



Autoridad de Tránsito y Movilidad de **Jipijapa** – EF

Gerencia de Filial

**INFORME TÉCNICO DE SEGURIDAD VIAL PARA LA
APLICACIÓN DE SISTEMAS DE CONTROL MEDIANTE LA
INSTALACIÓN, IMPLEMENTACIÓN Y PUESTA EN MARCHA
DE EQUIPOS TECNOLÓGICOS PARA EL CONTROL DE
TRÁNSITO EN EL CANTÓN JIPIJAPA**

Febrero, 2023



Gerencia de Filial

CONTENIDO

1	BASE LEGAL.....	3
1.1	Constitución de la República.....	3
1.2	COOTAD.....	3
1.3	Consejo Nacional de Competencias.....	4
1.4	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	4
1.5	El Código Orgánico Administrativo, publicado en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No.31, de 7 de Julio 2017:	6
1.6	Convenio de coordinación y cooperación interinstitucional	8
2	PROBLEMÁTICA	9
3	OBJETIVOS	11
3.1	General.....	11
3.2	Específicos	11
4	META.....	11
5	BASE TERRITORIAL	12
	Mapa 1: Ubicación de Jipijapa - Manabí.....	13
6	JUSTIFICACIÓN.....	13
7	SINIESTRALIDAD SEGÚN AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO	14
8	ANÁLISIS TÉCNICO	15
9	NOMENCLATURA REFERENCIAL.....	17
10	LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE PUNTOS DE CONTROL FIJOS EN EL CANTÓN JIPIJAPA	20
11	RECURSOS TÉCNICOS NECESARIOS	36
11.1	Equipo de Control de Infracciones por exceso velocidad:	37
11.2	Señalética Horizontal y Vertical	38
11.3	Campaña preoperativa de educación vial.....	38
11.4	Redes sociales:.....	38
11.5	Material promocional e informativo:.....	38
11.6	Medios para utilizar:	39
11.7	Asesoría jurídica:.....	39
11.8	Atención al Usuario (oficina de información):	39
12	PRESUPUESTO REFERENCIAL.....	39
13	CONCLUSIONES	40
14	RECOMENDACIONES	42



Gerencia de Filial

1 BASE LEGAL

1.1 Constitución de la República

El artículo 226, en concordancia con el numeral 3 del artículo 11 de la Constitución de la República, establecen la obligación de los órganos del Estado, sus servidoras y servidores, a ejercer las competencias y obligaciones que le sean establecidas en la Constitución y la Ley, pero al mismo tiempo señala el carácter justiciable de los derechos.

El artículo 260 ibidem, establece: “El ejercicio de las competencias exclusivas no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos y actividades de colaboración y complementariedad entre los distintos niveles de gobierno”.

El Art. 264 ibidem establece las: Competencias Exclusivas de los GAD’s municipales, y su numeral 6) manifiesta: Planificar, Regular y Controlar el Tránsito y el Transporte Terrestre dentro de su territorio cantonal.

El numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador y en concordancia el literal m) del artículo 55 del COOTAD prevén entre las competencias exclusivas de los Gobiernos Autónomos Descentralizados del nivel municipal, la de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

1.2 COOTAD

El Art. 32.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado regional.
- Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de otras que se determinen: (...)

c) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre regional y cantonal en tanto no lo asuman las municipalidades;

El Art. 55 ibidem, determina que: los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales tendrán las siguientes competencias: f) PLANIFICAR, REGULAR Y CONTROLAR EL TRÁNSITO Y EL TRANSPORTE TERRESTRE DENTRO DE SU CIRCUNSCRIPCIÓN CANTONAL.



Gerencia de Filial

El Art. 84 ibidem.- Funciones. - Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano: (...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio.

El Art. 130 ibidem, determina que: el ejercicio de la competencia de tránsito y transporte en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial de cada circunscripción se desarrollará de la siguiente manera: A los GAD's municipales les corresponde de forma exclusiva: planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial en su territorio cantonal, correspondiéndole la rectoría al ministerio del ramo.

1.3 Consejo Nacional de Competencias

El Consejo Nacional de Competencias mediante la Resolución 006-CNC-2012, publicada en el Registro Oficial, Suplemento, 712 del 29 de mayo de 2012, resolvió transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales.

Para el ejercicio de esta competencia, existen tres modelos de gestión definidos por el Consejo Nacional de Competencias (CNC), "A", "B" y "C": Al Modelo de gestión "A" le corresponde la planificación, regulación y control de tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial de acuerdo a la regulación nacional y en la circunscripción cantonal; al Modelo de Gestión "B" le corresponde la planificación, regulación y control de tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en Resolución 006 del CNC, exceptuando el control operativo del tránsito, al Modelo de Gestión "C" tendrán a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la presente resolución, exceptuando el control operativo en la vía pública, el proceso de matriculación y revisión técnica vehicular, lo cual lo podrán asumir cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios. El Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución 001-CNC-2021 revisó los modelos de gestión determinados en la Resolución 005-CNC-2017 de 30 de agosto de 2017, estableciendo que al GAD Municipal del cantón Jipijapa le corresponde el modelo de gestión B, en consecuencia, tendrá a su cargo la planificación, regulación y control de tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la Resolución 006-CNC-2012 de fecha 26 de abril de 2012; exceptuando el control operativo en la vía pública.

1.4 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial



Autoridad de Tránsito y Movilidad de **Jipijapa** – EF

Gerencia de Filial

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el artículo A30.2.- Unidades de Control de Transporte señala: “El control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de estos.

Las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, estarán conformadas por personal civil especializado, seleccionado y contratado por el Gobierno Autónomo Descentralizado y formado por la Policía Nacional del Ecuador, la Comisión Nacional de Tránsito del Ecuador y/o Institutos Tecnológicos e Instituciones de Educación Superior especializados en Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, salvo que se trate de control de tránsito por medio de medios tecnológicos debidamente avalados y homologados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En las circunscripciones territoriales donde los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, no hayan asumido el control operativo del tránsito, podrán efectuarlo mediante el uso de medios tecnológicos, a través de la suscripción de convenios interinstitucionales con el organismo que ejerza el control operativo en la circunscripción territorial respectiva, en cuyo caso los valores recaudados por concepto de multas captadas por medios tecnológicos, se distribuirán en los términos establecidos en el convenio suscrito, y constituirán en su proporción, ingresos propios tanto para los Gobiernos Autónomos Descentralizados como para el organismo de control correspondiente. La distribución de recursos podrá sujetarse a figuras jurídicas como la del fideicomiso.

El Art. 30.3.a. de la Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, Acciones previas al control por medios tecnológicos.

Las entidades competentes de conformidad con la Constitución y la Ley, podrán realizar los controles de tránsito dentro de su jurisdicción, a través de medios tecnológicos y debidamente homologados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La finalidad del control por medios tecnológicos será preventiva, para el efecto, previo a que estos detecten, registren y sancionen contravenciones de tránsito, se deberán observar los siguientes requisitos mínimos:



Gerencia de Filial

- a) No se podrán instalar ni poner en marcha ningún tipo de medio tecnológico de detección, registro y sanción automática de infracciones sin que previamente cuente con un informe de factibilidad de la entidad competente;
- b) Los referidos medios de control deberán estar calibrados, operativos y funcionales de acuerdo con la tecnología implementada, sin que puedan ser ubicados en curvas, pendientes y otros definidos en la normativa emitida por la entidad competente en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dentro de su jurisdicción y en el ámbito de sus competencias. Los funcionarios que impidan su correcto funcionamiento serán solidariamente responsables por las afectaciones que sus acciones u omisiones generen;
- c) Previo a entrar en funcionamiento, se realizarán procesos de socialización con la ciudadanía de forma obligatoria por un período no menor a veinte días, a través de los medios y mecanismos que defina la autoridad competente de tránsito en su jurisdicción; y,
- d) Todo espacio o zona de control mediante los señalados medios tecnológicos, deberá contar con señalización vertical y horizontal en el punto de control y antes del mismo como medida de prevención.

