



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
ESCUELA DE JURISPRUDENCIA

TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO

CORRESPONSABILIDAD DE PEATONES Y CONDUCTORES EN ACCIDENTES
DE TRÁNSITO EN LA PROVINCIA DE IMBABURA EN EL AÑO 2022

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Inequidades, Exclusiones, Desigualdades y Derechos Humanos.

AUTOR: ARIAS MONTALVO ANTHONY FRANCISCO

TUTORA: MGS. CARMEN GABRIELA RIBADENEIRA GRIJALVA

IBARRA – ECUADOR

ENERO, 2024

Ibarra, 31 de enero del 2024

Mgs. Carmen Gabriela Ribadeneira Grijalva

ASESORA

CERTIFICA:

Haber revisado el presente informe final de investigación cuyo tema es “CORRESPONSABILIDAD DE PEATONES Y CONDUCTORES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA PROVINCIA DE IMBABURA EN EL AÑO 2022”, el mismo que se ajusta a las normas vigentes en la Escuela de Jurisprudencia, de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Ibarra (PUCE-I); en consecuencia, autorizo su presentación para los fines legales pertinentes.

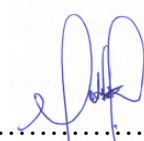
(f): 

Mgs. Carmen Gabriela Ribadeneira Grijalva

C.C.: 1002389326

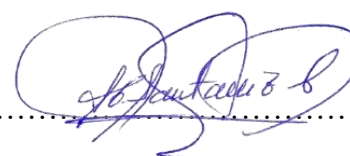
PÁGINA DE APROBACIÓN DEL TRIBUNAL

El jurado examinador, aprueba el presente informe de investigación en nombre de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Ibarra (PUCE-I):

(f): 

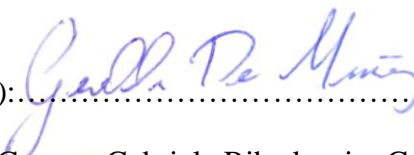
PhD. Carlix De Jesús Mejías

C.C.: 1759003492

(f): 

PhD. Hugo Bayardo Santacruz Cruz

C.C.:1002826392

(f): 

Mgs. Carmen Gabriela Ribadeneira Grijalva

C.C.: 1002389326

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS

Yo, Anthony Francisco Arias Montalvo, declaro conocer y aceptar la disposición del Art. 165 del Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, que manifiesta textualmente: “Se reconoce facultad de los autores y demás titulares de derechos de disponer de sus derechos o autorizar las utilidades de sus obras o prestaciones, a título gratuito u oneroso, según las condiciones que determinen. Esta facultad podrá ejercerse mediante licencias libres, abiertas y otros modelos alternativos de licenciamiento o la renuncia”.

Ibarra, 31 de enero del 2024

(f):.....

Anthony Francisco Arias Montalvo

C.C.: 1004688972

AUTORÍA

Yo, Anthony Francisco Arias Montalvo, portador (a) de la cédula de ciudadanía No. 1004688972, declaro que la presente investigación es de total responsabilidad de la autora y eximo expresamente a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Ibarra de posibles reclamos o acciones legales.

A handwritten signature in blue ink that reads "Anthony Arias". The signature is written in a cursive style and is enclosed within a light blue oval-shaped stamp or watermark.

(f):.....

Anthony Francisco Arias Montalvo

C.C.: 1004688972

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo: Anthony Francisco Arias Montalvo, con CC: 1004688972, autor (a) del trabajo de grado intitulado: “CORRESPONSABILIDAD DE PEATONES Y CONDUCTORES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA PROVINCIA DE IMBABURA EN EL AÑO 2022”, previo a la obtención del título profesional de “Abogado” en la Escuela de Jurisprudencia:

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Ibarra, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra a difundir a través del Repositorio Digital de la PUCE-I el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de la Universidad.

Ibarra, 31 de enero del 2024

(f): 

Anthony Francisco Arias Montalvo

C.C.: 1004688972

ÍNDICE

1. RESUMEN	
2. ABSTRACT.....	
3. INTRODUCCIÓN	1
4. ESTADO DEL ARTE.....	4
5. MATERIALES Y MÉTODOS	9
6. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	10
6.1 Análisis documental	10
6.2 Entrevista.....	16
7. DISCUSIÓN	25
8. CONCLUSIONES	28
9. RECOMENDACIONES	30
10. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	30
11. Anexos.....	34
Anexo 1	34
Anexo 2	35

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Entrevista señor Freddy Moncayo	16
Figura 2 Entrevista al señor Agente de Tránsito Leonardo Badillo.....	18
Figura 3 Entrevista a Katherine Vivanco	19
Figura 4 Entrevista al Abogado Leonardo Chiluzia.....	20
Figura 5 Entrevista a Klever A.....	22

1. RESUMEN

La corresponsabilidad de peatones y conductores en accidentes de tránsito en la provincia de Imbabura debe concebirse como un sistema social holístico, donde participan diferentes actores en diversos procesos relacionados con el uso de medios de transporte. Se plantea la idea de que este sistema social idealmente debería operar sin conflictos ni contradicciones, con el objetivo principal de salvaguardar la vida de las personas y garantizar el mantenimiento óptimo de las vías. El objetivo de este trabajo analizar, para determinar si es imperativo modificar la norma o crear una cultura de respeto en cuanto a la seguridad vial. El método utilizado fue el cualitativo, Se aplicaron métodos de investigación del nivel teórico y del empírico para recolectar y analizar información sobre el estado actual del objeto de estudio. Los resultados emanados de la entrevista estructurada realizada a informantes clave, evidenciaron que una modificación legal por sí sola no sería suficiente para cambiar la actitud de peatones y conductores hacia la corresponsabilidad vial, se destaca la necesidad imperante de establecer una educación vial integral y efectiva. Esta educación no solo debe transmitir conocimientos prácticos, sino también cultivar una comprensión profunda de la relevancia de la corresponsabilidad en la seguridad vial.

Palabras clave: corresponsabilidad vial, peatón, conductor, seguridad vial, accidentes de tránsito.

2. ABSTRACT

The shared responsibility between pedestrians and drivers in traffic accidents in the province of Imbabura should be conceived as a holistic social system, where different actors participate in various processes related to the use of transportation, whether motorized or non-motorized. The idea is proposed that this social system should ideally operate without conflicts or contradictions, with the primary goal of preserving human life and ensuring the optimal maintenance of road infrastructure. The objective of this study was to conduct a legal analysis to determine whether it is imperative to modify the regulations or create a culture of respect for road safety. The qualitative method was employed, applying research methods at both the theoretical and empirical levels to collect and analyze information about the current state of the study subject. The results from the unstructured interviews with key informants revealed that a legal modification alone would not be sufficient to change the attitude of pedestrians and drivers toward road-sharing responsibility. There is a highlighted urgent need to establish a comprehensive and effective road safety education. This education should not only impart practical knowledge but also foster a profound understanding of the relevance of shared responsibility in road safety.

Keywords: road coresponsibility, pedestrian, driver, road safety, traffic accidents.

3. INTRODUCCIÓN

La intención primordial de este trabajo es fomentar la reducción de accidentes de tránsito, poniendo un énfasis especial en la protección de la vida de peatones, pasajeros y conductores. Esto requiere la implementación de sanciones proporcionales y efectivas tanto para peatones como para conductores, a través de reformas en la normativa de tránsito existente, con la finalidad de crear un entorno vial seguro y protegido en todo el país.

Merchán et al. (2019) indican que

La seguridad peatonal se concibe desde una mirada integral que involucra la educación vial, entendida esta como la adquisición de hábitos que le permiten al ciudadano acomodar su comportamiento a normas y principios del tránsito y la seguridad peatonal, como uno de sus objetivos (p.192).

La presente investigación aborda la corresponsabilidad de peatones y conductores como factor determinante en la eminente alza del índice de accidentes de tránsito en la provincia de Imbabura. Su propósito es reducir dicho índice y mitigar los efectos mortales y perjudiciales para la salud de los habitantes, contribuyendo así a optimizar la eficacia de vida de la población.

En la provincia de Imbabura según los datos obtenidos a través del Servicio Integrado de Seguridad (ECU-911), “del 1 al 31 de enero de 2022, en el centro de operaciones de Imbabura se coordinaron 121 atenciones en siniestros de tránsito, que en promedio serían cuatro al día. La tasa de mortalidad en Imbabura por accidentes de tránsito”, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC, 2022) es de 8.50 por cada 100.000 habitantes.

Mencionan Santana et al. (2023) que “(...) tanto los conductores como peatones no cuentan con una cultura de tránsito, que permita informarse sobre los delitos establecidos en el Código Orgánico Integral Penal respecto a materia de tránsito y las consecuencias que

producen” (p.11). Esto exige transformaciones significativas en las conductas diarias de los ciudadanos.

El Código Orgánico Integral Penal (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014) refiere que;

El juzgamiento de los delitos de tránsito establecidos en el Código Orgánico Integral Penal corresponderá en forma privativa a las juezas y jueces de tránsito dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales, o a quienes hagan sus veces, y a las demás instancias determinadas en el Código Orgánico de la Función Judicial (Artículo 147).

