es gracias al fácil alcance que tenemos de comprar en la tienda del barrio y la expedición sin restricción a los menores de edad a pesar de existir la normativa vigente que no solo sanciona con el cierre del local y la multa económica sino que también ya se establece la pena privativa de la libertad de 15 a 30 días de acuerdo al (Código Orgánico Integral Penal) (COIP) de cierta manera ya vemos que también la tarea de evitar el expendio y reducir el consumo de alcohol queda a cargo de quienes venden estas bebidas ya que tendrá que llegar hasta el último detalle con tal de evitar vender alcohol, se trata de cierta manera que se siga proliferando el consumo de alcohol y más aun lucrando de los menores de edad.

En el mismo inciso se habla no solo de la prohibición de vender a un menor de edad bebidas alcohólicas, de moderación o cigarrillos sino que también se reprocha a quien ofrezca, ampliando la responsabilidad que tenemos frente a un menor de no motivar a beber, de aconsejar o ya desde pequeños educar sobre el consumo y las consecuencias de caer en la bebida.

El Estado legislativamente ha asumido su rol y ha expedido diferentes normas en pro de velar por el consumo controlado y sobre la situación de los menores, pero todo esto ha quedado en letras y se ha olvidado algo fundamental que en materia de tránsito podemos decir es el pilar elemental para la reducción de los accidentes y es la “PREVENCIÓN” palabra tan sencilla de pronuncia pero difícil de asimilar.

Consagrado como uno de los objetivos en la Ley Orgánica de transporte Transito y Seguridad Vial en su libro tercero sobre la Seguridad y Educación Vial, pero porque cada vez se vuelve difícil poner en la práctica la prevención? y esto no solo va a un tema legal o de única preocupación por el Estado a quien hemos delegado toda la responsabilidad para regular nuestras conductas y ayudarnos a controlar a quienes desde la familia han perdido el control sobre sus actos, además sea quien nos diga que está bien y que está mal y que de estar mal sea el encargado de reprochar esa conducta a través de una sanción y de esta manera tomar como referente una obligación a cumplir.

Existen políticas dirigidas a la prevención y control del alcohol pero hay que reconocer que poco efectivas, que podemos decir lo único que hacen es cumplir con lo que exige la ley o lo que exigen los superiores para quedar bien, sin embargo de lo poco que se ha hecho algo también ha quedado en la ciudadanía y creado un poco de conciencia.

Es necesario saber qué es lo que realmente está ocasionando el consumo desenfrenado del alcohol y de la investigación que he realizado varios son los factores de consumo dejando de lado que se debe hacer para prevenir.

Más preocupante resulta que esa persona que conduce un vehículo víctima de problemas sociales, de la falta de personalidad para rechazar un trago, de la poca educación en prevención por parte de instituciones educativas o el fácil acceso al licor sea quien se encuentre detrás de un volante manipulando una máquina y siendo un riesgo para los demás.

Podemos definir a la prevención como aquella conducta anticipada, pronosticada de una situación cuyo daño se puede dar y que de ser así aquella persona se encontrara preparada

para asumir y enfrentar los riesgos disminuyendo así la consecuencia de actos propios o de terceros y en caso que no se dé daño alguno por lo menos estar preparados.

La prevención debe jugar un rol fundamental en el sistema vial en anticiparse a situaciones que ponen en peligro la integridad física y mental de las personas.

Como se puede observar en nuestra Provincia el consumo de alcohol es una tendencia que va en aumento, los jóvenes son los principales consumidores, se puede decir que aún no se ha tomado conciencia que ésta problemática ha permeado en todos los ámbitos de la vida, en esta caso el legal no está exento. En nuestro contexto los ciudadanos aún no consideran la gravedad del incumplimiento de las leyes de tránsito, hay que comprender el significado del término **Infracción**. El (Código Orgánico Integral Penal, 2014) en su Art. 137 establece: “**Artículo 371.- Infracciones de tránsito.-** Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.

Para Gallardo (2015)

Las infracciones en tránsito son de carácter culposo y el desconocimiento y limitación en cuanto a la aplicación de las leyes y reglamentos, ello tiene como consecuencia la irresponsabilidad, imprudencia, factores que también repercuten en las tasas de accidentabilidad en nuestro país (p.35).

Como medidas preventivas el Estado conjuntamente con los gobiernos locales llevan a cabo programas, mismos que promocionan: cero alcohólo al volante, reducción de velocidad, el uso del cinturón de seguridad, preferencia al transeúnte y al ciclista, entre otras. A continuación, se presenta una serie de parámetros, leyes, normas y sanciones que se toman en cuenta al cometer una infracción de tránsito:

Cuando la causa del accidente es la presunción de la ingesta de alcohol, el agente de tránsito, debe realizar la prueba de alcoholemia de manera inmediata, debido a que con el pasar de las horas el alcohol empieza a desconcentrarse 0,1 gramo por cada litro de sangre, caso contrario se realiza un examen médico legal neurológico y psíquico, pues el efecto del alcohol es diferente entre las personas (Cárdenas Ramírez & Cárdenas Verdezoto, 2013, p. 119).

Se puede decir que el consumo de alcohol incluso en dosis pequeñas, altera directamente el sistema nervioso central, en ocasiones el conductor siente o experimenta un tipo de lucidez, la cual le hace creer tener la habilidad para conducir un vehículo y lo que en realidad sucede es que limita la coordinación, impidiendo tener una respuesta inmediata.

Por ello el Código Orgánico Integral Penal, no exime de culpa el grado de embriaguez a partir de 0,3 gr./lt de alcohol por litro de sangre o 0,15 mg/lt de alcohol en aire expirado para quién conduzca un vehículo automotor. La tasa de alcoholemia prohibida para la conducción es de 0,3 gr de alcohol por litro de sangre en adelante y se obtiene dicha concentración en un hombre de 70 kg, con 3 vasos de cerveza de 285 ml, y 3 copas de whisky de 30 ml que son equivalentes a 3 vasos de cerveza de 285 ml; la mezcla de bebidas alcohólicas y sustancias estupefacientes influyen directamente en la conducta del individuo (Cárdenas Ramírez & Cárdenas Verdezoto, 2013, p. 123).

Para medir el grado de alcoholemia el agente de tránsito tiene a su disposición la realización de pruebas cuantitativas y cualitativas:

Cuantitativas: Es la prueba de alcoholemia que indica bajo un procedimiento técnico la cantidad de alcohol en la sangre.

Cualitativa: Es la prueba psicosomática que indica bajo el procedimiento médico que consiste:

- a) En el interrogatorio
- b) Examen físico general
- c) Pruebas clínicas de especialidad orientadas en verificar la afectación del sistema nervioso central, sobre coordinación motora y reflejos especialmente.

Una método alternativo de medir los grados de alcohol en el organismo, son las pruebas de sangre, si el conductor se niega al procedimiento será sancionado con toda la rigurosidad (Cárdenas Ramírez & Cárdenas Verdezoto, 2013, p.125).

Nuestro (Codigo Organico Integral Penal,) en el Art. 376.-, señala: “La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes,

psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos.”

Cabe mencionar que esta es la máxima sanción aplicada en el Ecuador al conductor que bajo los efectos del alcohol cause la muerte de una o varias personas, tampoco en este caso puede aplicarse las circunstancias atenuantes, a más de esta sanción que reza la norma cabe recordar, que a la par de la sanción penal, está la responsabilidad civil que tiene el conductor causante del accidente de asumir por los daños y perjuicios que causo a la víctima del mismo.

Con cada reforma vemos un aumento de las penas y nuevos mecanismos para sancionar a las personas bajo los efectos del alcohol, como también tener la certeza de que el conductor se encuentra bajo los efectos del mismo.

Sin embargo a pesar de contar con la tecnología y las reformas, socialmente poco es lo que se ha logrado, hay que reconocer que sería difícil erradicar por completo la práctica de beber cuando se sabe que se va a conducir, pero también sabemos que el cambio de prácticas y hábitos se lo puede hacer mediante la prevención.

En la sección segunda de los delitos culposos de tránsito en su art 377 del Código Orgánico Integral Penal En el Art. Art. 379.- **“Lesiones causadas por accidente de tránsito.-** En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones a las personas, se aplicarán las sanciones previstas en el artículo 152 reducidas en un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso.

Serán sancionadas además con reducción de diez puntos en su licencia.

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

La o el propietario del vehículo será responsable solidario por los daños civiles.”

Según las estadísticas mostradas anteriormente podemos evidenciar que la aplicación de estas leyes y normativas enfocadas en reducir los accidentes e infracciones no han aportado a las disminuciones de los mismos. Es por ello que nos hemos enfocado en el Derecho Preventivo el cual no sólo está basado en la ética social, sino en brindar al ciudadano una serie de oportunidades para que conozca a profundidad los riesgos de no cumplir una normativa.

Gallardo (2015) nos presenta varias opciones con referencia a políticas preventivas:

- Leyes de tolerancia cero: los conductores con alcohol en la sangre, son sancionados con la suspensión inmediata de la licencia, ello ha aportado significativamente en la reducción de los accidentes de tránsito.
- Programas de obtención gradual de la licencia de conducir: cuando un conductor no cuenta con los suficientes conocimientos técnicos y teóricos para conducir perfectamente se le asignará una licencia gradual.
- Dispositivos de Bloqueos. Es un sistema novedoso, el vehículo detecta cuando su conductor se encuentra en estado de embriaguez y le impide seguir su marcha, no ha sido aplicado debido a su elevado costo.
- Concientización y Educación: A través de campañas, se pretende concientizar a la población para un cambio de conducta.

Uno de los entes que sanciona los delitos del accidentabilidad por causa de ingesta de alcohol

Es el Código Integral Penal, vigente desde agosto del año 2014, en su artículo 19 establece. - “Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones. Delito, es la infracción penal sancionada con pena privativa de libertad mayor a treinta días. Contravención, es la infracción penal sancionada con pena no privativa de libertad o privativa de libertad de hasta treinta días.”

1.4 Consideraciones

El sistema vial es tomado en cuenta como un gran teatro, teatro dentro del cual intervienen diferentes personajes cada uno listo a desempeñar roles previamente establecidos que en este caso son por las diferentes leyes que tratan sobre la educación, seguridad vial como también el marco dentro del cual deben actuar, el desempeño de cada papel determinara el futuro y las consecuencias de llevar cada conducta con apego a las normas, como también al sentido común, indispensable para la supervivencia en circunstancias donde transitar por las vías cada vez se vuelve más peligroso; las leyes no pueden regular todo el universo de conductas que se dan por el ser humano delegando al buen juicio de la persona evitar desgracias en las vías.

Los personajes a los cuales las leyes se refiere son: Los peatones, pasajeros y conductores.

De los peatones, cuyo papel se encuentra previamente establecido en la ley y es la que regula la forma de actuar de una persona apenas atraviesa el umbral de su casa, conductas reguladas que buscan generar un mayor orden y evitar desgracias propias de tránsito; podemos definir al peatón como aquella persona que debe actuar en el sistema vial con apego a la ley y el sentido común para dirigirse a diferentes lugares bajo el concepto de la prevención.

Pasajeros. Quienes a través de los diferentes medios de transporte sean público, comercial, por cuenta propia y particular se dirigen a diferentes lugares pero que de igual manera deben cumplir con ciertas normas que regulan su conducta cuando se suben en un vehículo

Y por último los conductores los mismo quienes pueden manipular diferente tipo de transporte sea de tracción humana, animal o mecánica

En el caso de los vehículos de tracción humana es aquella en que los conductores impulsan su vehículo gracias a la fuerza motora de sus cuerpos como por ejemplo los ciclistas los mismos

cuya imprudencia, negligencia impericia o inobservancia de las leyes es también reprochado por la ley.

De tracción animal estos vehículos son impulsados por la fuerza de algún semoviente pero bajo el dominio de una persona.

De tracción mecánica propiamente los de transporte público, comercial o por cuenta propia.

Los vehículos de transporte público podemos definir como aquella actividad encargada del traslado de personas y bienes por la red vial estatal cuya actividad previamente deberá ser aprobada bajo el marco legal del Estado quien es el encargado de entregar la autorización o contrato de operaciones sin embargo para evitar la proliferación de este tipo de transporte quienes busquen realizar dicha actividad tiene que estar ya constituida sea como compañía o cooperativa requisito esencial para poder prestar este servicio sea colectivo o masivo de acuerdo a la (Ley Orgánica Reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, s.f.) en su art 56.

“El servicio de transporte público puede ser urbano, interprovincial e internacional.

Mientras que el transporte comercial de acuerdo al art 57 de la misma ley define al transporte comercial como aquella actividad de trasladar a personas y bienes por la red vial del Ecuador y cuya actividad previamente deberá ser aprobada por la entidad pública encargada, a través de un permiso de operaciones que a diferencia del transporte público se requería de un contrato, este tipo de transporte representara un beneficio económico para su propietario, en este servicio se lo realizara a menor escala como por ejemplo taxi, carga liviana etc.”

Estos contratos, permisos o autorizaciones se los conoce como títulos habilitantes y una vez obtenido se considerara a la persona jurídica como operadora de transporte terrestre.

El transporte comercial es considerado como estratégico-económico para el Estado por ello cada operadora en sus estatutos debe guardar su carácter de social.

En tanto que el transporte por cuenta propia al igual que los anteriores también requiere de un permiso o autorización por parte del ente regulador sin embargo en este tipo de transporte a pesar de ser liviano solo se lo puede realizar de manera que beneficie a su propietario o persona jurídica mediante el uso de su propio vehículo o flota para el traslado de personas o bienes por ejemplo si yo tengo un hotel y los huéspedes necesitan trasladarse a diferentes lugares producto del paquete turístico utilizare una furgoneta o flota de furgonetas propias para beneficio. También se puede realizar el transporte de bienes pero de menor carga y su actividad también se encuentra regulada

Y por último el de transporte particular y es el que realizamos cómodamente los ciudadanos para fines personales o familiares para trasladarse de un lugar a otro sin tener que recibir alguna prestación por dicho traslado si no en la medida de beneficiarnos propiamente. En este tipo de transporte se prohíbe que se lo realice de forma pública o comercial.

Para la circulación de este tipo de transporte bastara la matricula que será otorgada por la Agencia Nacional de Tránsito.

Los usuarios viales descritos deben cumplir roles en la vías como bien sabemos nosotros tenemos derechos pero también obligaciones y el incumplimiento de una obligación por lo general acarrea una sanción que en el caso de transito las penas aplicables a incurrir en un delito o contravención son la reclusión, prisión, multa económica, revocatoria, suspensión temporal o definitiva de la licencia o autorización para conducir vehículos, reducción de puntos y trabajo comunitario. En cuanto a las operadoras de transporte como también parte del sistema vial se les

aplica sanciones administrativas que pueden llegar a ser la suspensión temporal o definitiva de las operaciones.

De este modo una vez descrito quienes participan del sistema vial y a quienes les corresponde el debido cuidado de la conducción y la responsabilidad de movilizarse de un lugar a otro podemos empezar a definir conductas que en el caso de esta tesis apunta a los conductores aquellos que bajo los efectos del alcohol generan enormes pérdidas económicas, daños materiales, la pérdida de un ser querido, pero algo peor y difícil de sobrellevar, es el soportar alguna discapacidad producto de una accidente que en muchos casos su víctima hubiera preferido perder la vida en el mismo accidente, porque considero tal situación? y es, porque la muerte de un familiar de alguna manera se la puede sobrellevar con la lucha constante de mantener vivo el recuerdo de ese ser querido que no decidió abandonarnos si no que fue víctima de un conductor que cargado de irresponsabilidad ingirió alcohol tomo su vehículo y decidió conducir, no nos queda más que aceptar la realidad que nunca más estará junto a nosotros y dejar que el tiempo se encargue de que su presencia quede en un buen recuerdo de quien en vida fue, pero a juicio de este autor no son las únicas víctimas sino también sus familiares quienes quedan para enfrentar todo el aparataje jurídico-social y moral de perder a un ser querido y el enorme vacío que deja este con su partida.

Tampoco podemos olvidarnos del conductor irresponsable y todo lo que deja como consecuencia de su imprudencia, recordemos que también tiene familia, trabajo, una vida que la va a perder por no tomar una decisión adecuada antes de conducir un vehículo, privado de su libertad y con la conciencia de haber cegado la vida de otro ser humano o causar daños irreparables a la integridad de sus víctimas.

La cultura de los ecuatorianos es poco preventiva nosotros no actuamos antes que pase una desgracia no tomamos medidas de seguridad, en su mayoría actuamos enfrentando la desgracia generando efectos complicados para poder sobrellevarlos o incluso haciendo frente al daño cuando se pudo evitar. Otras culturas como la Norteamericana es normal ver como se adoptan las medidas preventivas como por ejemplo la manera de llevar a los niños dentro de un vehículo como son la silla de seguridad y en la parte trasera del mismo, el prepararse anticipadamente para viajar o el simple hecho de saber que utilizando el cinturón de seguridad evita lesiones graves, sin embargo poco de esto es lo que se ve en el Ecuador actuando más para evitar una multa que una desgracia.

De hecho las frases características de un conductor Ecuatoriano poco preventivo frente a las recomendaciones de algún familiar para que conduzca responsablemente son:

De algo tengo que morir!

Una sola vida!

No pasa nada...!

Ya manejo años!

Sencillo reconocer a este tipo de conductores, ahora bien en temas de alcohol y conducción las frases son muy variadas y cabe recalcar que estas frases no solo quedan en simples conversaciones si no que estas son puestas en práctica, aceptadas y obligadas a realizar y que en la cultura ecuatoriana se ha vuelto algo normal y que de hecho en algunos casos se lo considera un buen conductor si es que maneja bajo los efectos del alcohol y logra llegar a su casa.

Las frases que identifican a un conductor “experimentado”

¡Borracho manejo mejor!

¡El carro ya va solo!

¡El carro tiene piloto automático!

¡El carro ya conoce el camino!

Frases que no solo bajo los efectos del alcohol las pronunciamos sino también en el uso sano de nuestras facultades y ya no para destacarnos de los demás, ya repetimos estas frases con la convicción de hacerlas.

“Hablar de prevenir es hablar de un conductor básico no experimentado”; pero hablar de un conductor en estado ético es como hablar de un conductor experimentado de un conductor que a lo largo de los años ha logrado dominar el arte de conducir un vehículo bajo los efectos de alcohol.

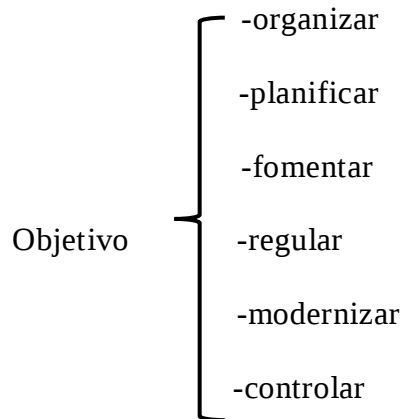
¿Cómo fomentar la prevención?

Considero que se debe tomar a la prevención como materia fundamental para la reducción de los accidentes de tránsito y esto se puede lograr mediante tres ejes que son la ley, la educación y la cultura vial

La ley porque a través de un cuerpo normativo se pueden trazar las directrices para encaminarnos en el ámbito de la prevención creando normas que ajusten las conductas de las personas al sistema vial que la ley sea el instrumento, el manual que tiene el peatón, conductor y pasajero para saber cómo actuar en las vías.

En el Ecuador contamos con varias leyes dirigidas para estos fines pero con poca efectividad dado que poco es lo que se cumple de lo que manda la ley o se ha puesto en marcha planes sobre materia vial.

El artículo uno de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial plantea varios objetivos sobre el transporte terrestre tránsito y seguridad vial

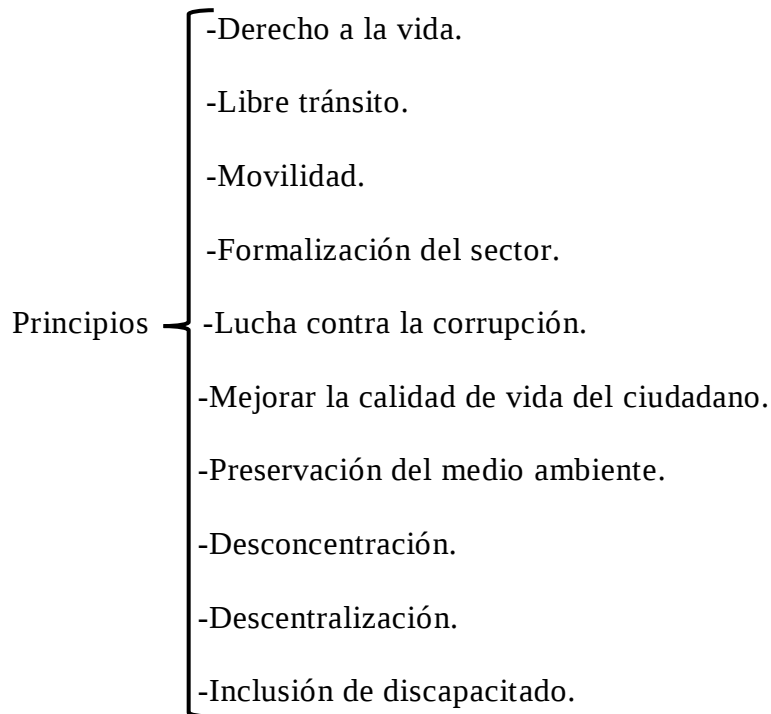


Estos objetivos establecidos en la ley se dirigen hacia dos temas importantes de la vida social y son la protección de las personas que se trasladan de un lugar a otro como también generar un desarrollo social y económico alcanzando un bienestar en sus habitantes.

Podemos decir que el bienestar socio-económico es una consecuencia de la protección de las personas, brindar la seguridad jurídica, condiciones del transporte terrestre, mejoramiento de vías y la educación es lo que generara un desarrollo en el ámbito social y económico de las personas sintiéndose más responsables y comprometidas en mejorar su intervención en la red vial.

El artículos dos de la misma ley se refiere a los principios preponderando el derecho a la vida como el principal de sus principios, sin embargo no es el único cuerpo normativo que consagra este principio, la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la Constitución lo hacen, siendo la Ley de Tránsito que subordinada a estos cuerpos legales la incorpora; en conclusión nadie puede atentar contra la vida de las personas y se buscaran

todos los mecanismos con el fin de reducir los accidentes de tránsito con muerte en el Ecuador y será el estado el encargado de velar porque se dé cumplimiento a dicho principio a través de la expedición de normas como también de los medios, programas para velar por el respeto a la vida.



Consecuentemente al derecho a la vida está el derecho al libre tránsito y la movilidad que podemos definir como la facultad que tenemos las personas de trasladarnos de un lugar a otro con el fin de satisfacer diferentes necesidades a lo largo y ancho del territorio Ecuatoriano, así como también ingresar o salir de este cuándo así lo necesite

Este es ejercido de manera física o mediante diferentes medios de transporte; sin embargo este derecho tiene ciertas restricciones como por ejemplo en el caso de que una persona haya cometido un delito.

El derecho a la movilidad hace referencia a que si bien existe la libertad de tránsito esta debe realizarse a través de diferentes medios de transporte y con las comodidades que requiere cada usuario del sistema vial con accesos, seguridad como una infraestructura adecuada de las carreteras a fin de generar un desarrollo económico y personal de la sociedad.

En cuanto a la formalización del sector, el transporte en el Ecuador forma parte indispensable del motor económico, por ello es necesario adoptar medidas que generen recursos con el fin de mejorar la economía del país, se busca que el sector del transporte se encuentre regulado y debidamente ordenado es decir que se cumpla con las normativa para la circulación de diferentes formas de transporte que generen riquezas tanto en el ámbito personal como social.

También con este principio se busca evitar la proliferación de transporte sin una debida regulación.

Lucha contra la corrupción. Uno de los peores males de una sociedad es la corrupción y lo que en la actualidad se ha llegado a generalizar y formar parte de nuestra cultura considerando que la corrupción no viene solo del servidor público sino también de diferentes individuos de hecho es quien también motiva que este mal siga en aumento la que calla frente a diferentes actos ilegales y también la que forma parte de ellos al cancelar valores que no son legales con el fin de evitar una sanción o la pérdida de tiempo, las diferentes leyes del Ecuador reprocha esta conducta incluso sancionándola.

La Agencia Nacional de Tránsito realiza diferentes programas que apuntan a evitar que la corrupción

Sin embargo la corrupción no solo se evita con la sanción si no también con el cambio de mentalidad de las personas sobre la forma de realizar diferentes actos y esto solo se puede lograr mediante la educación a través de las diferentes instituciones educativas inculcando en los niños valores principios que cuando se encuentren frente a situaciones que atenten con su conciencia sepan las formas adecuadas de resolverlas.

Actualmente el Ecuador cuenta con el plan de prevención y lucha contra la corrupción esto en concordancia al artículo 204 de la (Constitución de la República del Ecuador 2008) que habla de prevenir y combatir la corrupción.

En este sentido el artículo 206 de la constitución se refiere a la función de Transparencia y Control Social que es la entidad encargada de formular políticas de transparencia, control, rendición de cuentas, promover la participación ciudadana. (Constitución de la República del Ecuador 2008)

Mejora la calidad de vida del ciudadano al existir normas, planes, proyectos en la vida jurídica de tránsito y la voluntad política y ciudadana podemos ir encaminados a mejorar las condiciones de vida de las personas no solo en un aspecto económico si de una manera integral, al precautelar la vida, al desarrollar programas de prevención vial, al mejora las vías etc.

Preservación del medio ambiente sobre este punto la actual constitución ya reconoce a la naturaleza derechos.

En la sección segunda de la (Constitucion del Ecuador, 2008) en el artículo 14.- “Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*.”

Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los Ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la Prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.” (Constitución de la República del Ecuador 2008)

Desconcentración y descentralización. Los cambios que se han hecho a partir del año 2008 con sus reformas fue las descentralizar y desconcentrar todo lo referente al transporte terrestre tránsito y seguridad vial de una manera administrativa y financiera propugnando a que cada Gobierno Autónomo Descentralizado asuma la transferencia obligatoria, progresiva y definitiva de responsabilidades y que en este caso sea quien ejerza la administración en tránsito y que los recursos obtenidos sean para cada uno de los GAD. Cabe mencionar que esta descentralización se da desde tres aspectos la descentralización política, administrativa y fiscal. (competencias, s.f.)COOTAD (Transfiere Competencias de Tránsito y Transporte a los Municipios, 2015, p.12).

Interculturalidad. Bien sabemos que el Ecuador es un país que tiene una gran diversidad étnica, podemos decir que la interculturalidad es un equilibrio entre la unidad y la diversidad el respeto a los diferentes pensamientos, costumbres, tradiciones etc.

El principio de interculturalidad va dirigido hacia la generación de diferentes espacios en los cuales se pueda compartir diferentes pensamientos.

Inclusión a personas discapacitadas. Es indudable pero Ecuador ha sido un referente en desarrollo son materia de inclusión a personas con discapacidades con diferentes políticas en beneficio de este sector vulnerable en la sociedad, no solo en el aspecto laboral, económico o social, en el aspecto de transito ya tienen una mayor participación.

Con estos principios generales en los cuales se sienta sus bases la ley y como principal el derecho a la vida, será mediante esta ley que se busque los mecanismos idóneos para

proteger a los usuarios de las vías de posibles accidentes y riesgo comunes de la irresponsabilidad de conductores bajo los efectos del alcohol.

Como he manifestado en líneas anteriores la única forma de modificar conductas en las personas es mediante de la educación, del cambio de cultura vial que tenemos los ciudadanos y una verdadera renovación en los establecimientos educativos en lo referente a educación vial ya que solo a través de esta poderosa arma podemos llegar a generar buenos hábitos en las personas que circulamos por las vías ya sea como conductores, peatones o pasajeros.

