FACULTAD DE COMUNICACIÓN Y ARTES AUDIOVISUALES

¿SEGURIDAD EN LAS VÍAS?: SITUACIÓN ACTUAL DE LA REGULACIÓN Y CONTROL DE LOS CHOFERES EN ECUADOR

AUTOR

Antonny Bernabé Reyna Sandoval

AÑO

2019

FACULTAD DE COMUNICACIÓN Y ARTES AUDIOVISUALES

¿SEGURIDAD EN LAS VÍAS?: SITUACIÓN ACTUAL DE LA REGULACIÓN Y CONTROL DE LOS CHOFERES EN ECUADOR

TRABAJO DE TITULACIÓN PRESENTADO EN LA CONFORMIDAD CON LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE LICENCIADO EN PERIODISMO

Profesor Guía

Andrea Paola Miño Viteri

Autor

Antonny Bernabé Reyna Sandoval

Año

2019

DECLARACIÓN PROFESOR GUÍA

“Declaro haber dirigido el trabajo, ¿Seguridad en las vías?: situación actual de la regulación y control de los choferes en Ecuador, a través de reuniones periódicas con el estudiante Antonny Bernabé Reyna Sandoval, en el semestre 2019-10, orientando sus conocimientos y competencias para un eficiente desarrollo del tema escogido y dando cumplimiento a todas las disposiciones vigentes que regulan los Trabajos de Titulación”.

Andrea Paola Miño Viteri

Magíster en Antropología Visual y Documental Etnográfico

C.I. 1712994183

DECLARACIÓN PROFESOR CORRECTOR

"Declaro haber revisado este trabajo, ¿Seguridad en las vías?: situación actual de la regulación y control de los choferes en Ecuador, del Antonny Bernabé Reyna Sandoval, en el semestre 2019-10, dando cumplimiento a todas las disposiciones vigentes que regulan los Trabajos de Titulación"

Lady Johana Jiménez Franco Master en

Comunicación Organizacional C.I.

1710570647

DECLARACIÓN DE AUTORÍA DEL ESTUDIANTE

“Declaro que este trabajo es original, de mi autoría, que se han citado las fuentes correspondientes y que en su ejecución se respetaron las disposiciones legales que protegen los derechos de autor vigentes.”

Antonny Bernabé Reyna Sandoval
C.I. 1723185524

AGRADECIMIENTOS

Quiero expresar mi agradecimiento a las personas que hicieron posible la realización de mis estudios universitarios que culminan con este trabajo de titulación.

A mis padres y maestros, es a ellos a quienes les debo toda la realización humana y profesional hasta este momento de mi vida.

Del mismo modo le agradezco a mi hija por ser el eje de mi vida e impulsarme mejorar cada día.

RESUMEN

Esta investigación busca conocer la situación actual de la regulación y el control de los choferes en Ecuador. Por lo que se profundiza en las problemáticas principales y se exponen los motivos de los accidentes de tránsito, así como las irregularidades en los procesos de certificación de licencias de conducir. Se indaga cómo son los procesos de capacitación a choferes profesionales y las aptitudes adquiridas durante esta formación. También se presentan las posibles soluciones para reducir la siniestralidad en el país como por ejemplo el proyecto como las reformas a la Ley de Tránsito y Seguridad Vial, y el programa Pacto Nacional por la Seguridad Vial. La investigación concluye que estos proyectos para mejorar las condiciones en las vías necesitan una cooperación social y económica del Estado para conseguir los resultados esperados y reducir la siniestralidad. Es necesario retomar la capacitación a choferes que obtienen licencia tipo B, ya que el 99% de los siniestros de tránsito se deben a errores humanos y el 83% de estos casos están asociados a este tipo de certificado. La Seguridad Vial debe aplicarse como una materia en todos los niveles educativos según lo establece la Constitución del Ecuador, como lo declaran varias de las fuentes especializadas citadas en esta investigación.

ABSTRACT

This research seeks to know the current situation of regulation and control of drivers in Ecuador. Therefore, it delves into the main problems and explains the reasons for traffic accidents, as well as irregularities in the driver's license certification processes. It investigates how are the training processes for professional drivers and the skills acquired during this training. Possible solutions are also exposed to reduce the accident rate in the country, with projects such as the reforms to the Road Safety and Traffic Law and the National Pact for Road Safety. The research concludes that these projects to improve road conditions require the social and economic cooperation of the state to achieve the expected results. It is necessary to resume the training of drivers who obtain a type B license, since 99% of traffic accidents are due to human errors and 83% of these cases are associated with this type of certificate. Road Safety should be applied as a subject at all educational levels as established in the Constitution of Ecuador, as stated by several of the specialized sources cited in this investigation.

ÍNDICE

1. Tema 10

2. Objetivo 10

3. Justificación 10

4. Antecedentes y situación actual 11

5. Marco teórico 14

5.1.1 Seguridad vial: actores clave y conceptos 14

5.1.2 Seguridad vial integral 14

5.1.3 Actores clave en el transporte terrestre 14

5.1.4 Autoridades y entidades rectoras 15

5.1.5 Tipos de licencias terrestres 16

5.1.6 Licencias no profesionales 16

5.1.7 Licencias profesionales

5.1.8 Instituciones educativas para capacitación de choferes profesionales 18

5.1.9 Aptitudes desarrolladas en la capacitación profesional 18

6. Metodología 19

7. Fuentes utilizadas 20

8. Principales hallazgos de la investigación 24

9. Conclusiones 30

10. Estructura del reportaje multimedia y sus elementos 31

11. Link del reportaje multimedia 43

REFERENCIAS 45

ANEXOS 49

1.- Tema

¿Seguridad en las vías?: situación actual de la regulación y control de los choferes en Ecuador

2.- Objetivo

A través de esta investigación periodística se busca conocer las características, problemáticas y fallas que tienen los procesos de regulación y control de los choferes en Ecuador y su incidencia actual con el número de siniestros de tránsito y fallecidos en las vías. La perspectiva estará enfocada en los procesos de capacitación a choferes de todos los tipos de títulos habilitantes.

3.- Justificación

Las cifras de accidentes y fallecidos en las vías ecuatorianas son alarmantes y están en constante crecimiento año a año. Durante el 2017 fallecieron 2.102personas en 28.967 accidentes automovilísticos. Las causas de este problema son varias y van desde el alcoholismo, hasta la negligencia. Este último punto es el más preocupante porque no hay una obligatoriedad académica para sacar una licencia tipo B y C, que son las que utiliza un conductor promedio. El único título habilitante es el examen realizado en la Agencia Nacional de Tránsito. Según datos de esta entidad, el 83% de accidentes son ocasionados por vehículos particulares y el resto, 17% por automotores de servicio público como son taxis, buses, busetas entre otras.

Si bien las cifras apuntan a los choferes de automóviles particulares, los accidentes producidos por choferes profesionales no son menos preocupantes. Por ese motivo esta investigación busca conocer si los métodos educativos para adjudicar una licencia profesional son los más adecuados, o si faltan aspectos por cubrir en los entornos educativos que proveen estos certificados. Por criterio periodístico esta investigación es necesaria debido a que en el Ecuador este tema no ha sido tratado desde el enfoque de una investigación a profundidad con las últimas normativas vigentes desde las reformas realizadas a la Ley de Transporte Terrestre y al COIP entre los años 2011 y 2016.

4.- Antecedentes y situación actual

De acuerdo a la investigación de Otto Ayala (2014) denominada Historia de la Evolución de la Las Leyes de Tránsito, tras la época conocida como revolución industrial, varios aspectos simbólicos de esta etapa histórica modificaron el desarrollo de las naciones de forma irreversible. Uno de los hitos más importantes de este tiempo es el uso del automóvil. En Ecuador, al igual que en todos los países del mundo, la presencia del auto cambió la forma de entender el transporte. Fue necesario por ello, implementar normativas enfocadas a este cambio social. Según datos del repositorio oficial Derecho Ecuador, sobre el tema: “El tratamiento de los juicios por infracciones de tránsito eran conocidas y juzgadas por las Comisarias de Tránsito y estaban reguladas en un capítulo muy reducido del Código Penal” (2014), todas las contravenciones y sanciones futuras estaban reguladas dentro del marco convencional de infracciones y delitos, no como algo exclusivamente del transporte. Estos datos son previos a la primera normativa generada por un organismo de control que fue creado en el año 1948. Justo durante ese año, el entonces presidente del Ecuador, Carlos Julio Arosemena Tola, funda la Comisión de Tránsito del Guayas. Según diario El Comercio, la primera del país en entrar en funcionamiento. Del mismo modo, mediante decreto número 140 se crea una Ley de Emergencia que entra en 6 vigencia desde el 30 de enero de 1948. (El Comercio, 2014). Aunque hay que recalcar que esta normativa fue solo válida para la provincia del Guayas.

Según datos del Registro oficial, la primera Ley de Tránsito data del 18 de octubre de 1963 y fue redactada para juzgar todas las infracciones de tránsito cometidas en el territorio que comprende al Ecuador, en este primer documento normativo, ya se dividían los procesos en delitos y contravenciones (Ayala, 2014, p.5). También se sustentó la creación de los juzgados de tránsito, que podían administrar justicia en el marco de una audiencia oral de juzgamiento. Desde este precedente la Ley de Tránsito ha ido evolucionando, hasta llegar a La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre que fue la normativa con primacía para el sector transportista, entró en vigencia el 2 de agosto de 1996. La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre fue un conjunto de normas y reglamentos que reguló casi todos los medios de circulación, el tránsito y el transporte terrestre en los que estaban; vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, la circulación peatonal. De ese modo, en su artículo 1, se exponen el objetivo y ámbito de aplicación de estas normas, se habla explícitamente de controlar y prevenir los accidentes de tránsito, se aborda el tema de la contaminación brindando ciertos parámetros y aspectos para juzgar las infracciones de tránsito. Tras estar en vigencia por más de una década, la Ley de Transporte de 1996 fue sustituida por la Asamblea Constituyente en el gobierno del Eco. Rafael Correa. Se creó La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ajustándose a las nuevas políticas dictadas por los gobernantes de esa época, con el fundamento de que la anterior ley no precautelaba o prevenía el cometimiento y la sanción de las infracciones de tránsito y con ello la seguridad de la población ecuatoriana se encontraba en riesgo.

La nueva normativa entró en vigencia mediante el Registro Oficial Nro. 398, de fecha 7 de agosto del año 2008; Las principales reformas fueron destinadas a las licencias de conducir, contravenciones y multas, además de agregar nuevos sujetos infractores de la ley de tránsito como son los peatones, a quienes se les sanciona en caso de contravenciones de una manera pecuniaria, es decir con el pago de ciertas cantidades de dinero ya establecidas en la ley, pero si la

infracción por parte del peatón encuadra en un delito de tránsito, su sanción podría ser la privación de la libertad (Ayala, 2014, p.9). Esta ley está compuesta por seis Libros; los mismos que se mantienen casi en su totalidad con la reforma del 2011 que sufrió esta Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, cambiando solo el último libro ya que se eliminan ciertos organismos y atribuciones. Pero hay que recalcar que, en el Ecuador, desde el 11 de enero del 2016, ya no es necesario realizar un curso de conducción para obtener la licencia tipo B, la misma que es la más común entre los conductores. Durante toda la etapa histórica mencionada en párrafos anteriores, todos los tipos de licencia requerían un mínimo de horas de aprendizaje para poder acceder a una licencia. En el caso del certificado de conducción tipo B las horas requeridas de capacitación rondaban entre las 33 y 40 de aprendizajes. Esto es de una relevancia nacional ya que según las estadísticas de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), el 83% de accidentes son ocasionados por vehículos particulares y el resto (17%) por automotores de servicio público (taxis, buses, busetas entre otras). Según datos de esta entidad, durante el año 2017 fallecieron 2.153 personas en 28.967 accidentes automovilísticos frente a 1.967 víctimas de 2016 de un total de 30.269 incidentes. Son cifras que cada año aumentan. Por ello, Pablo Calle, ex director de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), en su rendición de cuentas afirmó que aproximadamente seis personas mueren en las vías cada día. Calle manifestó que una de las estrategias con las que se espera reducir la siniestralidad es mediante la capacitación de todos los conductores, sean estos profesionales o no. Además, considera importante que se introduzcan nuevas reformas a la Ley de Tránsito y al Código Orgánico Integral Penal (COIP) en las que se reconozca al conductor que no tenga multas (ANDES, 2018, p.1)

5.- Marco Teórico

5.1.1. Seguridad vial: actores clave y conceptos

5.1.2. Seguridad vial integral

Para profundizar sobre este tema se va a tomar como referencia al artículo 2 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en la que se detallan los parámetros que en conjunto son los principios generales de la Seguridad vial en el Ecuador: En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables. (Ley de Transporte Terrestre Transito Y Seguridad Vial, 2016, p.2)

5.1.3. Actores clave en el transporte terrestre

Según las disposiciones de la ley vigente en el Ecuador, los actores clave en materia de transporte terrestre pueden circular en las carreteras del país siempre y cuando cumplan las resoluciones estipuladas en la normativa legal. Bajo este punto de vista los actores clave en el tema de transporte terrestre son: “Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica” Ley de Transporte Terrestre Transito Y Seguridad Vial, 2016, p.3)

Estos actores que son: choferes, peatones y autoridades reguladoras; corresponden al grupo que corresponde a cumplir la ley, en el siguiente punto se abordarán a las autoridades encargadas del cumplimiento y control de la Ley vigente y el uso del COIP en materia de transporte.