En el Art. 30.4 de la Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, Atribuciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, tendrán las atribuciones de conformidad con la Constitución, la Ley y las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre, dentro de su jurisdicción, con observación de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento y las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales en el ámbito de sus competencias y dependiendo del modelo de gestión asumido, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes viales, estatales, urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su circunscripción territorial y jurisdicción.

1.5 El Código Orgánico Administrativo, publicado en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No.31, de 7 de Julio 2017:



Gerencia de Filial

Art. 47. – “Representación legal de las administraciones públicas. La máxima autoridad administrativa de la correspondiente entidad pública ejerce su representación para intervenir en todos los actos, contratos y relaciones jurídicas sujetas a su competencia. Esta autoridad no requiere delegación o autorización alguna de un órgano o entidad superior, salvo en los casos expresamente previstos en la ley.”

Art. 74. – “Excepcionalidad. Cuando sea necesario, en forma excepcional y motivada, para satisfacer el interés público, colectivo o general, cuando no se tenga la capacidad técnica o económica o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas o mixtas con mayoría pública, el Estado o sus instituciones podrán delegar a sujetos de derecho privado, la gestión de los sectores estratégicos y la provisión de los servicios públicos, sin perjuicio de las normas previstas en la ley respectiva del sector.

La delegación de actividades económicas que no correspondan a servicios públicos o sectores estratégicos, esto es, aquellas que no se encuentren reservadas constitucional o legalmente al Estado, no está sujeta al criterio de excepcionalidad previsto en el inciso precedente, sino a los criterios de eficiencia y eficacia administrativas.

La gestión delegada por autorización administrativa es siempre precaria y en ningún caso generará derechos exclusivos para el gestor. A falta de ley especial se aplicarán las normas previstas en este párrafo.”

Art. 76. – “Delegación de gestión por contrato. La gestión delegada mediante contrato se sujetará a las siguientes reglas:

1. La selección del gestor de derecho privado se efectuará mediante concurso público.
2. Para la selección del gestor de derecho privado, la administración competente formulará el pliego de bases administrativas, técnicas y económicas y los términos contractuales que regirán el procedimiento y la relación entre la administración y el gestor.
3. Los contratos para la gestión delegada a sujetos de derecho privado se formularán según las mejores prácticas internacionales y salvaguardando el interés general. La administración puede elaborar modelos de contratos que pueden ser empleados como base en actuaciones de similar naturaleza.
4. El ejercicio de las potestades exorbitantes de la administración se sujetará al régimen general en materia de contratos administrativos.
5. Se determinarán expresamente los términos de coparticipación de la administración y el sujeto de derecho privado”.

Art. 77.- Cuando las normas jurídicas locales no hayan determinado la excepcionalidad de modo general, en los servicios públicos a cargo de los Gobiernos Autónomos



Gerencia de Filial

Descentralizados, le corresponde esta calificación a su máxima autoridad administrativa.

- La Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, no contempla normas específicas para llevar adelante procesos precontractuales para contratos de gestión delegada a sujetos de derecho privado, sin embargo, podrá ser aplicadas para este proceso de manera supletoria garantizando los principios de la contratación pública.

1.6 Convenio de coordinación y cooperación interinstitucional

Con fecha 16 de febrero de 2023 se suscribió el CONVENIO DE COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL ENTRE LA COMISIÓN DE TRÁNSITO DEL ECUADOR (CTE) Y EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN JIPIJAPA, el cual tiene por objeto tiene por objeto prestar la colaboración mutua para la gestión del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, dentro del ámbito de sus competencias; y, entre otros, faculta al GAD Municipal de Jipijapa implementar por su cuenta tecnología y/o dispositivos de control, de acuerdo a los informes técnicos, en razón de los índices de siniestralidad, acciones de prevención y seguridad vial. Para cuyo efecto podrá ejecutarlo bajo la modalidad de gestión directa o en su defecto aplicando los mecanismos de delegación conforme la normativa vigente; Así también el punto 4.2.8 del CONVENIO DE COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN INTERINSTITUCIONAL ENTRE LA COMISIÓN DE TRÁNSITO DEL ECUADOR (CTE) Y EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN JIPIJAPA, establece que los procesos para la implementación de tecnología y/o dispositivos de control, deberán ser transparentes, abierto y cumplir con la normativa legal vigente, así como cumplir estrictamente con las resoluciones expedidas por la ANT.



Gerencia de Filial

2 PROBLEMÁTICA

Según el Ministerio de Gobierno de Ecuador, los accidentes de tránsito son la segunda causa de muerte en el país. La media anual ha sido de 33 muertes por cada 100 mil habitantes, lo cual ubica al país como uno de los que posee mayor tasa de mortalidad de América Latina.

El irrespeto de las señales de tránsito, la falta de conocimientos teóricos y prácticos en educación vial del peatón, conductor se establecen por motivos de seguridad de acuerdo o normas y leyes en tránsito vigentes, el exceso de velocidad por interés de reducir el tiempo de desplazamiento de viaje, sin tomar en cuenta las consecuencias.

El alcohol es una de las causas principales de accidentes de tránsito, pues está presente de alguna manera en el 50% de las muertes y aún, en muy pequeñas cantidades de alcohol disminuyen la capacidad de conducir.

Uno de los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 es reducir por lo menos un 50% las muertes y traumatismos debidos a un siniestro de tránsito. Se estima que en 2030 las víctimas de tráfico podrían alcanzar la “inaceptable” cifra de 13 millones de fallecidos y 500 millones de lesionados y que es el momento de actuar. Para conseguirlo, la ONU plantea la estrategia para potenciar los sistemas de transporte público, modernizar vías y carreteras, incrementar la seguridad de los vehículos, evitar errores y distracciones al volante y promover la multimodalidad y medios de transporte seguros, sanos y sostenibles, entre otras acciones, y analizar las medidas necesarias para poder llevar a cabo cada una de ellas, con el fin de que esta Guía sirva como modelo para que los distintos gobiernos actúen y logren el objetivo. Y también pide la implicación de otras partes que pueden influir en la seguridad vial, incluidos la sociedad civil, las instituciones académicas, el sector privado o los líderes comunitarios y juveniles, entre otros.

La OMS ha recordado que cada año mueren aproximadamente 1,35 millones de personas por accidentes en carretera, que también provocan unos 50 millones de heridos. Los accidentes de tráfico son la octava causa de muerte más común en el planeta, y para los jóvenes de entre 5 y 29 años es la primera.

Durante la pandemia se ha observado una reducción en la cantidad de tráfico y de accidentes, pero al mismo tiempo un aumento en la gravedad de los siniestros porque con las carreteras más vacías muchos han aprovechado para conducir más rápido, señala la OMS. Además, afirmó que las pérdidas humanas, económicas, sociales y sanitarias pueden evitarse con medidas de protección y educación vial para automovilistas.