El artículo 4 de la ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial se refiere a la responsabilidad que tiene el Estado de garantizar el derecho a las personas a que sean educadas en temas de tránsito y seguridad vial, pues bien hasta aquí sabemos que cumple en letra con lo que mencionaba pero la pregunta es de que manera esa obligatoriedad se puede hacer efectiva?

En el mismo artículo se habla de la adopción de medidas como la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos educativos en temas de tránsito y más aun hace énfasis en la “PREVENCION” que como tema de tesis considero primordial para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

Sin embargo de qué manera el Estado ha logrado alcanzar con este objetivo?

La respuesta es clara y pues no lo ha hecho hasta el momento ninguna institución educativa por lo menos en Cuenca cuenta con una materia en educación y seguridad vial, como tampoco su equipo docente es calificado para tal instrucción.

De esta manera como se pueden cambiar conductas en las vías?

La enseñanza en temas de prevención de accidentes de tránsito, la educación y seguridad vial debe ser considerada como una materia más en la malla pedagógica de los planteles educativos, pero esto se lo debe hacer de una manera formal, estructurada y organizada con metas a cumplir basado en un proceso constante y en un seguimiento periódico.

En la actualidad la educación y seguridad vial se basa en charlas, conferencia o actividades como conciertos y la efímera publicidad en los medios de comunicación siendo hasta ahora un tema de poco interés pero de grandes y graves consecuencia.

La única vez que un ciudadano podía conocer sobre temas en materia de tránsito era antes de la última reforma de la ley en donde se hablaba de la obligatoriedad que teníamos las personas previo a la obtención de la licencia de conducir, era necesario aprobar un curso en las escuelas de conducción, beneficio que fue derogado y consta en la transitoria primera de la misma norma en la que ya no se exige el certificado de haber aprobado un curso en las escuelas de conducción y que actualmente como único requisito para conducir vehículos es rendir ciertos exámenes y un certificado de una escuela de conducción que acredita que la persona sabe manejar un vehículo mas no que esta apta para hacerlo.

De esta manera obtener una licencia solo es necesario saber ver, escuchar y tener motricidad mas no ese carácter de responsabilidad, precaución y debido cuidado al conducir un vehículo lo que en la práctica una persona bajo los efectos del alcohol tiene estos elementos, pero disminuidos debido a la ingesta de licor.

La mejor manera de desarrollar estos tres elementos importantes es a través de la enseñanza de las diferentes instituciones educativas sea del sector público o privado como también de las escuelas de conducción, el procesos de aprendizaje en materia de tránsito tiene que ser constante. De esta manera podremos cumplir con el Artículo 4 de la LOTTTSV.

CAPITULO II: EL ALCOHOL

2.1 Consideraciones Generales

El alcohol es una droga que, en nuestro contexto, se considera como legal, según datos del INEC: 912 576 personas consumen bebidas alcohólicas. El 89,7% son hombres y el 10,3% son mujeres. Las personas entre 19 y 24 años son las que más consumen bebidas alcohólicas con 12%, seguidas por las de 25 a 44 años con 11,5%, de 45 a 61 años con un porcentaje de 7,4%, los mayores de 65 años con 2,8% y la población menor de 18 años con un 2,5%. La cerveza es la bebida alcohólica preferida por quienes consumen licores con un 79,2%. El lugar más recurrente donde se consiguen las bebidas alcohólicas es la tienda de cada barrio. 41% de las personas que consumen alcohol lo hacen semanalmente. Galápagos es la provincia donde más consumo de alcohol se registra en el país y Bolívar es la que menor consumo tiene, como podemos observar la población joven es la que más consume bebidas alcohólicas, las mismas van de la mano con la conducción.

Con respecto a la definición de alcohol Calafat & Amengual (2007) lo definen así:

El etanol, alcohol etílico se obtiene a través de un proceso de fermentación de ciertos frutos, que luego son destilados, al momento de ser consumido ingresa al aparato digestivo, a los 5 minutos ya se puede detectar alcohol en la sangre, alcanzándose la máxima concentración a los 30 minutos, posteriormente es eliminado por el hígado, riñones y sudor (p.18).

Es así que podemos decir que el alcohol es una sustancia que afecta a todos los sistemas y órganos del consumidor, cuando su dosis se eleva el mismo, puede producir una falsa sensación de bienestar y confort. Cuando el individuo ha consumido alcohol en elevadas cantidades el comportamiento tiende a alterarse, además los estímulos receptores se desequilibran, de modo que operar y manejar maquinarias en este estado puede causar accidentes y hasta incluso la muerte.

El alcohol es una de las drogas más antiguas que existe, una de las primeras culturas en las que se ha podido registrar la aparición de esta droga es en la civilización egipcia, hay historiadores

que indican que existieron bebidas fermentadas en la antigua China ya más de 6000 años AC, datos posteriores establecen que se fue desarrollando también en la india.

El alcohol forma parte de nuestra cultura y sociedad en sus inicios tenía mucho que ver con aspectos religiosos por lo que se utilizaban para rituales debido a los efectos que este generaba.

También se utilizaba como remedios medicinales, afrodisiacos, cura de problemas, pociones amorosas, etc.

En cuanto a la religión varios son los pasajes que se refieren al alcohol que en aquella época era expresada en el vino.

El vino es utilizado para las eucaristías, que simboliza a la sangre de Cristo.

En la actualidad no hemos dejado ciertas costumbres ya que el alcohol lo consumimos a pretexto de varias razones, sea de manera religiosa, ocio, o lo común, apaciguar la ansiedad que genera la dependencia y la adicción.

De igual manera el alcohol ha ido evolucionando y se ha desarrollado diferentes tipos de licores pero con los mismos efectos y en diferentes grados, solo que este se ha ido ajustando al gusto del consumidor.

Actualmente el alcohol es la droga más fácil de conseguir ya que sobre esta existe poca restricción para su venta al público excepto en aquellos casos como la prohibición de venta a los menores de edad que como mencionamos en el capítulo anterior existen sanciones a quien venda este producto sin comprobar la edad de la persona.

Con el paso de los años y todos los cambios que ha tenido el alcohol podemos decir que se ha generado en la sociedad ya una necesidad por consumir esta droga, aceptándola y motivando a las personas a que la ingieran, desde su aparición ha sido considerada como una bebida de común uso.

Sin embargo en aspectos de sociedad este último tiempo se ha ido deteriorando aceleradamente las consecuencias de consumir alcohol, una de ellas es la práctica de conducir un bajo los efectos del alcohol.

	VOLUMEN MEDIO	PORCENTAJE MEDIO	ALCOHOL PURO cc %	ALCOHOL PURO cc g	ALCOHOLEMIA ²	
Vaso de vino	100	12	12,00	9,60	0,21	0,29
Cerveza (1/5)	200	5	10,00	8,00	0,18	0,24
Cerveza (1/3)	333	5	16,65	13,32	0,29	0,40
Aperitivo	70	17	11,90	9,52	0,21	0,29
Copa de brandy/licor	45	40	18,00	14,40	0,32	0,44
Combinado	70	40	28,00	22,40	0,49	0,68
"Medio" whisky	40	43	17,20	13,76	0,30	0,42
Whisky	70	43	30,10	24,08	0,53	0,73
Copa de aguardiente	45	50	22,50	18,00	0,40	0,55

Tabla 1: Volumen de alcohol por litro y grados de alcoholemia

Fuente: <http://www.cedro.sld.cu/bibli/ap/ap1.pdf>

La tabla 1 nos indica que el whisky tiene más grados de alcohol, por ende un mayor puntaje en la prueba de alcoholemia, le sigue la bebida combinada, generalmente se combina el aguardiente con alguna bebida azucarada, lo que provoca que una persona absorba con mayor rapidez y por un tiempo prolongado el alcohol en el organismo.

2.2 Efectos que produce el alcohol en el conductor.

El alcohol es aquella sustancia que genera adicción y dependencia por ello ha sido catalogada como una droga, droga que genera un estado depresivo estrechamente relacionado con el sistema nervioso central afectando al pensamiento, el razonamiento y el juzgamiento.

El pensamiento: la persona que ingirió alcohol se encuentra privada en diferentes grados, que a medida que toma alcohol compromete su poder de decidir si lo que hace está bien o está mal, esto debido a que el alcohol compromete el buen desempeño de los neurotransmisores

encargados de controlar nuestros pensamientos y emociones y es el neurotransmisor estimulante como el glutamato que se ve afectado, generando un aumento del efecto depresivo, estos neurotransmisores son los que llevan la correcta información a nuestro cerebro y son los que controlan el pensamiento.

Por ello una persona en estado de embriaguez muy difícilmente podrá evitar conducir un vehículo ya que su cerebro al verse afectado por los químicos del alcohol le impide tomar una decisión acertada.

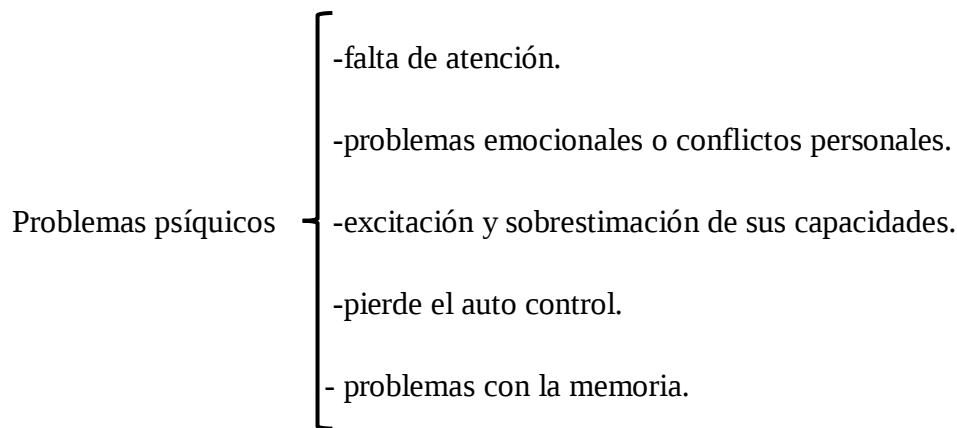
De acuerdo a esto, aconsejar a una persona que está bajo los efectos del alcohol que no conduzca su vehículo resultaría una tarea casi imposible.

El razonamiento: facultad que tenemos los seres humanos y que nos permite tomar decisiones basadas en el buen criterio, llegar a conclusiones y aprender de diferentes situaciones, el razonamiento ordena y estructura el pensamiento, es decir maneja toda la lógica de nuestro ser.

Estar bajo los efectos del alcohol afecta al correcto razonamiento, decirle a una persona que no maneje en ese estado no generara una respuesta acertada y menos aún una conducta idónea.

El juzgar: podemos definir como aquella actividad cerebral que hace una valoración de diferentes situaciones y que nos ayuda a tomar una decisión acertada de determinadas circunstancias.

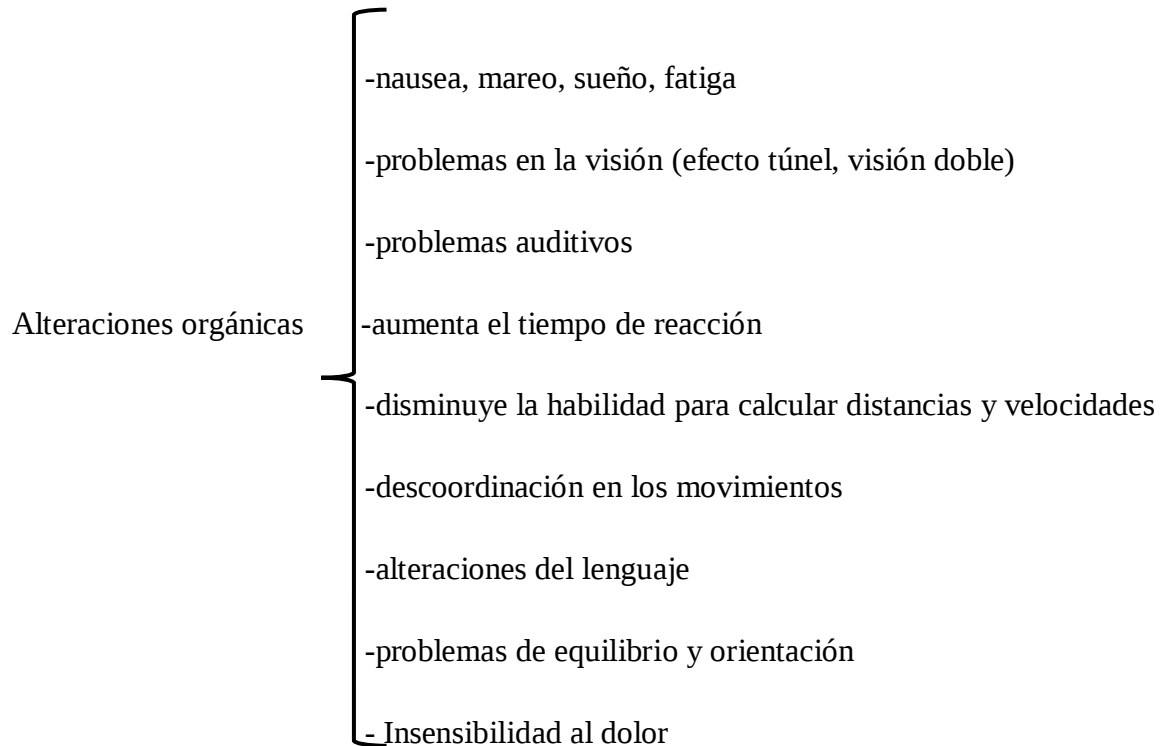
El juzgamiento es una consecuencia del pensamiento y el razonamiento que en el caso materia de estudio está comprometido por los efectos del alcohol; estar ebrio anula esta facultad de valorar el mundo exterior como comúnmente lo haríamos en un estado de sobriedad, decidir en estas circunstancias no es precisamente la conducta esperada puesto que en la mayoría de casos la persona decidirá conducir, afrontara riesgos y generara consecuencias no deseadas.



Hasta aquí hemos desarrollado los efectos que produce el alcohol en la psiquis del conductor, a continuación se detallara la forma en la que afecta físicamente el estado de embriaguez en la motricidad de quien conduce.

Conducir un vehículo implica varios factores para mantener una conducción responsable, en primer lugar y fundamental es la capacidad de razonamiento que debe tener cada conductor para distinguir los peligros a los que se puede enfrentar. Por otro lado la destreza para conducir un vehículo, para ello es necesario que su conductor se encuentre en la capacidad de reaccionar ante cualquier eventualidad y para ello no solo es necesaria la experiencia si no también la habilidad de responder a cada situación que se presenten en las vías, esta destreza, habilidad o movimientos coordinados no pueden verse afectada por causas externas que en el caso materia de estudio es el alcohol, ya que va a comprometer en gran medida la integridad y seguridad de los usuarios del sistema vial, sin embargo a pesar de conocer de los riesgos, el ser humano los afronta ingiriéndolo.

Efectos que produce el alcohol en el conductor.



A pesar que actualmente existe un sinnúmero de actividades llevadas a cabo por el gobierno local, con la finalidad de reducir el número de accidentes de tránsito por consumo de alcohol, podemos decir que nos enfrentamos a patrones culturales de consumo, por su parte López (2013) nos cuenta que los medios de comunicación, continúan promoviendo intensamente esta práctica, puesto que muestran al alcohol como un símbolo de éxito, bienestar, superioridad, etc.

2.3 Grados de la embriaguez

Como mencionamos en los ítems anteriores el consumo de alcohol afecta a todo el organismo, especialmente las funciones motoras y cerebrales, por lo que operar y manejar una máquina se convierte en un proceso riesgoso, Little (s.f) define a la ebriedad “como un proceso agudo de poca duración” (p.1).

Según la clase:

a) Voluntaria

Según la motivación:

a) Premeditada

b) No premeditada

La embriaguez atraviesa por distintos períodos:

a) Período de excitación, euforia, verbosidad, en algunos tristeza, rapidez asociativa; no hay pérdida de conciencia.

b) Periodo de incoherencia, automatismo, movilidad y falta de brillo en la ideación. Incoordinación motora, impulsos agresivos, ya hay pérdida de conciencia.

c) Período de sueño tóxico o coma,

1. Según los grados: alegre

Según los médicos: furibunda, letárgica

Según los Juristas: completa o plena, incompleta o semiplena.

2. Según su causa:

a) accidental: por sus condiciones patológicas.

b) culposa: sin preveer que se embriagaría.

c) voluntaria: se lo propone.

d) estudiada: o pre ordenada (Little, s.f, p.3).

Cuando una persona se encuentra en estado de embriaguez, su comportamiento se caracteriza por la excitación y la euforia, ello indica la pérdida de autocontrol, sin embargo, puede ser que las actividades motoras estén controladas, otro de los signos evidentes es el enlentecimiento en las respuestas a los estímulos sensoriales, alteraciones visuales, como ya se mencionó en los capítulos anteriores esta alteración es una causante de los accidentes de tránsito.

Cuando existe un mayor grado de alcoholemia, la conciencia del individuo se altera de forma visible, ello lo evidencia un estado de somnolencia, actividades sensitivas y motoras totalmente alteradas, por ende, es imposible realizar movimientos y actividades manuales. Cuando el alcohol ha invadido todo el sistema nervioso, el individuo entra en un estado de coma, ello puede provocar un paro cardiorrespiratorio.

Como podemos observar la embriaguez está estrechamente ligada a la cantidad de alcohol ingerido por un individuo, con respecto a las clasificaciones anteriores se puede decir que una persona está ebria cuando no puede coordinar sus movimientos y su cuerpo no funciona acorde a sus necesidades mentales. Para Guardia (2008) el alcoholismo es una enfermedad, que compromete las funciones cerebrales y conductuales, cuando el individuo ha comenzado el consumo de esta sustancia desde la adolescencia, es más probable que en la adultez desarrolle dependencia hacia el alcohol.

Por ello es necesario desde temprana edad educar para evitar el consumo a futuro que de acuerdo a diferentes estudios sería clave para una persona evitar convertirse en un dependiente del alcohol.

Sin embargo también debemos verificar el medio en el que se desenvuelve la persona ya que mucho se debe a la influencia que recibe por parte de amigos y fundamentalmente la familia.

Los medios de comunicación también juegan un rol importante en la etapa de aprendizaje de la persona, comerciales que alientan a la ingesta del alcohol considerándolo como algo normal y necesario para ser aceptado en un grupo social, es lo que ha hecho que actualmente bebamos en un inicio para ser aceptados y posteriormente para saciar una enfermedad.

Con respecto al consumo de alcohol y sus consecuencias Ministerio de Sanidad (s.f) nos cuenta que la alcoholemia es la cantidad de alcohol puro en gramos, por cada litro de sangre. Las

mujeres tienen niveles más elevados de alcohol que los varones a igual peso corporal y cantidad de alcohol tomada. Ello obedece a dos razones: Menor metabolismo del alcohol a nivel gástrico, tal como se ha comentado con anterioridad. Menor proporción de agua en el organismo. - El hábito de beber y la idiosincrasia individual.

Alco- holemia (g/l de sangre)	Nivel de dificultad para ac- tuar en el tránsito	Efectos que se perciben en los individuos	Nivel de riesgo
0,0	Sin dificultad	Dominio pleno de facultades para circular responsablemente en el tránsito.	Nulo
0,3	Moderado	Disminuye la capacidad de atender a situaciones de peligro. La respuesta a las mismas se comienza a lentificar y se hace más confusa.	Medio
0,5	Moderado a severo	Se reduce la visión con dificultades de enfoque y esto ocasiona desatención a las señales de tránsito que no pueden ser percibidas adecuadamente.	Alto
0,8	Severo	La motricidad se ve afectada, se retardan los movimientos. Aparece una sensación de euforia y confianza. Manejo agresivo y temerario obedeciendo a impulsos sin razonar.	Alto
1,5	Crítico No puede conducir	Estado de embriaguez importante. Reflejos alterados y reacción lenta e imprecisa. La concentración visual se deteriora y mantener la atención se dificulta en extremo.	Muy alto
2,5	Crítico No puede conducir	Ebriedad completa. El individuo aparece como "narcotizado" y confuso. Su conducta es imprevisible y le es imposible tomar decisiones con certeza.	Severo
3	Crítico No puede conducir	Ebriedad profunda. Se pierde paulatinamente la conciencia como antesala al coma y principio del riesgo de muerte.	Extre- mo

Tabla 2:Grados de alcoholemia y sus efectos en el individuo

Fuente:<http://87.98.229.209/~ivcisev/ponencias/comunicaciones/Jueves/Area4/Programa%20de%20prevencion%20y%20controles%20de%20alcoholemia.Municipalidad%20de%20Rio%20Cuarto-Carlos%20J.%20Antonio%20Delfino.pdf>

Como nos indica el gráfico, según aumentan los grados de alcoholemia el sistema nervioso central tiende a un desequilibrio en todos sus hemisferios, por ello una persona que pase el 0,3 de alcoholemia no puede conducir un vehículo. Con respecto a los efectos iniciales de la ingesta de alcohol Gárate (2012) acota que los primeros efectos de la ingesta de alcohol, son la pérdida del control de la coordinación motora, el habla, la visión, el estado de alerta se ve comprometido y con él la capacidad de reacción.

Antes del año 2008 en el Ecuador el límite legal permitido para conducir vehículos bajo la influencia del alcohol era de 0.8 gramos de alcohol por cada litro de sangre, siendo en Ecuador

uno de los pocos países hasta aquella época cuya tolerancia para conducir vehículos en estado etílico era muy alta, hasta aquel año los accidentes de tránsito eran comunes, posterior las estadísticas registraban un elevado número de accidentes debido a esta causa, con el transcurso de los años ha existido variantes sobre las estadísticas habiendo años con altos índices de accidentes de tránsito y en otros que se ha visto una disminución, esta variante se debe a varios factores sea por factores económicos de las personas como también fechas determinadas donde se consume más alcohol.

A partir de la reforma que se hizo en la ley y se eliminó la enseñanza obligatoria previo a la obtención de la licencia de conducir los accidentes de tránsito a causa del alcohol han ido en aumento.

Como pudimos ver en el grafico anterior sabemos que uno de los efectos que se evidencian al marcar 8.0 g por Lt. de sangre tiene que ver con la motricidad, euforia, exceso de confianza, conducción agresiva y actuar sin razonar aspectos esenciales para una conducción normal.

Sin embargo a partir de este límite se podía sancionar a un conductor que ya representaba un verdadero peligro en las vías, pero aceptado por la ley, ya que de acuerdo a esta tasa de alcoholemia el conductor se encuentra en un estado apto para manipular un vehículo.

Al marcar positivo se consideraba como contravención muy grave y el conductor podía enfrentaba una pena de 30 a 180 días de prisión, una multa de 40 dólares.

De ocasionar un accidentes de tránsito bajo los efectos del alcohol y cuyas consecuencias este la muerte de una o varias personas su sanciones es de 6 a 9 años de prisión, revocatoria definitiva de la licencia de conducir, y multa de 10 a 40 salarios mínimos vital generales (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial 2008).

Con la constitución del 2008 varias son las materias de derecho que cambiaron y que se tuvieron que ajustar a la misma, a partir de este año se buscó que la reforma de la LOTTTSV se ajuste a los nuevos vientos constitucionales y responda a una realidad catastrófica en cuanto a los accidentes de tránsito y se logre disminuirlos en beneficio de la sociedad.

2.4 Formas de establecer la embriaguez en materia de tránsito

Para categorizar la embriaguez Trevino (citado en Rodriguez, 2014) acota:

“La embriaguez es la consecuencia del consumo de alcohol ya sea este en mínimas cantidades, esto provoca, alteraciones en el cerebro, el metabolismo y la conducta del individuo (p.125).

En este sentido en su capítulo V del reglamento general para la aplicación de la ley orgánica de transporte terrestre Art. 243. Para efectos del cumplimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, el estado de embriaguez y la intoxicación por sustancias estupefacientes se define, como la pérdida transitoria o manifiesta disminuciones de las facultades físicas y mentales normales, ocasionadas por el consumo de bebidas alcohólicas o estupefacientes, respectivamente, y que disminuye las capacidades para conducir cualquier tipo de vehículo.

El Código Orgánico Integral Penal referente a la ingesta de alcohol u otras sustancias en materia de tránsito en su artículo 464 indica que:

- “1. Los niveles máximos de concentración de alcohol en la sangre, tolerables para la conducción de vehículos automotores, están determinados en este Código.
2. Cuando existan elementos que revelen la necesidad de practicar al conductor de un vehículo un análisis de ingesta de alcohol o de intoxicación por haber ingerido sustancias catalogadas sujetas a fiscalización, el agente de tránsito realizará la prueba alcohótest o narcótest o en su defecto lo conducirá a una institución acreditada para la práctica de los exámenes correspondientes dentro de las veinticuatro horas subsiguientes. Los resultados de los exámenes servirán como elementos de convicción.
3. Para realizar los exámenes de alcohótest, los agentes de tránsito portarán un detector o cualquier otro aparato dosificador de medición.
4. Si las condiciones físicas de quien conducía imposibilitan realizar las mencionadas pruebas, el agente solicitará el traslado del o de los heridos a un establecimiento de salud acreditado, en el que se le realizará los exámenes correspondientes.
5. En caso de que la o el conductor se niegue a que se le practiquen los exámenes de comprobación, se presumirá que se encuentra en el máximo grado de embriaguez o de

intoxicación por efecto de alcohol o de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización. De igual manera serán válidas las pruebas psicosomáticas que los agentes de tránsito realicen en el campo, registradas mediante medio audiovisuales.

Sobre el reglamento legal para determinar y sancionar la embriaguez (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial , 2016) determina:

Art. 244.- En casos de accidentes de tránsito, o cuando el agente de tránsito presuma que el conductor de un vehículo se encuentra en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, realizará de inmediato el examen de alcohotest con un alcohómetro o cualquier aparato dosificador de medición, o el narcotex, según el caso. Si fuere posible efectuar de inmediato el examen de sangre y orina se preferirán estos exámenes. En caso de que el conductor se negare a practicarse alguno o todos los exámenes antes mencionados, el agente le practicará de forma inmediata el examen psicosomático, el mismo que será grabado en video.

Art. 245.- El agente de tránsito informará al conductor que la negativa a practicarse al menos el examen psicosomático será considerado como presunción de encontrarse en el máximo grado de intoxicación, y por ende se procederá con su detención.

Art. 246.- La prueba de video constituye información de carácter personal, y por lo tanto sólo se utilizará con fines de sanción y juzgamiento del infractor. En consecuencia ni los jueces, ni las Unidades Administrativas, ni la CTE, ni los GADs podrán difundir la prueba de video a menos que medie el expreso consentimiento del infractor.

La violación de esta garantía conllevará la responsabilidad penal, civil y administrativa que corresponda.

De acuerdo a las normas mencionadas de diferentes cuerpos legales llegamos a la conclusión que son cuatro los exámenes que se establecen:

1. Examen de alcohotest: se refiere al aire expirado que es suministrado por parte del conductor que se registra en un aparato dosificador de medición, traduciéndolo en una cifra que es proporcional a la cantidad de alcohol que está presente en la sangre.
2. Examen de alcoholemia a partir de una muestra de sangre o de orina suministrada por parte del conductor se logra medir exactamente el contenido de alcohol en la sangre,

3. Exámenes psicosomáticos. Exámenes que estudian de la relación que tiene la mente con el cuerpo, se basa en un examen neurológico que se realiza al conductor en el que se analiza las funciones sensitivas y psicomotoras.
4. Narcotest este es un dispositivo que se lo coloca en la lengua del conductor alrededor de 60 segundos, de dar positivo la placa o paleta se tiñe de color, de dar negativo la placa permanecerá sin cambios, sin embargo este examen solo determina que el conductor consumió alguna sustancia estupefaciente más no la cantidad y el nivel de consumo

Actualmente en el Ecuador no contamos con este dispositivo, sea por sus elevados costos y también porque estos son desechables, por tanto resulta imposible obtener en primera instancia si un conductor se encuentra bajo los efectos de narcóticos, sin embargo el Agente de Tránsito deberá trasladar al conductor para que en un centro de salud y mediante de una prueba de sangre u orina se logre obtener un resultado.