5.1.4. Autoridades y entidades rectoras

En este punto se abordará a las entidades encargadas de normar los procesos viales a los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte. Para entender cuáles son estas instituciones que están encargadas de normar, juzgar y controlar toda la materia de tránsito en el país, se va recurrir al artículo 2 del Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Agencia Nacional de Tránsito o ANT. Comisión de Tránsito del Ecuador: CTE. Unidades Administrativas Regionales y Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad. Gobiernos Autónomos Descentralizados: GADs. Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales: GADs Regionales. Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos: GADs Metropolitanos. Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales: GADs Municipales.
Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos. Consejo Consultivo Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, 2016, p.1) Estas entidades rectoras fundamentan sus acciones regulatorias basándose en las normativas legales y constitucionales vigentes, que serán abordadas en el siguiente punto de este marco teórico.
Normativa legal y constitucional

Por otro lado, todas estas entidades se rigen a tres normativas constitucionales que son la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, o la Ley o LOTTTSV. Que está vigente desde el 25 de junio del año 2012 y fue enviada mediante el Decreto Ejecutivo 1196 por el expresidente Rafael Correa. Esta ley tuvo su última modificación el 14 de noviembre del 2016. En la actualidad su estado es Reformado. La otra normativa que va ligada directamente a esta ley es el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; que está dirigido para los sujetos procesales encargados de hacer cumplir la ley. Y el último documento normativo forma parte del Código Orgánico Integral Penal COIP, específicamente en el capítulo octavo,

que comprende entre el artículo 371 y el 392. Esta parte del COIP está centrada en las infracciones de tránsito. La sección primera explica las reglas generales. La segunda sección habla sobre delitos culposos de tránsito. Y la tercera sección trata las contravenciones de tránsito. (COIP, 2014, Capítulo octavo).

Certificados habilitantes para la conducción terrestre

5.1.5. Tipos de licencias terrestres

Para poder conducir cualquier tipo de vehículos que se movilicen a base de un motor, en el territorio ecuatoriano, es necesario poseer los certificados validados por las autoridades de tránsito. Estos documentos se dividen en dos tipos, que son no profesionales y profesionales, y cada una tiene sus particularidades en el proceso de obtención. Las licencias no profesionales se dividen en tres tipos que son A, B, F. En cambio, entre las profesionales hay ocho tipos distintos: A1, C, C1, D, D1, E, E1, G.

5.1.6. Licencias no profesionales

La licencia tipo A según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es para conducción de ciclomotores, motocicletas, tricar, cuadrones. Entre los requisitos principales están: Documento de mayoría de edad, certificados de: aprobado la educación básica, votación vigente, tipo sanguíneo, comprobante original del curso de conducción emitido por la escuela avalada por la ANT. Y aprobar la evaluación teórica. Este trámite tiene un costo de 68 dólares. (ANT, 2016, sección licencias tipo A).

En el caso de la licencia tipo B es para automóviles y camionetas o casas rodantes. Los requisitos son iguales que en el caso anterior, salvo que para la obtención de este documento no es necesario realizar un curso de conducción. En ese caso el postulante deberá realizarse un examen psicosensométrico, que tiene una vigencia de sesenta días. El curso de conducción sustituiría este trámite. Y el costo es el mismo que en el caso anterior (ANT, 2016, sección

licencias).

La licencia tipo F es para vehículos adaptados por alguna necesidad del conductor. Este caso es igual al de la licencia tipo A, en el que el certificado de la escuela de conducción es indispensable. Pero hay que añadirle el original del carnet de discapacidad que otorga el CONADIS.

Licencias profesionales

En este caso la Agencia Nacional de Tránsito ha unificado el proceso para la obtención del título habilitante. Y el solicitante deberá reunir estos requisitos. Original de la licencia de conducir en otras categorías, documentos de identificación, votación, y bachillerato, Acta de grado o título original de conductor profesional emitido por la escuela certificada, certificado de votación. También el postulante deberá aparecer en los litados oficiales de las escuelas de conducción en el que constan los choferes profesionales que cumplen con los requisitos legales para ejercer. El costo de este proceso es de 110 dólares. Según la ANT esta es la funcionalidad de cada tipo de licencia profesional: A1: Para conducir mototaxis o tricimotos de servicio comercial. C: Para taxis convencionales, ejecutivos, camionetas livianas de hasta 8 pasajeros; vehículos de transporte de pasajeros de no más de 25 asientos y los vehículos comprendidos en el tipo B.

C1: Para vehículos policiales, ambulancias militares, municipales, y en general todo vehículo del Estado ecuatoriano de emergencia y control de seguridad. D: Para servicio de pasajeros (intracantonales, interprovinciales, intra - provinciales, intraregionales y por cuenta propia); y para vehículos del Estado ecuatoriano comprendidos en el tipo B y no considerados en el tipo C1. D1: Para escolares, institucional y turismo, hasta 45 pasajeros. E: Para camiones pesados y extra pesados con o sin remolque, volquetas, tanqueros, plataformas públicas y los vehículos estatales con estas características. E1: Para ferrocarriles, auto ferros, motobombas, trolebuses, para transportar mercancías o substancias peligrosas y otros vehículos especiales. G: Para maquinaria agrícola, maquinaria pesada y equipos camineros (ANT, 2016, sección licencias).

Malla curricular para licencias profesionales

5.1.8 Instituciones educativas para capacitación de choferes profesionales

Para levantar esta información primero hay que determinar el número de escuelas de conducción habilitadas para la validación y posterior matriculación en el sistema de obtención de licencias. Para la obtención de licencias tipo A existen 54 escuelas reconocidas por la Agencia Nacional de Tránsito. En el caso de las licencias tipo B hay 112 instituciones avaladas, en este caso el curso no es obligatorio pero estas instituciones también son las encargadas de emitir los resultados de los certificados de los exámenes psicosensométricos. (ANT, 2016, sección Listado de Escuelas de Capacitación). En el caso de las escuelas con capacitación profesional hay instituciones para el tipo A1, que solo tiene dos sitios avalados en el país, una en la provincia de Manabí y la otra en el Guayas. Las encargadas de emitir profesionales tipo C tienen 143 escuelas habilitadas en todo el país. En cambio, para las de tipo C1 hay cinco en funcionamiento. Para el tipo D que capacita choferes para servicios interprovinciales, intra provinciales, cantonales y regionales; hay 73 escuelas y también sirven para tipos D1. En las denominaciones E y E1 se encuentran 99 institutos. Y en las de tipo G hay 18 escuelas. (ANT, 2016, sección Listado de Escuelas de Capacitación)

5.1.9 Aptitudes desarrolladas durante la capacitación profesional

Según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, cada escuela presenta la malla curricular previamente a su acreditación y aval de la Agencia Nacional de Tránsito. Por ello se tomará como punto de referencia a la malla curricular expuesta por la escuela de conducción privada ECOVIAL, que capacita a sus estudiantes en los tipos C, C1, D y E. (ECOVIAL, s.f., sección malla curricular). El curso para obtener el certificado tipo C tiene una duración de seis meses y un total de 480 horas de carga horaria. Consta con dos módulos que son el básico y el de especialización. El primero dura 320 horas y requiere la aprobación de estas materias: Educación vial, Estudio del Reglamento de

transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; Mecánica Básica, Relaciones humanas, Primeros auxilios, Educación ambiental, Geografía del Ecuador, Computación e inglés. (ECOVIAL, s.f., sección malla curricular)

En el módulo de especialización se abordan las materias de Teoría de la conducción, Práctica de conducción, Psicología aplicada y Atención al cliente. Esta parte de la capacitación dura 160 horas. El curso de licencia tipo C1 cumple con los mismos parámetros. En el caso de la licencia tipo D la duración del curso se extiende por un mes. Y en el módulo de especialización se aumentan las materias de: Mecánica de buses y Administración. Lo que da un total de 560 horas de carga horaria. Mientras en la licencia tipo E el curso dura nueve meses y se aumentan dos materias en el segundo módulo que son: Seguridad y protección ambiental, Reglamentos especiales. La carga horaria de este formato es de 720 horas. Estas entidades también ofrecen cursos de convalidación de licencias y tienen la siguiente duración para cada uno de los casos: Convalidación C y C1 son dos meses; Convalidación tipo D tres meses; Convalidación tipo E cinco meses. En todos estos casos se estudia el módulo de especialización del mismo modo como se hace para la obtención por primera vez. (ECOVIAL, s.f., sección malla curricular).

6.- Metodología

Esta investigación se abordará desde un enfoque cualitativo que busca analizar en qué estado se encuentra la situación actual sobre la regulación y control a los choferes profesionales del Ecuador. En este estudio se identificarán los cambios aplicados a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, que rige en los últimos años y se analizará el impacto social que ha tenido.

Para cumplir el objetivo trazado se realizarán entrevistas a representantes de la Agencia Nacional de Tránsito, un miembro del Consejo de la Judicatura para determinar cómo aplica el carácter normativo en temas de tránsito tanto en el Código Orgánico Integral Penal (COIP), como en la Ley Orgánica de Transporte

Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Del mismo modo, se determinará las directrices dictadas por la Comisión ocasional para la evaluación de tránsito de la Asamblea Nacional. Posterior a eso, se realizará observación y entrevistas en las escuelas de formación de choferes profesionales de Quito. El centro de estudio destinado para el análisis de esta investigación será la escuela Ecovial. En este punto se identificarán las características principales de la capacitación y sus posibles falencias. También se contrastará con la educación de impartida otros países de la región sudamericana.

Para el desarrollo de la investigación se analizarán casos concretos, que serán resaltados por medio de historias personales que han sido afectadas por la poca seguridad vial. También se realizarán entrevistas a distintos actores sociales que confluyen en el tema de tránsito como ciclistas, peatones, etc. Tanto en el aspecto de choferes profesionales, como en licencias sportman o tipo B, como en usuarios de transporte público.

7.- Fuentes utilizadas

Personales

Almeida, K. (2018). Entrevista a Klever Almeida. Quito, Ecuador

Klever Almeida, representante de la ONG CAVAT. Esta fuente proporcionó dato relacionados con el impacto del Pacto Nacional de la Seguridad Vial, problemas con la obtención de la licencia tipo D, irregularidades con los exámenes que rindieron los choferes de buses intra e interprovinciales del Ecuador, las falencias que tiene la malla curricular para la obtención de este título habilitante. Además, se revisaron las reformas a la Ley de Tránsito y Seguridad Vial (LTTSV)

Villamar, F. (2018). Entrevista a Fabricio Villamar. Quito, Ecuador

Fabricio Villamar, vicepresidente de la Comisión Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Consejo Consultivo establecido en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Con esta fuente se abordaron estos temas: el control en las vías, posible aumento del período de capacitación de los choferes profesionales, reforma para la obligatoriedad de un curso para la

obtención de la licencia tipo B, y la fecha tentativa en que estarían listas las reformas a la LTTSV.