Gerencia de Filial

En este sentido, reconoció las provisiones de seguridad que han implementado muchos países y que han permitido saber cuál es el camino más adecuado para disminuir los accidentes viales. Entre las medidas que ayudan a salvar vidas que han probado su eficacia destacan el control de la velocidad, el mejor diseño e infraestructura, la seguridad de los vehículos, la vigilancia del cumplimiento de los reglamentos de tránsito y la atención médica inmediata después de los accidentes.

Los siniestros de tránsito que se registran son causa de conducir superando los límites máximos de velocidad y el irrespeto de las señales de tránsito, es directamente proporcional con el nivel de afectación al usuario y a los actores que no están involucrados con esta acción, atentando a la seguridad de la ciudadanía en sitio.

Las cifras también demuestran que los usuarios más vulnerables de las calles y carreteras, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas, cuentan por el 54% de las víctimas de los siniestros. Estos sucesos fatales son muchos más numerosos en los países de renta baja que en los de ingresos altos.

Existen numerosas causas de siniestros de tránsito como la escasa presencia de señalización vial que determine la regulación existente en cada tramo de vía, en base a las normas y leyes vigentes, falla mecánica del vehículo, problemas en las rutas como daño del asfalto y otros motivos que no dependen de la pericia o de la responsabilidad del conductor, lo cierto es que gran parte de los choques vehiculares son ocasionados por factores humanos que podrían evitarse.

Según datos de la Agencia Nacional de Tránsito ANT, las principales causas de accidentes o siniestros de tránsito son las siguientes:

- Conducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor).
- No respetar las señales reglamentarias de tránsito. (pare, ceda el paso, luz roja del semáforo, etc.).
- Conducir vehículo superando los límites máximos de velocidad.
- Conducir bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos.
- No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede.
- Resto de causas.

La falta de planificación en temas de vialidad se vincula a infraestructura inadecuada y falta de dispositivos/mecanismos/sistemas de control de tránsito, esquema que produce que se incrementen los índices de siniestralidad. El no establecer límites de velocidad en las vías jurisdiccionales de la Provincia de Pastaza, con la falta de control de tránsito mediante cualquier sistema de regulación de circulación de las unidades de



Gerencia de Filial

transporte privado, público y comercial, produce un peligro constante en las vías de la provincia para los usuarios viales. Consecuentemente las principales causas de los siniestros en las vías son:

- Impericia e imprudencia del conductor
- Exceso de velocidad
- Irrespeto a las señales de tránsito
- Embriaguez
- Mal rebasamiento de carril
- Imprudencia de peatones

3 OBJETIVOS

3.1 General

- Incrementar la eficacia, eficiencia mediante la aplicación de sistemas de control a través de la instalación, implementación y puesta en funcionamiento de tecnología para el control de tránsito.

3.2 Específicos

- Concientizar a la población para fomentar un cambio en la cultura vial, mediante capacitaciones, dirigido a los conductores y público en general, sobre la importancia de conocer, respetar y cumplir las señales, normas y leyes de tránsito vigentes, además de las sanciones que estas traen optimizando la seguridad vial para peatones, ciclistas y todos los usuarios viales.
- Identificar puntos propensos de exceso de velocidad dentro del cantón Jipijapa, con la finalidad de convertirlas en vías más seguras para conductores, peatones y ciclistas.
- Implementar señalización vial dentro del perímetro de instalación de la tecnología de control fijo en el cantón Jipijapa.
- Identificar las intersecciones semafóricas para definir la instalación de tecnología de control por medio de cámaras fijas dirigido a evasores de luz roja del semáforo.

4 META

Ofrecer adelantos y condiciones adecuadas de movilidad a la población, a través del aumento de la infraestructura vial en el cantón Jipijapa, coordinando con las instituciones competentes para articular el sistema vial en beneficio de la ciudadanía. Determinar los sitios de instalación de tecnología de control por medio de cámaras fijas, las cuales contarán con la debida señalización vertical y horizontal necesaria.



Gerencia de Filial

Realizar capacitaciones en educación y seguridad vial a conductores y población en general, para hacer conocer las consecuencias y sanciones que existe por el irrespeto a las señales, normas y leyes de tránsito, logrando así mejorar la conciencia vial; con el objetivo de crear usuarios respetuosos con su vida y de la de los demás.

5 BASE TERRITORIAL

El cantón Jipijapa, cuyo nombre oficial es San Lorenzo de Jipijapa, conocida como “La Sultana del Café”, por la gran producción de este producto y en lo que basa la economía su población es una ciudad ecuatoriana, cabecera cantonal del Cantón Jipijapa, así como la sexta urbe más grande y poblada de la Provincia de Manabí. Se localiza al centro de la región litoral del Ecuador, en una extensa llanura, atravesada por el río Jipijapa, a una altitud de 287 msnm y con un clima lluvioso tropical de 27 °C en promedio. Su superficie es de 1.420 km².

Cuenta con una población de 33.557 habitantes, y está conformada por 3 parroquias urbanas y 7 parroquias rurales.

Parroquias Urbanas: San Lorenzo, Manuel Inocencio Parrales y Guale, Dr. Miguel Moran Lucio.

Parroquias Rurales: La América, El Anegado, Julcuy, La Unión, Membrillal, Puerto Cayo, Pedro Pablo Gómez.

El cantón Jipijapa posee recursos turísticos cuenta con las playas de Puerto Cayo, Centro Cultural Municipal, aguas termales en Andil, Choconchá y Joá, estos últimos constituidos en lugares históricos y se presume que fueron construidos por los indios Mayas, que a su paso por la región dejaron sus huellas.

Entre los aspectos culturales, históricos y folclóricos se destacan la iglesia de San Lorenzo y las manifestaciones religiosas que se dan en torno a la Virgen de Agua Santa.



Gerencia de Filial



Mapa 1: Ubicación de Jipijapa - Manabí

6 JUSTIFICACIÓN

La problemática que vive el Ecuador es la misma que se da a nivel mundial. El alto número de siniestros de tránsito se ven traducidos en 1.35 millones de fallecidos aproximadamente en todo el mundo, siendo la segunda causa de muerte en los países Latinoamericanos, lo que se convierte en una problemática de salud pública de acuerdo a lo dispuesto por la Organización Mundial de la Salud (OMS) debido al crecimiento de los índices de mortalidad y el impacto social, consecuente al constante crecimiento poblacional y el parque automotor en los últimos años.

Los estudios de tránsito y seguridad vial, desarrollados por la Organización Mundial de la Salud, observan que en su mayoría las personas de un rango de 18 a 25 años, es decir adolescentes, son los que se ven inmiscuidos en los siniestros de tránsito, por la mayor probabilidad de conducir en exceso de velocidad, por tanto, causar problemas viales, así mismo, se evidencia que particularmente los conductores son varones, en gran porcentaje de los siniestros de tránsito.

La provincia de Manabí ocupa el tercer lugar en accidentabilidad en Ecuador y el cantón Jipijapa el cuarto lugar de siniestros de tránsito dentro de la provincia de Manabí, siendo las principales causas, el consumo de bebidas alcohólicas, irrespeto a las señales de tránsito y el exceso de velocidad lo que ha generado siniestros de tránsito con consecuencias fatales, por lo que la implementación y puesta en funcionamiento de sistemas de control de tránsito, a través de tecnología de cámaras fijas para el control, es un pilar fundamental para aportar soluciones frente a los problemas viales y las mismas actividades pueden llegar a alinearse con los objetivos de desarrollo sostenible de la Organización Mundial de la Salud (OMS).