Los equipos con los que cuentan los diferentes órganos de control como es el caso del alcohotest deberán ser previamente homologados por la Agencia Nacional de Tránsito.

De igual manera el Artículo 182 (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial , 2016) determina:

“No se podrá conducir vehículos automotores si se ha ingerido alcohol en niveles superiores a los permitidos, según las escalas que se establezcan en el Reglamento; ni sustancias estupefacientes, narcolepticos y psicotrópicas.” Por lo que todos los conductores están obligados a someterse, en el momento que el agente de tránsito lo solicite, a las pruebas que se establezcan para la detección de posibles intoxicaciones por alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas. La negativa de los conductores a realizarse los exámenes que se señalen en esta Ley y su Reglamento, será considerada como presunción de estar en el máximo grado de intoxicación.”

Una vez que el agente de tránsito ha detectado que el conductor se comporta de una manera característica a las personas en estado de ebriedad, el agente civil pedirá al conductor que se baje del automóvil para practicarse los exámenes de alcoholemia.

“Para la realización de dichos exámenes el Agente deberá apegarse a un procedimiento previamente establecido (manual de normas básicas sobre infracciones de tránsito y su procedimiento en el Código Orgánico Integral Penal– COIP), como también para la detención del conductor en caso de dar positivo.

Es así que el agente civil solicitara que el conductor baje del vehículo; posterior y apegado a lo que determina la ley deberá:

1. Informarle de los derechos al infractor.
2. Realizarle el examen de alcohotest.
3. Informar que se le va a realizar la prueba de alcoholemia.
4. Que su negativa será considerada como presunción de estar en el máximo grado de intoxicación y que se procederá a su detención.
5. Que se le va a grabar y se remitirá al Juez.
6. Hacerle el examen sicosomático.

- Pupilas
- Equilibrio
- Ambulatorios
- Dedo índice nariz: derecho, izquierdo
- Conversación
- Lectura.”

ACT.- deberá remitir las pruebas al Juez.”

(MANUAL DE NORMAS BÁSICAS SOBRE, sf, pág. 19)

En la normativa Ecuatoriana se hace una diferencia entre conductores, catalogándolas en conductores profesionales cuyo tipo de licencia es la tipo A, B Y F y los conductores profesionales quienes por su calidad transportan personas y bienes percibiendo una remuneración y con un vehículo aprobado para tal servicio.

Es por ello que al momento de sancionar se deberá verificar si al momento de conducir un vehículo bajo los efectos del alcohol, se encontraba ejerciendo sus labores respectivos a su licencia, de ser así la sanción será mucho más drástica que la del conductor no profesional, esto por necesarias consideraciones, un chofer profesional lleva consigo la responsabilidad de varias vidas dentro de su vehículo por ello su conducción debe ser prolija sin ninguna sustancia

estupefaciente, psicotrópica o preparado, tanto así que la tolerancia de alcohol en la sangre es menor a 0,1 gramos por cada litro de sangre, de exceder este límite el conductor estará sujeto a la siguiente sanción: pérdida de todos los puntos en su licencia como también la privación de la libertad de noventa días y la aprehensión del vehículo por 24 horas. (Código Orgánico Integral Penal , 2016)

En cuanto a los conductores no profesionales, nuestro. (Código Orgánico Integral Penal , 2016)
En sus artículos 384 y 385 establece lo siguiente:

“Artículo 384: Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.- La persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionado con reducción de quince puntos de su licencia de conducir y treinta días de privación de libertad; además como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.

Artículo 385: La persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, será sancionada de acuerdo con la siguiente escala: 1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad. 2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad. 3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, la suspensión de la licencia por sesenta días y treinta días de privación de libertad.

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

En el caso del transporte público, además de la sanción prevista en el inciso anterior, el propietario del vehículo y la operadora de transporte serán solidariamente responsables por los

daños civiles, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente sobre la operadora.”

2.5 La prueba de alcoholemia y su impugnación.

En el punto anterior se mencionó sobre las pruebas que sigue un agente de tránsito para determinar el grado de alcoholemia de un conductor, como ya sabemos la alcoholemia está relacionado con los grados de alcohol presentes en la sangre. Con respecto a ello Várscarcel (2014) acota: “El alcohol puede empezar a detectarse en la sangre a los 5 minutos de haberlo ingerido y alcanza su máximo nivel entre los 30 y 90 minutos siguientes. Posterior a ello esta sustancia empieza a desaparecer lentamente hasta su completa eliminación” (p.16).

La prueba de alcoholemia es considerada como un medio preventivo para evitar accidentes de tránsito relacionados a la ingesta de alcohol ya que al estar en sobre aviso de las consecuencias jurídicas y mortales que puede provocar este tipo de conducción las personas deciden tomar otras medidas antes que conducir un vehículo.

Las estrategias por parte de los municipios que tiene la competencia en tránsito es que a través de diferentes operativos practicados por los órganos de control se logre disuadir a las personas sobre el consumo del alcohol mientras se conduce un vehículo.

El (Código Orgánico Integral Penal , 2016) establece que las multas de tránsito si pueden ser impugnadas, dicho proceso se deberá seguir en caso de que el presunto contraventor de tránsito no esté de acuerdo con la emisión de la boleta de citación y así tenemos:

Art. 644 inciso segundo, manifiesta: “La persona citada podrá impugnar la boleta de tránsito, dentro del término de tres días contados a partir de la citación, para lo cual el impugnante presentará la copia de la boleta de citación ante la o el juzgador de contravenciones de tránsito, quien juzgará sumariamente en una sola audiencia convocada para el efecto en donde se le dará a la o al infractor el legítimo derecho a la defensa.”, en el cual establece el inicio del procedimiento ya que son susceptibles todas las contravenciones de tránsito, en caso de que el infractor impugne el parte del agente de tránsito dentro del término de tres días, serán juzgadas

por los jueces o por la autoridad competente determinada, llevándose a cabo en una sola audiencia oral.

Las boletas de citación que no fueren impugnadas dentro del término de tres días se entenderán aceptadas voluntariamente por el infractor. La acción del cobro de la multa prescribirá en el plazo de cinco años. En caso de aceptación del infractor, la boleta de citación constituye título de crédito, no necesitándose sentencia judicial para realizar el pago correspondiente. La aceptación voluntaria del cometimiento de la infracción no le exime de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir, correspondiente a la infracción de tránsito.

Pasos para Impugnar Contravenciones de Tránsito en Ecuador:

1. Presentar boleta de citación entregada por el Agente de Tránsito.
2. Documento en el cual se impugna la boleta de citación (El escrito debe ser patrocinado por un abogado).
3. El afectado deberá tener al día la matrícula y portar la licencia de conducir (tiene que estar vigente y con puntos)
4. Asistir a un juzgado de contravenciones de tránsito.
5. El afectado debe estar acompañado de un abogado.
6. El abogado puede ser privado o un defensor público.
7. El afectado debe explicar las razones de la impugnación en la audiencia.
8. El agente de tránsito mediante juramento deberá decir si se ratifica o no en la contravención. La decisión final es del juez la cual es tomada en una única audiencia

2.6 Los exámenes psicosomáticos

Psicosomático se deriva de la voz Griega psyche que significa mente y some que quiere decir cuerpo. Entonces, se conceptualiza como el estudio de la relación que tiene la mente con el cuerpo, siendo un examen de tipo neurológico que analiza las funciones sensitivas y psicomotoras.

Como lo establece el Código Orgánico Integral penal para determinar el estado de embriaguez en los conductores, lo primero que se aplica son las pruebas de alcoholemia denominado “Alcotest”, y el “Narcotest” los cuales miden los grado de alcohol y cualquier sustancia estupefaciente a través del aliento y la saliva de una persona.

El "Alcoholtest" apareció en el año 1874 con la finalidad de analizar el contenido de alcohol exhalado en los pulmones, mientras que el Narcotests se inventó en 1927, se coloca la lengua en el dispositivo y si la placa se tiñe de color, hubo consumo, si no, no se colorea (Vargas, 2016, p.110).

Sobre los exámenes psicosomáticos: Revista Judicial derecho ecuador (2016)

Artículo 247.- En caso de que los agentes de tránsito presuman que un conductor se encuentra en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, y no porten detectores o aparatos dosificadores de medición, o cuando los conductores se negaren a practicarse el examen de alcoholemia, el narcotest o los exámenes de sangre y orina, podrán realizar para la detección de posible intoxicaciones, el siguiente examen Psicosomático.

- Examen de pupilas: los componentes químicos del alcohol provocan dilatación en las pupilas, como consecuencia el enrojecimiento por exceso de vasos sanguíneos. Como el alcohol afecta al sistema nervioso central, los músculos encargados del movimiento de los ojos se ven afectados, por ello el conductor no podrá controlar con facilidad el movimiento de sus ojos, problemas para la lectura en el evento que el agente le pida leer.
- Exámenes de equilibrio: como ya mencionamos en párrafos anteriores, el alcohol altera las funciones psicomotoras, por ello el agente de tránsito procederá a pedir al conductor que camine en línea recta, elevar una pierna a la altura de la otra y así poder constatar si tiene equilibrio, imprecisión para caminar.
- Examen de conversación: además de las pruebas anteriores, el agente de tránsito tratará de mantener una conversación con el conductor, al momento de hablar tendrá problemas para comunicarse, el habla es incongruente tendrá problemas para recordar y contestar preguntas.

Después de aplicado los exámenes físicos y psíquicos, si el caso lo amerita, el infractor será puesto a órdenes del juez, para su respectiva audiencia en donde se presentarán todas las pruebas necesarias para el juzgamiento.

CAPITULO 3: EFECTOS SOCIALES Y JURÍDICOS DE CONDUCIR EN ESTADO ETÍLICO

3.1 Consecuencias sociales de conducir en estado de embriaguez

Como lo mencionamos en ítems anteriores el aumento del consumo de alcohol en conductores se debe a patrones culturales y sociales, en donde el grupo de amistades ejercen su influencia. Se cree que conducir bajo los efectos del alcohol, permite al individuo desinhibirse y estar alerta, por otro lado, están los mecanismos publicitarios que incitan al consumo de alcohol como signo de diversión y libertad.

Con respecto a las consecuencias sociales de conducir en estado de embriaguez Allport (citado en Campos & Solis 2016) sostienen que el consumo de alcohol, parte de una práctica social y cultural, en la ciudad de Cuenca existe una predisposición a ingerir bebidas alcohólicas por cada evento social, por ejemplo: fiestas patrimoniales, navidad, cumpleaños o a su vez por situaciones esporádicas tales como los cambios de ánimo, cambios climáticos o porque ya llega el fin de semana.

Los accidentes de tránsito se producen por tres factores:

El factor humano quien con su imprudencia negligencia, impericia o inobservancia en las leyes genera accidentes.

El factor vehículo en menor grado pues quien conduce un vehículo es quien tiene el dominio sobre este, comúnmente confundimos que el vehículo puede ser la causa de un accidente de tránsito, como por ejemplo desgaste de pastillas de frenos, en este caso es su conductor el que deberá verificar el correcto funcionamiento del vehículo.

Pocos son los casos en el que a causa del vehículo se presentó un siniestro, como por ejemplo algún daño propio de fábrica que su propietario o conductor no pudieron preveer.

Factor vial-ambiental, el medio ambiente también juega un papel importante en los siniestros y son las condiciones meteorológicas que pueden llegar a afectar la conducción, como a su vez el estado de la vías.

Al ser el humano el causante número uno de los accidentes de tránsito alcanzando hasta un 90% de responsabilidad y que la mayoría de ellos se debe a la ingesta de alcohol, es menester analizar las consecuencias sociales de sus actos.

Constantemente nos preparamos desde el inicio de semana para ingerir alcohol, pensamos en el dinero, el lugar y como se lo hará; incluso va de primer plano ir en el vehículo, beber y regresar en el mismo, pocas son las personas que toman como medida de seguridad otro medio de transporte.

Evidentemente el alcohol afecta a toda la sociedad ya sea separando familias, afectando laboralmente o de forma psicológica y orgánica, sino que también a una correcta conducción y al respeto de los demás usuarios del sistema vial, en el Ecuador el conducir bajo condiciones peligrosas se ha vuelto habitual, permitido y motivado no solo de manera independiente de su conductor sino también de las personas que lo rodean ya que de hacerlo y lograr llegar a su casa es considerado como un buen conductor con destrezas como ningún otro, cuya experiencia y constancia al manejar un vehículo en esas condiciones lo han puesto en el ranking del mejor conductor.

El alcohol afecta económicamente a su consumidor un cálculo promedio una persona puede llegar a gastar hasta un 15% de su salario básico en una noche, si es un bebedor consuetudinario los costos aumentan, sin embargo si conduce bajo los efectos del alcohol y de ser detenido como mencionamos anteriormente y establecido en la ley se encuentran las sanciones por conducir vehículos bajo los efectos del alcohol. Hay que tomar en cuenta que a más de estos costos también debe calcularse el tiempo que el infractor estará detenido, más la prueba de alcoholemia, la grúa que transporte el vehículo, abogado y alimentación durante su privación de la libertad y también el riesgo de perder su trabajo.

Restarse todos estos valores afecta no solo al conductor infractor ya que si este es el sostén de familia por su irresponsabilidad llevaría consigo un problema económico a su familia.

Pues bien hasta aquí el gasto personal, pero que sucede cuando el conductor ebrio ocasiona un accidente de tránsito, no solo económicamente puede resultar afectado su autor, sino que también generaría daños a terceros al generar daños físicos y materiales.

La recuperación de las víctimas, como el dolor de la misma afecta a la persona y su familia al mismo tiempo salir de esa cruel realidad tomara su tiempo y cambia rotundamente las situación económica y moral de las personas, pero aún más con la muerte de esta, el dolor de su ausencia y el sentimiento de hacer justicia serán etapas difíciles de superar.

El pilar fundamental de toda sociedad siempre será la familia es la esfera dentro del cual las personas logran desarrollar diferentes factores de su conducta, valores, educación, vínculos sentimentales dentro y fuera de esta estructura, por ello desde la familia es determinante educar sobre el alcohol y sus consecuencia no solamente para la salud sino para todo aquello inherente a una sociedad. Un conductor en estado etílico con un par de copas que bebió en una noche puede llegar a destruir en cuestión de segundos aquel núcleo de toda sociedad.

Consecuencias de los accidentes de tránsito.

Daños materiales.

- Daños parciales o totales de vehículos
- Daños a la vía y su entorno
- Daños al medio ambiente

Costes de salud.

- Servicio de emergencias medicas
- Traslado y atención de los heridos
- Rehabilitación

Costes legales.

- Detención y traslado
- Procesos judiciales
- Indemnizaciones

Costes humanos

- Incapacidades físicas o mentales
- Pérdida de capacidad productiva
- Sufrimiento físico y psicológico de la víctima, familiares y amigos
- Muerte

Por otra parte, podemos decir que, además, el conducir en estado de embriaguez provoca el incumplimiento de las señales de tránsito, la adopción de una cultura del irrespeto hacia el transeúnte y las normas establecidas por el Estado Ecuatoriano, un conductor adopta una conducta de anomia social, provocando un incremento en las políticas de sanciones y dejando de lado el aspecto preventivo.

3.2 La cultura del alcohol

Como es de conocimiento general el alcohol, en la historia ha sido usado con fines ceremoniales, debido a que el mismo causaba bienestar y satisfacción a quienes lo consumían, la bebida tradicional fue el vino, el mismo se conseguía a través de la fermentación de una variedad de frutas, el proceso de destilación en la antigüedad era desconocido, sin embargo con el pasar de los años se inventaron sistemas para rectificar alcoholes y así poder eliminar el mal olor.

Sobre la destilación del alcohol Muñoz (2010) nos cuenta que fue Arnaldo de Vilanova, profesor de la universidad de Montpellier, quien obtuvo destilados alcohólicos, inicialmente se aplicó a la medicina y posteriormente en la elaboración de licores de todo tipo, en sus inicios este tipo de bebida fue usada con fines ceremoniales, sin embargo después de la llegada de españoles, esta bebida empezó a ser consumida de manera individual caracterizada por los excesos en muchas de las ocasiones convertidos en adicción.

Con respecto al consumo del alcohol en la actualidad López (2013) acota que es reconocido como una droga social, la cual brinda un supuesto estado de satisfacción y alegría, además hay quienes la consideran como un factor de integración social y favorecedor de la convivencia. Los

medios de comunicación han influenciado directamente en el incremento de su consumo, su slogan se ha basado en el bienestar y la conducta desinhibida.

Además de sus repercusiones en el estado de ánimo de sus consumidores, ésta droga afecta también a la familia en conjunto y a la sociedad en general. En muchas ocasiones se ha responsabilizado al alcohol de situaciones de violencia, lo que repercute en equilibrio del hogar, provocando miedo, ansiedad y desesperación.

Sobre la problemática social del alcohol Rodas (s.f) sostiene:

En nuestro medio el alcohol, es aceptado socialmente, está presente en actividades festivas, familiares y deportivas, sin embargo poco a poco se ha convertido en un hábito que ha repercutido en la sociedad, debido a que además es un problema de salud pública (párr.18).

En el Ecuador y particularmente el Azuay se ha evidenciado que el consumo del alcohol se da a temprana edad a partir de los 12 años de edad. La edad donde mayor consumo de alcohol se da en esta región está entre los 20 y 24 años, edad donde el individuo tiene cierta independencia y poco control personal como familiar.

Factores del alcoholismo.- son varios los factores determinantes para que una persona esté en riesgo de consumir alcohol, sin embargo creo importante mencionar a tres factores como son el factor hereditario, psicológico y social.

Hereditario: varios estudios que se han realizado establecen que muchas de las costumbres alcohólicas uno las adquiere dependiendo del medio familiar que este se desarrolle, es decir que si una persona vive en un ambiente familiar que acostumbre a ingerir alcohol bajo la premisa de un evento social o cualquier pretexto emocional los demás miembros de la familia tienden a desarrollar estos hábitos, esto es que de acuerdo al estado de animo de sus progenitores es indicado beber, por ello al momento de llegar a enfrentar cualquier situación que afecte su estado de ánimo será propicio para beber, calmar y poder sobrellevar su problema, cabe recordar que en una primera instancia es esporádico no cotidiano sin embargo con el tiempo y la satisfacción de bienestar que nos brinda el alcohol se vuelve parte de nuestras vidas; en una segunda etapa la persona no controla su consumo, se vuelve habitual ingerir alcohol y por último en una tercera etapa se configura la adicción y dependencia por el

consumo del alcohol al desarrollar tolerancia a este el consumo se lo hace en mayor cantidad y de manera reiterada.

Cada una de estas etapas representa un peligro para la sociedad y más aún si es que esta persona lleva consigo la responsabilidad de conducir un vehículo.

Factor psicológico el alcohol opera como un distractor de nuestros problemas o emociones sin embargo ciertos problemas psicológicos como la ansiedad, depresión, ausencia de un ser querido o el no poder encontrar soluciones a los problemas es lo que nos motiva a ingerir alcohol.

Por otro lado no solo opera el alcohol en el aspecto negativo de nuestras emociones sino también a nuestro lado positivo el celebrar constantemente éxitos o simplemente a pretexto de un evento social o cualquier situación que merezca ser celebrada.

Factor social: Al pertenecer a una sociedad consumista, poco solidaria de excesos, el ser humano busca ser aceptado y formar parte de todos estos patrones, se ve motivado a ser aceptado y por ello se ve obligado a realizar determinadas conductas negativas, poco aceptadas, pero realizadas por muchas personas y que de no hacerlos seria rechazado.

La falta de carácter para rechazar un trago y la necesidad por ser aceptado es uno de los factores principales por los que las personas consumen alcohol.

La práctica de conducir bajo los efectos del alcohol ha sido generalizada que en armonía con estos factores configuran un potencial conductor imprudente. Ver a familiares conduciendo bajo los efectos del alcohol o subirme en el vehículo y acompañarlo, estar afectado por alguna situación emocional sea positiva o negativa o tal solo por ser aceptado por las demás personas es lo que a muchos lleva a realizar prácticas imprudentes en tránsito.

Nuestra cultura dicta a cada persona los parámetros a seguir, las enseñanzas, la experiencia forman parte de una cultura y que manejar un vehículo ebrio sea normal, es porque con el paso de los años hemos ido aceptando y promulgando esta conducta, sumada a la poca atención del Estado y a la agresiva publicidad de los medios, ha provocado que seamos grandes consumidores de alcohol.

3.3 La embriaguez como elemento constitutivo de la infracción.

Para García (2014) la infracción penal equivale a conducta típica y antijurídica en las disposiciones legales relativas a la responsabilidad civil derivada del hecho constitutivo de aquélla, esta responsabilidad encuentra su fundamento exclusivamente en la producción de un “daño injusto” (antijurídico) y la existencia de éste es absolutamente independiente de si el autor es o no es culpable; por otro lado, no cabe pensar en una responsabilidad civil como consecuencia de un daño “no injusto” aunque éste haya sido causado por una conducta penalmente típica (por ejemplo la muerte en legítima defensa).

Podemos decir que la embriaguez a más de ser considerada como un delito debe sostenerse desde el acto conductual del individuo.

Para Maza (2014) la conducta penalmente se presenta en dos modalidades:

- **Acción:** la misma que está orientada a un fin, se presenta en dos fases: la fase interna, que se desarrolla en el pensamiento del autor; y, la fase externa, que se manifiesta en el mundo exterior, donde el autor cumple lo planeado.
- **Omisión:** Se produce cuando el agente no cumple con un comportamiento debido previsto en el ordenamiento jurídico, es decir, se sanciona la no ejecución de una acción ordenada. Para que concurra la omisión se requiere la infracción del deber de actuar.

Por ello podemos concluir que la embriaguez en materia del derecho representa una acción, en donde el sujeto tiene plena conciencia como consumidor, sin embargo, se presenta la inimputabilidad, ya que el individuo atraviesa por un estado en donde sus facultades se encuentran afectadas por los grados de alcohol presentes en la sangre. “Existen dos tipos de consumidores de alcohol, aquellos que consumen de manera esporádica pero excesiva y las personas que consumen habitualmente alcohol, en dosis pequeñas” (Gordillo, 2016, p.73).

Con respecto a la conducta el Art. 22 del COIP, define a la conducta penalmente relevante como “las acciones u omisiones que ponen en peligro o producen resultados lesivos, descriptibles y demostrables. No se podrá sancionar a una persona por cuestiones de identidad, peligrosidad o

características personales”. Para que una conducta ponga en peligro o produzca un resultado lesivo, ésta debe estar acompañada por la voluntad y dicha voluntad debe manifestarse como acción u omisión en el mundo exterior. Si no concurre la voluntad, no hay conducta penalmente relevante. Justamente por ello, la conducta debe ser capaz de ser descrita sobre la base de los hechos reales que demuestren el peligro o resultado lesivo.

Sobre este punto es necesario realizar una aclaración para que se configure el tipo penal es necesario que la conducta sea acorde a lo que reprocha la ley, es decir que de marcar positivo la persona se encuentra ya en estado de embriaguez y deberá ser sancionado, pues bien existe una confusión a nivel social y que esta confusión es una de las causas principales de la detención de conductores en estado etílico. Muchos conductores creen que solo los borrachos están presos y que tomar hasta percibir los síntomas característicos del alcohol en el cuerpo es suficiente y hay que dar un alto a seguir bebiendo, puesto que de seguir haciéndolo corre riesgo de ir detenido. Pues bien en la práctica esto es totalmente diferente ya que al marcar positivo el conductor será susceptible de futuras sanciones, es decir, la ley habla con propiedad sobre el estado de embriaguez como la perdida transitoria o la manifiesta disminución de las facultades físicas y psíquicas a causa de la ingesta del alcohol, independientemente de cuanto o que bebió; no hace referencia del borracho, situación que comúnmente confundimos y creemos que solo las personas borrachas esta detenidas y son un riesgo para el sistema vial.

Tomar una cerveza o un vaso de whisky talvez unas dos copas de vino no nos impida manejar un vehículo por creer que aún no ha causado efectos o los pocos efectos que hay no son suficientes para representar un peligro, pero en el ámbito legal, de practicarse la prueba de alcoholemia el conductor tiene alta probabilidad de marcar positivo.

Ebrio y borracho son sinónimos en el primer caso se lo define de una manera formal mientras que en el caso de borracho es de una manera coloquial y decir borracho a cualquiera es habitual indistintamente de su estado.

Muchas de las personas detenidas admiten haber bebido pero que eso no afectaba la conducción ya que podían hacerlo sin problema alguno que incluso respetaban las señales de tránsito y no corrían riesgo de ocasionar una desgracia, sin embargo para la ley es suficiente que marque positivo para hablar de una conducción peligrosa y que debe ser sancionado.

3.4 Consecuencias sociales de las infracciones de tránsito

Las infracciones de tránsito sin duda acarrearán consecuencias sociales, partiendo del hecho de asumir una infracción, destinar una cantidad de los ingresos económicos a pagar una multa, en muchas de las ocasiones predomina el desconocimiento y la apatía a los reglamentos establecidos en materia de tránsito. Una multa no pagada conlleva a retrasar el proceso de matriculación y renovación de licencias y por ende la circulación del vehículo, que en algunas ocasiones un auto es el sustento económico. Cuando la infracción es la privación de libertad puede repercutir severamente en la vida laboral, social y económica.

El artículo 179 inciso 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que: (...) El infractor responsable no podrá renovar su licencia de conducir, ni matricular el vehículo que esté a su nombre, si antes no ha cancelado el valor de las multas más los recargos correspondientes.

El pago de la multa se efectuará dentro de los diez días hábiles posteriores a la fecha de la notificación del acta de juzgamiento, en caso de mora se cancelará una multa adicional del dos por ciento (2%), sobre el valor principal, por cada mes o fracción de mes de mora hasta un máximo equivalente al cien por ciento (100%) de la multa, este valor deberá cancelarse en las oficinas de recaudaciones de los organismos de tránsito provinciales de su jurisdicción, o cualquiera de los bancos autorizados para tales cobros.

Por otro lado la ciudadanía percibe a la infracción como una manifestación de inequidad e injusticia, ya que la autoridad que impone el cumplimiento al ciudadano común admite explícitamente que algunos no lo hagan; por otro lado, crea y fomenta una actitud de indisciplina y rechazo a la ley y a la autoridad; en este momento el Estado de Derecho tiende a ser sustituido por el Estado represivo.

CAPITULO 4: ESTUDIO DE CAMPO

4.1 Métodos

En la presente investigación se usó el método bibliográfico, las fuentes usadas fueron las bases de datos de revistas académicas, artículos científicos, repositorios de las universidades nacionales e internacionales.

4.2 Técnicas

Los procedimientos y técnicas empleados para la revisión de literatura, fueron principalmente el fichaje bibliográfico y el fichaje nemotécnico, teniendo como principales fuentes de consulta la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, El COIP, así como las obras de tratadistas nacionales e internacionales.

4.3 Instrumentos

El instrumento que se utilizó fueron las tablas y gráficas correspondientes a las estadísticas de los siniestros y fallecidos por diferentes causas de los años 2015, 2016 y 2017

4.4 Población y Muestra

Se analizó y estudió a todas las provincias del país

4.5 Procesamiento de los resultados

Los datos fueron organizados y analizados a través de tablas de frecuencia y porcentajes

4.6 Discusión de los resultados

A continuación presentaremos estadísticas tomadas de la Agencia Nacional de Tránsito, con la finalidad de hacer una comparación de los siniestros y sus causas del año 2015, 2016 y 2017.