Albuja, W. (2018). Entrevista a William Albuja. Quito, Ecuador
William Albuja, gerente de la compañía de buses urbanos SETRANS. La tercera fuente se refirió a las reformas a la LTTSV, la posible reforma que disminuiría los puntos a las licencias profesionales, capacitación interna en las compañías, y su participación en el sindicato de choferes del Ecuador.

Zambrano, F. (2018). Entrevista a Freddy Zambrano. Quito, Ecuador
Freddy Zambrano director de la escuela de choferes profesionales ECOVIAL. Con esta fuente se profundizó en la necesidad de reforzar la educación en choferes profesionales, y la propuesta de aumentar a dos años como mínimo la capacitación para la obtención de la licencia tipo D. También se refirió a la necesidad de cambiar la edad mínima para la obtención de este documento.

Chávez, D. (2018). Entrevista a David Chávez. Quito, Ecuador
David Chávez, director técnico de la Federación Nacional de Cooperativas de Transporte Público de Pasajeros del Ecuador (FENACOTIP). En esta entrevista se abordaron los temas de las principales problemáticas de este gremio y las propuestas más importantes. Explicaron los pormenores de su participación en la reforma a la Ley de Tránsito y Seguridad Vial. Y su preocupación en el tema referente a las competencias de los GAD´s.

Naranjo, D. (2018). Entrevista a Diego Naranjo. Quito, Ecuador
Ing. Diego Naranjo, director de seguridad vial e ingeniería de tránsito de la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT). Esta fuente detalló a profundidad el trabajo de esta entidad y los proyectos trazados para el 2019. En la segunda parte de la entrevista se profundizó sobre los avances del Pacto Nacional por la Seguridad Vial y reconoció que los ejes avanzan poco o casi no lo hacen.

Loayza, M. (2018). Entrevista a Mónica Loayza. Quito, Ecuador

Arq. Mónica Loayza directora del centro de Análisis de Estudios y Proyectos de la Agencia Nacional de Tránsito. En la entrevista se confrontaron estos temas: cinturones de seguridad, contrastación de tarifas del servicio público de transporte, pruebas a choferes, reformas a la Ley de Tránsito y Seguridad Vial, y el trabajo de coordinación de la ANT con el del Pacto Nacional por la Seguridad Vial.

Abad, G. (2019). Entrevista a Guillermo Abad. Quito, Ecuador
Guillermo Abad representante del movimiento Justicia Vial. En esta entrevista se profundizó sobre temas relacionados a las falencias en la capacitación a choferes profesionales. Problemas con la ejecución de proyectos de prevención como el Pacto Nacional por la Seguridad Vial. Y los mecanismos para identificar las licencias clonadas, en las cooperativas de transporte.

Fuentes Documentales

Agencia Nacional de Tránsito. (2018). *Listado de Escuelas de Capacitación. De Agencia Nacional de Tránsito*. Recuperado de Sitio web: https://www.ant.gob.ec/index.php/programas/escuelas-de-capacitacion/listado-deescuelas-de-capacitacion#.W0GGgTxEqM9

La recolección de cifras fue hecha por medio de la base de datos estadísticos de la Agencia Nacional de Tránsito. Del mismo modo el tipo de licencias y tiempo de capacitación.

Ecovial. (s.f.). *Malla curricular*. 2018, de Ecovial. Recuperado de Sitio web: https://ecovial.com.ec/curso-licencia-tipo-d/
La información de la Malla curricular de la licencia tipo D es proporcionada por la web de Ecovial.

El Universo. (2018). *Accidentes viales en Ecuador suman 347 muertos en lo que va del 2018*. 2018, de El Universo Sitio web: https://www.eluniverso.com/noticias/2018/03/26/nota/6685402/accidentes-viales-dejan-mas-300-muertos-este-2018

Cronología de los accidentes más representativos del 2018 fue elaborada con información del diario El Universo.

El Universo. (2018*). ANT dice que por vulnerabilidad en su sistema se han emitido más de 15 mil licencias ilegales*. marzo 15, 2018, de El Universo Sitio:https://www.eluniverso.com/noticias/2018/03/15/nota/6667657/ant-dice- que-vulnerabilidad-su-sistema-se-han-emitido-mas-15-mil

Las cifras sobre el número de licencias clonadas de acuerdo a su tipo fueron extraídas del diario El Universo.

Ayala, O. (2014). *Historia y Evolución de la Ley de Tránsito en el Ecuador*. De Derecho Ecuador. Recuperado de Sitio web: https://www.academia.edu/29822052/Historia_y_Evolución_de_la_Ley_de_Tránsito_en_el_Ecuador.docx?ends_sutd_reg_path=true

La cronología fue realizada con el texto Historia y Evolución de la Ley de Tránsito en el Ecuador de Otto Ayala.

Código Integral Penal COIP. (2014). *Capítulo octavo*. Recuperado de Sitio web: https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/ECU/INT_CEDAW_ARL_ECU_18950_S.pdf

Citación a los artículos 328 y 390 recabados del Código Integral Penal.

Ejes y contenidos del Pacto Nacional por la Seguridad Vial proporcionados por una presentación Power Point por la Arq. Mónica Loayza directora del centro de Análisis de Estudios y Proyectos de la Agencia Nacional de Tránsito.

8.- Principales hallazgos de la investigación

Para el levantamiento de la información expuesta en el reportaje multimedia se recurrió a consultar a ocho fuentes personales, a las estadísticas de la Agencia Nacional de Tránsito y a bases de datos de medios de comunicación sobre los siniestros viales ocurridos en el Ecuador, durante el año 2018.

La primera entrevista realizada fue programada tras la segunda reunión con el docente guía. Debido a la participación en el proyecto denominado Pacto Nacional por la Seguridad Vial, de la fundación de apoyo a víctimas CAVAT, se escogió hablar con el representante de esta ONG llamado Klever Almeida.

Sirvió como punto de partida para entender mejor desde una organización que lleva trabajando en temas de vialidad desde el año 2007. Los principales hallazgos de la cita fueron: El impacto del proyecto mencionado y su avance un año después de ser suscrito por el gobierno de. La persona entrevistada dijo que no ha habido un avance ni del 40% desde las propuestas y promesas hechas por las autoridades. Después se trataron temas que abrirían nuevos caminos de investigación para el proyecto de titulación: Problemas con la obtención de la licencia tipo D, irregularidades con los exámenes que rindieron los choferes de buses intra e interprovinciales del Ecuador, las falencias que tiene la malla curricular para la obtención de este título habilitante. Además, se revisaron las reformas a la Ley de Tránsito y Seguridad Vial (LTTSV) que en este momento continúa en debate en la Asamblea Nacional. Y expuso la propuesta que entregaron a la comisión legislativa encargada de las reformas. Esta propuesta está basada en una “Guía iberoamericana de atención integral a víctimas de siniestros de tránsito”- http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/885/Gu%C3%ADa%20iberoamericana%20de%20atenci%C3%B3n%20integral%20a%20v%C3%ADctima

s.pdf?sequence=1&isAllowed=y , elaborada por ONG´s de similares características en la región. Esto permitió ubicar los principales problemas de la Seguridad Vial.

Figura 1. Infografía CAF, FICVI, Tomada de (Fundación MAPFRE, 2016, p.13)

El segundo entrevistado fue Fabricio Villamar, vicepresidente de la Comisión Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Consejo Consultivo establecido en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; encargados de las reformas a la ley. En este caso se preguntó sobre los ejes más importantes en los que trabaja la comisión que son:

Transporte terrestre, que se encarga de analizar las concesiones, sanciones administrativas y las competencias de los GAD´s. Tránsito, analiza todo lo referente a las categorías de las licencias, pérdida, recuperación de puntos y tiempo de capacitación. Seguridad Vial, que revisa los parámetros sobre las revisiones técnicas vehiculares, la protección del ecosistema vial y el papel de

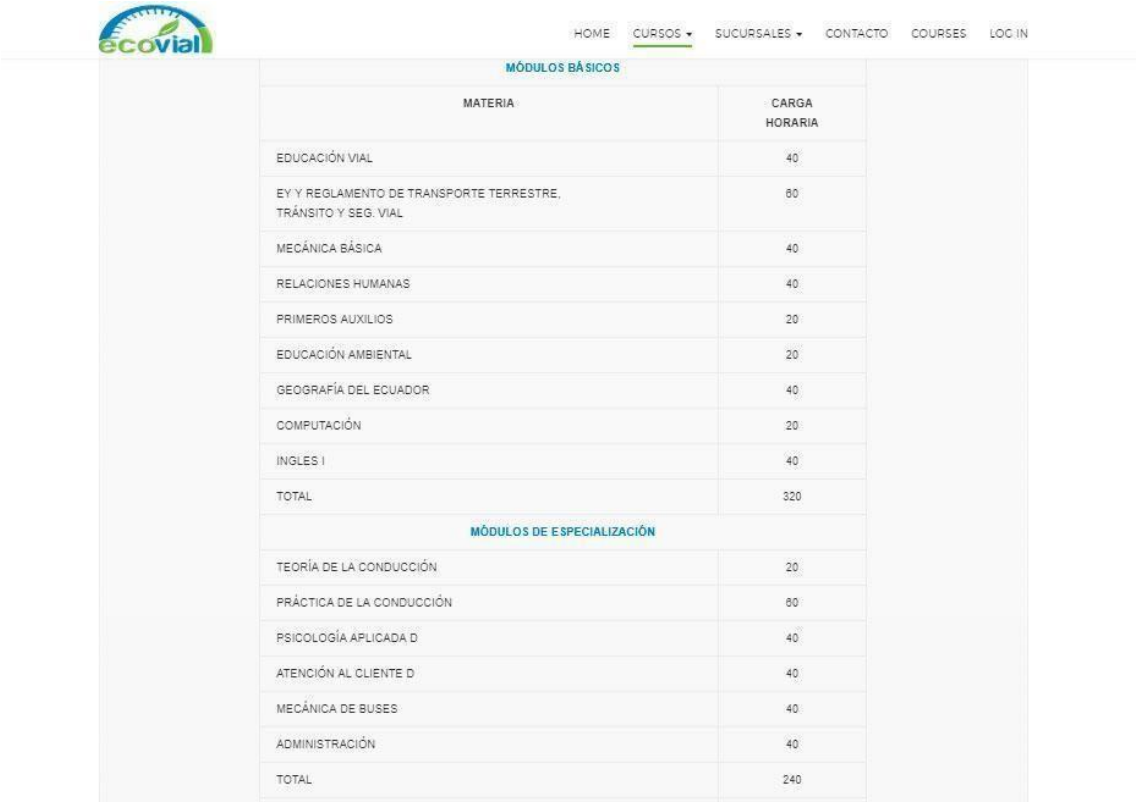
los seguros de tránsito.
También se preguntó sobre el control en las vías como el uso de radares y las sanciones que han derivado de este tipo de control, el papel de dispositivos tecnológicos GPS y la obligatoriedad del uso cinturones de seguridad, también un posible aumento del período de capacitación de los choferes profesionales, la reforma que retomaría la obligatoriedad de un curso para la obtención de la licencia tipo B, y la fecha tentativa en que estarían listas las reformas a la LTTSV. Sobre este último punto Villamar mencionó que no hay una fecha cercana y se solicitó una ampliación de tiempo para el debate.