De igual manera, en las transgresiones viales que provoquen daños corporales, se impondrán las penalidades contempladas en el artículo 152 del Código Orgánico Integral Penal (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014), disminuidas en un cuarto de la pena mínima estipulada en cada situación. Igualmente, se les castigará con la disminución de diez puntos en sus permisos de conducción. El dueño del automóvil será solidariamente responsable por los perjuicios civiles.

Considerando lo expuesto previamente, surge la siguiente interrogante de investigación:
¿Cuál es la naturaleza de la culpabilidad de peatones y conductores en los accidentes de tránsito registrados en la provincia de Imbabura durante el año 2022?

En consecuencia, el propósito fundamental de este estudio fue examinar la responsabilidad de peatones y conductores en los incidentes de tránsito ocurridos en la provincia de Imbabura durante el año 2022. El objetivo fue analizar la responsabilidad de los conductores y peatones en los accidentes de tránsito para que se cree acciones preventivas y programas de concientización que contribuyan a la disminución del índice de accidentes de tránsito.

Por lo tanto, se establecieron los siguientes objetivos específicos:

a) Describir la responsabilidad de peatones y conductores en los incidentes de tránsito, abarcando las disposiciones de la normativa legal vigente.

b) Identificar el marco jurídico relacionado con el derecho a una conducción responsable, con el propósito de salvaguardar a las personas y propiedades que se desplazan a través de la red vial del territorio ecuatoriano.

c) Examinar la responsabilidad tanto de los peatones como de los conductores en los accidentes de tránsito.

Este análisis es crucial, ya que busca examinar la responsabilidad de conductores y peatones en los incidentes de tráfico ocurridos en la provincia. Se considera que este estudio es factible y de gran importancia, pues se dispone de información suficiente que respaldará de manera robusta tanto el análisis como las descripciones alineadas con los objetivos establecidos.

Los beneficiarios de este estudio abarcarán a peatones, conductores y ciudadanos en general que se encuentren vinculados a los delitos de tránsito que acontecen en la provincia de Imbabura, ya sea por acciones de los peatones o de los conductores. La factibilidad de la investigación radica en la exhaustiva revisión de la legislación, jurisprudencia, doctrina y criterios existentes, que proporcionarán información esencial para respaldar el estudio de manera precisa y relevante.

La metodología seleccionada para este estudio es de índole cualitativa, dado que aborda una realidad subjetiva, dinámica y conformada por diversos contextos. El impacto de esta investigación se evidencia en el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2021-2025, donde se enfatiza la trascendencia de salvaguardar primordialmente el derecho a la vida. De acuerdo con la constitución, Ecuador se encuentra comprometido con el respeto a la vida y la promoción de una circulación vehicular consciente.

4. ESTADO DEL ARTE

La seguridad en las vías debe ser considerada como un sistema integral que se distingue por su enfoque holístico. Es decir que abarca diversas actividades y procesos en los cuales intervienen distintos actores tanto peatones como conductores que interactúan en entornos físicos, haciendo uso de medios de transporte.

Los conductores asumen la responsabilidad de operar sus vehículos de manera segura, observando y respetando las leyes de tránsito, lo que incluye el acatamiento de las señales viales y el cumplimiento de las normativas de velocidad. Es imperativo que dediquen una atención especial a los usuarios vulnerables, tales como peatones, ciclistas y motociclistas, otorgándoles prioridad en las vías.

La gestión de la seguridad vial constituye uno de los desafíos más significativos para las comunidades contemporáneas, las cuales se ven moldeadas por los avances en las áreas metropolitanas, urbanas e incluso en las zonas rurales. En este contexto, la presencia de vehículos a menudo prevalece sobre la prioridad otorgada a las personas. La seguridad de los peatones se aborda desde una perspectiva integral, abarcando la educación vial. Mencionan Echeverría et al (2021) que “(...) esta educación se entiende como el proceso mediante el cual los ciudadanos adquieren hábitos que les permiten alinear su comportamiento con las normas y principios del tránsito, considerándose la seguridad peatonal como uno de sus objetivos primordiales” (p. 192).

Este panorama destaca la necesidad de repensar y fortalecer las medidas que promueven la seguridad en las vías públicas. Además, es esencial fomentar una mayor conciencia sobre la importancia de la convivencia armoniosa entre vehículos y peatones.

Nazif et al (2021) refieren que “La creación de entornos urbanos más seguros implica no solo la implementación de regulaciones y medidas de control, sino también la promoción de una cultura vial basada en el respeto mutuo y la responsabilidad individual” (p.168). La

seguridad vial, por lo tanto, debe ser abordada de manera integral, considerando tanto la infraestructura vial como los comportamientos y actitudes de los ciudadanos.

Así también es importante mencionar que “(...) El término corresponsabilidad hace referencia a la responsabilidad compartida de una situación o actuación determinada entre dos o más personas” (Miras, 2023, p.15). En caso de un accidente de tránsito, la responsabilidad será establecida dentro de un proceso judicial que culmina con una sentencia debidamente fundamentada.

Aunque comúnmente se señala de manera instintiva a los conductores, abordar este problema requiere una evaluación minuciosa de las infracciones de tránsito y de las responsabilidades legales que recaen sobre todos los usuarios de las vías.

Cada año, la trágica cifra de más de 1.2 millones de vidas perdidas en las vías de tránsito a nivel mundial refleja una problemática impactante y urgente. Además, entre 20 y 50 millones de personas experimentan traumatismos no mortales, marcando un elevado costo humano. Lo más preocupante es que, en la mayoría de las regiones del mundo, esta epidemia de accidentes de tránsito persiste y se intensifica.

Es esencial resaltar que alrededor del 50% de las víctimas mortales derivadas de estos incidentes son peatones, ciclistas o individuos que utilizan vehículos de dos ruedas, generalmente identificados como usuarios en situación de vulnerabilidad en las vías de tránsito.

En ese mismo sentido Castillo et al. (2020) refieren :

Los accidentes de tránsito constituyen una gran problemática de salud pública en el mundo. Según estimaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2017) anualmente mueren cerca 1.3 millones de personas por causas relacionadas con accidentes de tránsito. Adicionalmente, según el mismo organismo, anualmente, entre 20 y 50 millones de personas sufren heridas o quedan discapacitadas producto de un

accidente de tránsito. En el Ecuador, los accidentes de tránsito constituyen una gran problemática económica, social y de salud pública, siendo una de las principales causas de muerte. Durante los últimos años, la tasa de fallecidos por accidentes de tránsito ha ido en aumento, convirtiendo al Ecuador en uno de los países con mayor tasa de mortalidad de América Latina. (p.2)

Los accidentes de tránsito son una problemática global de salud pública. Según la OMS (2017), aproximadamente 1.3 millones de personas fallecen anualmente por incidentes viales, y entre 20 y 50 millones sufren lesiones o discapacidades.

En Ecuador, según el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC, 2019), los accidentes de tránsito son la sexta causa de muerte, subrayando la urgencia de implementar medidas efectivas para reducir su impacto en la salud pública del país.

Según el Código Orgánico Integral Penal (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014) se establece que “(...) la infracción penal es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en el COIP se clasifican en delitos y contravenciones” (p.144).

Así también el Código Orgánico Integral Penal (Asamblea Nacional, 2014) en su artículo 371 establece que: “(...) son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial”. (p.47)

En el ámbito de los delitos de tránsito, se ha observado que, además de las multas asociadas a cada caso, también se contempla la posibilidad de privación de la libertad para aquellos responsables de provocar un accidente de tránsito. Estos incidentes pueden resultar en lesiones o incluso pérdidas de vidas humanas, lo cual subraya la importancia de analizar las responsabilidades de cada uno de los participantes, ya sean peatones o conductores.

Es esencial destacar que la seguridad vial no solo implica el cumplimiento de normativas y la imposición de sanciones, sino también la comprensión y aceptación de las

responsabilidades individuales en la prevención de accidentes. La conciencia y el respeto mutuo entre peatones y conductores son fundamentales para garantizar la seguridad en las vías públicas.

En el contexto del Ecuador, el artículo 1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Asamblea Nacional del Ecuador, 2023) establece que:

La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos (p.3).

La finalidad primordial es salvaguardar a las personas y bienes que se desplazan a través de la red vial del país, así como proteger a aquellos expuestos a las contingencias derivadas de dichos desplazamientos. La ley busca contribuir al desarrollo socioeconómico del país al tiempo que persigue el objetivo de alcanzar el bienestar general de los ciudadanos. Este enfoque integral refleja la importancia de considerar no solo la eficiencia y seguridad del transporte, sino también su impacto en la calidad de vida de la población y el progreso económico.

Santana et al. (2023) establece que:

De acuerdo con las Estadísticas de Transporte 2021, emitido por la Agencia Nacional de Tránsito en la ciudad de Ibarra se establece que la principal causa de siniestros es el exceso de velocidad, seguidamente por el consumo de alcohol por parte de los conductores. Otro factor importante supone una falta cultura vial (p.5).