SINIESTROS POR PROVINCIA A NIVEL NACIONAL DICIEMBRE- 2015

PROVINCIAS	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL A DICIEMBRE - 2015	%
AZUAY	126	99	87	109	120	96	119	124	113	112	135	133	1.373	3,85
BOLIVAR	14	13	18	11	14	20	15	18	10	20	18	12	183	0,51
CANAR	27	21	21	28	17	26	35	24	34	26	18	31	308	0,86
CARCHI	16	12	18	11	14	21	18	12	15	10	11	15	173	0,48
CHIMBORAZO	45	46	44	68	42	46	53	47	42	46	59	72	610	1,71
COTOPAXI	38	44	42	35	63	64	38	50	34	35	30	38	511	1,43
EL ORO	77	71	103	76	86	61	75	71	58	80	80	81	919	2,57
ESMERALDAS	25	22	34	28	22	39	33	48	34	32	50	54	421	1,18
GALAPAGOS	-	4	4	2	2	3	1	2	0	1	1	3	23	0,06
GUAYAS	572	450	581	550	592	537	557	625	584	591	553	607	6.799	19,04
IMBABURA	68	109	148	157	138	101	123	105	114	168	138	157	1.526	4,27
LOJA	60	51	41	56	69	41	55	54	62	57	57	85	688	1,93
LOS RIOS	122	97	95	87	99	109	107	108	110	103	98	115	1.250	3,50
MANABI	123	111	114	85	89	86	111	93	86	95	94	130	1.217	3,41
MORONA SANTIAGO	10	13	13	13	17	11	10	14	12	16	13	14	156	0,44
NAPO	17	12	11	10	17	8	13	10	11	14	17	13	153	0,43
ORELLANA	20	15	20	15	21	11	3	5	7	9	8	10	144	0,40
PASTAZA	12	18	8	19	11	6	9	8	8	2	7	11	119	0,33
PICHINCHA	1.244	1.099	1.332	1.334	1.372	1.376	1.332	1.209	1.272	1.329	1.344	1.511	15.754	44,12
SANTA ELENA	41	38	39	28	42	43	26	28	31	34	31	30	411	1,15
SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS	68	71	100	102	74	92	89	72	74	83	69	105	999	2,80
SUCUMBIOS	11	9	15	9	22	5	6	13	4	11	13	11	129	0,36
TUNGURAHUA	128	142	126	123	143	145	125	143	155	158	152	195	1.735	4,86
ZAMORA CHINCHIPE	8	10	9	11	10	10	8	9	5	7	5	13	105	0,29
TOTAL	2.872	2.577	3.023	2.967	3.096	2.957	2.961	2.892	2.875	3.039	3.001	3.446	35.706	100
%	8,04	7,22	8,47	8,31	8,67	8,28	8,29	8,10	8,05	8,51	8,40	9,65	100,00	

Gráfico 1: Comparativo siniestros 2015

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito

Elaboración: ANT, DEP, Quito, 07/01/2016

<https://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3368-siniestros-diciembre-2015>

SINIESTROS POR CAUSAS PROBABLES A NIVEL NACIONAL A DICIEMBRE - 2015

CODIGO	CAUSAS PROBABLES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL A DICIEMBRE - 2015	%
C23	NO RESPETAR LAS SEÑALES REGLAMENTARIAS DE TRANSITO (PARE, CEDA EL PASO, LUZ ROJA DEL SEMAFORO, ETC)	419	362	375	325	433	515	419	347	384	443	436	439	4.897	13,71
C14	CONducir desatento a las condiciones de transito (PANTALLAS DE VIDEO, COMIDA, MAQUILLAJE O CUALQUIER OTRO ELEMENTO DISTRACTOR)	226	255	323	332	371	301	390	449	418	450	414	576	4.505	12,62
C09	CONducir VEHICULO SUPERANDO LOS LIMITES MAXIMOS DE VELOCIDAD	317	232	196	249	296	252	288	336	385	411	398	417	3.777	10,58
C11	NO MANTENER LA DISTANCIA PRUDENCIAL CON RESPECTO AL VEHICULO QUE LE ANTECEDE	211	220	259	275	296	265	286	279	248	229	249	339	3.156	8,84
C12	NO GUARDAR LA DISTANCIA LATERAL MINIMA DE SEGURIDAD ENTRE VEHICULOS	187	208	304	292	351	184	232	330	173	179	205	207	2.852	7,99
C25	NO CEDER EL DERECHO DE VIA O PREFERENCIA DE PASO A VEHICULOS	250	167	211	214	205	256	312	131	263	259	257	281	2.806	7,86
C06	CONduce BAJO LA INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTROPICAS Y/O MEDICAMENTOS	188	160	166	209	231	195	213	219	177	194	216	232	2.400	6,72
C19	REALIZAR CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL	185	203	200	166	175	179	145	191	212	188	162	167	2.173	6,09
C26	NO CEDER EL DERECHO DE VIA O PREFERENCIA DE PASO AL PEATON	99	92	155	197	184	207	145	127	154	176	147	205	1.888	5,29
C16	NO TRANSITAR POR LAS ACERAS O ZONAS DE SEGURIDAD DESTINADAS PARA EL EFECTO	106	119	140	126	109	86	75	75	72	110	83	117	1.218	3,41
C18	CONducir EN SENTIDO CONTRARIO A LA VIA NORMAL DE CIRCULACION	75	143	155	185	103	99	68	45	32	37	57	36	1.035	2,90
C22	ADELANTAR O REBASAR A OTRO VEHICULO EN MOVIMIENTO EN ZONAS O SITIOS PELIGROSOS TALES COMO: CURVAS, PUENTES, TUNELES, PENDIENTES, ETC	91	72	118	58	46	91	91	43	70	61	77	75	893	2,50
C03	CONducir EN ESTADO DE SOMNOLENCIA O MALAS CONDICIONES FISICAS (SUEÑO, CANSANCIO Y FATIGA)	61	72	79	79	61	69	70	79	71	87	84	95	907	2,54
C01	CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR (EXPLOSION DE NEUMATICO NUEVO, DERRUMBE, INUNDACION, CAIDA DE PUENTE, ARBOL, PRESENCIA INTEMPESTIVA E IMPREVISTA DE SEMOVIENTES EN LA VIA, ETC)	135	40	58	55	37	48	38	36	51	32	34	36	600	1,68
C10	CONDICIONES AMBIENTALES Y/O ATMOSFERICAS (NIEBLA, NEBLINA, GRANIZO, LLUVIA)	50	46	107	69	35	26	27	8	3	34	22	31	458	1,28
C15	DEJAR O RECOGER PASAJEROS EN LUGARES NO PERMITIDOS	27	23	29	26	22	37	28	46	44	38	30	28	378	1,06
C24	NO RESPETAR LAS SEÑALES MANUALES DEL AGENTE DE TRANSITO	64	44	30	21	24	42	45	17	15	13	17	15	347	0,97
C27	PEATON QUE CRUZA LA CALZADA SIN RESPETAR LA SEÑALIZACION EXISTENTE (SEMAFOROS O SEÑALES MANUALES)	31	8	11	19	16	33	14	31	11	39	33	44	290	0,81
C05	FALLA MECANICA EN LOS SISTEMAS Y/O NEUMATICOS (SISTEMA DE FRENOS, DIRECCION, ELECTRONICO O MECANICO)	74	29	15	12	18	19	11	18	15	14	17	27	269	0,75
C17	BAJARSE O SUBIRSE DE VEHICULOS EN MOVIMIENTO SIN TOMAR LAS PRECAUCIONES DEBIDAS	11	14	11	12	27	11	13	36	19	4	14	16	188	0,53
C21	MALAS CONDICIONES DE LA VIA Y/O CONFIGURACION (ILUMINACION Y DISEÑO)	11	15	9	10	19	11	11	10	8	9	14	19	146	0,41
C13	USO DE CELULAR-CONducir desatento a las condiciones de transito	8	25	36	9	10	2	3	5	5	2	5	10	120	0,34
C02	PRESENCIA DE AGENTES EXTERNOS EN LA VIA (AGUA, ACEITE, PIEDRA, LASTRE, ESCOMBROS, MADEROS, ETC)	10	7	17	9	9	6	7	8	10	11	4	16	114	0,32
C07	TRANSITA BAJO INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTROPICAS Y/O MEDICAMENTOS	12	10	3	2	7	7	10	6	10	5	13	5	90	0,25
C08	PESO Y VOLUMEN-NO CUMPLIR CON LAS NORMAS DE SEGURIDAD NECESARIAS AL TRANSPORTAR CARGAS	17	5	10	8	4	3	5	3	3	7	7	2	74	0,21
C04	DAÑOS MECANICOS PREVISIBLES	-	2	2	1	4	5	13	15	13	4	5	5	69	0,19
C20	EL CONDUCTOR QUE DETENGA O ESTACIONE VEHICULOS EN SITIOS O ZONAS QUE ENTRANEN PELIGRO, TALES COMO ZONA DE SEGURIDAD, CURVAS, PUENTES, TUNELES, PENDIENTES (MAL ESTACIONAMIENTO)	5	4	4	7	3	5	2	2	7	3	1	4	47	0,13
C28	DISPOSITIVO REGULADOR DE TRANSITO EN MAL ESTADO DE FUNCIONAMIENTO (SEMAFORO)	2	0	0	0	0	3	0	-	2	0	0	2	9	0,03
TOTAL		2.872	2.577	3.023	2.967	3.096	2.957	2.961	2.892	2.875	3.039	3.001	3.446	35.706	100,00

Gráfico 2-2015: Comparativo Mensual siniestros 2015

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, MovideInor y Agencia Metropolitana de Transito de Quito;

SERIE CRONOLÓGICA SINIESTROS DE TRÁNSITO ENERO 2014- DICIEMBRE 2015

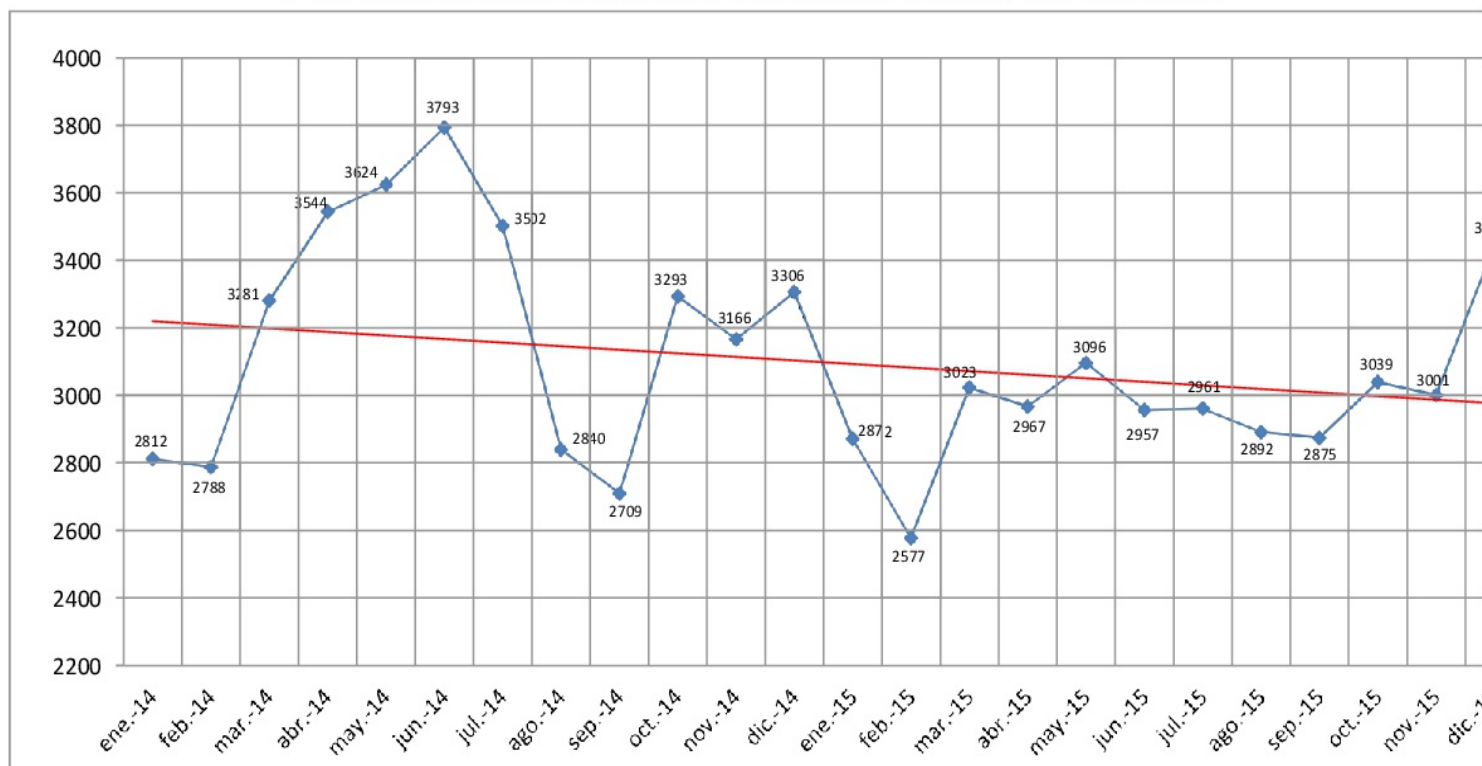


Gráfico 3-2015: Comparativo Mensual siniestros 2015

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Transito de Quito

<https://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3368-siniestros-diciembre-2015>

LESIONADOS POR PROVINCIA A NIVEL NACIONAL DICIEMBRE- 2015

PROVINCIAS	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL A DICIEMBRE - 2015	%
AZUAY	76	66	49	65	76	53	99	76	71	69	81	85	866	3,43
BOLIVAR	4	18	17	3	15	13	22	30	6	29	23	8	188	0,75
CANAR	21	23	13	41	19	37	37	26	34	47	13	36	347	1,38
CARCHI	19	9	20	11	14	31	15	12	15	5	18	24	193	0,76
CHIMBORAZO	24	19	44	25	15	27	58	45	24	35	21	27	364	1,44
COTOPAXI	30	21	23	20	64	61	16	38	17	21	43	21	375	1,49
EL ORO	67	40	74	67	58	45	73	59	32	60	52	70	697	2,76
ESMERALDAS	15	28	25	14	19	33	33	61	40	39	34	51	392	1,55
GALAPAGOS	-	5	6	3	-	1	-	-		2	-	5	22	0,09
GUAYAS	513	395	452	482	483	397	437	489	469	498	443	510	5.568	22,07
IMBABURA	31	64	57	65	70	59	61	64	62	71	54	65	723	2,87
LOJA	37	47	38	36	28	55	22	57	71	33	60	30	514	2,04
LOS RIOS	113	99	64	69	86	106	101	78	94	96	81	94	1.081	4,28
MANABI	151	101	131	126	96	106	109	87	93	89	90	116	1.295	5,13
MORONA SANTIAGO	12	15	9	9	19	13	15	17	15	17	43	24	208	0,82
NAPO	11	8	8	10	12	8	13	7	12	5	9	15	118	0,47
ORELLANA	25	9	18	10	9	11	1	6	11	4	11	10	125	0,50
PASTAZA	8	36	7	47	10	6	13	11	7	1	15	8	169	0,67
PICHINCHA	725	623	744	773	867	899	818	777	773	892	865	730	9.486	37,59
SANTA ELENA	30	40	28	30	27	44	18	19	28	34	28	32	358	1,42
SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS	65	82	96	102	76	83	73	65	51	81	49	90	913	3,62
SUCUMBIOS	3	7	14	10	22	1	4	11	6	8	18	11	115	0,46
TUNGURAHUA	66	95	82	74	88	75	84	76	95	92	75	104	1.006	3,99
ZAMORA CHINCHIPE	8	10	4	13	25	11	6	2	6	14	5	7	111	0,44
TOTAL	2.054	1.860	2.023	2.105	2.198	2.175	2.128	2.113	2.032	2.242	2.131	2.173	25.234	100
%	8,14	7,37	8,02	8,34	8,71	8,62	8,43	8,37	8,05	8,88	8,44	8,61	100,00	

Gráfico 4-2015: Comparativo Mensual lesionados 2015

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Transito de Quito

Elaboración: ANT, DEP; Quito, 08/12/2015

<https://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3369-lesionados-diciembre-2015>

CODIGO	CAUSAS PROBABLES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL A DICIEMBRE - 2015	%
C09	CONducir VEHICULO SUPERANDO LOS LIMITES MAXIMOS DE VELOCIDAD	294	233	179	191	235	233	244	282	296	373	417	343	3.320	13,16
C23	NO RESPETAR LAS SEÑALES REGLAMENTARIAS DE TRANSITO (PARE, CEDA EL PASO, LUZ ROJA DEL SEMAFORO, ETC)	320	255	259	223	296	393	257	205	217	335	279	224	3.263	12,93
C14	CONducir DESATENTO A LAS CONDICIONES DE TRANSITO (PANTALLAS DE VIDEO, COMIDA, MAQUILLAJE O CUALQUIER OTRO ELEMENTO DISTRACTOR)	144	136	184	197	212	197	311	320	338	342	276	374	3.031	12,01
C26	NO CEDER EL DERECHO DE VIA O PREFERENCIA DE PASO AL PEATON	98	93	161	204	188	215	145	129	156	174	147	208	1.918	7,60
C25	NO CEDER EL DERECHO DE VIA O PREFERENCIA DE PASO A VEHICULOS	154	113	107	132	132	185	227	74	191	167	116	169	1.767	7,00
C06	CONduce BAJO LA INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTROPICAS Y/O MEDICAMENTOS	171	120	86	139	171	145	165	190	107	126	163	129	1.712	6,78
C11	NO MANTENER LA DISTANCIA PRUDENCIAL CON RESPECTO AL VEHICULO QUE LE ANTECEDE	106	114	169	173	166	135	176	156	119	117	125	129	1.685	6,68
C12	NO GUARDAR LA DISTANCIA LATERAL MINIMA DE SEGURIDAD ENTRE VEHICULOS	92	134	196	180	223	115	144	167	62	88	116	111	1.628	6,45
C19	REALIZAR CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL	113	147	143	118	138	115	91	179	147	127	90	97	1.505	5,96
C16	NO TRANSITAR POR LAS ACERAS O ZONAS DE SEGURIDAD DESTINADAS PARA EL EFECTO	107	116	106	120	96	84	61	72	62	107	74	93	1.098	4,35
C18	CONducir EN SENTIDO CONTRARIO A LA VIA NORMAL DE CIRCULACION	61	127	139	162	75	70	52	61	19	28	40	44	878	3,48
C01	CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR (EXPLOSION DE NEUMATICO NUEVO, DERRUMBE, INUNDACION, CAIDA DE PUENTE, ARBOL, PRESENCIA INTEMPESTIVA E IMPREVISTA DE SEMOVIENTES EN LA VIA, ETC)	98	20	30	53	26	26	33	27	69	29	23	17	451	1,79
C22	ADELANTAR O REBASAR A OTRO VEHICULO EN MOVIMIENTO EN ZONAS O SITIOS PELIGROSOS TALES COMO: CURVAS, PUENTES, TUNELES, PENDIENTES, ETC	29	37	45	26	30	31	40	31	64	34	49	29	445	1,76
C15	DEJAR O RECOGER PASAJEROS EN LUGARES NO PERMITIDOS	27	23	27	26	20	38	30	57	46	42	35	28	399	1,58
C03	CONducir EN ESTADO DE SOMNOLENCIA O MALAS CONDICIONES FISICAS (SUEÑO, CANSANCIO Y FATIGA)	20	31	31	43	26	34	20	42	27	36	39	27	376	1,49
C10	CONDICIONES AMBIENTALES Y/O ATMOSFERICAS (NIEBLA, NEBLINA, GRANIZO, LLUVIA)	33	27	77	22	26	35	22	9	1	25	22	16	315	1,25
C27	PEATON QUE CRUZA LA CALZADA SIN RESPETAR LA SEÑALIZACION EXISTENTE (SEMAFOROS O SEÑALES MANUALES)	31	11	12	20	20	33	14	24	11	42	35	43	296	1,17
C24	NO RESPETAR LAS SEÑALES MANUALES DEL AGENTE DE TRANSITO	47	35	16	16	14	23	38	9	11	11	14	9	243	0,96
C05	FALLA MECANICA EN LOS SISTEMAS Y/O NEUMATICOS (SISTEMA DE FRENSOS, DIRECCION, ELECTRONICO O MECANICO)	31	14	9	8	29	7	6	7	24	7	19	23	184	0,73
C17	BAJARSE O SUBIRSE DE VEHICULOS EN MOVIMIENTO SIN TOMAR LAS PRECAUCIONES DEBIDAS	11	15	10	11	25	10	12	36	20	5	13	12	180	0,71
C21	MALAS CONDICIONES DE LA VIA Y/O CONFIGURACION (ILUMINACION Y DISEÑO)	8	10	11	9	18	16	6	9	5	5	16	16	129	0,51
C07	TRANSITA BAJO INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTROPICAS Y/O MEDICAMENTOS	35	18	3	2	6	5	9	4	11	5	10	3	111	0,44
C02	PRESENCIA DE AGENTES EXTERNOS EN LA VIA (AGUA, ACEITE, PIEDRA, LASTRE, ESCOMBROS, MADEROS, ETC)	7	8	13	8	4	8	6	6	13	4	4	21	102	0,40
C04	DAÑOS MECANICOS PREVISIBLES	0	3	2	0	8	14	12	12	9	3	5	3	71	0,28
C08	PESO Y VOLUMEN-NO CUMPLIR CON LAS NORMAS DE SEGURIDAD NECESARIAS AL TRANSPORTAR CARGAS	9	13	3	14	5	2	4	2	2	10	3	0	67	0,27
C13	USO DE CELULAR-CONducir DESATENTO A LAS CONDICIONES DE TRANSITO	4	7	4	2	4	-	0	1	3	0	0	5	30	0,12
C20	EL CONDUCTOR QUE DETENGA O ESTACIONE VEHICULOS EN SITIOS O ZONAS QUE ENTRAÑEN PELIGRO, TALES COMO ZONA DE SEGURIDAD, CURVAS, PUENTES, TUNELES, PENDIENTES	0	0	1	6	5	4	3	2	2	0	1	0	24	0,10
C28	DISPOSITIVO REGULADOR DE TRANSITO EN MAL ESTADO DE FUNCIONAMIENTO (SEMAFORO)	4	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	6	0,02
TOTAL		2.054	1.860	2.023	2.105	2.198	2.175	2.128	2.113	2.032	2.242	2.131	2.173	25.234	100,00

Gráfico 5-2015: Comparativo Mensual por causa probable lesionados 2015

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Transito de Quito

Elaboración: ANT, DEP; Quito, 08/12/2015

<https://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3369-lesionados-diciembre-2015>

SERIE CRONOLÓGICA LESIONADOS DE TRÁNSITO ENERO 2014- DICIEMBRE 2015

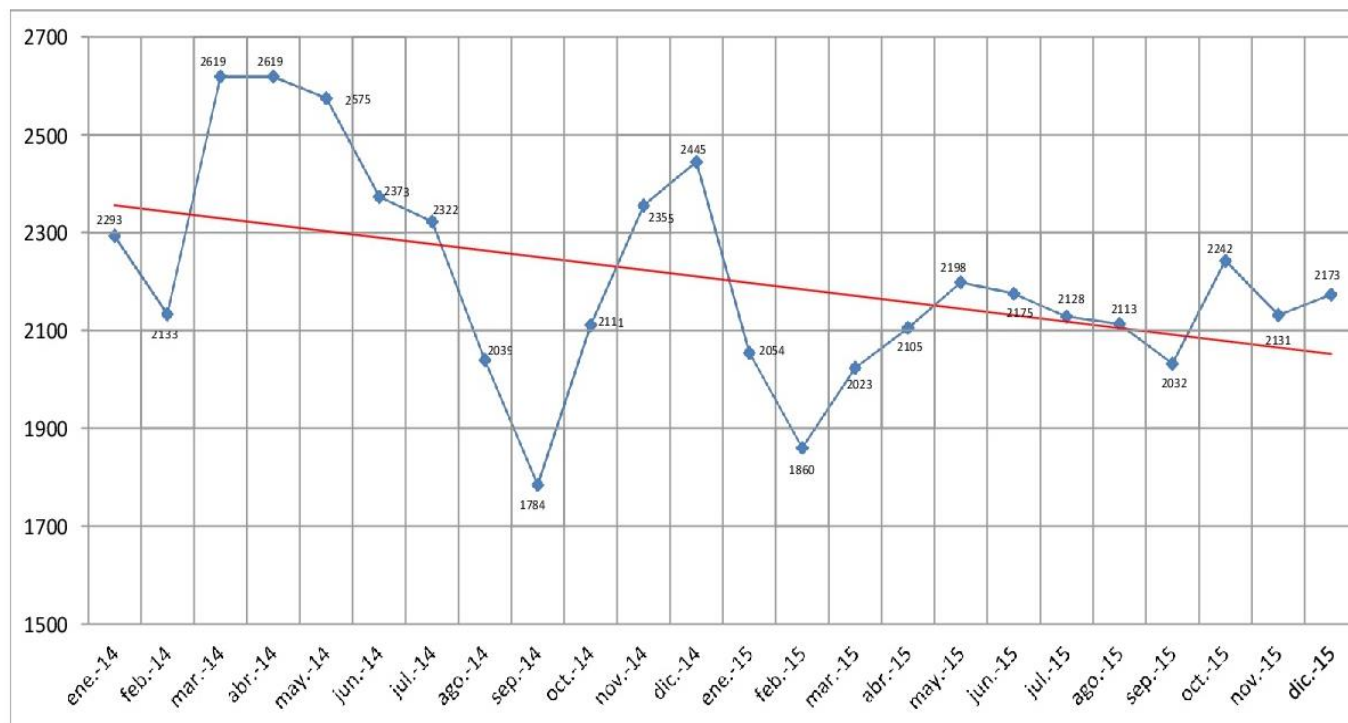


Gráfico 6-2015: Comparativo Mensual lesionados 2015

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Transito de Quito

Elaboración: ANT, DEP; Quito, 08/12/2015

<https://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3369-lesionados-diciembre-2015>

FALLECIDOS EN SITIO POR PROVINCIA A NIVEL NACIONAL DICIEMBRE- 2015

PROVINCIAS	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL A DICIEMBRE 2015	%
AZUAY	8	7	3	5	9	8	4	7	4	3	6	7	71	3,32
BOLIVAR	2	6	2	2	-	3	2	5	2	3	2	4	33	1,54
CANAR	13	2	4	3	-	3	3	8	2	17	1	5	61	2,85
CARCHI	3	2	5	2	1	4	2	4	1	1	2	2	29	1,36
CHIMBORAZO	6	3	9	6	9	8	9	5	3	6	12	6	82	3,84
COTOPAXI	9	11	10	10	8	13	9	9	8	6	5	15	113	5,29
EL ORO	7	4	10	11	18	5	4	5	7	3	10	5	89	4,16
ESMERALDAS	7	7	10	7	1	5	4	11	7	6	9	11	85	3,98
GALAPAGOS		2	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	4	0,19
GUAYAS	41	27	48	36	40	38	39	50	31	52	38	37	477	22,31
IMBABURA	2	4	5	8	3	3	7	3	6	6	7	4	58	2,71
LOJA	9	4	3	3	7	6	6	8	10	6	10	4	76	3,55
LOS RIOS	21	12	13	8	8	14	17	10	5	15	13	27	163	7,62
MANABI	12	10	19	7	14	10	14	10	18	11	10	10	145	6,78
MORONA SANTIAGO	3	1	1	2	-	3	1	5	1	4	3	2	26	1,22
NAPO	3	-	2	2	2	1	3	2	3	1	4	4	27	1,26
ORELLANA	-	2	5	1	3	3	2	1	1	2	2	3	25	1,17
PASTAZA	1	-	2	3	-	-	-	1	3	-	2	2	14	0,65
PICHINCHA	33	17	39	25	34	16	27	33	22	31	25	25	327	15,29
SANTA ELENA	3	5	1	1	4	1	2	4	2	1	4	4	32	1,50
SANTO DOMINGO DE LOS TSÁCHILAS	5	2	5	7	3	4	7	8	8	8	9	9	75	3,51
SUCUMBIOS	2	-	1	2	6	1	3	4	-	1	3	1	24	1,12
TUNGURAHUA	5	5	7	9	16	7	5	11	3	5	8	9	90	4,21
ZAMORA CHINCHIPE	-	1	1	-	2	-	3	2	-	1	-	2	12	0,56
TOTAL	195	134	205	160	188	156	173	207	147	189	185	199	2.138	100