Gerencia de Filial

Si se pone en funcionamiento el proyecto de la implementación de los sistemas tecnológicos de tránsito, los índices de mortalidad y siniestralidad, pueden reducirse en su mayoría, buscando la mitigación de la problemática actual vial, por lo que, la dirección de estas actividades correctivas es regular la capacidad de conducir de los usuarios viales, es decir reducir la velocidad, protegiendo la integridad física de las personas (conductor o peatón), incrementando la seguridad vial y mejorando la calidad de vida de la población del cantón Jipijapa.

7 SINIESTRALIDAD SEGÚN AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO

La Provincia de Manabí, registra los siguientes siniestros de tránsito desde el año 2008 hasta el año 2022:

CUADRO N° 01
SINIESTROS DE TRÁNSITO, LESIONADOS Y FALLECIDOS EN SITIO Y POR PROVINCIAS. SERIE HISTÓRICA 2008 - 2022

PROVINCIA	NÚMERO DE SINIESTROS DE TRÁNSITO, LESIONADOS Y FALLECIDOS EN SITIO POR AÑO DE OCURRENCIA														
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
NÚMERO DE SINIESTROS DE TRÁNSITO	19.664	21.528	25.588	24.626	23.854	28.169	38.658	35.706	30.269	28.967	25.530	24.595	16.772	21.352	21.739
AZUAY	1.000	1.029	1.166	1.145	1.033	1.008	1.737	1.348	1.312	1.497	1.525	1.245	785	828	1.154
BOLIVAR	123	166	220	190	184	171	226	214	193	167	127	134	39	80	95
CAÑAR	339	276	273	273	276	344	355	326	218	176	105	84	42	42	108
CARCHI	191	158	181	192	263	304	172	171	131	186	68	87	71	73	42
CHIMBORAZO	493	759	825	678	633	680	656	657	744	790	701	586	369	622	526
COTOPAXI	635	558	605	552	516	685	649	559	427	500	113	122	97	104	129
EL ORO	472	439	578	555	629	995	964	908	828	687	434	519	559	783	813
ESMERALDAS	240	310	350	320	375	351	336	424	293	250	148	192	171	232	225
GALAPAGOS	14	11	34	25	24	9	16	21	4	2	6	6	0	1	0
GUAYAS	5.513	6.536	9.183	8.771	9.048	10.385	9.481	6.712	7.894	8.414	8.609	9.334	6.372	7.758	7.966
IMBABURA	791	655	675	668	757	807	938	1.792	1.536	1.323	358	387	309	347	339
LOJA	456	523	587	691	744	864	722	694	560	537	527	624	470	512	662
LOS RIOS	528	736	922	779	993	1.137	1.376	1.247	1.040	910	847	980	806	1.145	1.185
MANABI	1.060	1.135	1.293	1.361	1.151	1.398	1.695	1.223	1.062	1.305	1.173	1.719	1.107	1.957	1.709
MORONA SANTIAGO	192	119	145	112	131	186	182	190	156	176	158	134	121	136	54
NAPO	153	147	164	176	140	203	185	199	115	95	82	65	28	49	42
ORELLANA	35	84	110	126	174	227	186	146	44	34	118	71	59	48	67
PASTAZA	90	88	164	198	128	254	252	112	68	54	55	37	52	39	44
PICHINCHA	5.179	5.502	5.594	5.396	3.964	5.531	15.211	15.365	10.776	9.363	7.599	4.975	3.266	3.807	3.793
SANTA ELENA	237	267	284	301	428	709	693	420	464	641	571	601	377	517	646
SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS	734	897	781	661	838	731	627	1.000	792	582	637	1.186	996	1.081	1.036
SUCUMBIOS	101	64	113	171	303	131	113	127	72	76	73	73	32	48	13
TUNGURAHUA	992	961	1.189	1.173	982	979	1.744	1.739	1.439	1.120	1.407	1.368	755	1.076	1.038
ZAMORA CHINCHIPE	156	108	152	112	140	180	142	112	101	82	88	66	69	47	53

CUADRO N° 17
SINIESTROS DE TRÁNSITO, LESIONADOS Y FALLECIDOS EN SITIO, POR CANTONES, ACUMULADO ENERO - DICIEMBRE 2022

PROVINCIA	CANTONES	SINIESTROS	LESIONADOS	FALLECIDOS EN SITIO
MANABI	24 DE MAYO	1	2	0
	BOLIVAR (MANABI)	10	13	4
	CHONE	33	41	1
	EL CARMEN	37	56	26
	FLAVIO ALFARO	0	0	0
	JAMA	2	1	1
	JARAMIJO	44	49	4
	JIPIJAPA	68	82	6
	JUNIN	11	12	1
	MANGA DEL CURA	0	0	0
	MANTA	563	278	12
	MONTECRISTI	112	101	9
	OLMEDO (MANABI)	1	1	0
	PAJAN	20	22	10
	PEDERNALES	11	9	7
	PICHINCHA	1	1	1
	PORTOVIEJO	615	439	29
	PUERTO LOPEZ	12	12	2
	ROCAFUERTE	60	72	3
SAN VICENTE	8	12	3	
SANTA ANA	36	51	3	
SUCRE	24	29	3	
TOSAGUA	40	44	5	
TOTAL		1.709	1.327	130

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito



8 ANÁLISIS TÉCNICO

La Red Vial de la Provincia de Manabí, se encuentra formada por:

- Red Vial Estatal: vías conformadas por las troncales nacionales que a su vez están integradas por todas las vías declaradas por el ministerio rector como corredores arteriales o como vías colectoras.
- Red Vial Cantonal Urbana: vías que conforman la zona urbana del cantón, la cabecera parroquial rural y aquellas vías que, de conformidad con cada planificación municipal, estén ubicadas en zonas de expansión urbana.

Es importante describir que cada una de las intersecciones para ser semaforizadas han sido debidamente definidas por su gran carga vehicular y el irrespeto a las señales de tránsito, situación que genera un alto nivel de inseguridad y riesgo, tanto a peatones como a vehículos, que transitan por esas intersecciones.

El nivel de congestión vehicular se identifica en algunos tramos y sectores específicos de la red vial del cantón, debido a la presencia de altos volúmenes de tráfico que superan su capacidad en horas pico y la concurrencia de todo tipo de vehículos (buses, pesado, taxis, escolares, motos) situación que incide en el incremento de los tiempos de viaje, empeorada con la ausencia de conectividad, dentro de la red vial cantonal.

El Concejo Nacional de Competencias mediante la Resolución 006-CNC-2012, publicada en el Registro Oficial, Suplemento, N° 712 del 29 de mayo de 2012, resolvió transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales.