La tercera entrevista fue con el señor William Albuja, gerente de la compañía de buses urbanos Setrans. Con él se trataron los temas de las reformas a la LTTSV, la posible reforma que disminuiría los puntos a las licencias profesionales, la capacitación interna en las compañías, los procesos de capacitación y su participación en el sindicato de choferes del Ecuador. La información brindada por esta fuente sirve para contextualizar la situación interna en las compañías de buses, pero debido a su poca locuacidad y su poca profundización para elaborar los argumentos, su intervención en audio o video dentro del reportaje multimedia no resulta muy útil. La información puede incluirse como citas textuales o, en casos útiles, en audio o video.

La cuarta entrevista se la realizó con el director de la escuela de choferes profesionales ECOVIAL, el señor Freddy Zambrano. Se escogió a esta fuente por sus declaraciones, en medios de comunicación, sobre las falencias de la educación que tienen todos los choferes para la obtención de los distintos tipos de títulos habilitantes. Lo más relevante de esta información fue el pedido del director Zambrano, para reforzar la educación en choferes profesionales, y la propuesta de aumentar, a dos años como mínimo, la capacitación para la obtención de la licencia tipo D. También se refirió a la necesidad de cambiar la edad mínima para la obtención de este documento, de momento se puede sacar

esta licencia a los 18 años. Se preguntó también por el proceso de capacitación a los docentes de las escuelas, y el proceso de inscripción de licencias ante el escándalo de la clonación de 15.970 licencias de todas las denominaciones. La fuente también recalcó los principales cambios que debe tener la malla curricular.

En el reportaje multimedia se encuentra el modelo de malla curricular que fue proporcionada por la escuela de conducción profesional Ecovial.



MÓDULOS BÁSICOS	
MATERIA	CARGA HORARIA
EDUCACIÓN VIAL	40
EY Y REGLAMENTO DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEG. VIAL	60
MECÁNICA BÁSICA	40
RELACIONES HUMANAS	40
PRIMEROS AUXILIOS	20
EDUCACIÓN AMBIENTAL	20
GEOGRAFÍA DEL ECUADOR	40
COMPUTACIÓN	20
INGLES I	40
TOTAL	320
MÓDULOS DE ESPECIALIZACIÓN	
TEORÍA DE LA CONDUCCIÓN	20
PRÁCTICA DE LA CONDUCCIÓN	60
PSICOLOGÍA APLICADA D	40
ATENCIÓN AL CLIENTE D	40
MECÁNICA DE BUSES	40
ADMINISTRACIÓN	40
TOTAL	240

Figura 2. Malla Curricular tipo D. Recuperada de la página web de Ecovial, 2018

La quinta entrevista fue realizada a David Chávez, director técnico de la Federación Nacional de Cooperativas de Transporte Público de Pasajeros del Ecuador (Fenacotip). En la que se expusieron las principales problemáticas de este gremio; además de las propuestas más importantes. Chávez explicó los pormenores de su participación en la reforma a la Ley de Tránsito y Seguridad

Vial. Uno de los puntos más relevantes es el tema referente a las competencias de los GAD´s, las irregularidades y problemas de entendimiento con las políticas de la Agencia Nacional de Tránsito y las disipaciones de los GAD´s. Chávez habló sobre los problemas dentro del gremio para solventar gastos de los cinturones de seguridad, rampas y dispositivos de control en todas las unidades intra e interprovinciales del país. También denunció la falta del pago referente al subsidio de medio pasaje a nivel nacional. Criticó el examen que fue realizado por los choferes de este tipo de servicio.

Para entender el funcionamiento de los GAD´s se recurrió a entrevistar al ingeniero Diego Naranjo, Director de Seguridad Vial e Ingeniería de tránsito de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT). Los hallazgos más relevantes fueron las políticas que este Gobierno Autónomo Descentralizado realiza en la ciudad de Quito. Y se pudo constatar que las disposiciones que dicta la ANT son determinados por los GAD´s, lo cual puede ocasionar problemas para entender la norma por parte de los conductores. Naranjo detalló a profundidad el trabajo de esta entidad y los proyectos trazados para el 2019. En la segunda parte de la entrevista se profundizó sobre los avances del Pacto Nacional por la Seguridad Vial y reconoció que los ejes de trabajo avanzan poco o casi no lo hacen. Y también dijo que el único de los cinco puntos del Pacto que se ha cumplido como se esperaba es el de las capacitaciones, que están enfocadas de distintas formas para el público al que está dirigido, las mismas que están realizándolas en instituciones educativas y en el sector público. Estas consisten en proporcionar estadísticas, planes para evitar siniestros, formas de apoyo a víctimas ante siniestros y socialización con el Pacto Nacional por la Seguridad Vial. Del mismo modo se refirió a las últimas políticas de seguridad establecidas para la homologación de vehículos nuevos en el país.

La última entrevista se la realizó con la arquitecta Mónica Loayza directora del centro de Análisis de Estudios y Proyectos de la Agencia Nacional de Tránsito.

Se le solicitó información sobre: cinturones de seguridad, contrastación de tarifas del servicio público de transporte, pruebas a choferes, reformas a la Ley de Tránsito y Seguridad Vial, y el trabajo de coordinación de la ANT con el del Pacto Nacional por la Seguridad Vial. Del mismo modo reconoció que los avances del Pacto han sido mínimos ya que no hay una coordinación sobre el presupuesto destinado a todos los ejes de acción. Loayza explicó cómo es su trabajo en las capacitaciones a las distintas entidades del Estado, en escuelas y colegios, lo cual corresponde al eje de: Usuarios de vías más Seguros. Hizo la entrega de presentaciones de Power Point sobre los temas de la capacitación en Seguridad Vial.

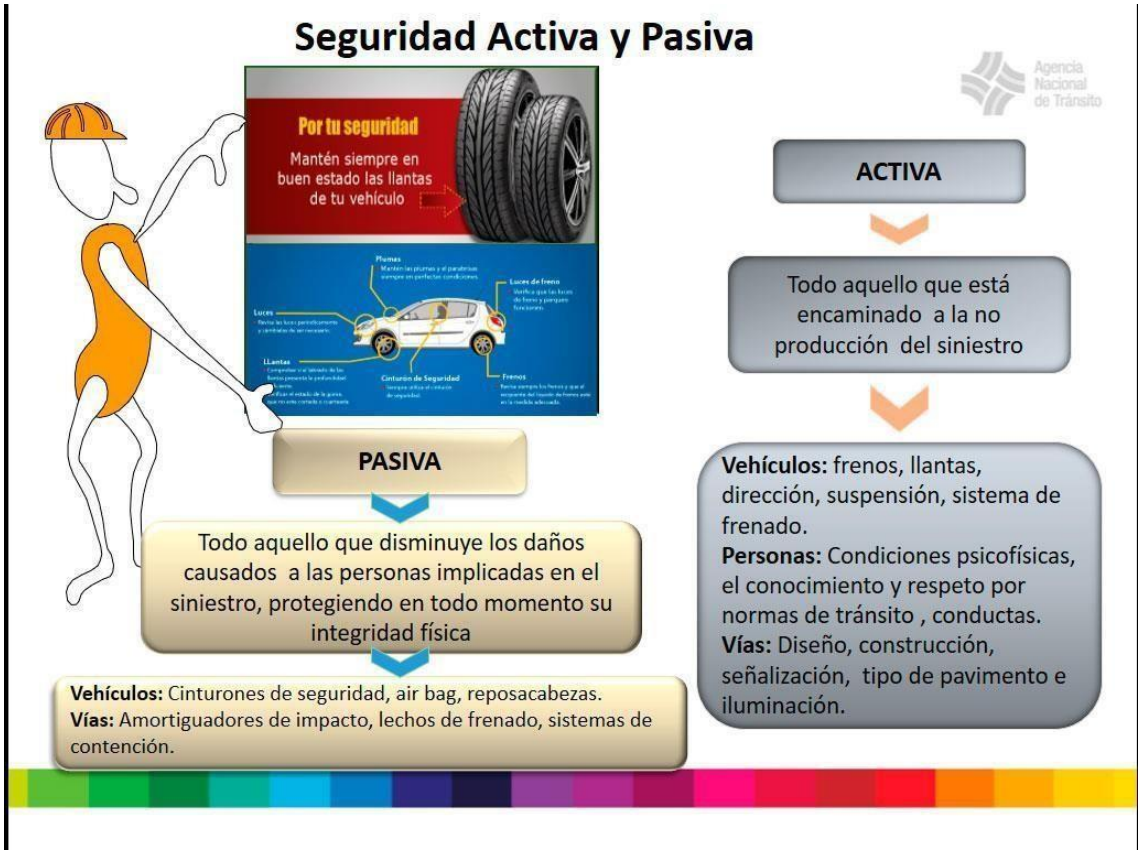


Figura 3. Seguridad Activa y pasiva. Tomada de (Loayza, M., 2018)

En el reportaje multimedia también se observa un explainer realizado con animaciones multimedia que explica las principales causas de los siniestros de tránsito a nivel nacional. Esta información fue realizada con datos de la Agencia

Nacional de Tránsito.

Agencia Nacional de Tránsito

DIRECCIÓN DE ESTUDIOS Y PROYECTOS

SINIESTROS POR PROVINCIA A NIVEL NACIONAL- OCTUBRE 2018

PROVINCIAS	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	TOTAL A OCTUBRE 2018
AZUAY	133	109	146	100	129	148	128	122	114	150	1.279
BOLIVAR	21	22	17	8	9	7	7	6	7	7	111
CANAR	12	9	15	10	14	7	6	7	10	3	93
CARCHI	7	4	7	7	10	11	2	4	4	4	60
COTOPAXI	11	10	5	11	11	10	11	4	13	12	98
CHIMBORAZO	71	72	62	62	47	36	55	46	65	63	579
EL ORO	45	34	32	43	36	30	34	29	37	38	358
ESMERALDAS	9	23	18	12	15	9	6	16	9	7	124
GUAYAS	664	594	639	678	715	660	820	788	689	760	7.007
IMBABURA	24	33	31	27	33	33	17	29	27	28	282
LOJA	37	35	45	45	31	44	37	43	49	52	418
LOS RIOS	59	57	60	77	58	68	69	61	66	81	656
MANABI	90	99	90	97	72	99	99	90	132	109	977
MORONA SANTIAGO	11	16	12	7	17	17	17	14	14	11	136
NAPO	12	4	4	10	7	4	3	6	3	8	61
PASTAZA	10	6	4	4	1	3	5	4	6	4	47
PICHINCHA	648	629	698	696	631	656	628	613	668	621	6.488
TUNGURAHUA	76	104	125	113	141	123	129	116	124	134	1.185
ZAMORA CHINCHIPE	5	8	5	14	7	9	2	8	6	9	73
GALAPAGOS	-	-	-	2	-	1	-	1	-	1	5
SUCUMBIOS	9	10	2	5	10	11	5	3	3	7	65
ORELLANA	12	8	8	9	2	6	9	17	7	22	100
SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS	45	35	45	46	34	46	40	47	43	68	449
SANTA ELENA	49	54	59	47	47	51	38	45	47	39	476
TOTAL	2.060	1.975	2.129	2.130	2.077	2.089	2.167	2.119	2.143	2.238	21.127
%	9,75	9,35	10,08	10,08	9,83	9,89	10,26	10,03	10,14	10,59	100,00

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV - Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Gobierno Autónomo Descentralizado de Manta, Municipio de Ambato, Autoridad de Tránsito Municipal de Guayaqui, Movidelnor y Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito, Municipio de Santo Domingo.
Elaboración: ANT, DEP; Quito, 15/11/2018

Figura 4. Siniestros por provincia a nivel nacional. Tomada de (ANT, 2018, octubre)

9. Conclusiones

Los proyectos como el Pacto Nacional por la Seguridad Vial necesitan una cooperación social y económica del Estado para conseguir los resultados esperados como la reducción de siniestros y muertes en las vías. Según información proporcionada por Klever Almeida de Cavat, Diego Naranjo de la AMT y Diego Chávez de Fenacotip.

Las funciones del órgano rector, Agencia Nacional de Tránsito y los GAD´s, deben estar coordinadas para que las disposiciones del Código Integral Penal no causen confusión en la sociedad, según información de Diego Naranjo de la AMT y Diego Chávez de Fenacotip.