Gráfico 7-2015: Comparativo Mensual fallecidos 2015

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, MovideInor y Agencia Metropolitana de Transito de Quito

Elaboración: ANT, DEP; Quito, 07/01/2016

<https://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3367-fallecidos-diciembre-2015>

FALLECIDOS POR CAUSAS PROBABLES A NIVEL NACIONAL A DICIEMBRE - 2015

CÓDIGO	CAUSAS PROBABLES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL A DICIEMBRE - 2015	%
C14	CONducir desatento a las condiciones de tránsito	12	6	18	17	12	20	46	39	50	50	54	56	380	17,77
C09	EXCESO DE VELOCIDAD	34	17	16	19	31	10	15	33	17	33	28	29	282	13,19
C23	NO RESPETAR LAS SEÑALES REGLAMENTARIAS DE TRÁNSITO	35	20	20	7	17	22	13	6	6	6	17	5	174	8,14
C16	NO TRANSITAR POR LAS ACERAS O ZONAS DE SEGURIDAD DESTINADAS PARA EL EFECTO	6	21	30	16	16	12	9	9	14	15	10	23	181	8,47
C06	CONDUCE BAJO LA INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTROPICAS Y/O MEDICAMENTOS	18	7	12	7	14	9	14	19	5	17	15	9	146	6,83
C26	NO CEDER EL DERECHO DE VIA AL PEATON	10	8	14	16	16	17	8	7	9	13	11	11	140	6,55
C11	NO MANTENER LA DISTANCIA PRUDENCIAL	3	3	5	13	14	13	14	9	13	14	10	11	122	5,71
C18	CONducir en sentido contrario a la vía	5	10	19	28	10	5	4	14	2	5	4	5	111	5,19
C12	NO GUARDAR LA DISTANCIA LATERAL MINIMA DE SEGURIDAD	4	6	16	11	16	5	9	18	2	9	3	8	107	5,00
C19	REALIZAR CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL	7	16	17	3	14	9	3	16	3	6	3	10	107	5,00
C25	NO CEDER EL DERECHO DE VIA A VEHICULOS	15	4	7	2	5	5	15	9	5	8	14	7	96	4,49
C01	CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR	21	2	4	3	4	5	10	3	7	3	5	6	73	3,41
C24	NO RESPETAR LAS SEÑALES MANUALES DEL AGENTE	8	5	3	2	1	1	3	2	2	1	-	-	28	1,31
C10	CONDICIONES AMBIENTALES Y/O ATMOSFERICAS	2	-	10	1	2	6	1	-	1	2	-	3	28	1,31
C03	CONducir en estado de somnolencia o malas condiciones físicas (SUEÑO, CANSANCIO Y FATIGA)	4	2	3	6	3	1	1	-	-	3	1	-	24	1,12
C27	PEATON QUE CRUZA LA CALZADA SIN RESPETAR LA SEÑALIZACION EXISTENTE (SEMAFOROS O SEÑALES MANUALES)	3	1	-	-	2	7	-	6	1	2	-	3	25	1,17
C15	DEJAR O RECOGER PASAJEROS EN LUGARES NO PERMITIDOS	-	2	4	1	2	1	2	7	2	-	1	1	23	1,08
C05	FALLA MECANICA EN LOS SISTEMAS Y/O NEUMATICOS)	5	4	1	3	3	2	-	1	1	-	-	-	20	0,94
C22	ADELANTAR O REBASAR A OTRO VEHICULO EN MOVIMIENTO EN ZONAS O SITIOS PELIGROSOS	-	-	4	1	1	1	2	2	2	2	2	2	19	0,89
C21	MALAS CONDICIONES DE LA VIA	1	-	-	1	2	3	1	1	2	-	2	4	17	0,80
C07	TRANSITA BAJO INFLUENCIA DE ALCHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTROPICAS Y/O MEDICAMENTOS	2	-	-	-	2	1	-	1	-	-	2	2	10	0,47
C17	BAJARSE O SUBIRSE DE VEHICULOS EN MOVIMIENTO SIN TOMAR LAS PRECAUCIONES DEBIDAS.	-	-	-	1	1	-	1	2	-	-	1	-	6	0,28
C08	NO CUMPLIR CON LAS NORMAS DE SEGURIDAD NECESARIAS AL TRANSPORTAR CARGAS (PESO Y VOLUMEN)	-	-	-	2	-	-	1	-	1	-	1	-	5	0,23
C04	DAÑOS MECANICOS PREVISIBLES	-	-	-	-	-	-	1	2	1	-	1	1	6	0,28
C02	PRESENCIA DE AGENTES EXTERNOS EN LA VÍA (AGUA, ACEITE, PIEDRA, LASTRE, ESCOMBROS, MADEROS, ETC.)	-	-	-	-	-	1	-	1	1	-	-	3	6	0,28
C20	EL CONDUCTOR QUE DETENGA O ESTACIONE VEHICULOS EN SITIOS O ZONAS QUE ENTRAÑEN PELIGRO,	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	0,09
TOTAL		195	134	205	160	188	156	173	207	147	189	185	199	2.138	100,00

Gráfico 8-2015: Comparativo Mensual fallecidos 2015

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito

Elaboración: ANT, DEP; Quito, 07/01/2016

<https://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3367-fallecidos-diciembre-2015>

SERIE CRONOLÓGICA FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO DICIEMBRE 2015

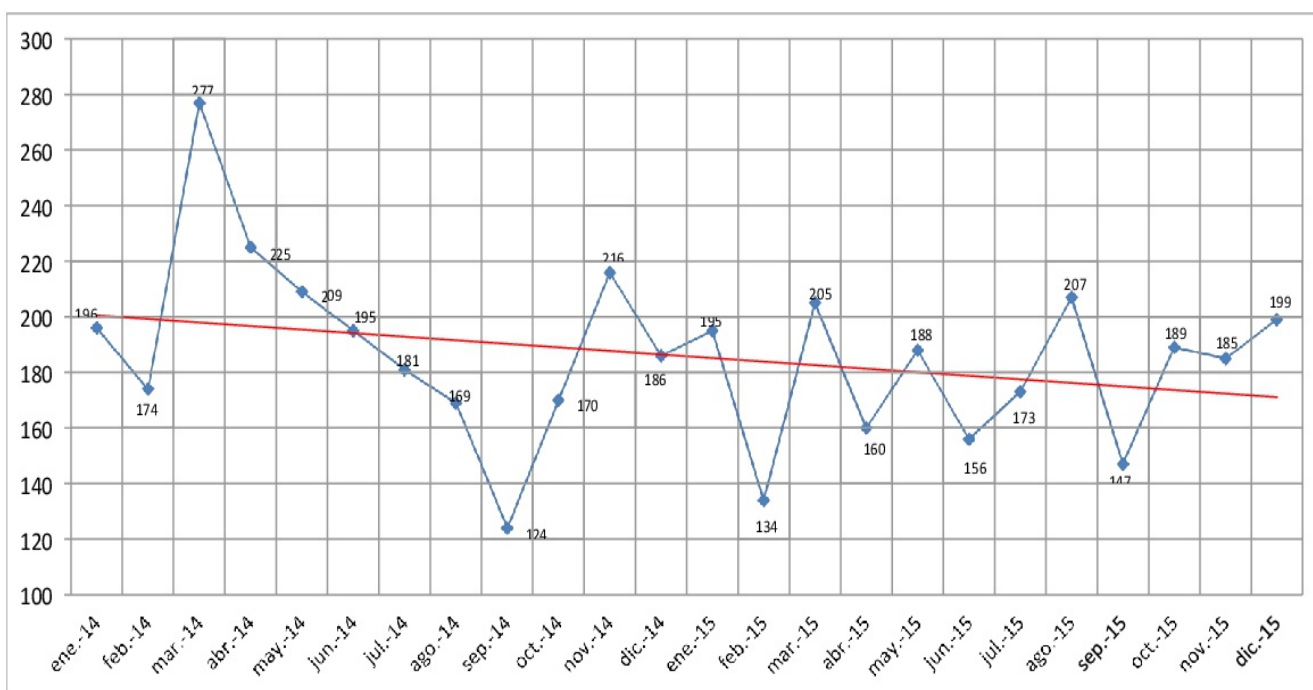


Gráfico 9-2015: Comparativo Mensual fallecidos 2015

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Transito de Quito

Elaboración: ANT, DEP; Quito, 07/01/2016

<https://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3367-fallecidos-diciembre-2015>

DATOS ESTADÍSTICOS, ACCIDENTES DE TRANSITO 2016

SINIESTROS POR PROVINCIA A NIVEL NACIONAL DICIEMBRE- 2016

PROVINCIAS	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL A DICIEMBRE 2016	%
AZUAY	123	110	102	98	127	118	94	104	93	91	129	122	1,311	4,33
BOLIVAR	14	21	18	10	22	16	15	14	14	23	15	11	193	0,64
CANAR	32	25	20	19	23	17	16	10	16	16	11	13	218	0,72
CARCHI	10	10	10	14	16	11	7	15	9	7	13	9	131	0,43
CHIMBORAZO	65	71	44	74	54	70	65	58	74	51	49	68	743	2,45
COTOPAXI	33	37	48	35	18	15	29	41	38	49	39	45	427	1,41
EL ORO	88	68	63	49	64	68	71	83	47	67	69	91	828	2,74
ESMERALDAS	43	42	26	14	29	16	12	22	17	20	20	32	293	0,97
GALAPAGOS	-	1	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-	4	0,01
GUAYAS	593	511	553	532	625	695	778	778	586	733	703	812	7,899	26,10
IMBABURA	129	127	113	112	111	117	135	105	123	129	146	189	1,536	5,07
LOJA	47	55	43	58	45	49	49	42	42	41	39	50	560	1,85
LOS RIOS	109	119	110	80	117	91	83	66	53	58	65	85	1,036	3,42
MANABI	126	74	56	47	68	111	95	109	77	110	94	95	1,062	3,51
MORONA SANTIAGO	8	10	13	11	13	17	15	14	15	12	11	17	156	0,52
NAPO	14	16	11	8	12	8	7	10	6	7	9	7	115	0,38
ORELLANA	2	9	5	11	1	7	1	1	2	2	3	-	44	0,15
PASTAZA	7	3	15	8	11	2	4	7	4	2	3	2	68	0,22
PICHINCHA	1,307	1,063	1,026	1,025	808	693	801	722	797	808	780	947	10,777	35,60
SANTA ELENA	39	40	21	24	38	35	71	45	24	37	43	47	464	1,53
SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS	86	72	68	62	64	83	70	38	46	65	69	69	792	2,62
SUCUMBIOS	14	23	4	6	3	2	5	9	4	1	1	-	72	0,24
TUNGURAHUA	147	160	137	147	143	113	126	95	71	112	81	107	1,439	4,75
ZAMORA CHINCHIPE	8	12	7	9	12	4	9	8	7	10	7	8	101	0,33
TOTAL	3,044	2,679	2,513	2,453	2,425	2,359	2,559	2,396	2,165	2,451	2,399	2,826	30,269	100
%	10,06	8,85	8,30	8,10	8,01	7,79	8,45	7,92	7,15	8,10	7,93	9,34	100,00	

Gráfico 10-2016: Comparativo Mensual siniestros 2016

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Transito de Quito
Elaboración: ANT, DEP; Quito, 11/01/2017

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3905-siniestros-diciembre-2016>

SINIESTROS POR CAUSAS PROBABLES A NIVEL NACIONAL DICIEMBRE - 2016

CODIGO	CAUSAS PROBABLES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL A DICIEMBRE - 2016	%
C14	CONducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor)	634	632	590	492	522	478	480	551	501	531	495	549	6.455	21,33
C09	CONducir vehículo superando los límites máximos de velocidad	408	314	262	289	287	295	311	307	310	349	266	357	3.755	12,41
C23	NO RESPETAR LAS SEÑALES REGLAMENTARIAS DE TRÁNSITO (PARE, CEDA EL PASO, LUZ ROJA DEL SEMAFORO, ETC)	366	300	296	248	304	318	389	314	207	276	321	411	3.750	12,39
C11	NO MANTENER LA DISTANCIA PRUDENCIAL CON RESPECTO AL VEHICULO QUE LE ANTECEDE	263	238	220	239	222	219	258	229	146	163	191	222	2.610	8,62
C06	CONduce bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicótropas y/o medicamentos	188	179	137	169	181	169	201	141	162	167	171	231	2.096	6,92
C25	NO CEDER EL DERECHO DE VIA O PREFERENCIA DE PASO A VEHICULOS	171	207	192	202	179	138	176	184	156	140	149	180	2.074	6,85
C26	NO CEDER EL DERECHO DE VIA O PREFERENCIA DE PASO AL PEATON	156	153	202	150	114	166	141	133	104	216	201	205	1.941	6,41
C19	REALIZAR CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL	185	160	138	138	143	110	126	120	124	164	146	172	1.726	5,70
C12	NO GUARDAR LA DISTANCIA LATERAL MINIMA DE SEGURIDAD ENTRE VEHICULOS	194	102	81	127	104	161	145	128	124	107	125	106	1.504	4,97
C03	CONducir en estado de somnolencia o malas condiciones físicas (sueño, cansancio y fatiga)	78	51	69	70	64	64	67	55	72	69	52	65	776	2,56
C16	NO TRANSITAR POR LAS ACERAS O ZONAS DE SEGURIDAD DESTINADAS PARA EL EFECTO	89	75	57	69	71	43	51	56	49	63	55	66	744	2,46
C22	ADELANTAR O REBASAR A OTRO VEHICULO EN MOVIMIENTO EN ZONAS O SITIOS PELIGROSOS TALES COMO: (CURVAS, PUENTES, TUNELES, PENDIENTES, ETC)	78	61	55	55	37	22	31	30	38	34	46	55	542	1,79
C01	CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR (EXPLOSION DE NEUMATICO NUEVO, DERRUMBE, INUNDACION, CAIDA DE PUENTE, ARBOL, PRESENCIA INTEMPESTIVA E IMPREVISTA DE SEMOVIENTES EN LA VIA, ETC)	44	51	44	34	40	29	29	21	41	37	43	39	452	1,49
C15	DEJAR O RECOGER PASAJEROS EN LUGARES NO PERMITIDOS	25	28	41	27	32	23	30	27	29	20	20	21	323	1,07
C27	PEATON QUE CRUZA LA CALZADA SIN RESPETAR LA SEÑALIZACION EXISTENTE (SEMAFOROS O SEÑALES MANUALES)	31	34	21	21	25	24	25	21	24	28	22	31	307	1,01
C18	CONducir en sentido contrario a la vía normal de circulación	18	17	15	26	14	37	24	21	22	22	21	21	258	0,85
C05	FALLA MECANICA EN LOS SISTEMAS Y/O NEUMATICOS (SISTEMA DE FRENOS, DIRECCION, ELECTRONICO O MECANICO)	28	12	16	15	12	12	17	15	8	15	18	20	188	0,62
C10	CONDICIONES AMBIENTALES Y/O ATMOSFERICAS (NEBLA, NEBLINA, GRANIZO, LLUVIA)	31	17	21	33	19	13	8	6	1	4	9	12	174	0,57
C21	MALAS CONDICIONES DE LA VIA Y/O CONFIGURACION (ILUMINACION Y DISEÑO)	11	6	10	16	27	4	17	4	21	8	7	11	142	0,47
C17	BAJARSE O SUBIRSE DE VEHICULOS EN MOVIMIENTO SIN TOMAR LAS PRECAUCIONES DEBIDAS	7	10	6	4	4	20	11	5	4	11	18	22	122	0,40
C02	PRESENCIA DE AGENTES EXTERNOS EN LA VIA (AGUA, ACEITE, PIEDRA, LASTRE, ESCOMBROS, MADEROS, ETC)	10	7	9	7	6	5	7	7	9	9	10	13	99	0,33
C07	TRANSITA BAJO INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTROPICAS Y/O MEDICAMENTOS	3	9	10	4	5	5	2	7	4	6	5	8	68	0,22
C08	PESO Y VOLUMEN-NO CUMPLIR CON LAS NORMAS DE SEGURIDAD NECESARIAS AL TRANSPORTAR CARGAS	7	7	9	5	2	1	1	5	1	5	1	4	48	0,16
C24	NO RESPETAR LAS SEÑALES MANUALES DEL AGENTE DE TRÁNSITO	9	3	5	7	3	0	6	3	4	4	2	0	46	0,15
C04	DAÑOS MECANICOS PREVISIBLES	2	5	5	3	4	2	4	5	3	2	4	2	41	0,14
C20	EL CONDUCTOR QUE DETENGA O ESTACIONE VEHICULOS EN SITIOS O ZONAS QUE ENTRAÑEN PELIGRO, TALES COMO ZONA DE SEGURIDAD, CURVAS, PUENTES, TUNELES, PENDIENTES	7	1	2	3	3	1	2	1	1	1	1	3	26	0,09
C28	DISPOSITIVO REGULADOR DE TRÁNSITO EN MAL ESTADO DE FUNCIONAMIENTO (SEMAFORO)	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0,01
TOTAL		3.044	2.679	2.513	2.453	2.425	2.359	2.559	2.396	2.165	2.451	2.399	2.826	30.269	100,00

Gráfico11-2016: Comparativo Mensual siniestros 2016

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito
Elaboración: ANT, DEP; Quito, 11/01/2017

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3905-siniestros-diciembre-2016>

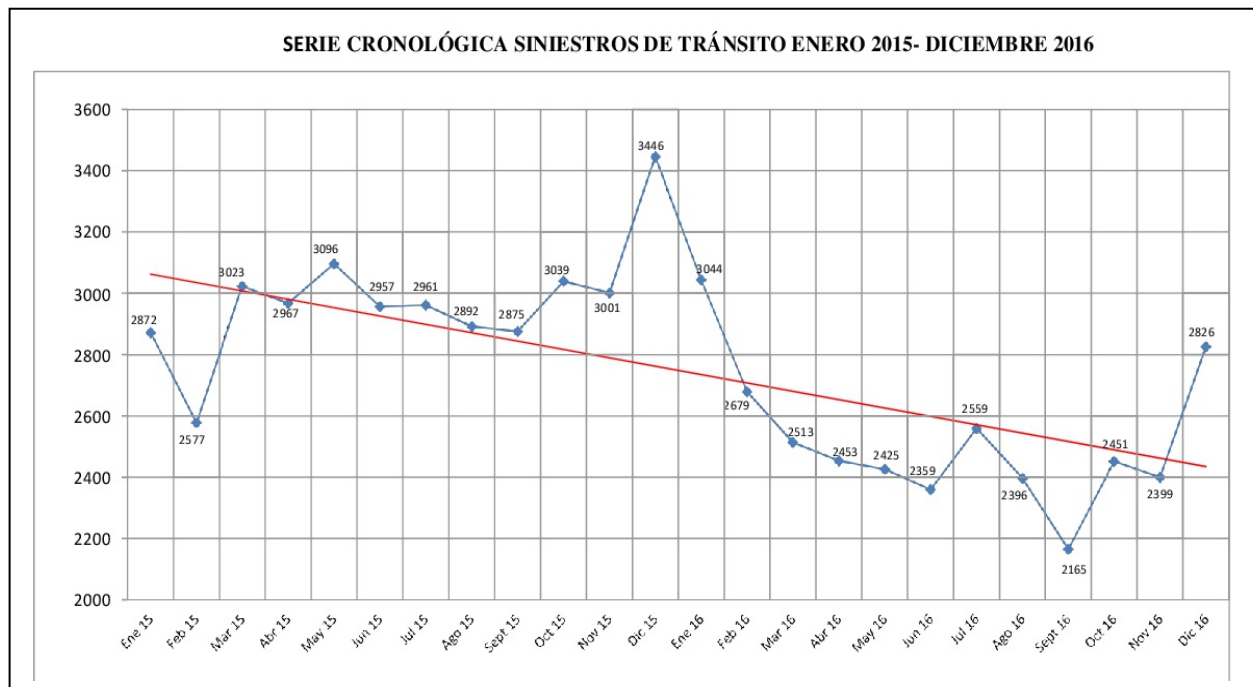


Gráfico12-2016: Comparativo Mensual siniestros 2016

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Transito de Quito

Elaboración: ANT, DEP; Quito, 11/01/2017

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3905-siniestros-diciembre-2016>

LESIONADOS POR CAUSAS PROBABLES A NIVEL NACIONAL DICIEMBRE 2016

CODIGO	CAUSAS PROBABLES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL A DICIEMBRE-2016	%
C14	CONducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor)	410	443	386	346	396	311	306	414	339	390	315	432	4.488	20,92
C09	CONducir vehículo superando los límites máximos de velocidad	320	245	220	275	268	277	309	292	314	314	292	295	3.421	15,94
C23	NO RESPETAR LAS SEÑALES REGLAMENTARIAS DE TRÁNSITO (PARE, CEDA EL PASO, LUZ ROJA DEL SEMAFORO, ETC)	248	166	207	149	248	305	348	273	200	225	253	274	2.896	13,50
C26	NO CEDER EL DERECHO DE VIA O PREFERENCIA DE PASO AL PEATON	149	119	160	112	106	153	136	110	88	200	175	181	1.689	7,87
C06	CONduce BAJO LA INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTROPICAS Y/O MEDICAMENTOS	138	126	96	99	134	124	131	77	136	121	124	166	1.472	6,86
C11	NO MANTENER LA DISTANCIA PRUDENCIAL CON RESPECTO AL VEHICULO QUE LE ANTECEDE	138	99	142	94	80	139	130	127	77	83	96	150	1.355	6,31
C19	REALIZAR CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL	122	98	88	81	107	91	110	99	113	142	147	151	1.349	6,29
C25	NO CEDER EL DERECHO DE VIA O PREFERENCIA DE PASO A VEHICULOS	50	103	102	125	102	100	116	113	107	78	108	111	1.215	5,66
C16	NO TRANSITAR POR LAS ACERAS O ZONAS DE SEGURIDAD DESTINADAS PARA EL EFECTO	68	58	55	47	63	31	43	49	41	46	46	57	604	2,81
C12	NO GUARDAR LA DISTANCIA LATERAL MINIMA DE SEGURIDAD ENTRE VEHICULOS	109	28	32	35	39	75	55	61	41	47	39	37	598	2,79
C15	DEJAR O RECOGER PASAJEROS EN LUGARES NO PERMITIDOS	17	31	35	19	25	26	26	28	27	18	14	20	286	1,33
C01	CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR (EXPLOSION DE NEUMATICO NUEVO, DERRUMBE, INUNDACION, CAIDA DE PUENTE, ARBOL, PRESENCIA INTEMPESTIVA E IMPREVISTA DE SEMOVIENTES EN LA VIA, ETC)	35	30	25	14	15	17	8	12	36	19	37	27	275	1,28
C18	CONducir en sentido contrario a la vía normal de circulación	16	7	22	22	8	45	16	20	33	31	29	22	271	1,26
C22	ADELANTAR O REBASAR A OTRO VEHICULO EN MOVIMIENTO EN ZONAS O SITIOS PELIGROSOS TALES COMO: (CURVAS, PUENTES, TUNELES, PENDIENTES, ETC)	23	19	24	21	21	11	18	23	30	14	22	44	270	1,26
C27	PEATON QUE CRUZA LA CALZADA SIN RESPETAR LA SEÑALIZACION EXISTENTE (SEMAFOROS O SEÑALES MANUALES)	25	21	15	13	24	25	17	19	23	28	11	27	248	1,16
C03	CONducir en estado de somnolencia o malas condiciones físicas (SUEÑO, CANSANCIO Y FATIGA)	3	40	11	16	24	20	23	12	21	15	26	20	231	1,08
C05	FALLA MECANICA EN LOS SISTEMAS Y/O NEUMATICOS (SISTEMA DE FRENOS, DIRECCION, ELECTRONICO O MECANICO)	25	14	25	21	7	1	8	4	2	9	10	27	153	0,71
C10	CONDICIONES AMBIENTALES Y/O ATMOSFERICAS (NEBLA, NEBLINA, GRANIZO, LLUVIA)	22	13	11	21	11	21	11	7	0	4	7	7	135	0,63
C21	MALAS CONDICIONES DE LA VIA Y/O CONFIGURACION (ILUMINACION Y DISEÑO)	6	5	15	11	16	1	7	4	10	11	7	33	126	0,59
C17	BAJARSE O SUBIRSE DE VEHICULOS EN MOVIMIENTO SIN TOMAR LAS PRECAUCIONES DEBIDAS	5	11	4	4	3	19	13	5	4	13	19	25	125	0,58
C02	PRESENCIA DE AGENTES EXTERNOS EN LA VIA (AGUA, ACEITE, PIEDRA, LASTRE, ESCOMBROS, MADEROS, ETC)	15	7	15	3	2	2	9	5	8	7	11	6	90	0,42
C07	TRANSITA BAJO INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTROPICAS Y/O MEDICAMENTOS	1	7	8	4	3	4	1	5	4	4	2	7	50	0,23
C04	DAÑOS MECANICOS PREVISIBLES	1	11	9	2	4	0	0	4	4	1	3	2	41	0,19
C08	PESO Y VOLUMEN-NO CUMPLIR CON LAS NORMAS DE SEGURIDAD NECESARIAS AL TRANSPORTAR CARGAS	4	4	10	2	0	0	0	4	0	2	3	6	35	0,16
C24	NO RESPETAR LAS SEÑALES MANUALES DEL AGENTE DE TRÁNSITO	4	1	5	5	2	0	0	2	1	4	1	0	25	0,12
C20	EL CONDUCTOR QUE DETIENGA O ESTACIONE VEHICULOS EN SITIOS O ZONAS QUE ENTRAÑEN PELIGRO, TALES COMO ZONA DE SEGURIDAD, CURVAS, PUENTES, TUNELES, PENDIENTES	4	0	1	1	0	0	0	0	1	0	1	1	9	0,04
C28	DISPOSITIVO REGULADOR DE TRÁNSITO EN MAL ESTADO DE FUNCIONAMIENTO (SEMAFORO)	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0,00
TOTAL		1.958	1.706	1.723	1.542	1.709	1.798	1.841	1.769	1.660	1.826	1.798	2.128	21.458	100

Gráfico 13-2016: Comparativo Mensual lesionados 2016

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito
Elaboración: ANT, DEP; Quito, 11/01/2017

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3907-lesionados-diciembre-2016>