Art. 30.3.a.- Acciones previas al control por medios tecnológicos.- Las Entidades competentes de conformidad con la Constitución y la Ley, podrán realizar los controles de tránsito dentro de su jurisdicción, a través de medios tecnológicos y debidamente homologados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. La finalidad del control por medios tecnológicos será preventiva, para el efecto, previo a que estos detecten, registren y sancionen contravenciones de tránsito, se deberán observar los siguientes requisitos mínimos: a) No se podrán instalar ni poner en



Gerencia de Filial

marcha ningún tipo de medio tecnológico de detección, registro y sanción automática de infracciones sin que previamente cuente con un informe de factibilidad de la entidad competente. b) Los referidos medios de control deberán estar calibrados, operativos y funcionales de acuerdo a la tecnología implementada, sin que puedan ser ubicados en curvas, pendientes y otros definidos en la normativa emitida por la entidad competente en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dentro de su jurisdicción y en el ámbito de sus competencias; Los funcionarios que impidan su correcto funcionamiento serán solidariamente responsables por las afectaciones que sus acciones u omisiones generen. c) Previo a entrar en funcionamiento, se realizarán procesos de socialización con la ciudadanía de forma obligatoria por un período no menor a veinte días, a través de los medios y mecanismos que defina la autoridad competente de tránsito en su jurisdicción; y, d) Todo espacio o zona de control mediante los señalados medios tecnológicos, deberá contar con señalización vertical y horizontal en el punto de control y antes del mismo como medida de prevención.

En el presente informe se ha identificado 8 puntos proclives a siniestros de tránsito, los cuales por su ubicación geográfica se proponen como puntos factibles para la implementación de tecnología con cámaras fijas para detección de exceso de velocidad, los cuales deben detectar exceso de velocidad en ambas direcciones en las siguientes ubicaciones:

#	UBICACIÓN	COORDENADAS
01	Vía Pedro Pablo Gómez - Julcuy	-1.5678, -80.52063
02	Vía Pedro Pablo Gómez - El Anegado	-1.44984, -80.55589
03	Vía Sancán – Quimis	-1.23721, -80.58917
04	Vía Quimis – Sancan	-1.27561, -80.5884
05	Vía Joaz - Puerto Cayo	-1.36755, -80.63695
06	Vía ingreso a Puerto Cayo	-1.34234, -80.7111
07	Vía Ruta Del Spondylus	-1.29406, -80.7669



9 NOMENCLATURA REFERENCIAL

Seguridad vial. - La seguridad vial se refiere a las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas en el tránsito (OMS-OPS).

Accidente de tránsito. - Todo suceso eventual o acción involuntaria, que como efecto de una o más causas y con independencia del grado de estas, ocurre en vías o lugares destinados al uso público o privado, ocasionando personas muertas, individuos con lesiones de diversa gravedad o naturaleza y daños materiales en vehículos, vías o infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía, vehículo, vía y/o entorno (RLOTTTSV, 2016).

Nota Importante: El Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) del cual es miembro el Ecuador, utiliza el término “Siniestro de tránsito”, terminología consensuada para definir cualquier hecho de tránsito con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona herida o muerta. Un suicidio o intento de suicidio no se considera un accidente, sino un incidente causado por un acto deliberado de infligirse lesiones mortales. Sin embargo, si un suicidio o un intento de suicidio causan heridas a otro usuario, entonces el incidente debe ser considerado un accidente con víctimas. Se incluyen: las colisiones entre vehículos; entre vehículos y peatones; entre vehículos y animales u obstáculos fijos; los siniestros viales con la intervención de sólo un vehículo; y las colisiones con vehículos ferroviarios. Las colisiones múltiples se contabilizan como un solo hecho de tránsito si las colisiones se suceden en un periodo de tiempo muy corto. Se excluyen los hechos de tránsito con sólo daños materiales. Se excluyen los actos terroristas."

- Siniestro mortal. - Cualquier hecho de tránsito con víctimas a consecuencia del cual fallece al menos una persona (OISEVI).
- Siniestro no mortal. - Cualquier hecho de tránsito con víctimas distinto de un accidente mortal (OISEVI).
- Choque. Es el impacto de dos vehículos en movimiento (OISEVI)
- Choque posterior o por alcance. - Es el impacto de un vehículo al vehículo que le antecede (RLOTTTSV, 2016).
- Choque frontal longitudinal. - Impacto frontal de dos vehículos, cuyos ejes longitudinales coinciden al momento del impacto (RLOTTTSV, 2016),
- Choque frontal excéntrico: Impacto frontal de dos vehículos, cuyos ejes longitudinales al momento del impacto forman una paralela (RLOTTTSV, 2016).



Gerencia de Filial

- Choque lateral angular: Es el impacto de la parte frontal de un vehículo con la parte lateral de otro, que al momento del impacto sus ejes longitudinales forman un ángulo diferente a 90 grados (RLOTTTSV, 2016).
- Choque Lateral Perpendicular. - Es el impacto de la parte frontal de un vehículo contra la parte lateral de otro, que al momento del impacto sus ejes longitudinales forman un ángulo de 90 grados (RLOTTTSV, 2016)."
- Estrellamiento: Impacto de un vehículo en movimiento contra otro estacionado o contra un objeto fijo (RLOTTTSV, 2016).
- Perdida de Carril: Es la salida del vehículo de la calzada normal de circulación (RLOTTTSV, 2016).
- Perdida de Pista. - Es la salida del vehículo de la calzada normal de circulación (ANT, MDI, DNCTSV, CTE).
- Roce: Es la fricción de las partes laterales de la carrocería de dos vehículos en movimiento, determinando daños materiales superficiales (RLOTTTSV, 2016).
- Roce negativo. - Cuando los vehículos que intervienen en el roce circulan en el mismo sentido (RLOTTTSV, 2016).
- Roce positivo. - Cuando los vehículos que intervienen en el roce circulan en sentido contrario (RLOTTTSV, 2016).
- Rozamiento. - Es la fricción de la parte lateral de la carrocería de un vehículo en movimiento con un vehículo estacionado o un objeto fijo (RLOTTTSV, 2016).
- Volcamiento. - Accidente a consecuencia del cual la posición del vehículo se invierte o éste cae lateralmente (RLOTTTSV, 2016).
- Volcamiento lateral. - Es la pérdida de la posición normal del vehículo, por uno de sus laterales, descritos como: 1/4, 2/4, 3/4 o un ciclo completo (RLOTTTSV, 2016)
- Volcamiento longitudinal. - Es la pérdida de la posición normal del vehículo, en el sentido de su eje longitudinal, descritos como: 1/4, 2/4, 3/4 o un ciclo completo (RLOTTTSV, 2016).
- Arrollamiento. - Acción por la cual un vehículo pasa con su rueda o ruedas por encima del cuerpo de una persona o animal (RLOTTTSV, 2016).
- Atropello. - Impacto de un vehículo en movimiento a un peatón o animal (RLOTTTSV, 2016).
- Caída de Pasajero. - Es la pérdida de equilibrio del pasajero que produce su descenso violento desde el estribo o del interior del vehículo hacia la calzada (RLOTTTSV, 2016).
- Colisión. - Impacto de más de dos vehículos (RLOTTTSV, 2016)
- Atípico. - Sucesos eventuales que no se encuentran enmarcados dentro de la tipología (ANT, MDI, DNCTSV, CTE).

Tipo de vehículo involucrado:



Gerencia de Filial

Se refiere a la clasificación vehicular dada por la Norma NTE INEN 2656:2016 que identifica a los vehículos automotores mediante sus características generales de diseño y uso. Estos vehículos se encuentran considerados en el RLOTTTSV.