Las disposiciones de seguridad como la obligatoriedad de cinturones de

seguridad y rampas de acceso deben tener un estudio integral que respalde los costos y disposición de equipos según declaraciones de Diego Chávez de Fenacotip.

Es necesario retomar la capacitación a choferes que obtienen licencia tipo B, ya que el 95,73%de los siniestros de tránsito se deben a errores humanos y el 83% de estos casos están asociados a este tipo de certificado según datos de ANT y Freddy Zambrano de Ecovial.

La Seguridad Vial debe aplicarse como una materia en todos los niveles educativos según lo establece la Constitución del Ecuador, según información proporcionada por Klever Almeida de Cavat, Diego Naranjo de la AMT y Diego Chávez de Fenacotip.

La implementación de sanciones más fuertes no solucionará el problema de la seguridad vial en la medida esperada, en cambio el cumplimiento de los planes trazados en el Pacto Nacional por la Seguridad Vial sería un mejor camino, siempre y cuando las instituciones garantes del pacto cumplan con lo prometido.

Los planes de solución a los siniestros y fallecidos no darán resultados porcentuales reales a corto plazo, ya que tiene que ver con problemas sociales asociados al respeto y la convivencia vial, según información proporcionada por Klever Almeida de Cavat, Diego Naranjo de la AMT y Diego Chávez de Fenacotip.

10.- Estructura del reportaje multimedia y sus elementos

Tema: Vías inseguras

SEGMENTO 1: ¿Vías Seguras?

Elemento 1: Mapa interactivo sobre las provincias del Ecuador con los índices más altos de siniestralidad de tránsito

Elemento 2: Crónica sobre el caso de la muerte de la niña Nicole Paredes mientras entrenaba para una competencia deportiva. Este hecho llevó a la fundación de la ONG CAVAT.

Elemento 3: Contextualización de la problemática a través de un texto en el que se refleja los principales índices de la problemática a nivel nacional y mundial.

Elemento 4: Explainer realizado con animaciones digitales en el que se detallan las causas principales de los siniestros de tránsito.

Elemento 5: Infografía interactiva sobre el índice de fallecidos en los últimos cinco años.

SEGMENTO 2: Capacitación

Elemento 1: Texto escrito sobre el contexto del uso y eliminación de capacitación para la licencia tipo B. Se explican los hechos que llevaron a la eliminación de un curso obligatorio para la obtención de este título habilitante.

Elemento 2: Botón interactivo que muestra las distintas posturas de las fuentes entrevistadas sobre la necesidad de capacitación para la obtención de esta licencia.

Elemento 3: Franja interactiva que detalla todos los tipos de licencias profesionales, su usabilidad y el tiempo de capacitación necesario para

obtenerla.

Elemento 4: Texto de introducción a la capacitación y obtención de la licencia tipo D, que permite la conducción de buses intracantonales, interprovinciales, intra - provinciales, intrarregionales.

Elemento 5: Video con un byte de Freddy Zambrano director de Ecovial, en el que critica la actual malla curricular y el tiempo de capacitación de la licencia tipo también expone su pedido a las reformas a la LTTSV.

Elemento 6: Franja con dos botones interactivos que detallan las materias que cursan los aspirantes a este tipo de licencia.

Elemento 7: Texto que explica las propuestas para la reforma de la LTTSV presentadas a la Comisión Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Consejo Consultivo establecido en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Elemento 8: Audio de las fuentes entrevistadas explicando su postura frente a la capacitación a choferes profesionales tipo D. Hablan Klever Almeida, Fabricio Villamar, David Chávez.

SEGMENTO 3: Problemática

Elemento 1: Franja cronológica sobre los accidentes de tránsito más representativos del año 2018, se evidencia fecha, número de heridos y fallecidos, y la cooperativa de tránsito a la que pertenecía el vehículo siniestrado.

Elemento 2: Texto explicativo sobre las medidas de seguridad en los buses intracantonales, interprovinciales, intra - provinciales, intrarregionales y también urbanos. Se desarrolla también la explicación de la situación actual de estos vehículos, así como las nuevas reformas y pedidos que ha dictado la ANT.

Elemento 3: Byte de David Chávez director técnico de la Federación Nacional de Cooperativas de Transporte Público de Pasajeros del Ecuador (FENACOTIP). Y la Arq. Mónica Loayza directora del centro de Análisis de Estudios y Proyectos de la Agencia Nacional de Tránsito. En el que se contrastan las distintas posiciones sobre esta medida.

Elemento 4: Texto que contextualiza la problemática ocurrida hace nueve meses en la ANT ante el conocimiento público de la clonación de 15.970 licencias de todas las categorías.

Elemento 5: Botón interactivo que permite la lectura del artículo 328 del COIP en el que se tipifica este delito.
Elemento 6: Franja interactiva que detalla el tipo de licencia y el número de documentos adulterados.

SEGMENTO 4: Propuestas

Elemento 1: Texto que detalla el proceso de la reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

Elemento 2: Video con un Byte de Fabricio Villamar, vicepresidente de la Comisión Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Consejo Consultivo establecido en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. En el que explica los mecanismos para elaborar el proyecto de reforma a la Ley.

Elemento 3: Franja interactiva que detalla los tres ejes más importantes de la reforma y las opiniones de las fuentes entrevistadas.

Elemento 4: Reformas en vigencia: texto explicativo sobre el uso obligatorio del cinturón de seguridad para todos los ocupantes de un vehículo.

Elemento 5: Botón interactivo que permite la lectura del artículo 390 del COIP en el que se tipifica este delito.

Elemento 6: Video del Ing. Diego Naranjo, director de seguridad vial e ingeniería de tránsito de la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT); sobre las medidas tomadas por el GAD de Quito frente a la disposición del uso de cinturones de seguridad.

Elemento 7: Breve texto explicativo sobre cómo actúan los GAD´s con el ejemplo del tema de cinturones de seguridad en Quito.

Elemento 8: Línea del tiempo sobre los cambios y reformas más importantes de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Elemento 9: Texto que contextualiza los acuerdos y objetivos del Pacto Nacional por la Seguridad Vial.

Elemento 10: Botón interactivo que detalla los ejes del Pacto y su funcionalidad.

Elemento 11: Galería de videos con bytes a los personajes que trabajan en el proceso del Pacto durante su primer año de ejecución.

Visualización de la web

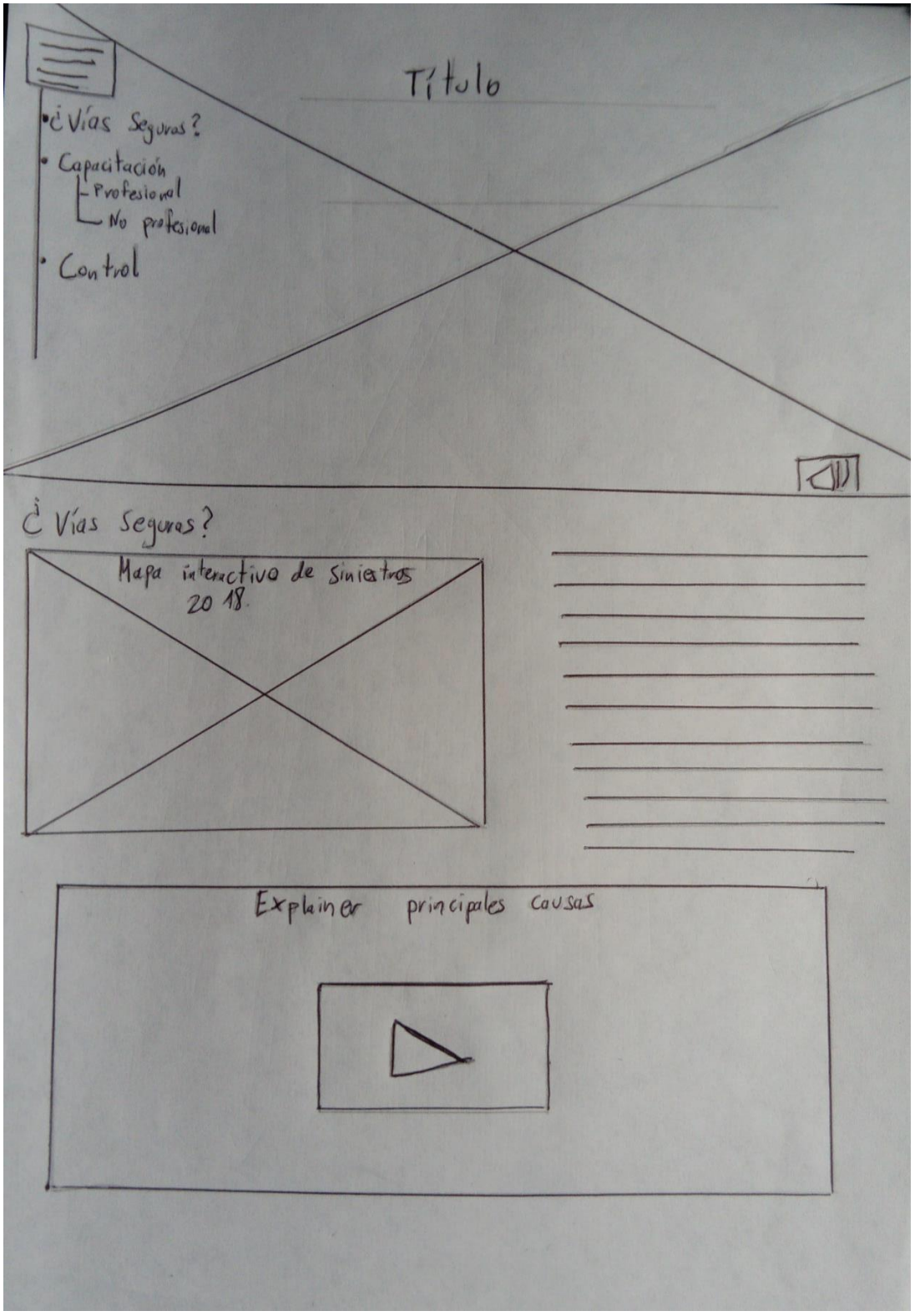


Figura 5. Machote hoja 1.