Los datos extraídos de las Estadísticas de Transporte 2021 resaltan la imperiosa necesidad de abordar de forma completa y apremiante estos desafíos con el fin de elevar los estándares de seguridad vial en la ciudad y disminuir la frecuencia de accidentes de tránsito.

En este sentido tal como lo señala el artículo 4 de la Ley Orgánica de Transporte terrestre, tránsito y seguridad vial (Asamblea Nacional del Ecuador, 2023), “Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial” (p.5).

Se subraya el compromiso primordial del Estado en asegurar el derecho de las personas a recibir educación y capacitación en temas de tránsito y seguridad vial. Al reconocer este deber, se subraya la importancia de que las instituciones gubernamentales promuevan activamente programas educativos que contribuyan a la concientización y formación ciudadana en aspectos relacionados con la seguridad en las vías. Esto no solo fortalece el conocimiento de la población, sino que también contribuye a la prevención de accidentes y a la creación de una cultura vial más segura y responsable.

La seguridad vial ha emergido como una cuestión de suma importancia para los gobiernos y las entidades responsables del tránsito y transporte. Este interés se fundamenta en el creciente número de pérdidas de vidas y traumatismos ocasionados por colisiones, choques o accidentes, los cuales conllevan costos significativos a nivel personal, familiar y social. Estos impactos son especialmente palpables en los ámbitos de la política social, ambiental, económica y de salud pública.

Ante esta problemática, se hace imperativo según refiere Vigoria (2022) que “(...) el Estado intervenga de manera proactiva y efectiva” (p.33). Esto se logra a través de la implementación de políticas públicas que no solo aborden las consecuencias inmediatas de los accidentes, sino que también se enfoquen en la prevención y la creación de medidas más

eficientes. Es esencial involucrar a diversos actores sociales directamente afectados, a nivel local, para garantizar una respuesta integral.

Desde la perspectiva local, Colobon indica que “la participación de instituciones, organizaciones, ciudadanos, niños, niñas, adolescentes, padres de familia, maestros y líderes comunitarios se torna crucial” (2021, p.72). Cada uno de estos actores desempeña un papel vital en la creación y ejecución de estrategias que promuevan la seguridad vial en su entorno. Además, es necesario considerar la contribución desde el ámbito legislativo, académico y de veeduría ciudadana para garantizar un enfoque completo y bien fundamentado.

En última instancia, la colaboración efectiva entre estos diversos sectores y la implementación de políticas basadas en evidencia son fundamentales para abordar la complejidad de la seguridad vial y reducir los impactos negativos en la sociedad. Este enfoque holístico contribuirá no solo a gestionar las consecuencias de los accidentes de tránsito, sino también a prevenirlos de manera efectiva.

5. MATERIALES Y MÉTODOS

Esta investigación adopta un método cualitativo, siendo de naturaleza documental, donde se examinaron y se interpretaron materiales bibliográficos y legislativos relacionados con la corresponsabilidad de peatones y conductores en accidentes de tránsito en la provincia de Imbabura. El nivel de profundidad logrado fue descriptivo, abarcando no solo un examen detenido sino también la descripción y caracterización de las responsabilidades viales de peatones y conductores en esa área específica.

Los métodos de investigación utilizados fueron los siguientes: el normativista, aplicado para el estudio de las normas constitucionales, legales y reglamentarias vinculadas con el problema de investigación; el analítico utilizado para desglosar e identificar las diversas

responsabilidades existentes de peatones y conductores en accidentes de tránsito en la provincia de Imbabura durante el año 2022; y el sintético, que permitió al finalizar al análisis de los datos, enunciar conclusiones y premisas finales.

En cuanto a las técnicas utilizadas fueron el análisis documental y la entrevista. En cuanto a el análisis documental en este se revela como un proceso sistemático que abarca la revisión, codificación, análisis e interpretación de documentos acerca de la responsabilidad vial, tal revisión se llevó a efecto sobre documentos físicos y digitales de diversa naturaleza, tales como informes estadísticos oficiales, artículos científicos, trabajos académicos (repositorios institucionales), entre otros. El instrumento utilizado para la organización de la información obtenida fue la matriz digital de recopilación y procesamiento de datos.

Por otro lado, se utilizó la entrevista estructurada, llevada a cabo en un formato en profundidad con su respectivo instrumento que es la Guía de Entrevista, de enfoque abierto que se basa en una cuidadosa planificación del estudio con el objetivo de obtener información profunda por parte de informantes clave.

La muestra para las entrevistas es no probabilística de tipo intencional, por cuanto se seleccionaron aquellas personas que son informantes claves por el rol que desempeñan dentro de la problemática analizada, a saber: un juez de tránsito, un agente civil de tránsito, un abogado en libre ejercicio especialista en tránsito, un conductor con licencia profesional y un peatón, a quienes se aplicó un instrumento único de preguntas abiertas.

6. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

6.1 Análisis documental

En base a lo expuesto anteriormente, este apartado se dedica a exponer los resultados derivados de los objetivos específicos de la investigación. Se realiza a través de explicaciones,

descripciones y argumentaciones, utilizando la información provista tanto por el estado del arte como por la legislación que regula el objeto de estudio.

La seguridad vial se refiere al conjunto de medidas, normativas y prácticas destinadas a prevenir y reducir los accidentes de tránsito, así como a minimizar sus consecuencias. Incluye acciones dirigidas a proteger la vida, la salud y la integridad de todas las personas que participan en el tráfico vial, ya sean conductores, peatones o ciclistas. La seguridad vial abarca aspectos como la infraestructura vial, la regulación del tráfico, la educación vial, el diseño de vehículos seguros y la concienciación pública sobre conductas responsables en la vía. El objetivo principal es crear un entorno vial que permita la movilidad de manera segura y eficiente.

Pico et al (2011) en su artículo científico denominado: Seguridad Vial y Peatonal: Una aproximación teórica desde la política pública hace referencia a que:

La seguridad vial implica uno de los grandes retos de las sociedades posmodernas, que están marcadas por los desarrollos de las metrópolis, las ciudades y aún de los sectores rurales, y donde la incursión de los vehículos tiene primacía, incluso sobre las personas. La seguridad peatonal se concibe desde una mirada integral que involucra la educación vial, entendida esta como la adquisición de hábitos que le permiten al ciudadano acomodar su comportamiento a normas y principios del tránsito y la seguridad peatonal, como uno de sus objetivos. (p.192)

La seguridad vial se destaca como uno de los grandes desafíos en las sociedades posmodernas. Se enfoca en cómo el desarrollo de las metrópolis, ciudades y sectores rurales esto ha dado lugar a la primacía de los vehículos sobre las personas, lo que resalta la necesidad de abordar la seguridad peatonal de manera integral.

Se resalta la relevancia de la formación en seguridad vial para inculcar hábitos que capaciten a los ciudadanos para ajustar su conducta de acuerdo con las normas y principios de

tránsito, así como la seguridad peatonal. Además, se establece una conexión entre la seguridad peatonal y un enfoque más amplio de educación social, cuyo propósito es fomentar la ciudadanía responsable mediante la instauración de hábitos y actitudes relacionados con la convivencia, cultura cívica, calidad de vida, preservación del medio ambiente y prácticas seguras en el tránsito.

Se sugiere que la seguridad vial debe concebirse como un sistema social holístico, donde participan diferentes actores en diversos procesos relacionados con el uso de medios de transporte, ya sean motorizados o no motorizados. Se plantea la idea de que este sistema social idealmente debería operar sin conflictos ni contradicciones, con el objetivo principal de preservar la vida de las personas y garantizar el mantenimiento óptimo de la infraestructura vial.

Así mismo la Organización Mundial de la Salud (OMS) en su Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030, menciona que:

Los traumatismos causados por el tránsito constituyen una de las principales causas de muerte y discapacidad en todo el mundo; cada año provocan la muerte de aproximadamente 1,3 millones de personas y causan lesiones a 50 millones de personas. Son la principal causa de mortalidad entre los niños y los jóvenes de cinco a 29 años.
(p.30)

En la seguridad vial es necesario la interacción segura entre personas, vehículos e infraestructura. Se mencionan puntos clave como la anticipación de errores humanos, el diseño de carreteras y vehículos seguros, la motivación de quienes participan en el diseño y mantenimiento de carreteras y la distribución de responsabilidades en caso de accidente. La estadística proporcionada sobre los traumatismos refuerza la importancia de abordar este

problema de manera efectiva, ya que se registran 1,3 millones de muertes y 50 millones de lesiones anuales a nivel mundial, siendo especialmente preocupante para niños y jóvenes.

En cuanto a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (2014) en su artículo 4 hace referencia a:

Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en su propia lengua y ámbito cultural. Para el efecto, el Ministerio del Sector de la Educación en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, desarrollarán los programas educativos en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre y dispondrán su implementación obligatoria en todos los establecimientos de educación, públicos y privados del país (p.8).