- Automóvil. - Vehículo liviano destinado al transporte de un reducido número de personas (RLOTTTSV, 2016).
- Bicicleta. - Vehículo de tracción humana de dos o más ruedas en línea (RLOTTTSV, 2016).
- Bus. - Vehículo automotor diseñado para el transporte de pasajeros compuesto por un chasis y una carrocería acondicionada para el transporte de pasajeros con una capacidad desde 36 asientos incluido el conductor (RLOTTTSV, 2016).
- Camión. - Vehículo a motor construido especialmente para el transporte de carga, con capacidad de más de 3.500 Kg (RLOTTTSV, 2016).
- Camioneta. - Vehículo a motor construido para el transporte de carga, con capacidad de hasta 3.500 Kg (RLOTTTSV, 2016).
- Emergencias. - El perteneciente a la Policía Nacional o al Cuerpo de Bomberos y las ambulancias de las instituciones públicas o privadas que porten los distintivos especiales determinados para el efecto (RLOTTTSV, 2016).
- Especial. - Vehículos que pertenecen a las categorías M, N u O destinados al transporte de pasajeros o mercancías que cumplen una función adicional y que presentan características especiales tanto en su carrocería o equipamiento. Ejemplos: casa rodante, porta valores, barredor, estación médica móvil, esparcidora de asfalto, sanitaria, tractor, entre otros. (NTE INEN 2656:2016).
- Furgoneta. - Vehículo ligero diseñado para el transporte de pasajeros y mercancías, compuesto por una superestructura integral entre el chasis y la carrocería. Puede tener una capacidad de pasajeros entre 10 y 18 asientos incluido el conductor (RLOTTTSV, 2016).
- Motocicleta: Vehículo automóvil de dos, tres o cuatro ruedas cuya masa en vacío no excede de 400 kg. de peso. Se incluyen los vehículos con una cilindrada inferior a 50cc. si no están incluidos en la definición de ciclomotor (OISEVI).
- Vehículo deportivo utilitario. - Vehículo utilitario fabricado con carrocería cerrada o abierta, con techo fijo o desmontable y rígido o flexible. Para cuatro o más asientos en por lo menos dos filas. Los asientos pueden tener respaldos abatibles o removibles para proveer mayor espacio de carga. Con dos o cuatro puertas laterales y apertura posterior. Por su configuración (altura libre del piso, ángulos de ataque, ventral y de salida) generalmente puede ser utilizado en carreteras en mal estado o fuera de ellas. La tracción puede estar en las cuatro ruedas o en dos. Ejemplos: Jeep, todo terreno, entre otros. (NTE INEN-ISO 3833, 3.1.1.9; NTE INEN 2656:2016)

Tipo de personas involucradas:



Gerencia de Filial

Conductor: Es la persona legalmente facultada para conducir un vehículo automotor, y quien guía, dirige o maniobra un vehículo remolcado (RLOTTTSV, 2016).

Pasajero: Es la persona que utiliza un medio de transporte para movilizarse de un lugar a otro, sin ser el conductor (RLOTTTSV, 2016).

Peatón: Es la persona que transita a pie por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras y, las personas con discapacidad que transitan igualmente en vehículos especiales manejados por ellos o por terceros. (RLOTTTSV, 2016).

- Se incluyen los ocupantes o personas que empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones. Se incluyen también las personas que conducen a pie un ciclo o ciclomotor, o se desplazan sobre patines u otros artefactos parecidos (OISEVI)."

Víctimas involucradas:

- Víctima. - Cualquier persona muerta o herida como consecuencia de un siniestro vial (RLOTTTSV, 2016).
- Fallecido. - Cualquier persona fallecida en el acto (en sitio) o durante los 30 días siguientes a un hecho de tránsito con víctimas, excluidos los suicidios. Se excluyen los casos en los que la autoridad competente declara que la causa de la muerte ha sido un suicidio (OISEVI).
- Lesionado: Cualquier persona que como consecuencia de un siniestro vial con víctimas no resulte fallecida en el acto o dentro de las 24 horas siguientes, pero sufra lesiones. Normalmente, estas lesiones requieren tratamiento médico. Se excluyen los intentos de suicidio. Las personas con lesiones muy leves, como pequeños cortes o magulladuras, no suelen ser registradas como heridos. Se excluyen los casos en los que la autoridad competente declara que la causa de la herida ha sido un intento de suicidio (OISEVI)."

10 LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE PUNTOS DE CONTROL FIJOS EN EL CANTÓN JIPIJAPA

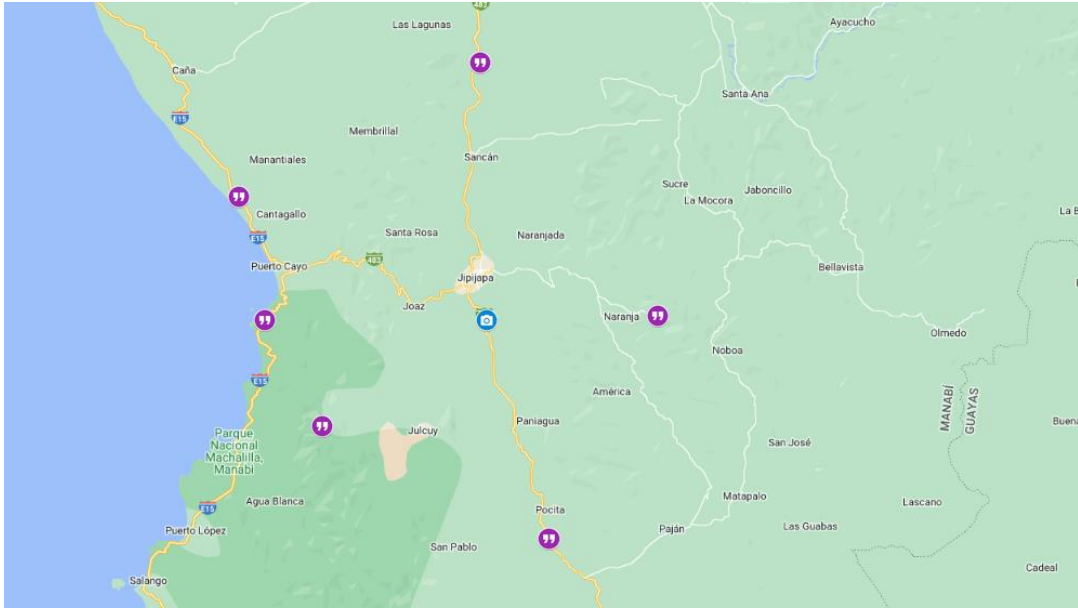
El presente informe técnico contiene las zonas conflictivas en el cantón Jipijapa en referencia a la seguridad vial para la aplicación de sistemas de control mediante la instalación, implementación y puesta en funcionamiento de tecnología para el control de tránsito, la identificación de accidentabilidad a través del número de siniestros de tránsito, la configuración vial y el comportamiento de los usuarios viales, se determinó