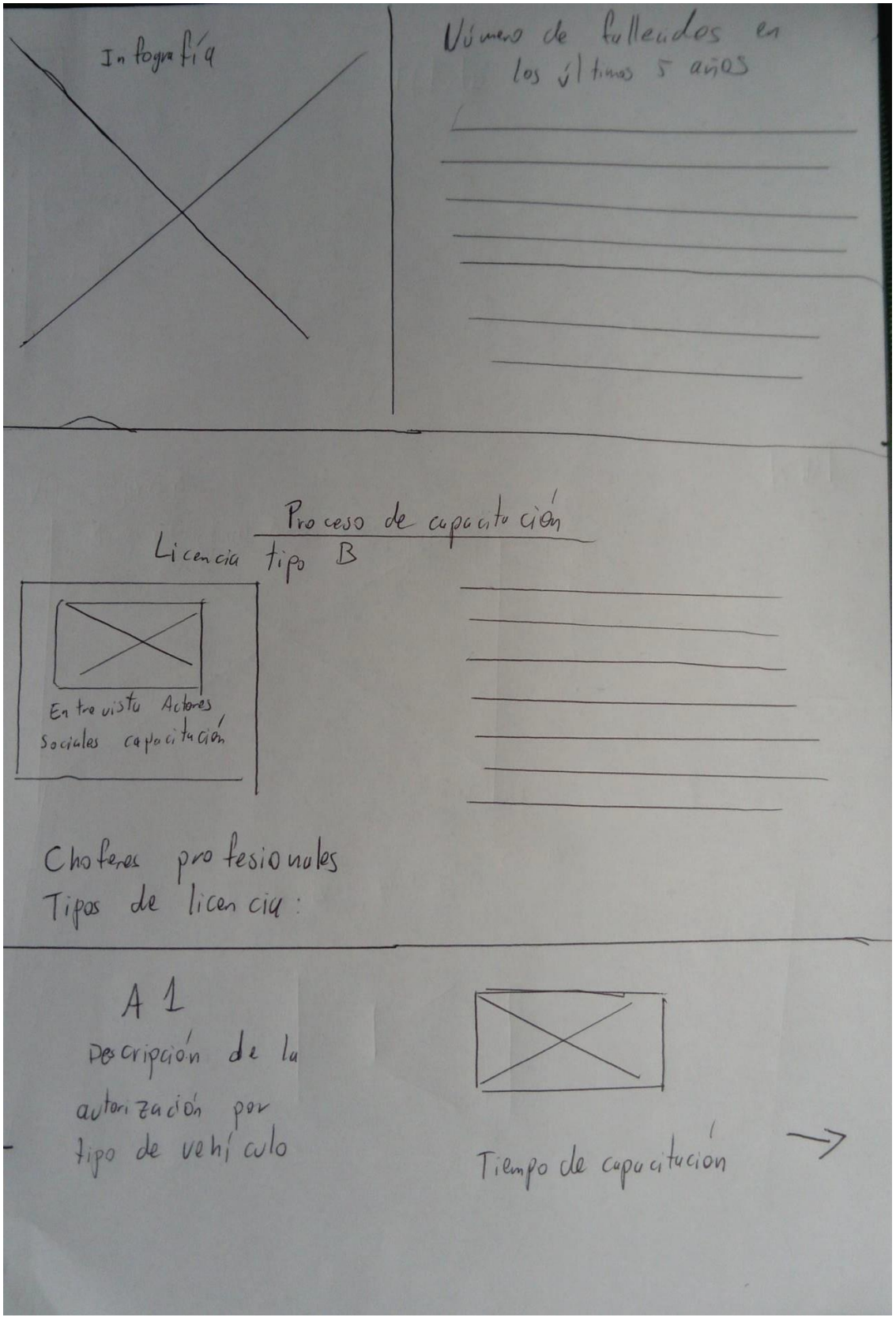


Figura 6. Machote hoja 2.

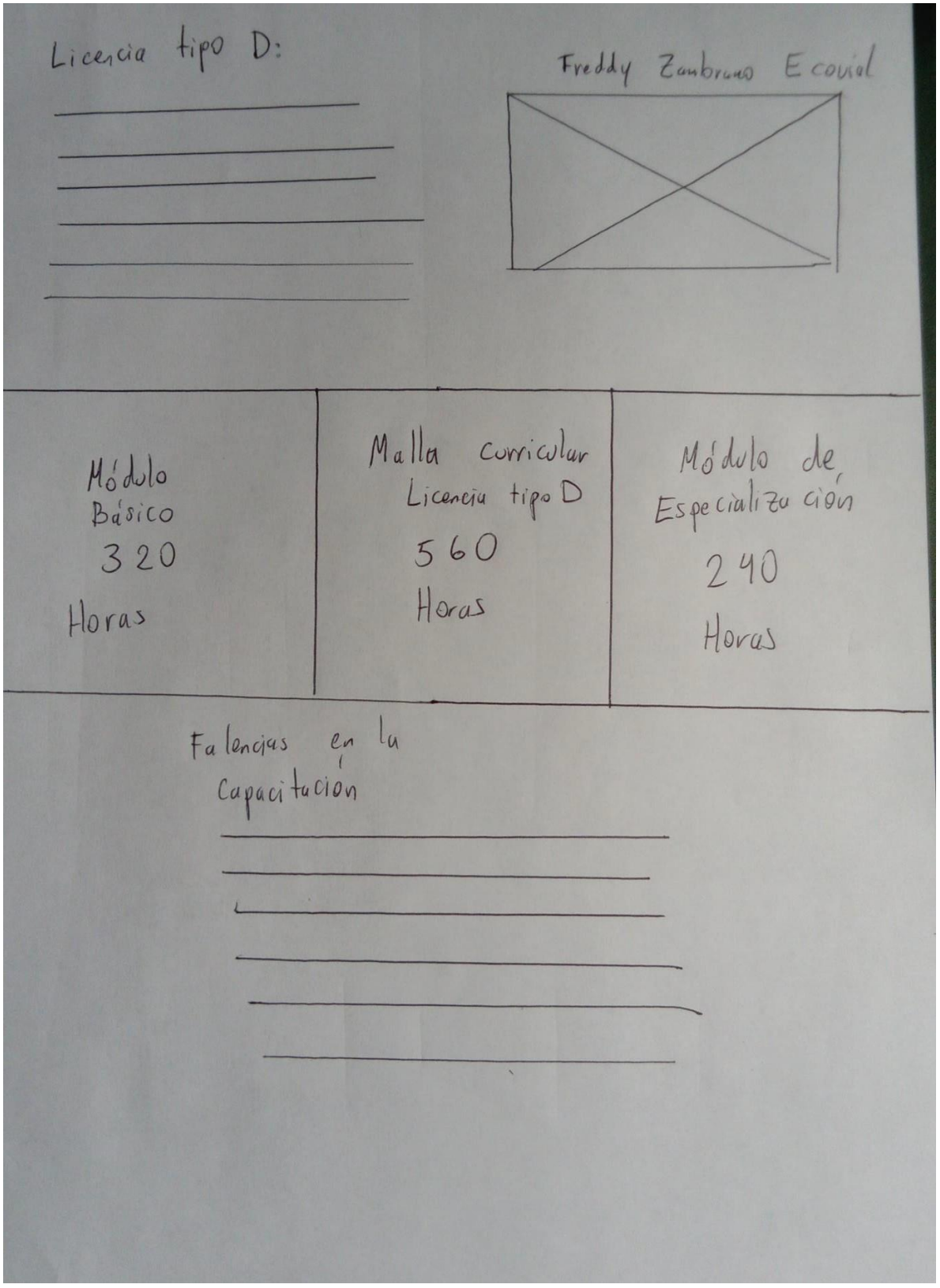


Figura 7. Machote hoja 3.

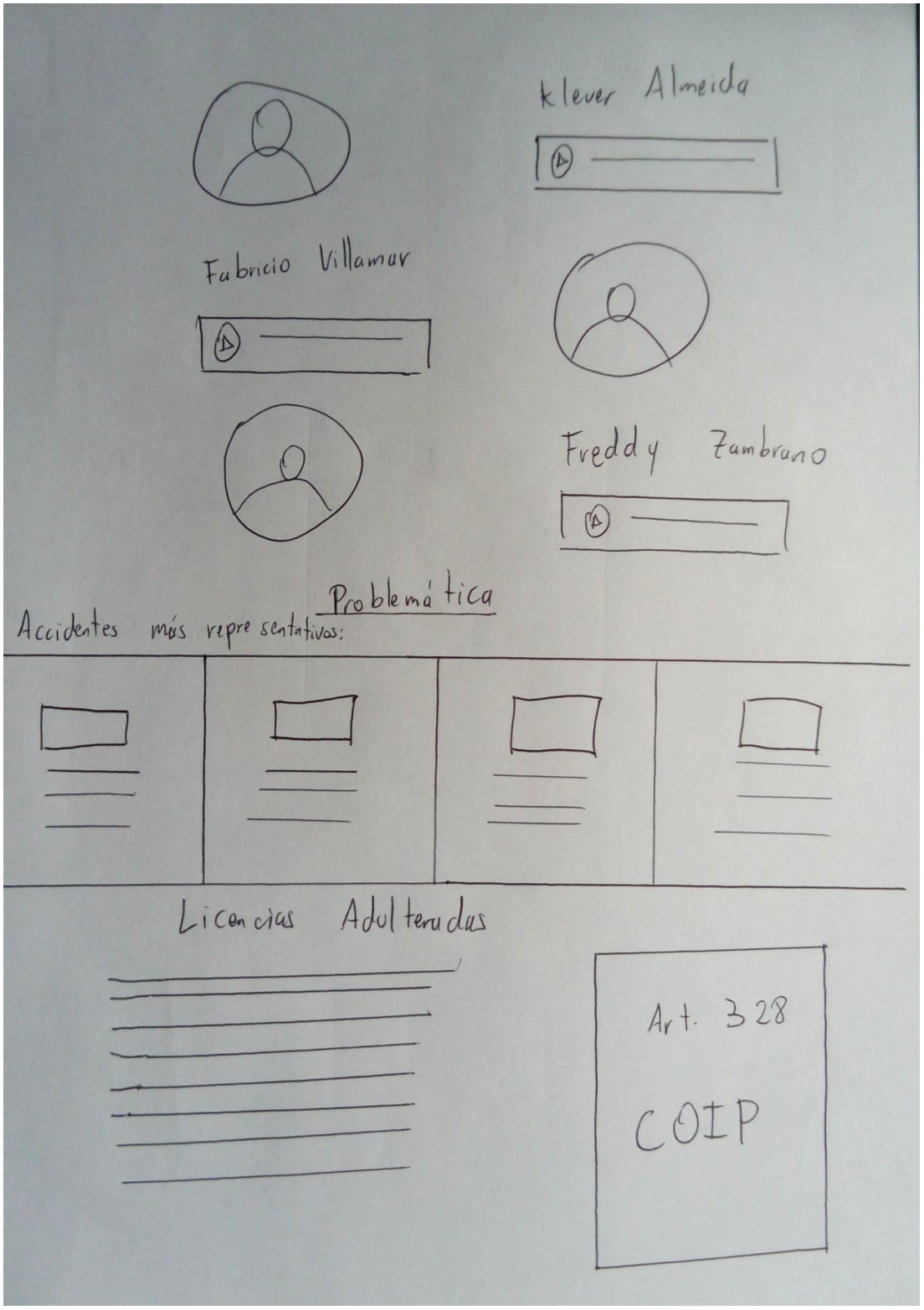


Figura 8. Machote hoja 4.

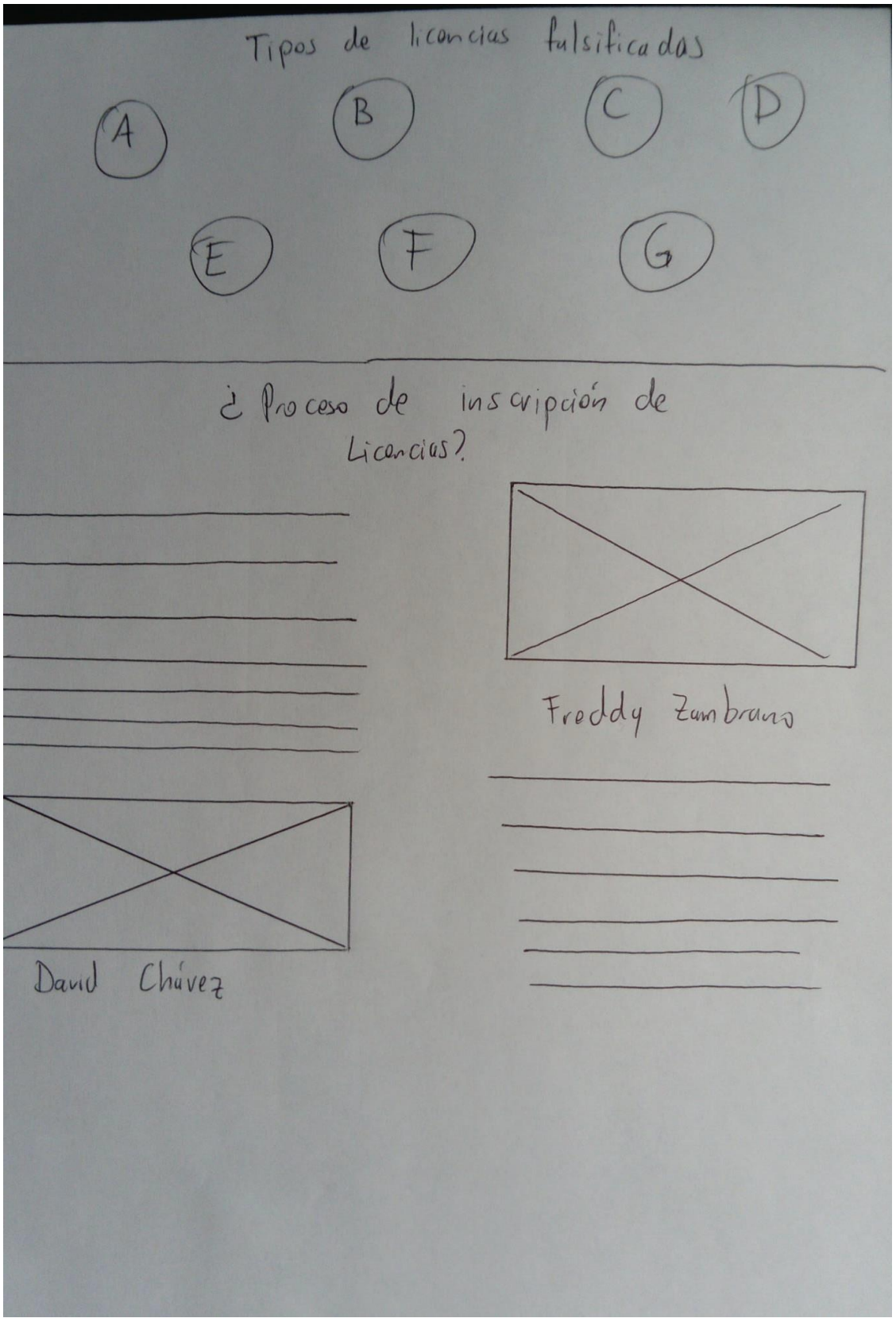


Figura 9. Machote hoja 5.