La responsabilidad estatal de asegurar el derecho de las personas a recibir educación y formación en materia de tránsito y seguridad vial refleja un compromiso sólido con los derechos individuales y resalta la importancia de proveer a la ciudadanía los conocimientos esenciales para una convivencia segura en el tráfico. Se subraya de manera aún más contundente la necesidad de considerar la diversidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades, garantizando así que la información sea accesible y relevante para una amplia variedad de grupos, mejorando de manera significativa su efectividad.

La determinación de hacer obligatoria la implementación de programas educativos en todos los establecimientos de educación, tanto públicos como privados, evidencia claramente la intención de llegar de manera integral a toda la población estudiantil. Este enfoque asegura

una cobertura extensa y equitativa, contribuyendo de manera significativa a la formación de una sociedad más consciente y segura en materia de tránsito. Por lo tanto, el compromiso estatal en la promoción de la educación y capacitación en seguridad vial es esencial, abordando de manera completa aspectos fundamentales como la diversidad cultural, la colaboración interinstitucional y la amplitud de la cobertura educativa.

Desde que se creó la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial se insta a tener una perspectiva equitativa y amplia con un marco legal integral, la flexibilidad en la diversidad de medios de transporte, además se aborda como punto fundamental la inclusión de peatones, conductores, pasajeros y una variedad de vehículos, desde automotores hasta vehículos de tracción humana o animal, sugiere una perspectiva equitativa en la regulación. Se reconoce que la seguridad y la eficiencia en el tránsito son responsabilidades compartidas por diversos participantes.

Existe una necesidad imperativa de que tanto conductores como peatones adopten medidas de seguridad con el fin de prevenir accidentes. Entre estas precauciones se incluyen la conducción atenta, la aplicación de técnicas de manejo defensivo, la asunción de responsabilidad al volante, el mantenimiento de una distancia reglamentaria, la evitación de adelantamientos en curvas y el respeto de los límites de velocidad.

La intención primordial es transformar la arraigada cultura de conducción y comportamiento peatonal con el fin de disminuir los accidentes y pérdida de vidas en las vías, es imprescindible que los peatones sean objeto de sanciones específicas, a través de multas, para fomentar la responsabilidad y prudencia de todos los participantes en el tránsito.

Gutiérrez, Oscar (2023) menciona “(...) Los peatones no siempre son inocentes, por ejemplo, un conductor puede que tenga que frenar de forma intempestivo desviarse del camino de forma brusca para evitar atropellar a alguien. (p.14). Es imprescindible entender que los

peatones no siempre son inocentes en situaciones de tráfico. Se mencionan ejemplos donde la distracción causada por el uso de dispositivos móviles o la desobediencia de señales de tránsito pueden poner en riesgo tanto a los peatones como a los conductores. La falta de atención de los peatones ya sea por el uso del teléfono o la desobediencia de señales, puede resultar en situaciones peligrosas, ya que los conductores pueden tener que frenar bruscamente o desviarse para evitar accidentes.

La seguridad en las vías requiere la conciencia y el respeto de las normas de tránsito por parte de todos los usuarios, respaldados por medidas preventivas. Uno de los riesgos notables es la conducta de peatones que, buscando cruzar rápidamente, desobedecen las señales de tráfico, disminuyendo su visibilidad para los conductores y aumentando significativamente el riesgo de accidentes mortales. Asimismo, la situación de peatones bajo la influencia de drogas o alcohol, con su falta de reflejos y comportamiento anormal, representa un peligro no solo para ellos mismos, sino también para quienes los rodean.

El Código Orgánico Integral Penal (2014) en su artículo en el Artículo 392 describe contravenciones de tránsito de séptima clase, cada una castigada con una multa equivalente al cinco por ciento de un salario básico unificado. Entre las contravenciones destacan el uso inadecuado de la bocina, la falta de distintivos en el transporte público, la conducción de vehículos adaptados sin identificación, la omisión de presentar la lista de pasajeros en transporte público interprovincial, el incumplimiento de la distancia prudente de seguimiento, la no utilización del cinturón de seguridad, la falta de disposición de recipientes para basura en vehículos de transporte público o comercial, la transgresión de normas peatonales, el arrojado de desechos desde vehículos, la realización de actividades comerciales en zonas de seguridad peatonal o calzadas, la circulación indebida de ciclistas y motociclistas, el no registro del traspaso de dominio de un vehículo automotor en un plazo de treinta días, el irrespeto a la señalización reglamentaria por parte de ciclistas y conductores de vehículos de tracción animal,

y la instalación indebida de luces en vehículos. Las sanciones aplicadas exclusivamente a ciclistas y peatones serán multas.

6.2 Entrevista

A continuación, se expondrán los datos en una matriz de categorías, la cual tiene como finalidad analizar el contenido. La matriz de categorías se emplea como una técnica de análisis de datos cualitativos que facilita la interpretación de los resultados mediante la organización de categorías. Estas categorías se interpretan a la luz de las teorías respaldadas en relación con la "Corresponsabilidad de peatones y conductores en accidentes de tránsito en la provincia de Imbabura en el año 2022".

La interpretación de los datos se realizó haciendo un análisis categorial conjuntamente con un análisis de contenido, el cual debe contener una categoría en la que constan los autores de las normas; una subcategoría en la que se toma en cuenta la idea que más se ha repetido de las respuestas de los informantes claves, posteriormente se ubicará el tema de forma ordena y por último se presentará la interpretación de cada tema, mencionando la categoría a la cual corresponde y cerrando con una breve conclusión del tema, los informantes clave para la aplicación de la entrevista son individuos que han cumplido con varias características y criterios, como abogados especializados en materia de tránsito, con un título de cuarto nivel, jueces con una experiencia en la práctica no menor a dos años y un fiscal especializado en materia de tránsito y seguridad vial de la ciudad de Ibarra, así también se tiene a agentes civiles de tránsito, conductores profesionales y peatones.

Figura 1 Entrevista señor Freddy Moncayo

Tema indagado	Interpretación	Categoría
	<ul style="list-style-type: none">• Freddy Moncayo, conductor profesional de una unidad de transporte público menciona respecto al tema:	Constitución de la República del Ecuador (Asamblea Nacional, 2008)

¿Qué piensa sobre este fenómeno de los accidentes de tránsito mediante su experiencia en su diario vivir? Bueno pues al salir a trabajar el día empieza con mucho tráfico sí se puede observar pues no muchas cosas que no son acordes no a la situación del de lo que es la del movimiento vial digamos así no se observa por ejemplo carros que no respetan semáforos autos que no le no respetan al peatón peatones que no respetan pasos cebras que si se ha vuelto un caos principalmente en el centro de la urbe, hace falta mucha cultura ahora creo yo de educación vial sea en las personas en los pasajeros en los conductores es lo primordial bueno es el diario vivir de un conductor que tiene que tal vez no arriesgar su vida o pasar malos ratos malos momentos en los cuales usted tiene que ver muchas cosas como vuelve repito falta de educación vial en esta ciudad y en algunas partes también del país.

Ley orgánica de transporte
COIP

Existe poca aplicabilidad de la ley de parte de las autoridades Sí hay un poco de culpabilidad de las autoridades no a lo mejor tal vez te faltaría como digo educación vial que se debe empezar desde las escuelas desde los niños, hace falta señalética muchas veces hace falta agentes de tránsito

Usted como conductor qué opinaría acerca de endurecer las penas a las a los conductores y peatones Sí estoy de acuerdo que muchas de las veces por culpa del peatón se puede causar un accidente o por culpa de irresponsables conductores pueden causar accidentes entonces sí, sí debería haber un poco de sanción o de aumento a las sanciones en la ley de tránsito y seguridad vial enseñando tal vez en las desde la escolita como debe ser la educación vial tanto como digo en conductores como en peatones.

Fuente: Entrevistado

Autoría: Arias, 2024

Figura 2 Entrevista al señor Agente de Tránsito Leonardo Badillo

Tema indagado	Interpretación	Categoría
Dentro de su vida laboral cómo ha visto el panorama o cómo específica usted esta problemática del no respeto a las leyes de tránsito.	En la actualidad tanto conductores como peatones tienen bastante responsabilidad en lo que son accidentes de tránsito y se podría decir que los peatones el conocimiento es casi nulo en lo que tiene que ver normas y toda la reglamentación, esta problemática en los accidentes de tránsito mayormente los atropellos esto es directamente contra la humanidad de una persona se podría decir que de un 50% tiene responsabilidad a los peatones y otro 50% se puede decir que es directamente de conductores netamente de vehículos	
En el momento actual necesario endurecer las penas.	Para poder incrementar reformas o nuevas leyes que sean útiles para tener una mejor circulación vial se necesitan personas que al momento de crear la ley conozcan el tema conozcan la problemática.	
Cree que endureciendo las penas se reduciría los accidentes	Lo que es endurecimiento de penas respeto al peatón respeto a los conductores conciencia creo que debe existir un poco más de educación a la sociedad y también se podría hacer a nuestros hijos para que de aquí a unos 30 años se cambie el pensar de la sociedad y se cree una CULTURA de respeto en donde no sea necesario que existan leyes sino más bien se lo haga por educación, cultura y sobre todo responsabilidad.	