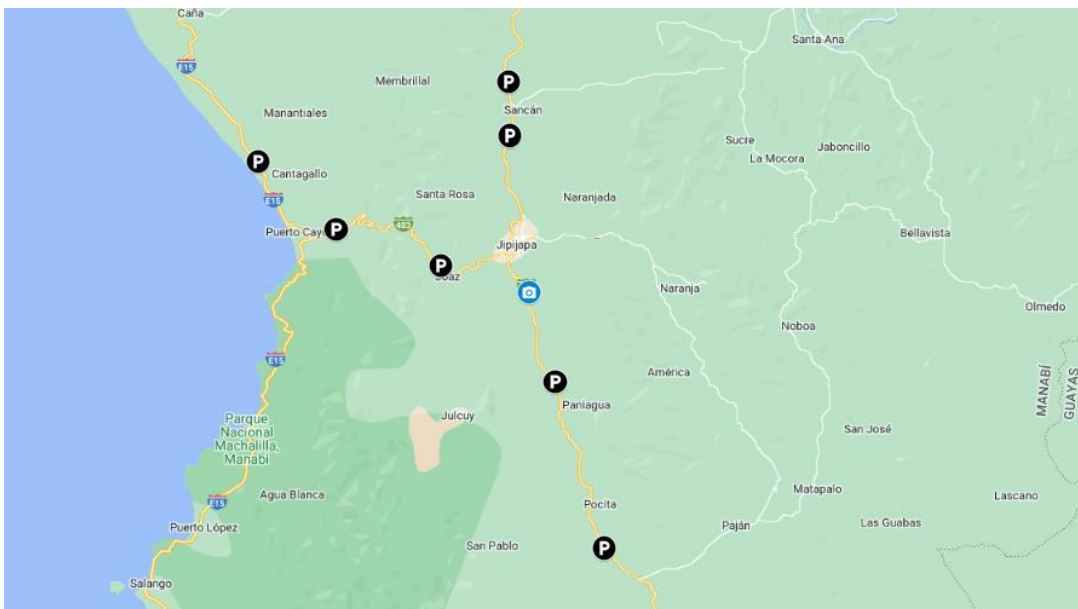
Autoridad de Tránsito y Movilidad de **Jipijapa** – EF

Gerencia de Filial

los puntos para instalación de dispositivos de control de tránsito, descritos a continuación:



Mapa 1: Identificación de data cantón Jipijapa



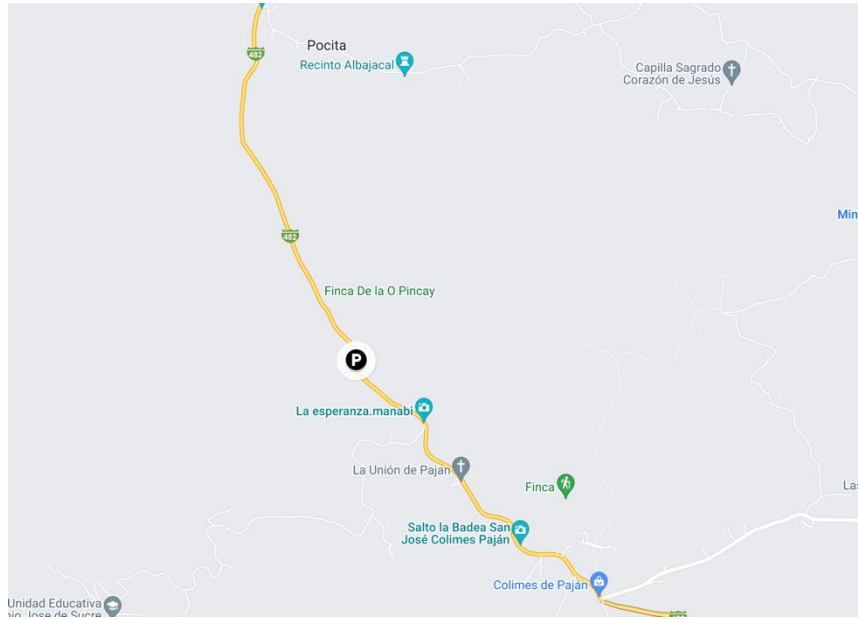
Mapa 2: Puntos de control de velocidad

Implementación de Puntos de control de velocidad



Gerencia de Filial

Punto 1.



TIPO DE DISPOSITIVO TECNOLÓGICO	Se realizará el control de tránsito por medio de la instalación de dispositivos tecnológicos tipo radar de velocidad		
LATITUD	-1.5678	LONGITUD	-80.52063
UBICACIÓN	Red Vial Estatal E482, vía Pedro Pablo Gómez, sector Julcuy		
LÍMITE DE VELOCIDAD DE LA VÍA	<p>La velocidad máxima permitida para la circulación de automotores en la vía donde se propone el dispositivo tecnológico es de 90 km/h.</p> <p>LOTTTSV, DISPOSICIÓN TRIGÉSIMA SÉPTIMA. – La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los Gobiernos Autónomos Descentralizados dentro de su jurisdicción, podrán establecer límites menores de velocidad por razones de prevención y seguridad, y fijar límites máximos y rangos moderados, sujetándose a los límites nacionales establecidos en el Reglamento General de Aplicación de esta Ley.</p>		
DISTANCIA DEL PRÓXIMO RADAR	La cámara panel de velocidad está ubicada a 14.6 km		
SITIO DE CONCURRENCIA	Cantidad	2 DOS	
	Establecimiento	Turismo Comunitario San Francisco de Paján, Cementerio de la Esperanza	
ENTRADA O SALIDA A RED VIAL CANTONAL	La vía donde se implementará el punto de control de tránsito con dispositivo tecnológico presenta doble sentido de circulación de		



Gerencia de Filial

	dos carriles, y está próximo a vías de ingreso o salida a red vial cantonal con otros centros poblacionales.
RECTA	Se presenta una longitud de vía de 300m aproximadamente
VELOCIDAD DE PUNTO SUPERIOR A LÍMITE ESTABLECIDO	Los automotores se movilizan excediendo el límite de circulación con una velocidad punta de 111-120 km/h

Análisis de Velocidad de Punto:

Tiempo de evaluación	Martes, 14 Febrero 2023,08:00 Martes, 14 Febrero 2023,18:00		
Límite de velocidad	90	km/h	Contar
Excesos de velocidad	4.26	%	Vehículos de dos ruedas 471
Tiempo medio de brecha	15.45	s	Coche 1648
Colas de tránsito	39.47	%	Furgonetas 390
Dirección de Evaluación: Ambas direcciones	Camiones		614
	Semi-camiones		515
	Total		3638

VELOCIDAD	TOTAL	PORCENTAJE
<= 60 km/h	1137	31.25
61-70 km/h	971	26.69
71-80 km/h	919	25.26
81-90 km/h	456	12.53
91-100 km/h	121	3.33
101-110 km/h	30	0.82
111-120 km/h	4	0.11
121-130 km/h	0	0.00
> 130 km/h	0	0.00
Total	3638	100.00

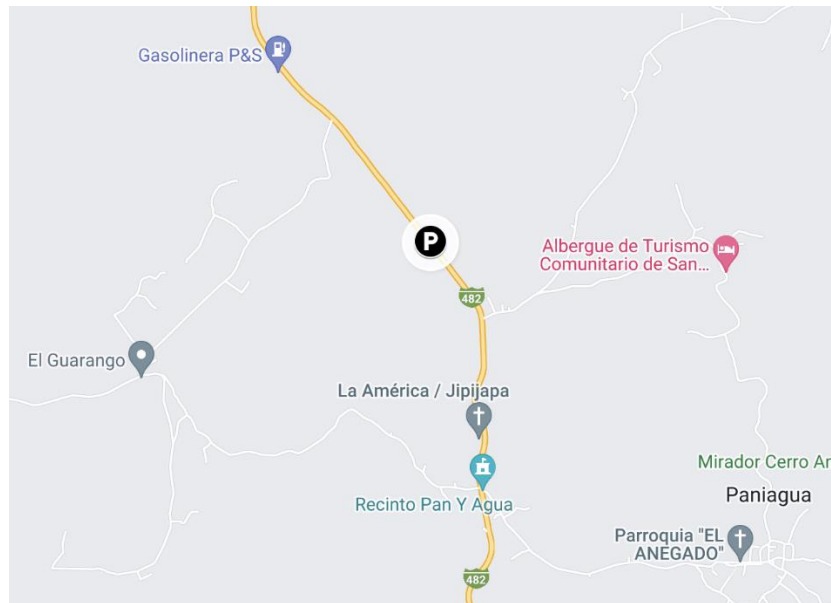
Fotografía:



Gerencia de Filial



Punto 2.