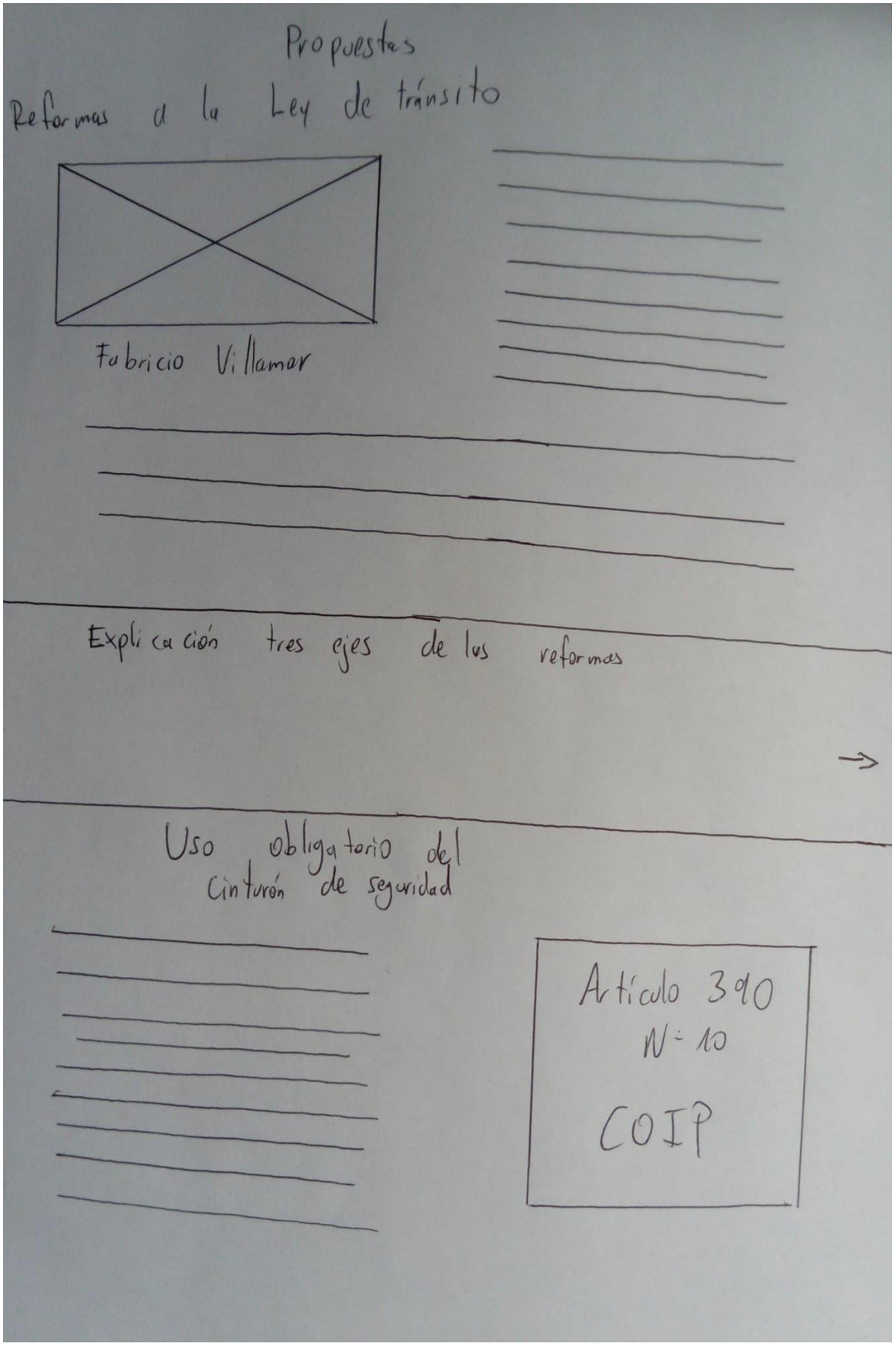


Figura 10. Machote hoja 6.

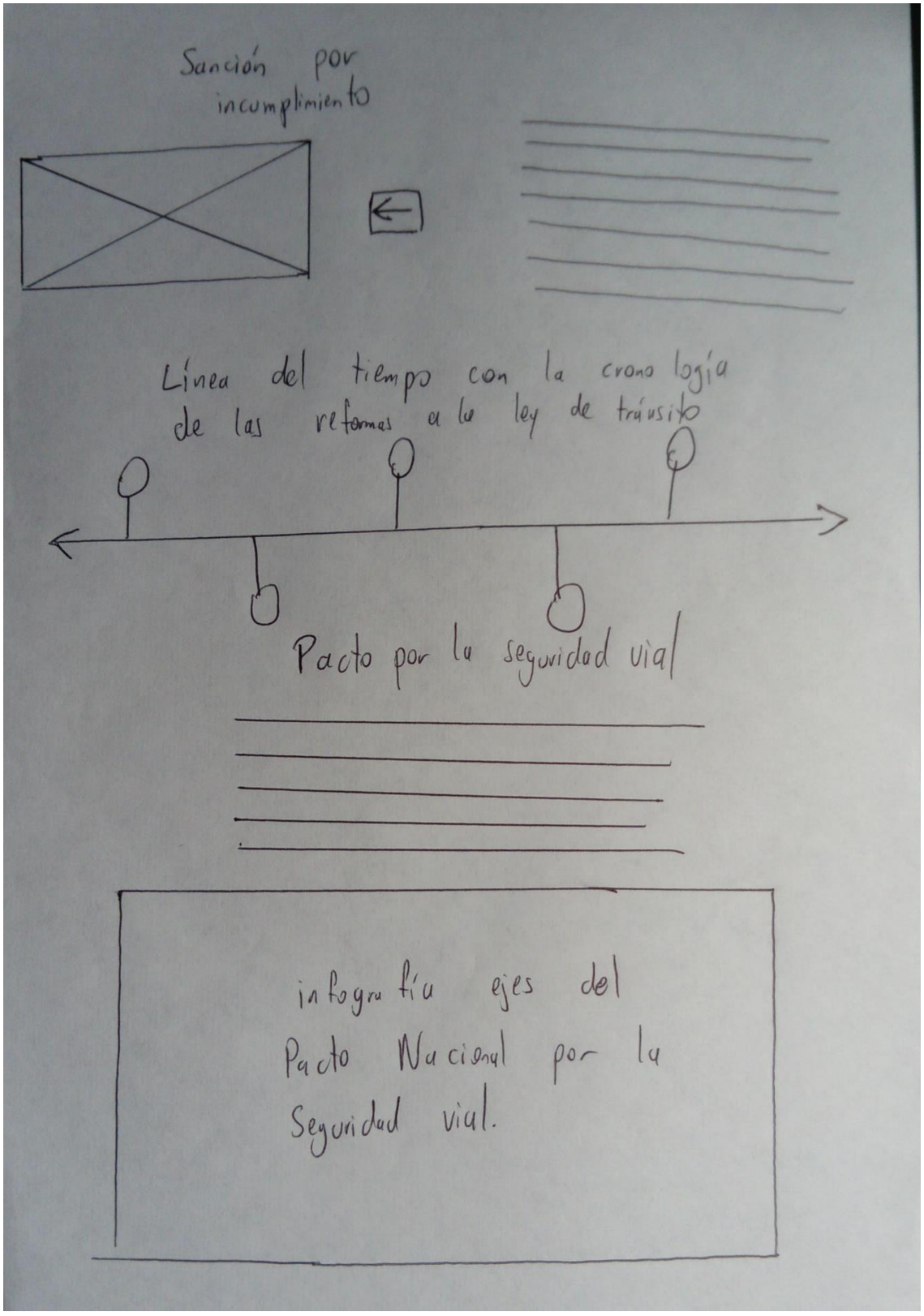


Figura 11. Machote hoja 7.

11.- Link del reportaje multimedia:

https://areyna6.wixsite.com/viaseguras

REFERENCIAS

Agencia Nacional de Tránsito. (2015). ANT aprobó malla curricular para escuelas de capacitación de conductores profesionales. De Agencia Nacional De Tránsito Recuperado de Sitio web: https://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/1388-antaprobo-malla-curricularpara-escuelas-de-capacitacion-deconductoresprofesionales#.WvnCL4VzKM9

Agencia Nacional de Tránsito. (2018). Fallecidos in situ por causas probables a nivel nacional- diciembre. Recuperado de Sitio web: https://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/5531-fallecidos-mayo-2018

Agencia Nacional de Tránsito. (2018). Licencias profesionales por primera 2018, de ANT Recuperado de Sitio web: https://www.ant.gob.ec/index.php/licencias/166-licencias-profesionales-porprimera-vez

Agencia Nacional de Tránsito. (2018). Listado de Escuelas de Capacitación. De Agencia Nacional de Tránsito. Recuperado de Sitio web: https://www.ant.gob.ec/index.php/programas/escuelas-de-capacitacion/listado-deescuelas-de-capacitacion#.W0GGgTxEqM9

Agencia Nacional de Tránsito. (2018). Licencias. De Agencia Nacional de Tránsito Sitio web: https://www.ant.gob.ec/index.php/licencias

ANDES. (2018). Seis personas mueren cada día en vías de Ecuador por

accidentes; autoridades insisten en capacitación. Recuperado de Sitio web: https://www.andes.info.ec/es/noticias/sociedad/17/seis-personas-mueren-en-lasvias-del-ecuador-por-accidentes-de-transito

Ayala, O. (2014). Historia y Evolución de la Ley de Tránsito en el Ecuador. De Derecho Ecuador. Recuperado de Sitio web: https://www.academia.edu/29822052/Historia_y_Evolución_de_la_Ley_de_Tránsito_en_el_Ecuador.docx?ends_sutd_reg_path=true

CAF, FICVI, Fundación MAPFRE. (2016). Guía iberoamericana de atención integral a víctimas de siniestros de tránsito. 2018, de CAF-banco de desarrollo de América Latina, Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial (FICVI) y Fundación MAPFRE Recuperado de Sitio web: http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/885/Gu%C3%ADa%20iberoamericana%20de%20atenci%C3%B3n%20integral%20a%20v%C3%ADctimas.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Charro, P. (2015). Relación entre la imprudencia e impericia de los conductores de vehículos de cuatro ruedas. Recuperado de Sitio web: http://repositorio.ute.edu.ec/bitstream/123456789/17887/1/60987_1.pdf