SERIE CRONOLÓGICA LESIONADOS DE TRÁNSITO DICIEMBRE 2016

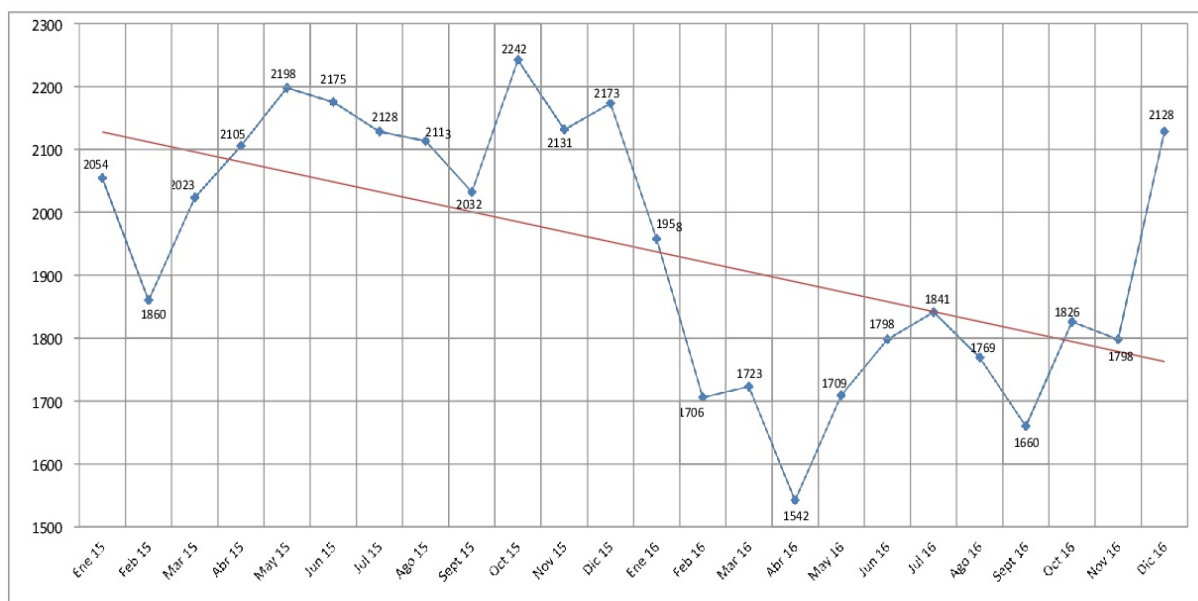


Gráfico 14-2016: Comparativo serie cronologica lesionados 2016

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Transito de Quito

Elaboración: ANT, DEP; Quito, 11/01/2017

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3907-lesionados-diciembre-2016>

FALLECIDOS EN SITIO POR PROVINCIA A NIVEL NACIONAL DICIEMBRE - 2016

PROVINCIAS	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL A DICIEMBRE 2016	%
AZUAY	7	5	4	3	6	4	7	2	8	3	9	3	61	3,10
BOLIVAR	2	5	1	-	1	7	4	1	2	4	5	1	33	1,68
CANAR	5	6	1	2	10	7	4	-	2	5	4	1	47	2,39
CARCHI	6	2	4	4	4	2	2	-	2	3	1	4	34	1,73
CHIMBORAZO	4	8	5	2	5	11	6	10	8	6	6	6	77	3,91
COTOPAXI	3	6	8	8	4	2	8	3	3	9	3	1	58	2,95
EL ORO	13	3	11	5	7	6	6	4	2	3	8	16	84	4,27
ESMERALDAS	3	2	4	4	2	5	4	3	2	2	11	6	48	2,44
GALAPAGOS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GUAYAS	37	36	45	31	30	34	38	37	33	46	41	50	458	23,28
IMBABURA	6	11	4	9	6	8	10	8	2	3	4	7	78	3,97
LOJA	4	4	1	-	8	2	6	5	2	8	2	5	47	2,39
LOS RIOS	9	8	9	11	17	13	10	11	5	17	13	12	135	6,86
MANABI	14	10	9	9	11	12	10	9	6	23	13	15	141	7,17
MORONA SANTIAGO	5	1	2	5	2	3	3	5	0	8	-	2	36	1,83
NAPO	2	1	2	1	5	1	-	1	0	-	-	-	13	0,66
ORELLANA	-	3	1	8	-	2	2	-	2	1	1	-	20	1,02
PASTAZA	-	-	2	-	4	-	-	2	1	1	1	-	11	0,56
PICHINCHA	30	17	25	32	20	26	27	36	29	23	22	44	331	16,83
SANTA ELENA	7	5	-	3	4	1	2	2	4	2	7	6	43	2,19
SANTO DOMINGO DE LOS TSÁCHILAS	10	7	3	6	5	9	4	4	3	4	10	3	68	3,46
SUCUMBIOS	8	11	3	6	1	2	2	4	1	1	1	-	40	2,03
TUNGURAHUA	6	4	4	9	6	11	9	9	10	10	8	7	93	4,73
ZAMORA CHINCHIPE	1	-	1	-	1	1	-	2	3	1	1	-	11	0,56
TOTAL	182	155	149	158	159	169	164	158	130	183	171	189	1.967	100
%	9,25	7,88	7,57	8,03	8,08	8,59	8,34	8,03	6,61	9,30	8,69	9,61	100,00	

Gráfico 15-2016: Comparativo Mensual fallecidos 2016

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Transito de Quito
Elaboración: ANT, DEP; Quito, 11/01/2017

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3906-fallecidos-diciembre-2016>

FALLECIDOS POR CAUSAS PROBABLES A NIVEL NACIONAL DICIEMBRE - 2016

CAUSAS PROBABLES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL A DICIEMBRE - 2016	%
CONducir desatento a las condiciones de tránsito (CELULAR, PANTALLAS DE VIDEO, COMIDA, MAQUILLAJE O CUALQUIER OTRO ELEMENTO DISTRACTOR)	80	62	56	62	65	66	66	48	48	65	44	74	736	37,42
CONducir VEHICULO SUPERANDO LOS LIMITES MAXIMOS DE VELOCIDAD	35	16	15	19	23	22	20	23	17	24	20	25	259	13,17
NO CEDER EL DERECHO DE VIA O PREFERENCIA DE PASO AL PEATON	4	9	7	8	11	16	11	20	12	17	18	15	148	7,52
NO TRANSITAR POR LAS ACERAS O ZONAS DE SEGURIDAD DESTINADAS PARA EL EFECTO	11	12	7	18	12	12	6	7	8	12	15	8	128	6,51
NO RESPETAR LAS SEÑALES REGLAMENTARIAS DE TRANSITO (PARE, CEDA EL PASO, LUZ ROJA DEL SEMAFORO, ETC)	8	11	10	5	5	4	17	15	6	7	7	12	107	5,44
REALIZAR CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL	5	11	8	6	12	7	1	5	5	12	13	8	93	4,73
NO MANTENER LA DISTANCIA PRUDENCIAL CON RESPECTO AL VEHICULO QUE LE ANTECEDE	9	7	9	4	6	10	10	11	2	3	9	9	89	4,52
NO CEDER EL DERECHO DE VIA O PREFERENCIA DE PASO A VEHICULOS	1	3	7	12	7	3	6	5	10	6	11	8	79	4,02
CONducir BAJO LA INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTROPICAS Y/O MEDICAMENTOS	10	6	4	4	4	3	5	5	2	12	11	10	76	3,86
CONducir EN SENTIDO CONTRARIO A LA VIA NORMAL DE CIRCULACION	1	1	0	4	2	8	5	4	4	4	2	3	38	1,93
NO GUARDAR LA DISTANCIA LATERAL MINIMA DE SEGURIDAD ENTRE VEHICULOS	5	2	3	1	1	3	4	1	1	4	2	2	29	1,47
CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR (EXPLOSION DE NEUMATICO NUEVO, DERRUMBE, INUNDACION, CAIDA DE PUENTE, ARBOL, PRESENCIA INTEMPESTIVA E IMPREVISTA DE SEMOVIENTES EN LA VIA, ETC)	2	2	2	3	1	2	1	0	1	4	7	3	28	1,42
PEATON QUE CRUZA LA CALZADA SIN RESPETAR LA SEÑALIZACION EXISTENTE (SEMAFOROS O SEÑALES MANUALES)	0	5	4	2	2	3	3	1	0	2	4	1	27	1,37
ADELANTAR O REBASAR A OTRO VEHICULO EN MOVIMIENTO EN ZONAS O SITIOS PELIGROSOS TALES COMO: (CURVAS, PUENTES, TUNELES, PENDIENTES, ETC)	2	2	0	1	0	2	1	2	9	4	0	2	25	1,27
CONducir EN ESTADO DE SOMBOLENCIA O MALAS CONDICIONES FISICAS (SUEÑO, CANSANCIO Y FATIGA)	0	3	2	2	0	1	1	4	4	2	2	0	21	1,07
FALLA MECANICA EN LOS SISTEMAS Y/O NEUMATICOS (SISTEMA DE FRENOS, DIRECCION, ELECTRONICO O MECANICO)	3	1	2	3	1	1	3	2	0	0	1	2	19	0,97
MALAS CONDICIONES DE LA VIA Y/O CONFIGURACION (ILUMINACION Y DISEÑO)	0	0	0	2	3	1	2	1	0	2	0	2	13	0,66
TRANSITA BAJO INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTROPICAS Y/O MEDICAMENTOS	2	0	3	0	0	1	1	0	0	1	3	0	11	0,56
PRESENCIA DE AGENTES EXTERNOS EN LA VIA (AGUA, ACEITE, PIEDRA, LASTRE, ESCOMBROS, MADEROS, ETC)	0	0	4	0	0	1	1	0	0	0	1	3	10	0,51
BAJARSE O SUBIRSE DE VEHICULOS EN MOVIMIENTO SIN TOMAR LAS PRECAUCIONES DEBIDAS	1	1	1	0	1	2	0	1	0	1	0	1	9	0,46
CONDICIONES AMBIENTALES Y/O ATMOSFERICAS (NIEBLA, NEBLINA, GRANIZO, LLUVIA)	0	1	1	1	3	1	0	0	0	0	1	1	9	0,46
DAÑOS MECANICOS PREVISIBLES	0	0	2	0	0	-	0	3	1	0	0	0	6	0,31
DEJAR O RECOGER PASAJEROS EN LUGARES NO PERMITIDOS	1	0	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	5	0,25
NO RESPETAR LAS SEÑALES MANUALES DEL AGENTE DE TRANSITO	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,10
TOTAL	182	155	149	158	159	169	164	158	130	183	171	189	1.967	100,00

Gráfico 16-2016: Comparativo Mensual fallecidos 2016

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito

Elaboración: ANT, DEP; Quito, 11/01/2017

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3906-fallecidos-diciembre-2016>

SERIE CRONOLÓGICA FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO ENERO 2015- DICIEMBRE 2016

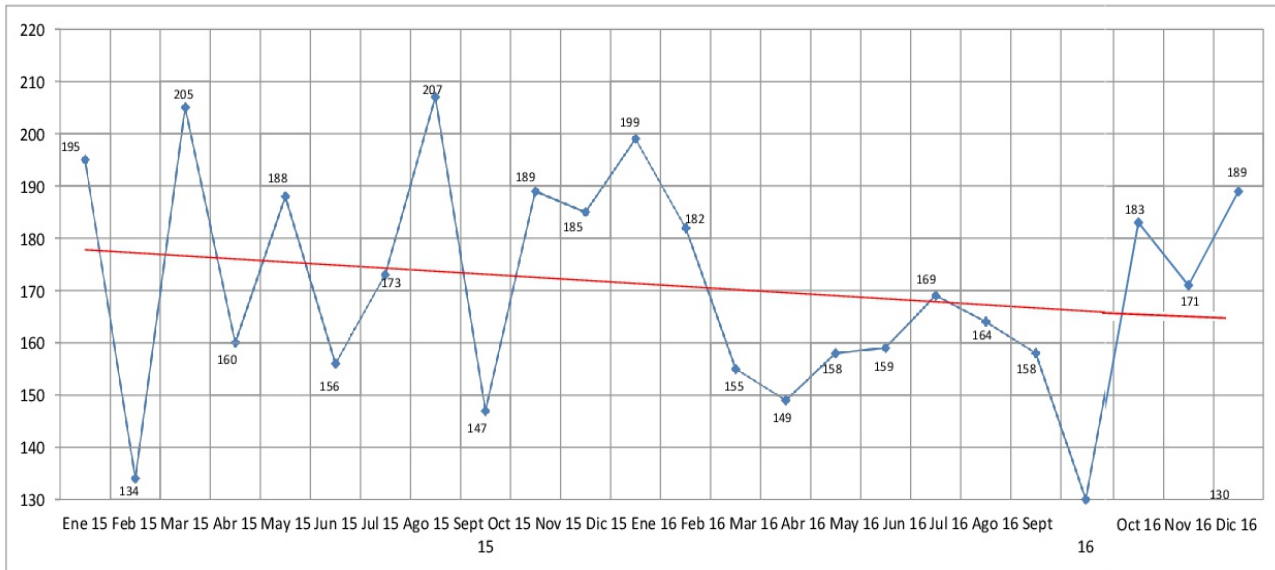


Gráfico 17-2016: Comparativo Mensual fallecidos 2016

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Transito de Quito

Elaboración: ANT, DEP; Quito, 11/01/2017

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3906-fallecidos-diciembre-2016>

DATOS ESTADÍSTICOS, ACCIDENTES DE TRANSITO 2017

SINIESTROS POR PROVINCIA A NIVEL NACIONAL- OCTUBRE 2017

PROVINCIAS	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	TOTAL A OCTUBRE 2017	%
AZUAY	114	119	96	128	117	122	134	125	137	146	1.238	5,17
BOLIVAR	14	23	18	10	10	12	9	14	19	14	143	0,60
CANAR	21	7	23	14	19	12	14	16	13	7	146	0,61
CARCHI	17	8	25	18	11	17	16	17	13	3	145	0,61
CHIMBORAZO	74	53	49	52	66	70	87	81	48	65	645	2,69
COTOPAXI	41	60	59	45	43	26	38	53	31	47	443	1,85
EL ORO	65	60	62	75	50	69	67	64	58	46	616	2,57
ESMERALDAS	33	30	26	17	14	22	19	21	16	14	212	0,88
GALAPAGOS	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	0,00
GUAYAS	653	660	573	605	709	660	737	733	786	743	6.859	28,62
IMBABURA	146	174	236	192	103	108	79	50	52	35	1.175	4,90
LOJA	38	35	44	50	49	60	47	42	43	55	463	1,93
LOS RÍOS	73	66	58	70	83	69	87	68	72	93	739	3,08
MANABÍ	113	101	83	93	101	109	110	95	134	109	1.048	4,37
MORONA SANTIAGO	11	18	11	10	9	11	13	12	26	15	136	0,57
NAPO	14	9	7	9	5	8	4	12	8	5	81	0,34
ORELLANA	1	2	4	1	-	1	-	-	-	5	14	0,06
PASTAZA	4	3	3	5	6	4	3	5	4	3	40	0,17
PICHINCHA	787	728	759	747	821	820	809	727	761	819	7.778	32,46
SANTA ELENA	64	60	36	52	52	48	46	50	45	63	516	2,15
SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS	52	45	52	49	45	34	52	50	58	45	482	2,01
SUCUMBÍOS	7	7	6	6	6	7	4	1	4	7	55	0,23
TUNGURAHUA	81	93	85	118	106	96	93	85	79	84	920	3,84
ZAMORA CHINCHIPE	5	11	8	7	8	7	3	5	6	8	68	0,28
TOTAL	2.428	2.372	2.323	2.374	2.433	2.392	2.471	2.326	2.413	2.431	23.963	100
%	10,13	9,90	9,69	9,91	10,15	9,98	10,31	9,71	10,07	10,14	100,00	

Gráfico 18-2017: Comparativo Mensual siniestros 2017

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Transito de Quito

Elaboración: ANT, DEP; Quito, 15/11/2017

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/4412-siniestros-octubre-2017>

SINIESTROS POR CAUSAS PROBABLES A NIVEL NACIONAL- OCTUBRE 2017

CODIGO	CAUSAS PROBABLES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	TOTAL A OCTUBRE - 2017	%
C14	CONducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor).	412	462	367	390	274	332	361	409	372	520	3,899	16,27
C09	CONducir vehículo superando los límites máximos de velocidad.	300	336	306	249	377	394	369	328	428	338	3,425	14,29
C23	NO RESPETAR LAS SEÑALES REGLAMENTARIAS DE TRÁNSITO. (PARE, CEDA EL PASO, LUZ ROJA DEL SEMAFORO, ETC.).	327	283	328	282	319	338	340	319	432	314	3,282	13,70
C11	NO MANTENER LA DISTANCIA PRUDENCIAL CON RESPECTO AL VEHÍCULO QUE LE ANTECEDE.	212	187	191	292	223	235	266	197	176	202	2,181	9,10
C19	REALIZAR CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL.	175	177	155	118	219	173	199	136	188	173	1,713	7,15
C06	CONduce BAJO LA INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS Y/O MEDICAMENTOS.	157	148	157	184	170	176	177	179	177	176	1,701	7,10
C12	NO GUARDAR LA DISTANCIA LATERAL MÍNIMA DE SEGURIDAD ENTRE VEHÍCULOS.	111	88	118	206	195	193	241	235	124	137	1,648	6,88
C26	NO CEDER EL DERECHO DE VÍA O PREFERENCIA DE PASO AL PEATÓN.	189	160	153	133	191	142	142	161	152	163	1,586	6,62
C25	NO CEDER EL DERECHO DE VÍA O PREFERENCIA DE PASO A VEHÍCULOS.	193	165	175	149	100	97	102	89	87	104	1,261	5,26
C16	NO TRANSITAR POR LAS ACERAS O ZONAS DE SEGURIDAD DESTINADAS PARA EL EFECTO.	70	69	55	76	68	63	78	62	78	58	677	2,83
C03	CONducir en estado de somnolencia o malas condiciones físicas (sueño, cansancio y fatiga).	45	51	46	69	48	62	58	60	59	63	561	2,34
C18	CONducir en sentido contrario a la vía normal de circulación.	26	14	25	27	60	38	25	24	28	34	301	1,26
C22	ADELANTAR O REBASAR A OTRO VEHÍCULO EN MOVIMIENTO EN ZONAS O SITIOS PELIGROSOS TALES COMO: CURVAS, PUENTES, TÚNELES, PENDIENTES, ETC.	37	45	51	24	21	7	4	10	10	9	218	0,91
C01	CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR (EXPLOSIÓN DE NEUMÁTICO NUEVO, DERRUMBE, INUNDACIÓN, CAÍDA DE PUENTE, ÁRBOL, PRESENCIA INTEMPESTIVA E IMPREVISTA DE SEMOVIENTES EN LA VÍA, ETC.).	35	33	27	23	36	15	15	14	18	16	232	0,97
C15	DEJAR O RECOGER PASAJEROS EN LUGARES NO PERMITIDOS.	22	42	27	26	25	23	5	16	8	17	211	0,88
C27	PEATÓN QUE CRUZA LA CALZADA SIN RESPETAR LA SEÑALIZACIÓN EXISTENTE (SEMAFOS O SEÑALES MANUALES).	33	18	30	26	17	10	19	7	5	22	187	0,78
C10	CONDICIONES AMBIENTALES Y/O ATMOSFÉRICAS (NIEBLA, NEBLINA, GRANIZO, LLUVIA).	16	20	38	21	13	24	10	6	8	13	169	0,71
C17	BAJARSE O SUBIRSE DE VEHÍCULOS EN MOVIMIENTO SIN TOMAR LAS PRECAUCIONES DEBIDAS.	10	15	13	11	28	30	32	32	22	35	228	0,95
C05	FALLA MECÁNICA EN LOS SISTEMAS Y/O NEUMÁTICOS (SISTEMA DE FRENOS, DIRECCIÓN, ELÉCTRICO O MECÁNICO).	18	11	14	14	10	13	6	8	16	8	118	0,49
C02	PRESENCIA DE AGENTES EXTERNOS EN LA VÍA (AGUA, ACEITE, PIEDRA, LASTRE, ESCOMBROS, MADEROS, ETC.).	14	11	9	15	12	7	11	3	8	9	99	0,41
C07	PEATÓN TRANSITA BAJO INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS Y/O MEDICAMENTOS.	10	7	8	18	9	6	4	9	7	9	87	0,36
C21	MALAS CONDICIONES DE LA VÍA Y/O CONFIGURACIÓN. (ILUMINACIÓN Y DISEÑO).	2	15	11	6	8	1	0	7	2	5	57	0,24
C04	DAÑOS MECÁNICOS PREVISIBLES.	5	5	3	1	1	7	3	10	-	4	39	0,16
C08	PESO Y VOLUMEN-NO CUMPLIR CON LAS NORMAS DE SEGURIDAD NECESARIAS AL TRANSPORTAR CARGAS.	4	3	7	3	4	1	0	2	5	-	29	0,12
C20	EL CONDUCTOR QUE DETENGA O ESTACIONE VEHÍCULOS EN SITIOS O ZONAS QUE ENTRAÑEN PELIGRO, TALES COMO ZONA DE SEGURIDAD, CURVAS, PUENTES, TUNELES, PENDIENTES, ETC.	3	5	2	3	5	2	1	-	2	-	23	0,10
C24	NO RESPETAR LAS SEÑALES MANUALES DEL AGENTE DE TRÁNSITO.	1	2	6	3	-	3	3	3	1	2	24	0,10
C28	DISPOSITIVO REGULADOR DE TRÁNSITO EN MAL ESTADO DE FUNCIONAMIENTO (SEMAFORO).	1	0	1	5	-	-	0	-	-	-	7	0,03
	TOTAL	2,428	2,372	2,323	2,374	2,433	2,392	2,471	2,326	2,413	2,431	23,963	100,00

Gráfico 19-2017: Comparativo Mensual siniestros 2017

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Transito de Quito

Elaboración: ANT, DEP; Quito, 15/11/2017

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/4412-siniestros-octubre-2017>

SERIE CRONOLÓGICA SINIESTROS DE TRÁNSITO ENERO 2016 A OCTUBRE 2017

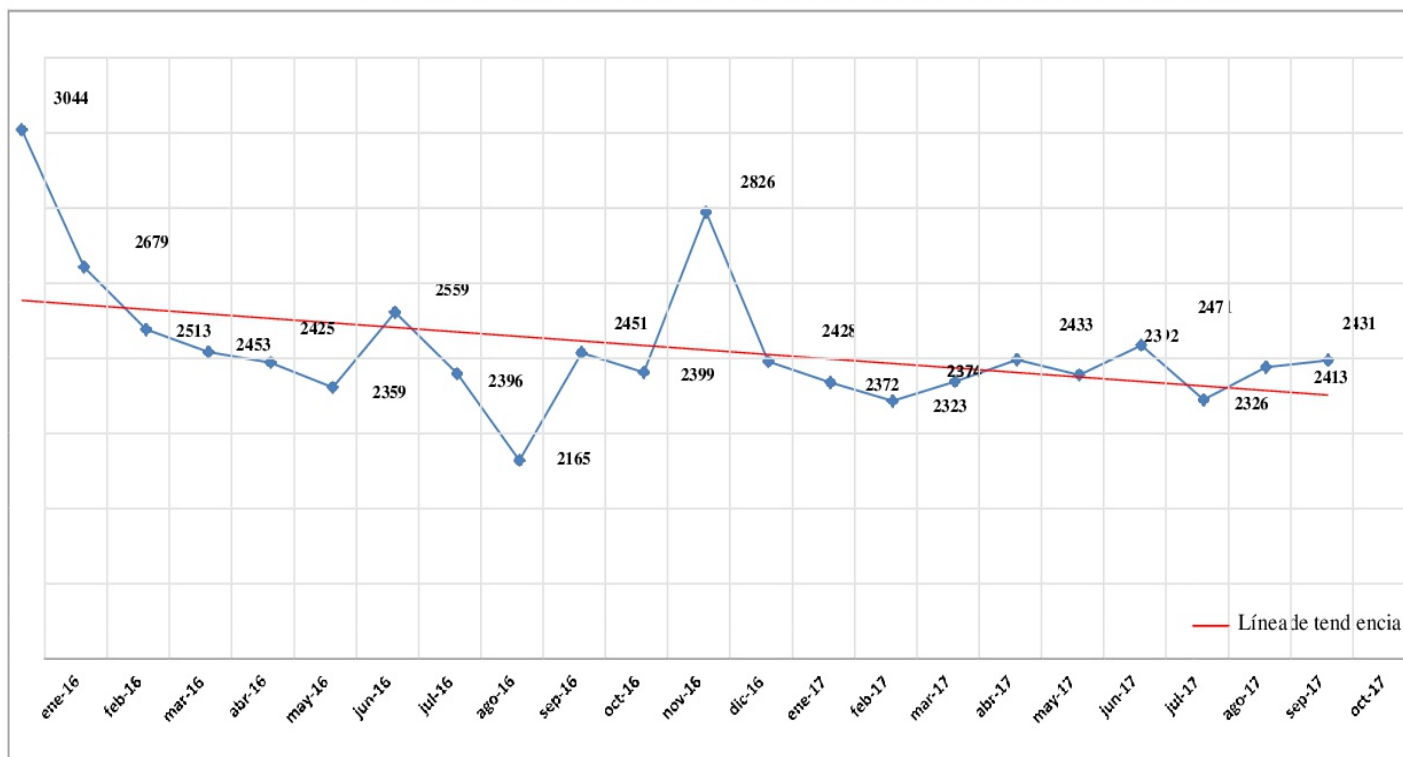


Gráfico 20-2017: Comparativo Mensual siniestros 2017

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Transito de Quito
Elaboración: ANT, DEP; Quito, 15/11/2017

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/4412-siniestros-octubre-2017>

LESIONADOS POR PROVINCIA A NIVEL NACIONAL- OCTUBRE 2017

PROVINCIAS	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	TOTAL A OCTUBRE - 2017	%
AZUAY	88	94	60	90	88	108	73	89	109	117	916	5,01
BOLIVAR	14	35	33	14	20	23	6	18	35	25	223	1,22
CANAR	15	8	20	29	16	11	15	26	50	8	198	1,08
CARCHI	18	10	19	8	11	16	12	12	8	2	116	0,63
CHIMBORAZO	29	15	12	13	29	29	22	45	18	18	230	1,26
COTOPAXI	18	29	32	28	18	16	32	26	13	27	239	1,31
EL ORO	57	53	40	68	39	59	61	66	38	35	516	2,82
ESMERALDAS	27	35	34	16	10	26	15	23	15	11	212	1,16
GALAPAGOS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GUAYAS	658	658	542	594	699	658	761	735	717	707	6.729	36,80
IMBABURA	47	36	57	51	34	32	23	33	86	20	419	2,29
LOJA	26	15	19	17	26	22	10	18	21	31	205	1,12
LOS RIOS	83	93	61	50	89	67	78	65	71	99	756	4,13
MANABI	99	87	60	80	84	93	103	92	107	111	916	5,01
MORONA SANTIAGO	9	10	13	10	31	24	2	12	28	21	160	0,88
NAPO	20	10	7	15	2	14	4	12	5	21	110	0,60
ORELLANA	1	2	5	-	-	-	-	-	-	1	9	0,05
PASTAZA	19	4	2	8	7	3	5	7	4	5	64	0,35
PICHINCHA	430	454	438	382	462	453	484	422	454	477	4.456	24,37
SANTA ELENA	67	55	39	48	56	46	34	51	52	78	526	2,88
SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS	55	42	44	37	54	58	49	48	63	35	485	2,65
SUCUMBIOS	3	11	3	7	5	6	4	4	6	5	54	0,30
TUNGURAHUA	73	58	93	83	65	52	66	77	53	53	673	3,68
ZAMORA CHINCHIPE	3	14	4	8	13	10	2	1	8	8	71	0,39
TOTAL	1.859	1.828	1.637	1.656	1.858	1.826	1.861	1.882	1.961	1.915	18.283	100
%	10,17	10,00	8,95	9,06	10,16	9,99	10,18	10,29	10,73	10,47	100,00	

Gráfico 21-2017: Comparativo Mensual lesionados 2017

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Transito de Quito

Elaboración: ANT, DEP; Quito, 15/11/2017

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/4414-lesionados-octubre-2017>