Fuente: Entrevistado

Autoría: Arias, 2024

Figura 3 Entrevista a Katherine Vivanco

Tema indagado	Interpretación	Categoría
Falta de educación vial en peatones y conductores	<p>Considero que nos hace falta conciencia sobre la educación vial sobre el respeto hacia el otro de y me refiero al otro conductor al a la otra persona como peatón ya que muchas veces creo que el no tener este respeto hacia el otro hace que cometamos muchas imprudencias y por ende los accidentes de tránsito eso como una parte de las vivencias que he podido tener como usuaria de la e35, muchas veces es necesario que pase un accidente para que nosotros también tomemos en cuenta que es nuestra responsabilidad como conductores como peatones de estar atentos a las señales de tránsito por ejemplo qué dice una señalética en la carretera</p>	
Cree que es necesario aumentar las penas para cambiar a la sociedad en cuanto al respeto la seguridad vial	<p>Por lo general existe un gran porcentaje de la población que no conoce las señales de tránsito de señales de tránsito, mucho menos va a conocer que existe un código penal que también les puede sancionar por estas por este tipo de actuaciones entonces eh creo yo que ahí es un poco complicado pero no imposible porque recordemos que tenemos cabildos tenemos escuelas en las que podemos fomentar el tema de educación vial que si desde pequeños enseñamos a los niños ellos también pueden compartir en sus casas en sus ambientes con sus familias el tema del buen uso tanto de puentes peatonales como de los pasos cebra e incluso del semáforo porque como peatones somos mal acostumbrados a que de pronto observamos que no viene un carro y como no viene un carro me cruza pero</p>	

no yo también debo aprender a respetar que cuando esté el semáforo en rojo es cuando yo puedo cruzar porque eso me da las garantías a mí de que Dios no quiera pase un accidente de tránsito pues porque yo estuve haciendo uso de correctamente del sistema.

Fuente: Entrevistado

Autoría: Arias, 2024

Figura 4 Entrevista al Abogado Leonardo Chiluzza

Tema indagado	Interpretación	Categoría
Cuáles usted cree que son las responsabilidades para cumplir con la seguridad vial.	Abg. Leonardo Chiluzza, Mgs refiere lo siguiente: Las responsabilidades que tiene el peatón es conocer los deberes que tiene cuándo utilizan las vías de orden público reconocer las señales de tránsito es importante para un correcto desenvolvimiento dentro de la ciudad.	Constitución de la República del Ecuador (Asamblea Nacional, 2008)
Considera que las vías en mal estado son un factor importante para que se produzcan accidentes de tránsito.	Claro es por qué en razón de que los vehículos tienen que hacer maniobras no planificadas no usuales, esto constituye que el conductor tiene que poder esquivar un hueco o un bache salirse de la vía normalmente y esto puede pues depende del estado que esté el vehículo perder pista o también eh si es que no está atento puede involucrarse en un accidente que a la larga es culpa de la vía más no del conductor en este caso eh si es que eh se produce un accidente con resultado de muerte pero se da por mal el mal estado de la vía.	

Usted piensa que sí es necesario reformar la norma para endurecer las penas

Haber lo que se quiere es disminuir los incidentes en delitos de tránsito, pero endureciendo las penas no se va a lograr nada, recuerde usted la situación actual del país cual es, existe hacinamiento en las cárceles y existen cárceles que a ningún momento crean nuevos

Usted piensa que sí es necesario reformar la norma para endurecer las penas

Haber lo que se quiere es disminuir los incidentes en delitos de tránsito, pero endureciendo las penas no se va a lograr nada, recuerde usted la situación actual del país cual es, existe hacinamiento en las cárceles y existen cárceles que a ningún momento crean nuevos ciudadanos sino crean nuevos homicidas obviamente no es generalizable, pero si en un porcentaje bastante fuerte.

Ahora lo que si es necesario es modificar esas leyes que existen que son en gran parte letra muerta, la ley existe, pero mal hecha, lo que se debe hacer es hacer bien la misma ley no crear más que no van a servir de nada

Cuál sería la vía más adecuada para la corresponsabilidad vial

La vía adecuada es la educación vial desde las escuelas hasta los niveles que se tenga que hacer para que en la sociedad futura se elimine como un tipo penal y sea algo cotidiano el respeto hacia el conductor y viceversa hacia los peatones estaríamos entonces hablando de que es necesario que, en la malla curricular de las escuelas, colegios, universidades se implemente la materia de educación vial.

Fuente: Entrevistado

Autoría: Arias, 2024

Figura 5 Entrevista a Klever A.

Tema indagado	Interpretación	Categoría
	Dr. Klever Almeida especialista en materia de tránsito y experto en seguridad vial.	Constitución de la República del Ecuador (Asamblea Nacional, 2008)
<p>Cuál es la importancia de este reglamento a la ley de tránsito y por qué exigir que la ley o el reglamento responda a los parámetros de legales.</p>	<p>Haber el reglamento lo que hace es decirnos cómo hacer las cosas que hacer ya nos dice la ley cómo hacerlas nos dice el reglamento y efectivamente el tiempo que pase sin un reglamento crea cierta impunidad en algunos en algunas acciones y eso también permite evitar otras acciones que podrían ser preventivas para justamente evitar más fallecidos más lesionados y siniestros de temas de tránsito.</p>	<p>Código Orgánico Integral Penal para endurecer las penas en las infracciones.</p>
<p>En cuáles son esos esos ejes fundamentales de la ley son en los que hay que tener o poner mucho reparo</p>	<p>Entre los principales está el tema de la velocidad, la velocidad es un factor de riesgo sumamente importante y en el que de alguna manera define si es que alguien vive o no, frente a un siniestro de tránsito, entonces en este caso se ha tocado en la ley el tema de la velocidad me refiero de la forma como se va a regular dónde, se debe aplicar ya hablamos de zonas 30, que son zonas en zonas residenciales hablamos de zonas escolares como zonas 20 y también de tratar de buscar una forma de corregir el error que se cometió en un momento, de ese rango moderado y después ya pues después de eso ya es lo que no es tolerable perdón y es tolerable solamente hasta donde se define la velocidad y la velocidad está definida por las probabilidades de sobrevivir a un siniestro de tránsito.</p>	

Cuál es el principal problema para que crezcan año tras año los accidentes de tránsito.

Los principales problemas para que estas cifras dramáticas año tras año vayan creciendo en el Ecuador es irresponsabilidad ciudadana es falta de capacitación es irresponsabilidad de la autoridad en la en la emisión de licencias autorizaciones para manejar qué pasa con los conductores.

Existen políticas públicas para solucionar el tema de corresponsabilidad vial

Falta, el interés efectivamente de que esto se convierta en una política pública efectiva y me refiero a política pública efectiva para que se cree como un marco para poder trabajar como un eje, para poder trabajar hay que entender que tenemos esta que es otra pandemia los siniestros de tránsito es otra pandemia y hablamos casi siempre de fallecidos pero entendamos que también, que pasa con los lesionados y con esas familias que termina teniendo uno de los individuos de alguna manera afectados incluso físicamente que después no van a poder incluso trabajar, qué pasa con esas familias, entonces entender que todo esto es como una en realidad una pandemia y que necesitamos que las autoridades lo consideren para poder generar un cambio importante dentro de esas líneas de trabajo.

Que cambios sustanciales necesita la ley para poder crear una verdadera seguridad vial en la que exista corresponsabilidad

El uno es por ejemplo que ya sé estipuló en la ley pero cambiar todo lo que aquello dice como accidente de tránsito convertirlo en siniestro de tránsito y la importancia de una sola palabra que a veces no entendemos qué es lo que conlleva es justamente entender que accidente es algo fortuito algo al azar, algo que tenía que ocurrir pero siniestro es algo que se hizo se pudo prevenir que había muchos temas que se podían hacer, como no consumir alcohol, como no exceder la velocidad, como ser prudente en la construcción y que es conlleva una responsabilidad de quién en realidad cometió el hecho pero hay una corresponsabilidad de varios actores que ni se sabía cómo estaba la vía qué pasó con ese vehículo, se hizo la revisión técnica vehicular o era un vehículo en realidad que no tenía ningún tipo de calificación y tengo un siniestro de tránsito pues los resultados iban a ser lamentables entonces en todo ese tipo de cosas hay que cambiarlos.

Fuente: Entrevistado

Autoría: Arias, 2024

Análisis

Se aborda la problemática de los accidentes de tránsito desde diversas perspectivas, incluyendo la experiencia diaria de los ciudadanos, la labor de agentes de tránsito, la responsabilidad de conductores y peatones, así como la opinión de expertos y autoridades. Se destaca la falta de educación vial, el incumplimiento de normas, la necesidad de reformar la legislación, y se aboga por la concienciación y la cultura de respeto en lugar de simplemente endurecer las penas.

Se enfatiza la importancia de la educación vial desde la infancia y la necesidad de políticas públicas efectivas para abordar la complejidad de la seguridad vial. Expertos sugieren cambios sustanciales en la ley, como la transformación del concepto de "accidente" a "siniestro" y la revisión de aspectos como el consumo de alcohol, la velocidad y la calidad técnica de los vehículos.