Código Integral Penal COIP. (2014). Capítulo octavo. Recuperado de Sitio web: https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/ECU/INT_CEDAW_ARL_ECU_18950_S.pdf

Dirección General de Tránsito. (2 de abril de 2014). El desafío de la reincidencia. Obtenido de Tráfico y seguridad vial: Revista de la DGT: http://revista.dgt.es/es/reportajes/2014/04ABRIL/0402-reincidentes.shtml#.WiQhbUria00

Ecovial. (s.f.). Malla curricular. 2018, de ECOVIAL. Recuperado de Sitio web:

https://ecovial.com.ec/curso-licencia-tipo-d/

El Comercio. (2014). Comisión de Tránsito, una historia de 66 años con distintos bemoles. De EL COMERCIO. Recuperado de Sitio web: http://www.elcomercio.com/actualidad/comision-transito-historia-guayasecuador.html

El Universo. (2018). Accidentes viales en Ecuador suman 347 muertos en lo que va del 2018. 2018, de El Universo Sitio web: https://www.eluniverso.com/noticias/2018/03/26/nota/6685402/accidentes-viales-dejan-mas-300-muertos-este-2018

El Universo. (2018). ANT dice que por vulnerabilidad en su sistema se han emitido más de 15 mil licencias ilegales. marzo 15, 2018, de El Universo Sitio web: https://www.eluniverso.com/noticias/2018/03/15/nota/6667657/ant-dice-que-vulnerabilidad-su-sistema-se-han-emitido-mas-15-mil

García-Hirschfeld, C. (2018). Seguridad Vital. RTVE Recuperado de Sitio web: http://www.rtve.es/alacarta/videos/seguridad-vital/seguridad-vital- 21-01-18/4431638/

Ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial. (2016). 1. 2018, de pleno de la Asamblea Nacional. Recuperado de Sitio web: http://www.pucesi.edu.ec/webs/wp-content/uploads/2018/03/Ley-Orgánica-deTransporte-Terrestre-Tránsito-y-Seguridad-Vial-y-Reglamento..pdf

Medina, A., Benalcázar, W. (2018). Exceso de velocidad e impericia causan más fallecidos este 2018 en Ecuador. agosto 17, 2018, de El Comercio Sitio

web: https://www.elcomercio.com/actualidad/exceso- velocidad-impericia-accidentes-muertes.html#

Mosquera, K. (2017). Implementación de Entrenamiento en Habilidades Sociales (EHS) para mejorar la Regulación Emocional de Conductores reincidentes de la ciudad de Quito. De Universidad San Francisco de Quito. Recuperado de Sitio web:http://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/6808/1/134711.pdf

Robalino, A. (2016). “Niveles de ira externos e internos en choferes profesionales que acuden al curso de recuperación de puntos de la licencia de conducir”. Universidad Central Del Ecuador. Recuperado de Sitio web: http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/7225/1/T-UCE-0007- 302c.pdf

Reglamento a Ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial. (2016). 2018, de Decreto Ejecutivo 1196. Recuperado de Sitio web: file:///C:/Users/HOUSE/Downloads/reglamento%20a%20ley%20de%20transporte%20terrestre_1196_20161114.pdf

Romo, J. (2016). Incidencia del estado de los Sistema de Transporte Público en su uso por la población en las ciudades de Quito, Bogotá y Curitiba. De Universidad San Francisco De Quito. Recuperado de Sitio web: http://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/6041/1/129516.pdf

Sánchez, C. (2011). “Evaluación de la percepción de los quiteños sobre el uso del auto privado y las deficiencias del transporte público.” De Universidad San Francisco de Quito. Recuperado de Sitio web: http://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/1062/1/99862.pdf

ANEXOS

Quito, ... 2018

Por medio de la presente:

Yo, Kleber Almeida Solana....., CI. 171725540-8. autorizo el uso de **(Especificar entrevista, fotos, videos, audio, datos, base de datos, etc)** Video, base de datos..... a la/el señorita/señor Antonny Reyna Sandoval con número de matrícula, 708458..... estudiante de Periodismo de la Universidad de Las Américas.

El/ La estudiante Antonny Reyna Sandoval utilizará este material en el contexto del reportaje de titulación..... como parte de su trabajo de la asignatura de TIP451-1.....

Atentamente,

.....

Nombre y apellido: Kleber Alberto Almeida Solana
Cargo: Coordinador CAUAT
Empresa: CAUAT
Número de cédula: 171725540-8
Teléfono celular: 0992719226
Correo electrónico: kleber.almeida.cauat@gmail.com

Quito, ... 2018

Por medio de la presente:

Yo Giselle Cuallas Ojeda, CI. 0502224363 autorizo el uso de **(Especificar entrevista, fotos, videos, audio, datos, base de datos, etc)** Antonny Reyna Sandoval (Video) a la/el señorita/señor 708458 con número de matrícula, Antonny Reyna Sandoval estudiante de Periodismo de la Universidad de Las Américas.

El/ La estudiante Antonny Reyna Sandoval utilizará este material en el contexto del reportaje de titulación como parte de su trabajo de la asignatura de TIP 451-1

Atentamente,

Giselle Cuallas

Nombre y apellido: Giselle Cuallas
Cargo: Asesor de Comunicación de Asambleista Fabricio Villamar.
Empresa: Asamblea Nacional
Número de cédula: 0502224363
Teléfono celular: 0983355783
Correo electrónico: Cuallasgiselle@gmail.com

Quito, ... 2018

Por medio de la presente:

Yo, William Patricio Alboja Parada, CI. 1714177472 autorizo el uso de **(Especificar entrevista, fotos, videos, audio, datos, base de datos, etc)** Video a la/el señorita/señor Antonia Reyna Sandoval con número de matrícula. 708458 estudiante de Periodismo de la Universidad de Las Américas.

El/ La estudiante Antonia Reyna Sandoval utilizará este material en el contexto del reportaje de titulación como parte de su trabajo de la asignatura de TIP451-1

Atentamente,

Nombre y apellido: William Alboja
Cargo: Presidente
Empresa: 6 de Setiembre
Número de cédula: 1714177472
Teléfono celular: 0998139474
Correo electrónico: alboja.1979@gmail.com

Quito, ... 2018

Por medio de la presente:

Yo, Freddy Zambrano CI. 1703726818 autorizo el uso de **(Especificar entrevista, fotos, videos, audio, datos, base de datos, etc)** Video Base de datos a la/el señorita/señor Antonny Reyno Sandoval con número de matrícula, 708458 estudiante de Periodismo de la Universidad de Las Américas.

El/ La estudiante Antonny Reyno Sandoval utilizará este material en el contexto del reportaje de tabulación como parte de su trabajo de la asignatura de TIP 451-1

Atentamente,

Nombre y apellido: Freddy Zambrano
Cargo: Director Académico.
Empresa: ECOVIAL
Número de cédula: 1703726818
Teléfono celular: 0999217421
Correo electrónico: f.zambrano.a@gmail.com

Quito, ... 2018

Por medio de la presente:

Yo, DIEGO NARANJO GARCIA..., CI. 1716538457 autorizo el uso de **(Especificar entrevista, fotos, videos, audio, datos, base de datos, etc)** Video, Base de datos ..... a la/el señorita/señor Antonny Reyna Sandoval con número de matrícula, 708458 ..... estudiante de Periodismo de la Universidad de Las Américas.

El/ La estudiante Antonny Reyna Sandoval utilizará este material en el contexto del reportaje de titulación ..... como parte de su trabajo de la asignatura de TIP 451-1 .....

Atentamente,

.....

Nombre y apellido: DIEGO NARANJO
Cargo: DIRECTOR SEGURIDAD VIAL
Empresa: SMT
Número de cédula: 1716538457
Teléfono celular: 0998526805
Correo electrónico: diegod.naranjo@quito.gob.ec

Quito, 26/11/ 2018

Por medio de la presente:

Yo, David Chávez, CI. 1803532389 autorizo el uso de **(Especificar entrevista, fotos, videos, audio, datos, base de datos, etc)** Videos, Base de datos a la/el señorita/señor 70 8458 con número de matrícula, Antonny Reyna estudiante de Periodismo de la Universidad de Las Américas.

El/ La estudiante Antonny Reyna Sandoval utilizará este material en el contexto del reportaje de titulación como parte de su trabajo de la asignatura de TIP 451 -1

Atentamente,

Nombre y apellido: David Chávez
Cargo: Director Técnico
Empresa: FENACOTIP
Número de cédula: 1803532389
Teléfono celular: 0987421113
Correo electrónico: dechavezn@gmail.com

Quito, 1/12/2018

Por medio de la presente:

Yo, MÓNICA LOAYZA FO., CI. 0910159516 autorizo el uso de **(Especificar entrevista, fotos, videos, audio, datos, base de datos, etc)** Video, base de datos a la/el señorita/señor Antonny Reyna Sandoval con número de matrícula, 708458 estudiante de Periodismo de la Universidad de Las Américas.

El/ La estudiante Antonny Reyna Sandoval utilizará este material en el contexto del reportaje de titulación como parte de su trabajo de la asignatura de TIP451-1

Atentamente,

Nombre y apellido:
Cargo: Analista DEP.
Empresa: ANT
Número de cédula: 0910159951-6
Teléfono celular: 0961474960
Correo electrónico: monica.loayza@ant.gob.ec

Agencia Nacional de Tránsito

ACTA DE REUNIÓN – CONTACTO CIUDADANO / WEB

Fecha: 11/04/2018	**Hora de Inicio: 09:00**	**Hora Fin: 10:00**
Reunión organizada por:	ANTONNY REYNA	
Tipo de Reunión:	*Presencial*	

Asistentes:

Antonny Reyna	Periodista egresado de la Universidad de las Américas
Mónica Loayza	Analista de Estudios y Proyectos - ANT

TEMA : RECOPILACIÓN EN TEMAS DIVERSOS DE SEGURIDAD VIAL Y CONTROLES QUE REALIXA LA ANT

ANTECEDENTES

En base a los índices de siniestralidad ocurridos en el país en los últimos tiempos nació la necesidad de elaborar una tesis de estudio por parte de ANTONNY REYNA, egresado de la Universidad de las Américas en temas de seguridad vial y controles de las diferentes organismos encargaos del control y la seguridad vial.

DESARROLLO

- Reunión realizada con filmación por parte de Antonny Reyna.
- Se revisaron temas concernientes en las coordinaciones por parte de ANT como ente de control con diferentes organismos como la PPNN, GAD´s, y el MINEUC.
- Se respondieron preguntas referentes a dispositivos de control dentro de los vehículos de dos, ruedas, el uso de los dispositivos de seguridad dentro de los vehículos, acciones tomadas respecto a la implementación e GPS dentro de las diferentes modalidades el transporte terrestre.
- Cuáles eran los pilares y compromisos del Pacto por la Seguridad Vial en el transcurso del primer año de ejecución.
- Las diferentes capacitaciones de seguridad vial, manejo defensivo y leyes e tránsito, que se llevan a cabo por parte de la ANT a diferentes organismos públicos y privaos en el afán de reducir los siniestros de tránsito.
- Elaboración de estadísticas de siniestralidad en conjunto con la PPNN, Ministerio de Salud y el INEC para realizar el consolidado nacional.
- Se facilita presentación digital de una de una capacitación realizada a un ente público.
- Se ha venido trabajando con el MINEDUC en revisión y elaboración de información que contendrá 10 RDD para la inclusión de los temas en educación vial en conjunto con la ANT.
- Se Exponen campañas publicitarias realzadas por la ANT, ejemplo respeto al peatón, disco pare, etc.
- Se presenta el nuevo servicio que dispone la ANT, la atención del CALL CENTER para solventar inquietudes o demanda de la ciudadanía.

COMPROMISO:

- Coordinar una próxima reunión con la finalidad de solventar dudas referentes a las acciones involucradas de otras direcciones de la ANT relacionadas con el control y la seguridad vial.