LESIONADOS POR CAUSAS PROBABLES A NIVEL NACIONAL- OCTUBRE 2017

CODIGO	CAUSAS PROBABLES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	TOTAL A OCTUBRE-2017	%
C09	CONducir VEHÍCULO SUPERANDO LOS LÍMITES MÁXIMOS DE VELOCIDAD.	258	323	236	225	317	378	320	337	380	321	3.095	16,93
C14	CONducir DESATENTO A LAS CONDICIONES DE TRÁNSITO (CELULAR, PANTALLAS DE VIDEO, COMIDA, MAQUILLAJE O CUALQUIER OTRO ELEMENTO DISTRACTOR).	333	350	261	287	240	233	225	301	304	409	2.943	16,10
C23	NO RESPETAR LAS SEÑALES REGLAMENTARIAS DE TRÁNSITO. (PARE, CEDA EL PASO, LUZ ROJA DEL SEMAFORO, ETC).	254	246	254	206	225	224	267	273	326	237	2.512	13,74
C19	REALIZAR CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL.	177	178	125	89	224	163	174	122	177	147	1.576	8,62
C26	NO CEDER EL DERECHO DE VÍA O PREFERENCIA DE PASO AL PEATÓN.	182	141	139	121	168	125	139	152	140	165	1.472	8,05
C11	NO MANTENER LA DISTANCIA PRUDENCIAL CON RESPECTO AL VEHÍCULO QUE LE ANTECEDE.	113	99	91	124	111	164	187	129	136	125	1.279	7,00
C06	CONducir BAJO LA INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS Y/O MEDICAMENTOS.	99	102	106	139	129	104	101	141	138	121	1.180	6,45
C25	NO CEDER EL DERECHO DE VÍA O PREFERENCIA DE PASO A VEHÍCULOS.	131	96	112	71	56	66	79	76	80	92	859	4,70
C12	NO GUARDAR LA DISTANCIA LATERAL MÍNIMA DE SEGURIDAD ENTRE VEHÍCULOS.	44	32	33	127	108	100	132	126	59	58	819	4,48
C16	NO TRANSITAR POR LAS ACERAS O ZONAS DE SEGURIDAD DESTINADAS PARA EL EFECTO.	64	47	38	54	47	53	73	55	78	53	562	3,07
C18	CONducir EN SENTIDO CONTRARIO A LA VÍA NORMAL DE CIRCULACIÓN.	21	19	13	37	72	77	47	27	30	36	379	2,07
C17	BAJARSE O SUBIRSE DE VEHÍCULOS EN MOVIMIENTO SIN TOMAR LAS PRECAUCIONES DEBIDAS.	11	18	15	8	30	27	33	34	25	35	236	1,29
C15	DEJAR O RECOGER PASAJEROS EN LUGARES NO PERMITIDOS.	15	42	15	19	22	20	5	16	7	19	180	0,98
C22	ADELANTAR O REBASAR A OTRO VEHÍCULO EN MOVIMIENTO EN ZONAS O SITIOS PELIGROSOS TALES COMO: CURVAS, PUENTES, TUNELES, PENDIENTES, ETC.	18	29	44	18	17	5	5	8	13	7	164	0,90
C27	PEATÓN QUE CRUZA LA CALZADA SIN RESPETAR LA SEÑALIZACIÓN EXISTENTE (SEMAFOS O SEÑALES MANUALES).	23	12	22	26	15	10	17	8	3	23	159	0,87
C10	CONDICIONES AMBIENTALES Y/O ATMOSFÉRICAS (NIEBLA, NEBLINA, GRANIZO, LLUVIA).	34	30	34	14	4	14	6	11	6	5	158	0,86
C03	CONducir EN ESTADO DE SOMNOLENCIA O MALAS CONDICIONES FÍSICAS (SUEÑO, CANSANCIO Y FATIGA).	8	18	6	16	12	18	23	15	16	24	156	0,85
C01	CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR (EXPLOSION DE NEUMÁTICO NUEVO, DERRUMBE, INUNDACION, CAIDA DE PUENTE, ÁRBOL, PRESENCIA INTEMPESTIVA E IMPREVISTA DE SEMOVIENTES EN LA VÍA, ETC.).	20	14	14	13	29	16	7	10	14	11	148	0,81
C05	FALLA MECÁNICA EN LOS SISTEMAS Y/O NEUMÁTICOS (SISTEMA DE FRENO, DIRECCIÓN, ELECTRÓNICO O MECÁNICO).	14	8	41	13	6	10	3	7	8	5	115	0,63
C07	PEATÓN TRANSITA BAJO INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS Y/O MEDICAMENTOS.	12	6	6	26	9	3	3	10	6	9	90	0,49
C02	PRESENCIA DE AGENTES EXTERNOS EN LA VÍA (AGUA, ACEITE, PIEDRA, LASTRE, ESCOMBROS, MADEROS, ETC.).	16	5	3	9	6	10	11	2	11	4	77	0,42
C21	MALAS CONDICIONES DE LA VÍA Y/O CONFIGURACIÓN. (ILUMINACIÓN Y DISEÑO).	2	10	15	5	6	2	0	7	1	3	51	0,28
C04	DAÑOS MECÁNICOS PREVISIBLES.	7	0	3	1	-	2	0	10	0	3	26	0,14
C08	PESO Y VOLUMEN-NO CUMPLIR CON LAS NORMAS DE SEGURIDAD NECESARIAS AL TRANSPORTAR CARGAS.	2	2	4	0	4	0	0	4	2	0	18	0,10
C24	NO RESPETAR LAS SEÑALES MANUALES DEL AGENTE DE TRÁNSITO.	-	-	4	2	-	0	3	1	1	3	14	0,08
C20	EL CONDUCTOR QUE DETENGA O ESTACIONE VEHÍCULOS EN SITIOS O ZONAS QUE ENTRAÑEN PELIGRO, TALES COMO ZONA DE SEGURIDAD, CURVAS, PUENTES, TUNELES, PENDIENTES, ETC.	1	1	2	0	1	2	1	0	0	0	8	0,04
C28	DISPOSITIVO REGULADOR DE TRÁNSITO EN MAL ESTADO DE FUNCIONAMIENTO (SEMAFORO).	-	-	1	6	-	0	0	0	0	0	7	0,04
TOTAL		1.859	1.828	1.637	1.656	1.858	1.826	1.861	1.882	1.961	1.915	18.283	100

Gráfico 22-2017: Comparativo Mensual lesionados 2017

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Transito de Quito

Elaboración: ANT, DEP; Quito, 15/11/2017

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/4414-lesionados-octubre-2017>

SERIE CRONOLÓGICA LESIONADOS DE TRÁNSITO ENERO 2016 - OCTUBRE 2017

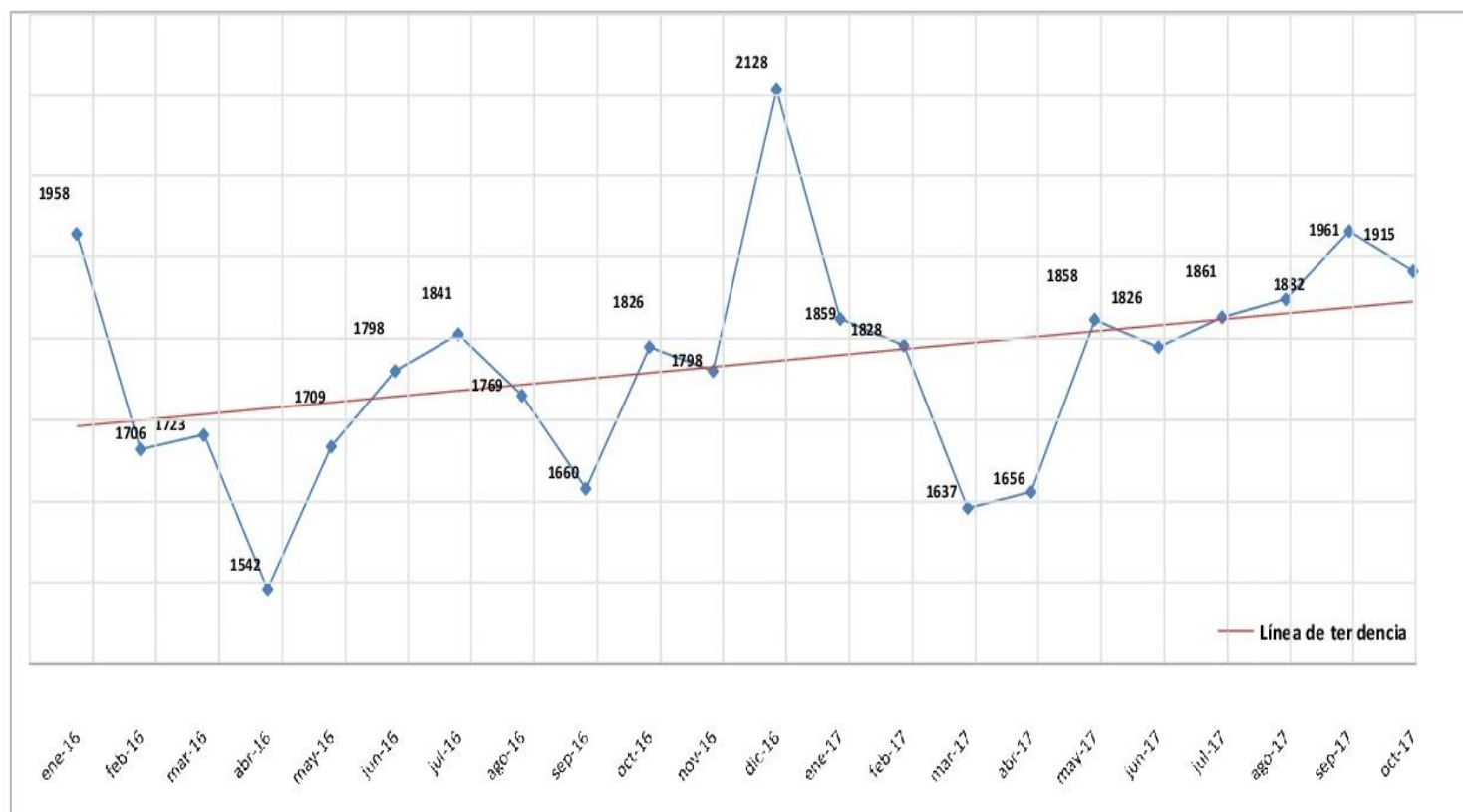


Gráfico 23-2017: Comparativo Mensual lesionados 2017

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito

Elaboración: ANT, DEP; Quito, 15/11/2017

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/4414-lesionados-octubre-2017>

FALLECIDOS POR PROVINCIA A NIVEL NACIONAL - OCTUBRE 2017

PROVINCIAS	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	TOTAL A OCTUBRE 2017	%
AZUAY	5	10	4	9	9	8	9	4	4	13	75	4,24
BOLIVAR	2	1	4	1	-	3	2	-	8	2	23	1,30
CAÑAR	-	2	4	3	6	1	-	4	5	4	29	1,64
CARCHI	2	1	2	-	-	1	1	4	0	-	11	0,62
CHIMBORAZO	4	6	3	4	6	7	22	6	7	9	74	4,18
COTOPAXI	5	10	10	7	18	8	12	7	18	14	109	6,16
EL ORO	10	8	4	8	7	7	11	5	9	5	74	4,18
ESMERALDAS	7	12	9	3	2	3	3	7	10	7	63	3,56
GALAPAGOS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GUAYAS	39	42	30	48	30	34	44	35	36	40	378	21,37
IMBABURA	5	2	4	3	5	5	7	5	20	4	60	3,39
LOJA	1	4	4	2	1	4	1	3	0	2	22	1,24
LOS RIOS	11	12	13	20	15	12	22	11	12	15	143	8,08
MANABI	18	9	8	9	7	7	20	11	15	8	112	6,33
MORONA SANTIAGO	-	5	1	4	2	5	3	3	4	1	28	1,58
NAPO	1	-	1	3	5	2	1	2	3	2	20	1,13
ORELLANA	-	-	2	-	-	-	-	-	0	2	4	0,23
PASTAZA	-	-	2	1	-	2	1	-	1	-	7	0,40
PICHINCHA	30	30	35	26	26	30	52	42	31	25	327	18,49
SANTA ELENA	2	3	1	6	3	8	1	2	3	5	34	1,92
SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS	12	5	6	4	5	8	4	3	7	4	58	3,28
SUCUMBIOS	7	8	-	4	2	3	1	-	2	2	29	1,64
TUNGURAHUA	7	9	10	7	8	11	10	6	4	2	74	4,18
ZAMORA CHINCHIPE	1	1	2	1	2	2	-	2	2	2	15	0,85
TOTAL	169	180	159	173	159	171	227	162	201	168	1.769	100
%	9,55	10,18	8,99	9,78	8,99	9,67	12,83	9,16	11,36	9,50	100,00	

Gráfico 24-2017: Comparativo Mensual fallecidos 2017

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, MovideInor y Agencia Metropolitana de Transito de Quito

Elaboración: ANT, DEP; Quito, 15/11/2017

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/4413-fallecidos-octubre-2017>

FALLECIDOS EN SITIO POR CAUSAS PROBABLES A NIVEL NACIONAL - OCTUBRE 2017

CÓDIGO	CAUSAS PROBABLES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	TOTAL A OCTUBRE -2017	%
C14	CONducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor).	42	48	28	45	21	32	24	30	35	48	353	19,95
C09	CONducir vehiculo superando los límites máximos de velocidad.	22	16	29	15	21	46	44	33	65	25	316	17,86
C19	REALIZAR CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL.	35	18	12	12	15	12	43	8	15	16	186	10,51
C11	NO MANTENER LA DISTANCIA PRUDENCIAL CON RESPECTO AL VEHICULO QUE LE ANTECEDE.	14	10	9	32	3	18	32	9	9	18	154	8,71
C26	NO CEDER EL DERECHO DE VÍA O PREFERENCIA DE PASO AL PEATÓN.	10	16	15	7	25	18	16	27	20	14	168	9,50
C16	NO TRANSITAR POR LAS ACERAS O ZONAS DE SEGURIDAD DESTINADAS PARA EL EFECTO.	12	20	10	18	19	8	11	12	10	16	136	7,69
C12	NO GUARDAR LA DISTANCIA LATERAL MINIMA DE SEGURIDAD ENTRE VEHICULOS.	1	1	1	10	11	5	21	12	2	1	65	3,67
C06	CONducir BAJO LA INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS Y/O MEDICAMENTOS.	1	4	7	9	10	4	10	11	7	4	67	3,79
C23	NO RESPETAR LAS SEÑALES REGLAMENTARIAS DE TRÁNSITO. (PARE, CEDA EL PASO, LUZ ROJA DEL SEMAFORO, ETC).	8	6	6	2	9	5	8	4	13	5	66	3,73
C18	CONducir en sentido contrario a la vía normal de circulación.	7	2	5	2	15	6	6	4	4	3	54	3,05
C25	NO CEDER EL DERECHO DE VÍA O PREFERENCIA DE PASO A VEHICULOS.	4	13	6	6	2	4	2	1	5	3	46	2,60
C05	FALLA MECÁNICA EN LOS SISTEMAS Y/O NEUMATICOS (SISTEMA DE FRENOS, DIRECCIÓN, ELECTRÓNICO O MECÁNICO).	0	1	14	3	2	1	2	1	4	0	28	1,58
C01	CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR (EXPLOSIÓN DE NEUMÁTICO NUEVO, DERRUMBE, INUNDACIÓN, CAÍDA DE PUENTE, ÁRBOL, PRESENCIA INTEMPESTIVA E IMPREVISTA DE SEMOVIENTES EN LA VÍA, ETC.).	6	7	3	3	2	0	0	1	3	3	28	1,58
C10	CONDICIONES AMBIENTALES Y/O ATMOSFÉRICAS (NIEBLA, NEBLINA, GRANIZO, LLUVIA).	1	4	6	1	0	0	3	0	1	1	17	0,96
C22	ADELANTAR O REBASAR A OTRO VEHICULO EN MOVIMIENTO EN ZONAS O SITIOS PELIGROSOS TALES COMO: CURVAS, PUENTES, TÚNELES, PENDIENTES, ETC.	1	4	3	1	0	5	1	0	0	1	16	0,90
C27	PEATÓN QUE CRUZA LA CALZADA SIN RESPETAR LA SEÑALIZACIÓN EXISTENTE (SEMAFOS O SEÑALES MANUALES).	2	1	0	0	1	1	2	0	2	1	10	0,57
C02	PRESENCIA DE AGENTES EXTERNOS EN LA VÍA (AGUA, ACEITE, PIEDRA, LASTRE, ESCOMBROS, MADEROS, ETC.).	1	2	0	2	1	0	1	1	1	0	9	0,51
C03	CONducir en estado de somnolencia o malas condiciones físicas (SUEÑO, CANSANCIO Y FATIGA).	0	0	2	1	1	2	1	2	1	4	14	0,79
C07	PEATÓN TRANSITA BAJO INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS Y/O MEDICAMENTOS.	1	0	1	2	0	2	0	3	2	1	12	0,68
C21	MALAS CONDICIONES DE LA VÍA Y/O CONFIGURACIÓN. (ILUMINACIÓN Y DISEÑO).	0	4	0	0	0	0	0	2	0	0	6	0,34
C08	NO CUMPLIR CON LAS NORMAS DE SEGURIDAD NECESARIAS AL TRANSPORTAR CARGAS (PESO)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0,06
C15	DEJAR O RECOGER PASAJEROS EN LUGARES NO PERMITIDOS.	0	1	2	0	0	1	0	0	2	3	9	0,51
C17	BAJARSE O SUBIRSE DE VEHICULOS EN MOVIMIENTO SIN TOMAR LAS PRECAUCIONES DEBIDAS.	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	4	0,23
C04	DAÑOS MECÁNICOS PREVISIBLES.	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	3	0,17
C20	EL CONDUCTOR QUE DETENGA O ESTACIONE VEHICULOS EN SITIOS O ZONAS QUE ENTRAÑEN PELIGRO, TALES COMO ZONA DE SEGURIDAD, CURVAS, PUENTES, TUNELES, PENDIENTES, ETC.	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0,06
TOTAL		169	180	159	173	159	171	227	162	201	168	1.769	100,00

Gráfico 25-2017: Comparativo Mensual fallecidos 2017

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Transito de Quito

Elaboración: ANT, DEP; Quito, 15/11/2017

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/4413-fallecidos-octubre-2017>

SERIE CRONOLÓGICA FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO ENERO 2016- OCTUBRE 2017

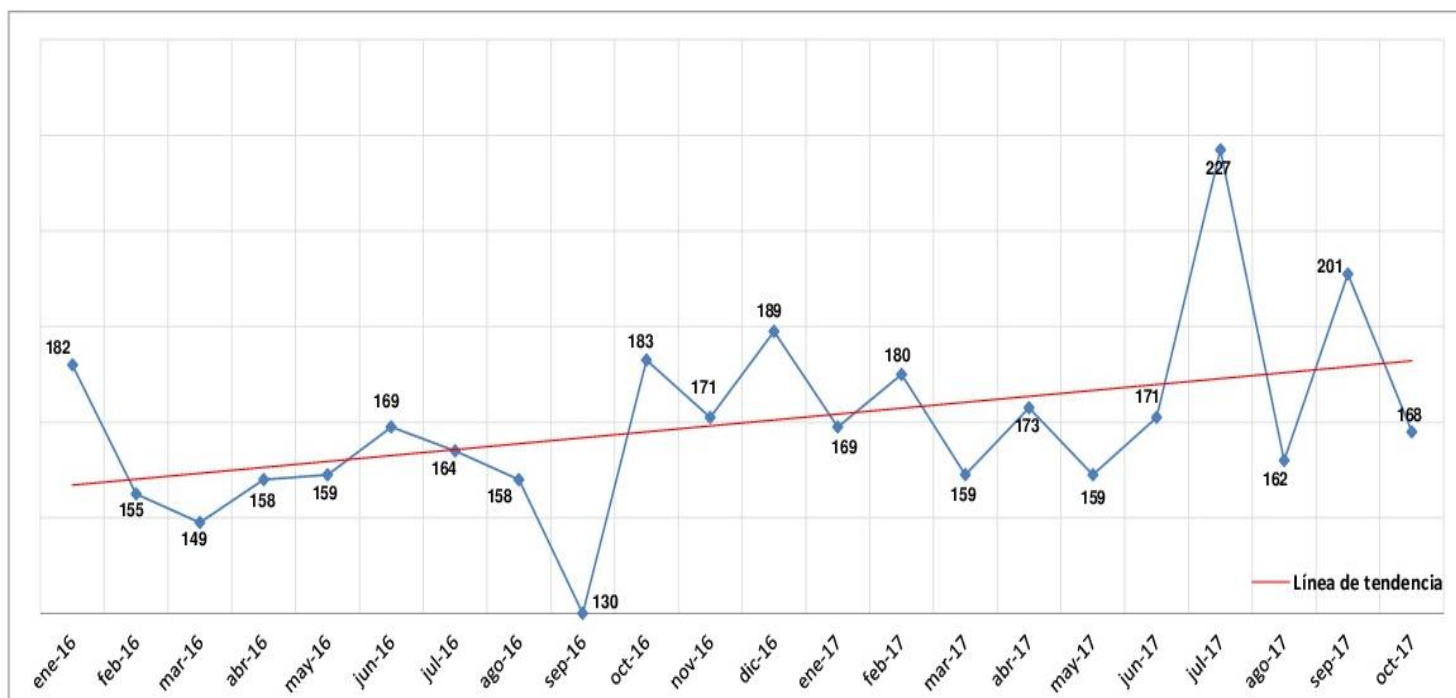


Gráfico 26-2017: Comparativo Mensual fallecidos 2017

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV- Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado Manta, Gobierno Autónomo Descentralizado Ambato, Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra, Gobierno Autónomo Descentralizado Guayaquil, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Transito de Quito

Elaboración: ANT, DEP; Quito, 15/11/2017

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/4413-fallecidos-octubre-2017>

La importancia de obtener los datos de los últimos tres años de los accidentes de tránsito en el Ecuador es para poder demostrar si es que de alguna manera a cambiado los patrones de conductas de las personas ya que en estos tres años se realizaron diferentes cambios a la ley y la seguridad vial.

ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL ECUADOR CAUSA ALCOHOL			
AÑO	SINIESTROS	LESIONADOS	FALLECIDOS
2015	2.400	1.712	146
2016	2.096	1.472	76
2017	1.701	1.118	67
TOTAL	6.197	4.302	289

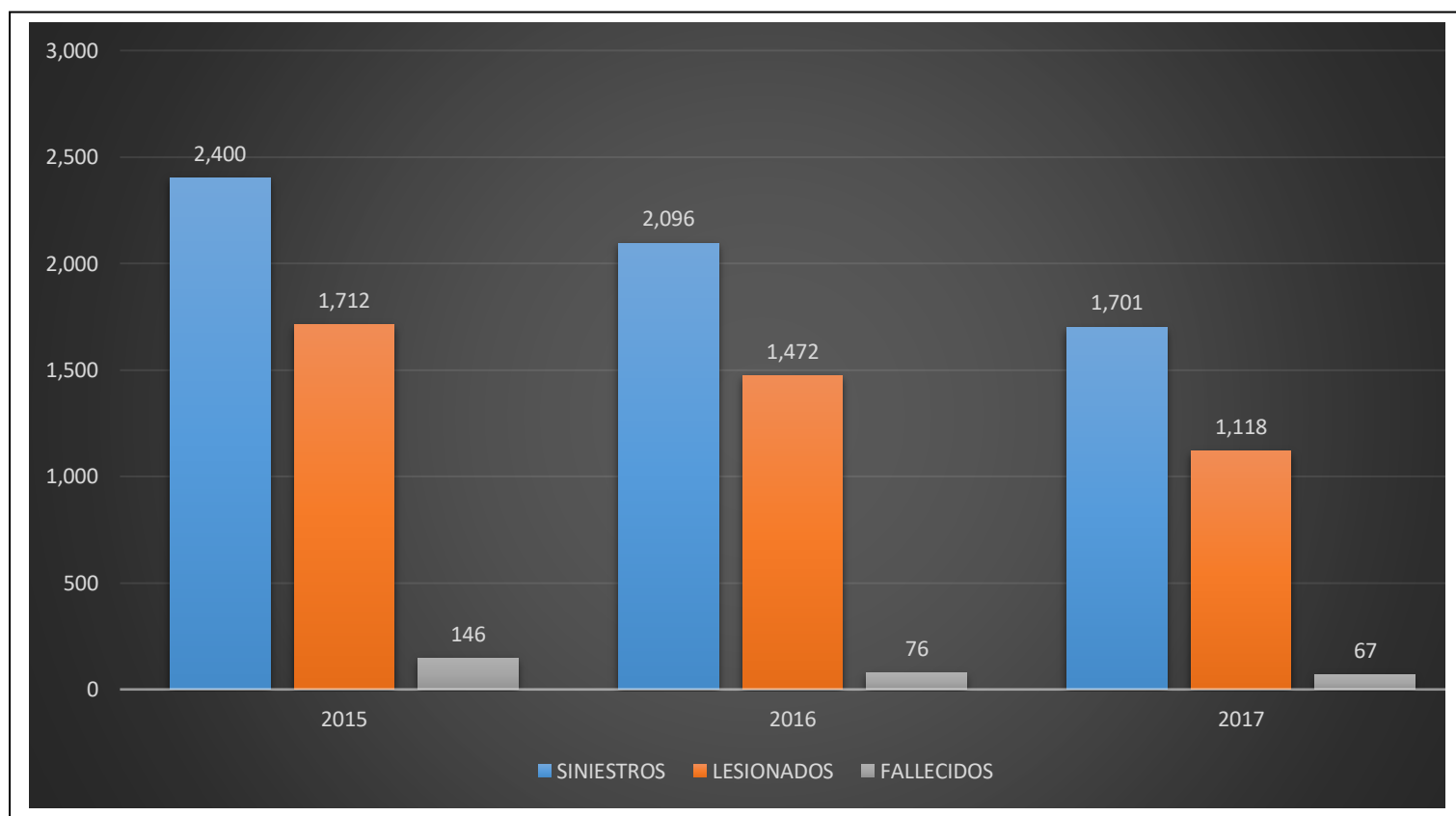


Grafico 28 total accidentes de tránsito 2015, 2016, 2017

RESULTADO.

Luego de obtener los datos de estos últimos tres años podemos llegar a la conclusión que la reducción de los accidentes de tránsito ha sido leve, el estudio en referencia parte desde el año 2015 año que más accidentes de tránsito se registraron en el Ecuador, llegando a valores alarmantes de 35.706 accidentes por diferentes causas.

Los patrones de conducta de los usuarios del sistema vial sigue siendo el mismo conducir a exceso de velocidad, distracciones, alcohol en la conducción, fatiga, sueño, distracciones etc.

Sin embargo al pasar de los años estas conductas cada vez siguen afianzándose en los conductores tomando pocas medidas de prevención para que esa conducta cambie y evite ser transmitida, los datos que se obtuvieron demuestran que de no actuarse a tiempo estos valores seguirán en aumento y Ecuador ocuparía los primeros lugares en el mundo que más accidentes de tránsito registra.

En diciembre del 2014 la asamblea nacional elimino la obligatoriedad de realizar un curso de conducción previo a la obtención de la licencia de conducir, es decir retrocedimos 8 años ya que mediante la educación vial se podía generar conciencia.

En el mismo año los legisladores aprobaron que en las escuelas, colegios y universidades sea pública o privada se incorpore la materia de educación vial, situación que hasta la actualidad no ha sido posible.

En el tema de la educación vial Ecuador no tiene un tratamiento específico a mas que la guía que nos da la ley sobre derechos y obligaciones que debemos cumplir, pero en la práctica no existe

como una institución encargada de impartir conocimientos o una materia en las entidades educativas.