7. DISCUSIÓN

El objetivo de este estudio fue examinar la responsabilidad de peatones y conductores en los accidentes de tránsito en la provincia de Imbabura. Los resultados revelan que tanto la Constitución de la República del Ecuador (2008) como la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2019), junto con el Código Orgánico Integral Penal (2014), establecen claramente los derechos fundamentales a la vida, el libre tránsito y la movilidad. No obstante, es necesario destacar que existe una falta de respeto y cumplimiento de las normas por parte tanto de peatones como de conductores, aspecto crucial para lograr entornos urbanos y ciudades seguras y amigables. En consecuencia, se hace imperativa la implementación de programas de educación vial desde la infancia, así como la formulación de políticas públicas efectivas que aborden la complejidad de la seguridad vial.

La recopilación de datos sobre la corresponsabilidad de peatones y conductores en la provincia de Imbabura durante el año 2022 se ha perfeccionado a través de la realización de estudios de campo con la participación de expertos en la materia. Este método se ha complementado con un análisis meticuloso de la información recopilada mediante mecanismos como las entrevistas, en las cuales se implementaron protocolos de investigación diseñados para garantizar la precisión y fiabilidad de los resultados obtenidos.

Los hallazgos revelan una carencia significativa de una cultura vial en la provincia, tanto por parte de los conductores como de los peatones. La metodología empleada ha sido fundamental para asegurar que la recopilación de datos sea exhaustiva y precisa, brindando así una visión integral de la situación actual. La participación de expertos y la aplicación de protocolos rigurosos fortalecen la calidad y validez de los resultados, proporcionando una base sólida para la comprensión de la corresponsabilidad en cuestiones de seguridad vial en la provincia de Imbabura.

En este contexto, resulta innegable la urgencia de adoptar medidas tanto a nivel provincial como nacional con el fin de asegurar el cumplimiento efectivo de las normas de tránsito. La problemática no se limita únicamente a la provincia, sino que constituye un desafío a nivel nacional que demanda atención inmediata. En este sentido, se destaca la necesidad apremiante de implementar iniciativas con un enfoque integral, y una de las estrategias clave es la introducción de programas de educación vial desde las etapas tempranas de la escolaridad. La implementación de educación vial en las escuelas se postula como un elemento esencial para transformar la cultura general en torno al respeto de las normas establecidas. Esta estrategia busca influir positivamente en las actitudes y comportamientos desde una edad temprana, moldeando así futuros conductores y peatones con conciencia y responsabilidad vial. Además, esta iniciativa no solo impacta en el ámbito educativo, sino que se proyecta a largo plazo, contribuyendo a forjar una sociedad más consciente y comprometida con la seguridad vial.

El análisis y examen detallado de la eficacia de las sanciones establecidas por el Código Orgánico Integral Penal se torna esencial para garantizar que estén cumpliendo sus objetivos previstos. Este proceso debe abordar la pregunta crítica de si estas sanciones han demostrado ser eficaces en la prevención de accidentes de tránsito y, por ende, en la reducción del índice de mortalidad asociado. Es imperativo considerar diversos aspectos en este análisis, como la

consistencia en la aplicación de las sanciones, la proporcionalidad respecto a la gravedad de las infracciones y la capacidad disuasiva que ejercen sobre los infractores.

Además, es necesario evaluar si las sanciones actuales están alineadas con la evolución de los comportamientos viales y si reflejan adecuadamente la gravedad de las consecuencias de los accidentes de tránsito. Si la revisión indica que las sanciones actuales no están generando los resultados esperados, podría ser crucial considerar la necesidad de fortalecer estas normativas. Esto podría implicar ajustes en las penalidades existentes, la implementación de medidas adicionales de disuasión o incluso la introducción de enfoques más educativos y preventivos.

Es fundamental destacar que la falta de conciencia y cultura de prevención en cuanto al cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial es uno de los principales factores que contribuyen a los elevados índices de accidentes en la provincia de Imbabura. Es necesario promover una mayor concienciación sobre la importancia de adoptar buenas prácticas tanto por parte de los conductores como de los peatones, trabajando juntos para eliminar las causas que ponen en peligro la vida humana.

Entre estas prácticas se incluye respetar los límites de velocidad, abstenerse de consumir alcohol antes de conducir, obedecer los semáforos, evitar el uso del celular mientras se conduce, y otras actividades que puedan distraer la atención al volante. Es crucial entender que estas acciones irresponsables pueden tener consecuencias devastadoras, y es responsabilidad de todos contribuir a crear un entorno vial más seguro mediante el cumplimiento de las normativas establecidas y la adopción de comportamientos seguros en las vías públicas.

El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030), destaca la necesidad de implementar programas educativos desde las primeras etapas de la educación, con el propósito de cultivar la conciencia y el respeto por las normas de tránsito desde temprana

edad. Además, se subraya la importancia de llevar a cabo campañas de concientización que sensibilicen a la población sobre la relevancia de conductas seguras en las carreteras y los riesgos asociados con la conducción irresponsable.

En línea con estas recomendaciones, se enfatiza la necesidad de fortalecer la aplicación de las leyes de tránsito mediante sanciones efectivas. Esto tiene el propósito de disuadir comportamientos peligrosos y mejorar la observancia de las normativas existentes. Asimismo, se destaca la importancia fundamental de mejorar la infraestructura vial, incluyendo señalización adecuada, mantenimiento de carreteras, construcción de pasos peatonales y la implementación de medidas de control de velocidad. Adicionalmente, se resalta la importancia de fomentar la investigación continua sobre las causas de los accidentes de tránsito y la efectividad de las intervenciones existentes. Estos datos deben servir como base para informar políticas y medidas futuras, asegurando así un enfoque informado y adaptativo en la mejora de la seguridad vial.

8. CONCLUSIONES

Incrementar la seguridad vial implica mucho más que abordar un solo desafío; requiere un enfoque integral que abarque diversos aspectos fundamentales. La combinación de educación, aplicación eficaz de leyes, desarrollo de infraestructuras seguras y sensibilización pública se presenta como el fundamento clave para construir entornos viales más seguros y reducir los riesgos asociados al tráfico.

La principal causa de las infracciones de tránsito en la Provincia de Imbabura se encuentra arraigada en la falta de una cultura vial adecuada, como muestran los resultados de las entrevistas realizadas. Estos datos revelan que tanto los peatones como los conductores son responsables de un número significativo de infracciones, lo que refleja una actitud donde cada

conductor se considera el único dueño de la vía pública, actuando de manera individualista y sin tener en cuenta los derechos de los demás usuarios.

Las fuerzas del orden se encuentran con desafíos significativos debido a las dificultades para hacer cumplir las normativas entre aquellos que, en su mayoría, son menores de edad y adultos mayores. Esta situación se ve agravada por la complejidad de aplicar sanciones efectivas y proporcionales a estos grupos demográficos, considerando sus particularidades y necesidades especiales.

La implementación de programas educativos en seguridad vial en todos los niveles educativos, tanto públicos como privados, destaca el compromiso serio y universal del Estado para enfrentar este desafío de manera integral, la convergencia de estos elementos es esencial para alcanzar un impacto significativo y sostenible en la seguridad vial a nivel comunitario y nacional.

Modificar la ley por sí sola no sería suficiente para cambiar la actitud de peatones y conductores en cuanto a la corresponsabilidad vial. Lo que verdaderamente impulsaría cambios significativos es una educación vial integral y efectiva. Este enfoque educativo abordaría no solo el conocimiento de las normativas de tránsito, sino también la promoción de actitudes y comportamientos responsables en las vías públicas, fomentando una cultura vial de respeto mutuo y conciencia sobre las consecuencias de las acciones irresponsables.

9. RECOMENDACIONES

El reconocimiento de que una modificación legal por sí sola no sería suficiente para cambiar la actitud de peatones y conductores hacia la corresponsabilidad vial destaca la importancia de implementar estrategias complementarias. Se subraya la limitada eficacia de depender exclusivamente de cambios normativos, y se destaca la necesidad imperante de establecer una educación vial integral y efectiva. Esta educación no solo debe transmitir conocimientos prácticos, sino también cultivar una comprensión profunda de la relevancia de la corresponsabilidad en la seguridad vial.

Mejorar la infraestructura vial con señalización adecuada, mantenimiento de carreteras, construcción de pasos peatonales y la implementación de medidas de control de velocidad.

Implementar tecnologías avanzadas en vehículos, como sistemas de frenado automático, asistentes de cambio de carril, y promover el uso de dispositivos de seguridad como cinturones de seguridad y cascos.

10. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arias, J. Tafur, T. Vásquez M., Holgado, J. (2022). Metodología de investigación. El método arias para hacer el proyecto de tesis. https://www.researchgate.net/publication/360667449_Metodologia_de_la_investigacion_El_metodo_ARIAS_para_desarrollar_un_proyecto_de_tesis/citation/downloadCastillo Espinoza, D. K. ., Coral Barahona , C. A. ., & Salazar, Y. (2020). Modelización Econométrica de los Accidentes de Tránsito en el Ecuador. *Revista Politécnica*, 46(2), 21–28. <https://doi.org/10.33333/rp.vol46n2.02>
- Asamblea Nacional del Ecuador. *Ley Orgánica de Transporte terrestre, tránsito y seguridad vial*. Registro Oficial Suplemento 398 de 07-ago.-2008. Consultado el 22 de noviembre de 2023. Disponible en https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf
- Asamblea Nacional del Ecuador. *Código Orgánico Integral Penal*. Registro Oficial Suplemento 180 de 10-feb.-2014. Consultado el 18 de noviembre de 2023 https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf
- Asamblea Nacional del Ecuador. *Código Orgánico Integral Penal*. Registro Oficial Suplemento 180 de 10-feb.-2014. Consultado el 15 de enero de 2024 https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf
- Castelo (2021). *Estudio sobre la corresponsabilidad de peatones y conductores en el elevado índice de accidentes de tránsito en la provincia de Santa Elena*. Consultado el 18 de enero de 2024. <https://repositorio.upse.edu.ec/handle/46000/489>
- Colobón, L. (2021). Deber objetivo de cuidado del peatón y su responsabilidad penal en los accidentes de tránsito dentro de la legislación ecuatoriana. Universidad de Guayaquil.

- Echeverría A, Mera J, Villota J, Zárate LC. Actitudes y comportamientos de los peatones en los sitios de alta accidentalidad en Cali. *Colomb Med* 2021. Jun;36(2):79-84.
- Gutiérrez, O. (2023). *Los peatones pueden ser responsables de un accidente de tránsito*. Consultado el 20 de enero de 2024. <https://gutierrezinjury.attorney/es/accidentes-peatonales/los-peatones-pueden-ser-responsables-de-un-accidente-de-transito/#:~:text=Estos%20choques%20pueden%20implicar%20pegarle,personas%20por%20parte%20del%20conductor.>
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la Investigación* (5a ed.). McGRAW-HILL.
- INEC. (2019). *Anuario de Estadísticas de Transporte 2018*. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos del Ecuador INEC. Consultado el 16 de diciembre de 2023. Obtenido de: https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2018/2018_ANET_BOLETIN.pdf
- Pico María, Gonzales Rosa, Noreña, Olga. (2019). *Seguridad Vial y Peatonal: Una Aproximación teórica desde la política pública*.
- Sánchez, R. (2019) *Algunas consideraciones sobre el método exegético jurídico*. UNAM. Consultado el 5 de septiembre de 2023. <file:///C:/Users/User/Downloads/algunas-consideraciones-sobre-el-metodo-exegetico-juridico.pdf>
- Santana, C., et al. (2023). Instructions for preparation and submission of papers for publication in EASI journal. *EASI: Engineering and Applied Sciences in Industry*, 2(1), 44-55. <https://doi.org/10.53591/easi.v2i1.2045>
- Merchán, M; González, E; Noreña, O. (2019) O SEGURIDAD VIAL Y PEATONAL: UNA APROXIMACIÓN TEÓRICA DESDE LA POLÍTICA PÚBLICA *Revista Hacia la*

Promoción de la Salud, vol. 16, núm. 2, diciembre, 2019, pp. 190-204 Universidad de Caldas

Miras, 2023. Estudio sobre la corresponsabilidad de peatones y conductores en el elevado índice de accidentes de tránsito en la provincia de Santa Elena. <https://repositorio.ug.edu.ec/server/api/core/bitstreams/f219ca35-cb05-4e22-901f-9bd0e6ce7f1e/content>

Nazif J, Rojas D, Sánchez R, Velasco A. (2023) Instrumentos para la toma de decisiones en políticas de seguridad vial en América Latina. *Serie recursos Naturales*. Consultado el 18 de diciembre 2023; 115: LC/L2591-P/E CEPAL. Santiago de Chile. Disponible en URL: <http://www.cepal.org/dnri/publicaciones/xml/3/26723/lcl12591e.pdf>

OMS. (2017). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial es hora de pasar a la acción*. Organización Mundial de la Salud. Consultado el 26 de diciembre de 2023. https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/web_version_es.pdf?ua=1

Organización Mundial de la Salud. (2021). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030*. Consultado el 17 de enero de 2023. <https://www.paho.org/es/documentos/plan-mundial-para-decenio-accion-para-seguridad-vial-2021-2030>

Santana, C., et al. (2023). Instructions for preparation and submission of papers for publication in EASI journal. *EASI: Engineering and Applied Sciences in Industry*, 2(1), 44-55. <https://doi.org/10.53591/easi.v2i1.2045>

Vigoria, A (2022). *La corresponsabilidad de peatones y conductores en los accidentes de tránsito*. 2023-03-09T18:32:41Z. consultado el 29 de diciembre de 2023. <https://repositorioslatinoamericanos.uchile.cl/handle/2250/6094411?show=full>

11. ANEXOS

Anexo 1

Guía de entrevista a informantes clave sobre la Corresponsabilidad de peatones y conductores en accidentes de tránsito en la provincia de Imbabura en el año 2022.

Objetivo: recolectar información actual sobre la corresponsabilidad de peatones y conductores en accidentes de tránsito en la provincia de Imbabura en el año 2022.

- Temas

1. Determinación de las infracciones de tránsito respecto a conductores y peatones dentro del Código Orgánico Integral Penal.
2. Comentario respecto a la Ley de Transporte y seguridad vial
3. Necesidad de endurecer las leyes respecto a las infracciones por parte de los peatones
4. Necesidad de dar a conocer seguridad vial a los peatones

Crterios

5. Necesidad de reforma al Código Orgánico Integral Penal para endurecer las penas en las infracciones.
6. Mejoramiento de la circulación vial, disminución de la tasa de comisión de delitos y contravenciones de tránsito.
7. Charlas informativas a los peatones, empezando por los niños

Anexo 2

Desarrollo de la entrevista

- Freddy Moncayo, conductor profesional de una unidad de transporte público menciona respecto al tema que

¿Qué piensa sobre este fenómeno de los accidentes de tránsito mediante su experiencia en su diario vivir?

Bueno pues ya días trabajar el día empieza con mucho tráfico sí se puede observar pues no muchas cosas que no son acordes no a la situación del de lo que es la del movimiento vial digamos así no se observa por ejemplo carros que no respetan semáforos autos que no le no respetan al peatón peatones que no respetan pasos cebras que si se ha vuelto un caos principalmente en el centro de la urbe, hace falta mucha cultura ahora creo yo de educación vial sea en las personas en los pasajeros en los conductores es lo primordial bueno es el diario vivir de un conductor que tiene que tal vez no arriesgar su vida o pasar malos ratos malos momentos en los cuales usted tiene que ver muchas cosas como vuelve repito falta de educación vial en esta ciudad y en algunas partes también del país.

Existe poca aplicabilidad de la ley de parte de las autoridades

Sí hay un poco de culpabilidad de las autoridades no a lo mejor tal vez te faltaría como digo educación vial que se debe empezar desde las escuelas desde los niños, hace falta señalética muchas veces hace falta agentes de tránsito

Usted como conductor qué opinaría acerca de endurecer las penas a las a los conductores y peatones

Sí estoy de acuerdo que muchas de las veces por culpa del peatón se puede causar un accidente o por culpa de irresponsables conductores pueden causar accidentes entonces sí, sí debería haber un poco de sanción o de aumento a las sanciones en la ley de tránsito y seguridad vial enseñando tal vez en las desde la escuelita como debe ser la educación vial tanto como digo en conductores como en peatones.

- Leonardo David Badilla González con número de cédula 1003625843, agente civil de tránsito dentro de aquí de la provincia de Imbabura

Dentro de su vida laboral cómo ha visto el panorama o cómo específica usted esta problemática del no respeto a las leyes de tránsito.

En la actualidad tanto conductores como peatones tienen bastante responsabilidad en lo que son accidentes de tránsito y se podría decir que los peatones el conocimiento es casi nulo en lo que tiene que ver normas y toda la reglamentación, esta problemática en los accidentes de tránsito mayormente los atropellos esto es directamente contra la humanidad de una persona se podría

decir que de un 50% tiene responsabilidad a los peatones y otro 50% se puede decir que es directamente de conductores netamente de vehículos

En el momento actual es necesario endurecer las penas

Para poder incrementar reformas o nuevas leyes que sean útiles para tener una mejor circulación vial se necesitan personas que al momento de crear la ley conozcan el tema conozcan la problemática.