Poco ha sido el aporte económico por parte del estado para realizar campañas, programas o proyectos a fin de reducir los accidentes de tránsito.

En materia de estudio El consumo habitual de alcohol mientras se conduce es lo que en el año 2015 lo ubico en el séptimo lugar como causa de accidentes de tránsito, llevando consigo una gran cantidad de personas con traumas físicos como psicológicos y en varios casos hasta la muerte, tal es así que en ese año el número de personas lesionadas llego a ser de 1.712 y un total de 146 personas fallecidas.

Es necesario mencionar que de las personas sobrevivientes de un accidente de tránsito en su mayoría eran acompañantes del conductor y otras terceras personas.

Entre los fallecidos también consta el conductor, sus acompañantes y terceras personas por lo que a partir de esta premisa podemos llegar a la conclusión de que la responsabilidad de la conducción atañe a todos.

En el año 2016 se comienza a ver un leve descenso de los accidentes de tránsito por diferentes causas, registrándose un total de 30.296, de este total 2.906 se debieron a la ingesta de alcohol en la conducción.

A diferencia del año 2015 los accidentes a causa del consumo del alcohol se ubicaron en el quinto lugar, en términos porcentuales de 6.72 paso en un año 6.92.

En cuanto se refiere a personas con lesiones producto de los accidentes de tránsito por el factor alcohol fue de 6,86% incrementándose para este año.

Personas fallecidas se evidencia una disminución entre estos dos años de 6,83% a 3,86% en el año 2016.

A pesar de haber reducido los fallecidos en el año 2016, los accidentes de tránsito por el factor alcohol han dejado más daños materiales y personas con diferentes lesiones.

En el año 2017 hasta el mes de octubre se registraron 23.963 accidentes de tránsito por diferentes causas de los cuales 1.701 se deben a conducir bajo la influencia del alcohol es decir representa el 7,10% de los accidentes de tránsito en lo que va del año.

En cuanto a personas fallecidas en el año 2017 se registraron un total de 67 personas que murieron en accidentes de tránsito por el factor alcohol es decir 3,73% casi igual que el año 2016

El conducir ebrio o en estado etílico en estos tres últimos años se lo ha ubicado entre el quinto y séptimo lugar, verdaderamente se ha dado un incremento leve, pero de igual manera preocupante.

No se puede pasar por desapercibido que estas cifras deben encender las luces de alerta del Estado y buscar los mecanismos necesarios para que cada año tener como meta disminuir la cantidad de accidentes; tal parece que las autoridades se han resignado que mientras estos valores no suban todo está bien y no hay que alarmarse.

4.7 Conclusiones y recomendaciones

La revisión de la literatura nos permitió concluir lo siguiente:

- Factores sociales que influyen en la ingesta de alcohol

El consumo de alcohol se ha incrementado de manera alarmante en nuestro medio, es así que el mismo no sólo se lo atribuye al sexo masculino, sino el sexo femenino también lo ingiere en grandes cantidades, podemos decir que los factores de carácter social que influyen en el consumo de esta sustancia son los medios informativos, los cuales han usado al alcohol como sinónimo de diversión, libertad y alegría, acompañado del círculo social que rodea a una persona, la cual en muchas ocasiones se siente presionada para ingerir alcohol por que sus amigos también lo hacen, situación común años atrás y en la actualidad, sin embargo vemos que este patrón también se da en el círculo familiar con la tolerancia incluso la incitación y la poca guía que tienen hoy en día los adolescentes.

- Exámenes para establecer los grados de embriaguez

Al hablar de embriaguez nos imaginamos un estado de inconsciencia por el que atraviesa un individuo que ha ingerido cierta cantidad de licor, sin embargo para establecerla los agentes de tránsito recurren a los exámenes de alcohótest y psicosomáticos. Según los gramos de alcohol el Código Orgánico Integral Penal, establece distintas sanciones según la cantidad de alcohol que se presente en la sangre.

- El Derecho preventivo

En materia de tránsito el consumo de alcohol es una de las causas de accidentes, fallecimiento, lesiones, discapacidades y perjuicios económicos. A pesar del endurecimiento de las sanciones, todavía no podemos decir que las tasas de accidentabilidad han disminuido, sino por el contrario aún se mantienen. Es por ello que el Derecho Preventivo positivo debe anteponerse al normativo, debido a que está enfocado en crear conciencia en el individuo para evitar sancionar, mientras que el castigo puede influir de forma negativa en la conducta del mismo.

- Las pruebas de alcoholemia

Las pruebas para detectar la alcoholemia son medios legales y constitucionales, mismas que sirven para esclarecer un delito o infracción, son el medio más eficaz para el fin perseguido, que es disminuir los accidentes de tránsito, como también la ingesta de alcohol mientras se conduce un vehículo y el de sancionar a las personas que transitan por las vías del Ecuador en estado de ebriedad.

➤ Accidentabilidad por consumo de alcohol

Con respecto a la pregunta de investigación planteada en el esquema de tesis y de acuerdo a la investigación literaria y de campo, se puede sostener que los accidentes de tránsito asociados al consumo de alcohol, han aumentado, en el año 2015 era la séptima causa, mientras que en el 2016 se ubicó en el quinto lugar y en el año 2017 hasta el mes de octubre ocupa el cuarto puesto de las principales causas de los siniestros en las vías, la poca intervención estatal por tomar medidas para disminuir los accidentes de tránsito y la poca enseñanza en las instituciones educativas nos está llevando a la inseguridad vial.

A partir de las Conclusiones, se propone lo siguiente:

➤ Políticas públicas y el consumo de alcohol

Es necesario que el gobierno local a través de la implementación de políticas públicas, restrinja aquella publicidad que incite al consumo de alcohol, de esta manera influir de dicha forma en el comportamiento del individuo, y terminar con aquella cultura que tiene como fundamento que el mayor consumo de esta sustancia permite alcanzar una pseudolibertad, satisfacción y bienestar, que elabore programas destinados a reducir los altos índices de accidentes de tránsito y no se lo haga por cumplir una agenda, que se contribuya verdaderamente a la sociedad con programas de concientización a empresas y barrios.

➤ La Prevención en la educación primaria

Las políticas en materia de Prevención deben ser parte de la enseñanza de los establecimientos educativos, debido a que en nuestro medio no existe una cultura vial, aquella que se enfoque en el respeto hacia el ciudadano, partiendo desde el principio de los derechos ciudadanos “ Mis

derechos terminan cuando comienzan los del otro”. De esta manera se podrá construir una nueva concepción del Derecho ya no como ente sancionador, sino como ente de Prevención y cuidado de los derechos constitucionales y civiles.

➤ Profundización de la enseñanza de los efectos del alcohol

Si bien es cierto las escuelas de conducción son instituciones encargadas de impartir conocimientos teórico-prácticos para el manejo adecuado de un vehículo, es necesario la concientización del problema de beber y conducir, a través de la socialización de datos de salud, de accidentes de tránsito, con la finalidad de tener un conocimiento que genere conciencia.

➤ Imparcialidad en el cumplimiento de las leyes

Las leyes que sancionan, la conducción de un vehículo en estado etílico, deben ser cumplirse con firmeza e imparcialidad, previo a ello la ciudadanía debe estar informada adecuadamente y la misma debe vigilar que la misma se aplique como corresponde a cada caso.

- Erradicación a través de la prevención

A pesar de que los accidentes de tránsito por consumo de alcohol han disminuido notoriamente, se debería hacer inca pie en erradicar este problema, a través de la prevención, dejando de lado la pena y la sanción, de esta manera los individuos podrán conocer a profundidad sus derechos y como llevar sus obligaciones sin la necesidad de recibir un castigo, debido a que como se trató en los ítems anteriores, las infracciones tienen repercusiones sociales y económica que influyen en el entorno del individuo.

- Programas de sociabilización.

Para desarrollar este estudio no lo hice de manera improvisada o escogiendo un tema al azar o tal vez para cumplir con los requisitos de graduación, mi perfil laboral antecede este estudio debido a que he colaborado en la ciudad de Cuenca con diferentes programas de prevención en accidentes de tránsito con enfoque en el alcohol; también como muchos ecuatorianos he vivido de cerca la pérdida de un familiar por estas circunstancias, por ello mi interés en que este estudio sirva de fundamento para diferentes programas a desarrollar en un futuro.

En este punto sobre programas de sociabilización quiero demostrar que se puede lograr cambios positivos en las conductas. En el año 2010 elabore un plan de trabajo con la EMPRESA PUBLICA MUNICIPAL DE MOVILIDAD, TRANSITO Y TRANSPORTE DE CUENCA EMOV EP cuyo propósito fue la de llegar a las personas que forman parte del sistema vial como conductores, peatones y pasajeros, por ello se logró remodelar el parque vial ubicado en el parque del paraíso para desde ahí a las diferentes instituciones educativas puedan enseñar a los niños la importancia de cumplir con las normas. Se intensificaron las campañas de educación y seguridad vial. Se capacito a los agentes civiles y transportistas de Cuenca.

Pero de todos los puntos y del que Cuenca lo manejo por primera vez en el Ecuador fue el de capacitar a las personas que han sido privadas de su libertad por el cometimiento de la infracción de conducir un vehículo en estado etílico y esto con resultados verdaderamente positivos ya que no solo se cumplía la sanción como se manda en nuestra legislación, sino que también se educó a estas personas con el fin de demostrar que sus conductas menoscaban, alteran y generan angustia a la sociedad logrando también la rehabilitación positiva de los conductores infractores.

El trabajo del Estado no solo está en poner en movimiento la maquinaria judicial si no la de desarrollar verdaderos planes para que esas conductas no se den y tampoco se repitan, lograr una verdadera rehabilitación por parte de los conductores infractores y generar una verdadera educación y seguridad vial.

- Cultura vial.

Por otro lado no solo el estado puede brindar la total protección para sus ciudadanos, la verdadera cultura vial también comienza desde el hogar siendo los padres los encargados de educar a los menores de la casa, enseñándoles valores y buenas costumbres y las medidas de seguridad necesarias para poder enfrentar los peligros de las vías no imprudentemente sino más bien como se la ha mencionado a lo largo de este estudio de una manera preventiva, el ciudadano que previene siempre estará listo para reaccionar, disminuir riesgos y consecuencias desastrosas; sin embargo en la práctica todas las costumbres y hábitos adquiridos por parte de los usuarios del sistema vial se deben a la cultura que nos rodea y a

frases que se nos han grabado y las aplicamos como verdades ciertas, frases con las que hemos crecido y que siempre escuchamos de uno o varios familiares y que las hemos tomado como un hábito y que se transmite de generación en generación.

Los padres de familia deben comprometerse también a brindar una educación vial no solo mediante textos o parámetros preestablecidos, sino también desde su comportamiento hacia el sistema vial, enseñar con el ejemplo y recriminando conductas prohibidas por la ley y transmitir a sus hijos el verdadero valor de cumplir con las normas.

4.8 Propuesta

“CERO ALCOHOL AL VOLANTE”

Descripción de la Propuesta

La presente propuesta tiene la finalidad de crear conciencia en los conductores a través de la enseñanza no sólo de la normativa que sanciona al conductor en estado de embriaguez, sino dar a conocer los efectos sociales, biológicos y psicológicos que provoca conducir bajo los efectos del alcohol. En esta propuesta participarán las escuelas de conducción, las cuales tienen la responsabilidad de brindar y enseñar al futuro conductor a manejar un vehículo con todos los conocimientos teóricos y prácticos. Podemos decir que las bases teóricas en dichas escuelas se basan en la enseñanza de la normativa vigente de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su reglamento y el Código Integral Penal con sus respectivas sanciones, ante el cometimiento de una infracción, como también la responsabilidad individual que tenemos como ciudadanos de capacitarnos y fomentar buenos hábitos en el sistema vial y conseguir una verdadera armonía.

Es así que este trabajo pretende recopilar información relevante en cuanto a consecuencias de la ingesta de alcohol y como el mismo influye en las capacidades y habilidades del conductor, convirtiéndose en un peligro inminente, debido a que no solo afecta al individuo, sino a toda la ciudadanía.

Reducir los accidentes es una tarea de todos que no solo debe comenzar desde las instituciones educativas sino también de los hogares con la enseñanza de los padres a ser responsables y el reprochar las conductas de aquellos que manejen irresponsablemente.

Justificación

Esta propuesta pretende reducir los accidentes de tránsito por consumo de alcohol, creando conciencia a través de la socialización de los efectos del consumo de esta sustancia. Los beneficiarios directos de esta propuesta será la ciudadanía en general, los beneficiarios indirectos serán los aprendices y conductores que acuden a las escuelas de conducción, de esta manera enfatizaremos el tema Derecho preventivo a través del conocimiento y concientización para evitar y disminuir esta problemática de carácter social, económico y legal.

Objetivos

Objetivo General

Aumentar el nivel de conocimiento relacionado a los efectos que el alcohol produce en el conductor y concientizar a las personas sobre las consecuencias reales de este mal social.

Objetivos Específicos

- Conocer las alteraciones que producen en el cuerpo la ingesta de bebidas alcohólicas, durante la conducción de vehículos.
- Prever las consecuencias que pueden ocasionar dichas alteraciones para la seguridad vial.
- Promover la toma de decisiones y comportamientos responsables en relación a la seguridad vial teniendo en cuenta las acciones preventivas para disminuir los incidentes viales provocados por la ingesta de alcohol.

Pregunta de investigación.

La pregunta que se formuló a inicio de la investigación es ¿si con reformar constantemente las normas se soluciona el problemas de los accidentes de tránsito por la ingesta del alcohol o se necesita una verdadera formula educativa y preventiva para ello?

Del estudio realizado he llegado a la conclusión de que es necesario ir ajustando las normas a la realidad social por ello es imperioso que el estado este en constante revisión y verificación

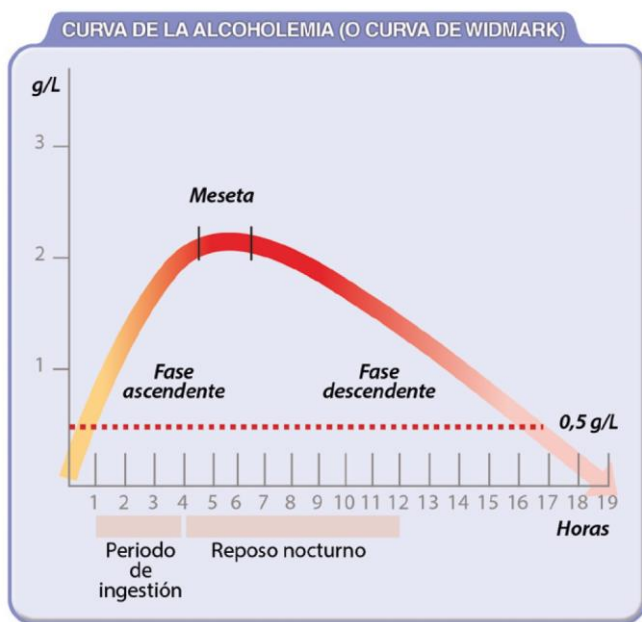
de la efectividad de las normas de tránsito y de no ser así mejorar e incorporar nuevas herramientas jurídicas que ayude al problema de tránsito, de igual manera es necesario que exista una verdadera educación vial desde temprana edad solo así podremos generar a futuro un verdadero cambio de la actual cultura vial

BEBIDAS DE CONSUMO TRADICIONAL

TASA DE ALCOHOLEMIA DE BEBIDAS MÁS HABITUALES				
TIPO DE BEBIDA		CANTIDAD	HOMBRE 70-90 Kg.	MUJER 50-70 Kg.
	CERVEZA 330ml 5°	1 tercio	0,21-0,28	0,34-0,48
		2 tercios	0,43-0,55	0,68-0,95
		3 tercios	0,64-0,83	1,02-1,43
	VINO/CAVA 100ml 12°	1 vaso	0,16-0,20	0,25-0,35
		2 vasos	0,31-0,40	0,50-0,69
		3 vasos	0,47-0,60	0,74-1,04
	VERMÚ 70ml 17°	1 vaso	0,15-0,20	0,25-0,34
		2 vasos	0,31-0,40	0,49-0,69
		3 vasos	0,46-0,60	0,74-1,03
	LICOR 45ml 23°	1 vaso	0,13-0,17	0,21-0,30
		2 vasos	0,27-0,35	0,43-0,60
		3 vasos	0,40-0,52	0,64-0,90
	BRANDY 45ml 38°	1 vaso	0,22-0,29	0,35-0,49
		2 vasos	0,44-0,57	0,71-0,99
		3 vasos	0,67-0,86	1,06-1,48
	COMBINADO 50ml 38°	1 vaso	0,25-0,32	0,39-0,55
		2 vasos	0,49-0,63	0,78-1,10
		3 vasos	0,74-0,95	1,18-1,65

Las bebidas de mayor consumo en nuestro medio son la cerveza y el alcohol combinado, el mismo depende de la contextura del individuo y su género.

LA CURVA DE ALCOHOLEMIA



La curva de la alcoholemia mediante esta curva se puede establecer las variaciones de la concentración del alcohol en la sangre a lo largo del tiempo, esto para determinar un aproximado del tiempo prudencial para conducir un vehículo después de haber ingerido una determinada cantidad de alcohol.

Fases de la curva de alcoholemia:

Fase ascendente o de intoxicación: esta se da en los primeros minutos que se comenzó a ingerir alcohol. En esta fase se da el proceso de absorción y difusión por el organismo.

Fase de equilibrio o meseta: en esta fase la persona se encuentra en el máximo grado de concentración de alcohol en la sangre aquí vemos tres situaciones que genera el alcohol en los organismos como son absorción, difusión y la metabolización.

Fase descendente o desintoxicación es una recta lentamente descendente en esta fase se da los procesos de metabolización y de eliminación

¿DE QUE DEPENDE LA ALCOHOLEMIA?

Sea cual sea la cantidad de alcohol ingerido, el proceso y su duración es siempre el mismo. El alcohol en nuestro organismo pasa por unas fases en las que la concentración aumenta o disminuye en función del tiempo transcurrido. Puede empezar a detectarse en la sangre a los 5 minutos de haberse ingerido y alcanza su máximo nivel entre los 30 y 90 minutos. A partir de ese momento, empieza a desaparecer lentamente hasta su eliminación en sangre que puede durar hasta 19 horas después de la primera copa. Es fácil deducir que a mayor nivel de alcohol en nuestro organismo es mayor el riesgo de sufrir accidente de tráfico.

http://laroda.es/descargas/JUVENTUD/22015212470_joven.pdf

CONSECUENCIAS DE CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL



El gráfico nos indica, como se desarrolla la capacidad de reacción en un conductor sobrio y un conductor en estado de embriaguez, como ya lo mencionamos el alcohol altera la visión, la coordinación motora, los estímulos, etc. (Valcàrcel, 2014)



REPERCUSIONES SOBRE EL COMPORTAMIENTO

Una persona que ha bebido, además suele tener otro comportamiento, en muchas de las ocasiones tiende a desinhibirse, a mostrar una cierta

libertad, pero sobre todo adopta una falsa seguridad, lo cual incide negativamente en la conducción y en el respeto de las normas y reglamentos de tránsito

http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/alcohol.pdf

ALTERACIONES EN LAS FUNCIONES PERCEPTIVAS



Bajo los efectos del alcohol...

Los movimientos oculares tienden a ser más lentos y distorsionados, al ser el alcohol una sustancia que afecta al sistema nervioso central, de la misma afecta a la percepción del mundo exterior.

Por ejemplo, se percibe de forma limitada o errónea las luces y señales de tránsito de color rojo.

Se deteriora la convergencia ocular, necesaria para calcular correctamente las distancias.

Es más difícil calcular adecuadamente la velocidad propia y la de los otros usuarios de la vía.

Aparecen problemas de acomodación ocular a los cambios de luz, por lo que se pueden producir deslumbramientos con mayor facilidad.

El campo visual se reduce, por lo que el efecto de visión en túnel puede producirse con más intensidad.http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/alcohol.pdf

TRUCOS FALSOS PARA ELUDIR LOS CONTROLES DE ALCOHOLEMIA

En nuestro medio, es común escuchar, que el control de la alcoholemia se puede eludir a través de medios como ingerir ciertos alimentos o sustancias.

Los ejemplos más comunes son:

Tomar chicles, caramelos balsámicos, mentas,

Tomar productos con azúcar.

Masticar granos de café.

Usar determinados sprays bucales.

Tomar clara de huevo.

.



BIBLIOGRAFIA

- Derecho CURE-UASD*. (2011). Recuperado el 21 de Febrero de 2017, de <http://derecho-cure.blogspot.com/2011/12/trabajo-de-derecho-penal-ii-capitulo-20.html>
- Código Orgánico Integral Penal* . (14 de Marzo de 2016). Recuperado el 25 de Enero de 2017, de <http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/2424-codigo-organico-integral-penal>
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial 2008
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial* . (2016). Recuperado el 31 de Enero de 2017, de <http://www.pucesi.edu.ec/web/wp-content/uploads/2016/04/Ley-Org%C3%A1nica-de-Transporte-Terrestre-Tr%C3%A1nsito-y-Seguridad-Vial-y-Reglamento..pdf>
- Revista Judicial derecho ecuador* . (2016). Recuperado el 31 de Enero de 2017, de <http://www.derechoecuador.com/productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2016/abril/code/RegistroOficialNo741-Martes26Abrilde2016Suplemento/registro-oficial-no-741---martes-26-de-abril-de-2016-suplemento>
- Aguilar, M. A. (2016). *Delitos de Peligro e imputación objetiva*. Obtenido de http://www.cienciaspenales.net/files/2016/11/2_delitos-de-peligro.pdf
- Alulema, J. (2016). *Repositorio Universidad Autónoma de los Andes* . Obtenido de <http://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/3833/1/TUAAB026-2016.pdf>
- Amancha, C. (2015). *Universidad Técnica de Ambato*. Recuperado el 5 de Noviembre de 2016, de www.pensamientopenal.com.ar/system/files/2015/06/doctrina41380.pdf
- Burton, A. (2010). *BEBER Y CONDUCIR* . Recuperado el 3 de Diciembre de 2016, de http://www.grsroadsafety.org/sites/default/files/beber_y_condicir_Spanish.pdf
- Calafat, A., & Amengual, M. (2007). *EDUCACION SOBRE ELALCOHOL*. Recuperado el 8 de Noviembre de 2016, de <http://www.cedro.sld.cu/bibli/ap/ap1.pdf>
- Campos, C., & Solis, J. (2016). *Repositorio Universidad de Cuenca*. Recuperado el 22 de Febrero de 2017, de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/23595/1/tesis.pdf>

- Delfino, C. (s.f.). *IV CONGRESO DE SEGURIDAD VIAL* . Recuperado el 12 de Diciembre de 2016, de <http://87.98.229.209/~ivcisev/ponencias/comunicaciones/Jueves/Area4/Programa%20de%20prevencion%20y%20controles%20de%20alcoholemia.Municipalidad%20de%20Rio%20Cuarto-Carlos%20J.%20Antonio%20Delfino.pdf>
- Gárate, B. (2012). *Efectos del alcohol en el sistema nervioso*. Recuperado el 31 de Enero de 2017, de http://www.lamolina.edu.pe/facultad/ciencias/cbiologia/boletin/Fisiologia_Animal_Monografia.pdf
- http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Manuales/Programa_Nacional_Alcoholimetria.pdf
- (Secretariado Técnico Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA), 2010, pág. 29)
- Manual de normas básicas sobre infracciones de tránsito y su procedimiento en el Código Orgánico Integral penal– COIP
- Manual de Procedimiento de Transito
- García, L. (2014). Obtenido de Concepto y clasificación de la infracción penal en el COIP: http://www.alfonsozambrano.com/doctrina_penal/26012014/dp-infraccion_COIP.pdf
- Gordillo, A. (2016). *Repositorio Universidad Central del Ecuador* . Recuperado el 2 de Marzo de 2017, de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/5818/1/T-UCE-0013-Ab-031.pdf>
- Guardia, J. (2007). *ALCOHOLISMO: GUIA CLINICA* . Recuperado el 6 de Diciembre de 2016, de www.socidrogalcohol.org/alcohol/socidrogalcohol.html?download=12...alcohol
- Guías Jurídicas*. (s.f.). Recuperado el 31 de Enero de 2017, de http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUmJYwMLtbLUouLM_DxbIwMDCwNziEBmWqVLfnJIZUGqbVpiTnEqAFfdLZY1AAAAWKE
- Little, A. (s.f.). *EBRIEDAD Y ALCOHOLISMO* . Recuperado el 8 de Diciembre de 2016, de <http://www.derecho.uba.ar/publicaciones/lye/revistas/9/ebriedad-y-alcoholismo.pdf>
- López, L. (2013). *Repositorio Universidad Central del Ecuador*. Recuperado el 9 de Diciembre de 2016, de www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/1724/1/T-UCE-0013-TS14.pdf

- López, S. (2013). *Repositorio Universidad Central del Ecuador* . Obtenido de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/1724/1/T-UCE-0013-TS14.pdf>
- Maza, A. (2014). Recuperado el 2017 de Marzo de 2017, de <http://angelitomaza.blogspot.com/2014/06/la-infraccion-penal-coip-comentarios-6.html>
- Ministerio de Sanidad. (s.f.). Recuperado el 4 de Diciembre de 2016, de <http://www.msssi.gob.es/ciudadanos/accidentes/docs/modulo2.pdf>
- Muñoz, J. (2010). *Las bebidas alcohólicas en la historia de la humanidad* . Obtenido de <http://www.medigraphic.com/pdfs/aapaunam/pa-2010/pae101i.pdf>
- NelsonLara. (2012). *Repositorio Universidad Técnica de Babahoyo*. Recuperado el 9 de Diciembre de 2016, de <http://dspace.utb.edu.ec/bitstream/49000/894/1/T-UTB-FCJSE-JURISP-000102.pdf>
- Páliz, M. (2014). *Repositorio Universidad Central del Ecuador* . Recuperado el Febrero de 2017, de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/3899/1/T-UCE-0013-Ab-242.pdf>
- Rodas, F. (s.f.). *Historia del Alcohol Etílico* . Obtenido de https://www.academia.edu/9933182/HISTORIA_DEL_ALCOHOL_ETILICO_grupo_medicina_forense
- Rodriguez, J. (2014). *Repositorio Universidad Central del Ecuador*. Recuperado el 12 de Noviembre de 2016, de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/3215/1/T-UCE-0013-Ab-134.pdf>
- Valcàrcel, J. (2014). *Programa de Intervenció, Sensibilizació y Reeducació vial*. Recuperado el 12 de Diciembre de 2016, de https://sede.dgt.gob.es/Galerias/...y.../2014-0839_Libro_sin_marcasVol-2.pdf
- Vargas, C. (2016). *Repositorio Universidad Nacional de Loja* . Recuperado el 25 de Enero de 2017, de <https://dspace.unl.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/17287/1/Christian%20Vargas%20Castillo.pdf>
- Von, W. (2010). *Delitos de Peligro*. Obtenido de http://www.mariocorigliano.com.ar/pdf/delitos_de_peligro.pdf
- http://www.emov.gob.ec/sites/default/files/COIP_0.pdf

LIKOGRAFÍA:

http://laroda.es/descargas/JUVENTUD/22015212470_joven.pdf

http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/alcohol.pdf

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3943-siniestros-enero-2017>

<http://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/estadisticas#.WLnoTNLhDcf>

<http://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/estadisticas#.WLnoTNLhDcf>

<https://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3368-siniestros-diciembre-2015>

<https://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3369-lesionados-diciembre-2015>

<https://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3367-fallecidos-diciembre-2015>

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3905-siniestros-diciembre-2016>

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3907-lesionados-diciembre-2016>

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/3906-fallecidos-diciembre-2016>

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/4412-siniestros-octubre-2017>

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/4414-lesionados-octubre-2017>

<http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/4413-fallecidos-octubre-2017>