Cree que endureciendo las penas se reduciría los accidentes

Lo que es endurecimiento de penas respeto al peatón respeto a los a los conductores conciencia creo que debe existir un poco más de educación a la sociedad y también se podría hacer a nuestros hijos para que de aquí a unos 30 años se cambie el pensar de la sociedad y se cree una CULTURA de respeto en donde no sea necesario que existan leyes sino más bien se lo haga por educación, cultura y sobre todo responsabilidad

- Katherine vivanco peatón de la provincia

Falta de educación vial en peatones y conductores

Considero que nos hace falta conciencia sobre la educación vial sobre el respeto hacia el otro de y me refiero al otro conductor al a la otra persona como peatón ya que muchas veces creo que el no tener este respeto hacia el otro hace que cometamos muchas imprudencias y por ende los accidentes de tránsito eso como una parte de las vivencias que he podido tener como usuaria de la e35, muchas veces es necesario que pase un accidente para que nosotros también tomemos en cuenta que es nuestra responsabilidad como conductores como peatones de estar atentos a las señales de tránsito por ejemplo qué dice una señalética en la carretera

Cree que es necesario aumentar las penas para cambiar a la sociedad en cuanto al respeto la seguridad vial

Por lo general existe un gran porcentaje de la población que no conoce las señales de tránsito de señales de tránsito, mucho menos va a conocer que existe un código penal que también les puede sancionar por estas por este tipo de actuaciones entonces eh creo yo que ahí es un poco complicado pero no imposible porque recordemos que tenemos cabildos tenemos escuelas en las que podemos fomentar el tema de educación vial que si desde pequeños enseñamos a los niños ellos también pueden compartir en sus casas en sus ambientes con sus familias el tema del buen uso tanto de puentes peatonales como de los pasos cebra e incluso del semáforo porque como peatones somos mal acostumbrados a que de pronto observamos que no viene un carro y

como no viene un carro me cruza pero no yo también debo aprender a respetar que cuando esté el semáforo en rojo es cuando yo puedo cruzar porque eso me da las garantías a mí de que Dios no quiera pase un accidente de tránsito pues porque yo estuve haciendo uso de correctamente del sistema.

- Abogado (Ricardo Ortega)

Cuáles usted cree que son las responsabilidades para cumplir con la seguridad vial

Las responsabilidades que tiene el peatón es conocer los deberes que tiene cuándo utilizan las vías de orden público reconocer las señales de tránsito es importante para un correcto desenvolvimiento dentro de la ciudad.

Considera que las vías en mal estado son un factor importante para que se produzcan accidentes de tránsito

Claro es por qué en razón de que los vehículos tienen que hacer maniobras no planificadas no usuales, esto constituye que el conductor tiene que poder esquivar un hueco o un bache salirse de la vía normalmente y esto puede pues depende del estado que esté el vehículo perder pista o también eh si es que no está atento puede involucrarse en un accidente que a la larga es culpa de la vía más no del conductor en este caso eh si es que eh se produce un accidente con resultado de muerte pero se da por mal el mal estado de la vía.

En los casos de accidentes de tránsito cuando se impone la pena natural

Haber esto es en caso de pena natural probada, en las infracciones de tránsito y cuando la o las víctimas sean parientes del presunto infractor hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, la o el juzgador podrá dejar de imponer una pena o imponer exclusivamente penas no privativas de libertad.

Usted piensa que sí es necesario reformar la norma para endurecer las penas

Haber lo que se quiere es disminuir los incidentes en delitos de tránsito, pero endureciendo las penas no se va a lograr nada, recuerde usted la situación actual del país cual es, existe hacinamiento en las cárceles y existen cárceles que a ningún momento crean nuevos ciudadanos sino crean nuevos homicidas obviamente no es generalizable, pero si en un porcentaje bastante fuerte.

Ahora lo que si es necesario es modificar esas leyes que existen que son en gran parte letra muerta, la ley existe, pero mal hecha, lo que se debe hacer es hacer bien la misma ley no crear más que no van a servir de nada

Entonces no considero que se les debe endurecer las penas ya que la persona el conductor tiene la responsabilidad una vez que adquiere la licencia de conducir en saber lo que tiene que hacer y las precauciones que debe tener el momento que maneja un vehículo claro es que en una sociedad debe coadyuvar todos los valores que se inculcan en la escuela en el colegio respecto a la educación vial que en esta situación carece el Ecuador actualmente ya que si usted puede revisar en la malla curricular no existe educación vial entonces esta es una situación que más que endurecer las penas y lo que conseguiríamos es que se incremente el número de personas presas por este tipo de acciones y

Cuál sería la vía más adecuada para la corresponsabilidad vial

La vía adecuada es la educación vial desde las escuelas hasta los niveles que se tenga que hacer para que en la sociedad futura se elimine como un tipo penal y sea algo cotidiano el respeto hacia el conductor y viceversa hacia los peatones estaríamos entonces hablando de que es necesario que, en la malla curricular de las escuelas, colegios, universidades se implemente la materia de educación vial.

- Dr. Klever Almeida especialista en materia de tránsito y experto en seguridad vial

Cuál es la importancia de este reglamento a la ley de tránsito y por qué exigir que la ley o el reglamento responda a los parámetros de legales

Haber el reglamento lo que hace es decirnos cómo hacer las cosas que hacer ya nos dice la ley cómo hacerlas nos dice el reglamento y efectivamente el tiempo que pase sin un reglamento crea cierta impunidad en algunos en algunas acciones y eso también permite evitar otras acciones que podrían ser preventivas para justamente evitar más fallecidos más lesionados y más siniestros de temas de tránsito.

En cuáles son esos esos ejes fundamentales de la ley son en los que hay que tener o poner mucho reparo

Entre los principales está el tema de la velocidad, la velocidad es un factor de riesgo sumamente importante y en el que de alguna manera define si es que alguien vive o no, frente a un siniestro de tránsito, entonces en este caso se ha tocado en la ley el tema de la velocidad me refiero de la forma como se va a regular dónde, se debe aplicar ya hablamos de zonas 30, que son zonas en zonas residenciales hablamos de zonas escolares como zonas 20 y también de tratar de buscar una forma de corregir el error que se cometió en un momento, de ese rango moderado y después ya pues después de eso ya es lo lo que no es tolerable perdón y es tolerable solamente hasta

donde se define la velocidad y la velocidad está definida por las probabilidades de sobrevivir a un siniestro de tránsito,

Cuál es el principal problema para que crezcan año tras año los accidentes de tránsito

Los principales problemas para que estas cifras dramáticas año tras año vayan creciendo en el Ecuador es irresponsabilidad ciudadana es falta de capacitación es irresponsabilidad de la autoridad en la en la emisión de licencias autorizaciones para manejar qué pasa con los conductores.

Cuál es ese problema integral que usted advierte

Bueno hay que entender primero que la ley por sí sola no nos venía a solucionar nada y el reglamento tampoco nos soluciona los problemas, intentamos que para actuar de buena manera y con el objetivo que tenemos incluso ya planteado a nivel internacional de esta nuevo decenio de acción y reducir las víctimas de siniestros de tránsito hasta el año 2030 es el camino como debemos hacer y el camino es justamente ese marco jurídico que nos permite actuar de mejor manera y planificar lo que deberíamos hacer hasta ese año 2021 por eso es que la ley y después del reglamento lo que ese es un camino para ver cómo es lo que tendríamos que trabajar para poder solucionar esos problemas efectivamente hay muchos temas por solucionar concientización, cambio de cultura, capacitación, algunos procesos que no están funcionando como el tema de las licencias, estamos hablando ahorita de también errores en revisión técnica vehicular entonces hay que entender el tema de seguridad vial como un sistema y hay que entender que hay que solucionar el sistema como está funcionando si una de esas partes no funciona pues el sistema simplemente no funciona y la cantidad de fallecidos seguiremos teniendo las mismas que tenemos en promedio anual 2000 ciento este año 2030 pero el año anterior a 2157 entonces son promedios, sumamente altos.

Existen políticas públicas para solucionar el tema de corresponsabilidad vial

Falta, el interés efectivamente de que esto se convierta en una política pública efectiva y me refiero a política pública efectiva para que se cree como un como un marco para poder trabajar como un eje, para poder trabajar hay que entender que tenemos esta que es otra pandemia los siniestros de tránsito es otra pandemia y hablamos casi siempre de fallecidos pero entendamos que también, que pasa con los lesionados y con esas familias que termina teniendo uno de los individuos de alguna manera afectados incluso físicamente que después no van a poder incluso trabajar, qué pasa con esas familias, entonces entender que todo esto es como una en realidad

una pandemia y que necesitamos que las autoridades lo consideren para poder generar un cambio importante dentro de esas líneas de trabajo.

Que cambios sustanciales necesita la ley para poder crear una verdadera seguridad vial en la que exista corresponsabilidad

El uno es por ejemplo que ya sé estipuló en la ley pero cambiar todo lo que aquello dice como accidente de tránsito convertirlo en siniestro de tránsito y la importancia de una sola palabra que a veces no entendemos qué es lo que conlleva es justamente entender que accidente es algo fortuito algo al azar, algo que tenía que ocurrir pero siniestro es algo que se hizo se pudo prevenir que había muchos temas que se podían hacer, como no consumir alcohol, como no exceder la velocidad, como ser prudente en la construcción y que es conlleva una responsabilidad de quién en realidad cometió el hecho pero hay una corresponsabilidad de varios actores que ni se sabía cómo estaba la vía qué pasó con ese vehículo, se hizo la revisión técnica vehicular o era un vehículo en realidad que no tenía ningún tipo de calificación y tengo un siniestro de tránsito pues los resultados iban a ser lamentables entonces en todo ese tipo de cosas hay que cambiarlos.