TIPO DE DISPOSITIVO TECNOLÓGICO	Se realizará el control de tránsito por medio de la instalación de dispositivos tecnológicos tipo radar de velocidad		
LATITUD	-1.44984	LONGITUD	-80.55589
UBICACIÓN	Red Vial Estatal E482, sector El Anegado		
LÍMITE DE VELOCIDAD DE LA VÍA	La velocidad máxima permitida para la circulación de automotores en la vía donde se propone el dispositivo tecnológico es de 90 km/h. LOTTTSV, DISPOSICIÓN TRIGÉSIMA SÉPTIMA. – La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los Gobiernos Autónomos		



Gerencia de Filial

	Descentralizados dentro de su jurisdicción, podrán establecer límites menores de velocidad por razones de prevención y seguridad, y fijar límites máximos y rangos moderados, sujetándose a los límites nacionales establecidos en el Reglamento General de Aplicación de esta Ley.	
DISTANCIA DEL PRÓXIMO RADAR	La cámara panel de velocidad está ubicada a 7.6 km	
SITIO DE CONCURRENCIA	Cantidad	3 TRES
	Establecimiento	Gasolinera P&S, Recinto Pan y Agua y Albergue de Turismo Comunitario de San Pedro
ENTRADA O SALIDA A RED VIAL CANTONAL	La vía donde se implementará el punto de control de tránsito con dispositivo tecnológico presenta doble sentido de circulación de dos carriles, y está próximo a vías de ingreso o salida a red vial cantonal con otros centros poblacionales.	
RECTA	Se presenta una longitud de vía de 1.76km aproximadamente	
VELOCIDAD DE PUNTO SUPERIOR A LÍMITE ESTABLECIDO	Los automotores se movilizan excediendo el límite de circulación con una velocidad punta de 140-150 km/h	

Análisis de Velocidad de Punto:

Hora del Filtro: 9:38 martes, 14 de febrero de 2023 => 7:52 miércoles, 15 de febrero de 2023

RESUMEN DE 7881 VEHICULOS: 1061 a vehículos más de 90km

VEHICULOS A MAS DE 90KM		
Velocidad	Cantidad de vehículos	PORCENTAJE
90 km - 100 km	690	8.80
100 km - 110 km	263	3.30
110 km - 120 km	74	0.90
120 km - 130 km	29	0.40
130 km - 140 km	2	0.03
140 km - 150 km	3	0.03
150 km - 160 km	0	0
Total vehículos: 7881		
Total vehículos +90 km/h: 1061		13.73

Fotografía:



Gerencia de Filial



Punto 3.



TIPO DE DISPOSITIVO TECNOLÓGICO	Se realizará el control de tránsito por medio de la instalación de dispositivos tecnológicos tipo radar de velocidad		
LATITUD	-1.23721	LONGITUD	-80.58917
UBICACIÓN	Red Vial Estatal E482, vía Sancán, sector Quimis		
LÍMITE DE VELOCIDAD DE LA VÍA	La velocidad máxima permitida para la circulación de automotores en la vía donde se propone el dispositivo tecnológico es de 90 km/h. LOTTTSV, DISPOSICIÓN TRIGÉSIMA SÉPTIMA. – La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los Gobiernos Autónomos Descentralizados dentro de su jurisdicción, podrán establecer		



Gerencia de Filial

	límites menores de velocidad por razones de prevención y seguridad, y fijar límites máximos y rangos moderados, sujetándose a los límites nacionales establecidos en el Reglamento General de Aplicación de esta Ley.	
DISTANCIA DEL PRÓXIMO RADAR	La cámara panel de velocidad está ubicada a 4.6 km	
SITIO DE CONCURRENCIA	Cantidad	1 UNO
	Establecimiento	Primax de Sancán
ENTRADA O SALIDA A RED VIAL CANTONAL	La vía donde se implementará el punto de control de tránsito con dispositivo tecnológico presenta doble sentido de circulación de dos carriles, y está próximo a vías de ingreso o salida a red vial cantonal con otros centros poblacionales.	
RECTA	Se presenta una longitud de vía de 1.37 km aproximadamente	
VELOCIDAD DE PUNTO SUPERIOR A LÍMITE ESTABLECIDO	Los automotores se movilizan excediendo el límite de circulación con una velocidad punta de 151-160 km/h	

Análisis de Velocidad de Punto:

Hora del Filtro: 17:52 lunes, 13 de febrero de 2023 => 8:58 martes, 14 de febrero de 2023

Dirección de Evaluación: Ambas Direcciones

RESUMEN DE 4386 VEHICULOS: 785 A VEHÍCULOS MÁS DE 90KM

VEHICULOS A MAS DE 90KM		
VELOCIDAD	CANTIDAD DE VEHÍCULOS	PPORCENTAJE
90 km - 100 km	451	10.3
101 km - 110 km	194	4.4
111 km - 120 km	79	1.8
121 km - 130 km	45	1.0
131 km - 140 km	7	0.2
141 km - 150 km	6	0.1
151 km - 160 km	3	0.1
Total vehículos: 3634		
Total vehículos +90 km/h: 785		17.9

Fotografía:

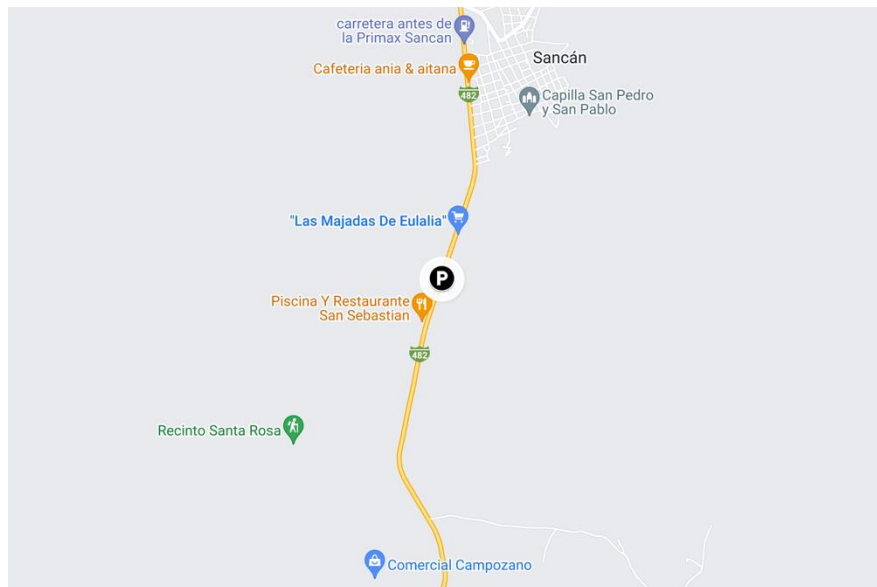


Autoridad de Tránsito y Movilidad de **Jipijapa** – EF

Gerencia de Filial



Punto 4.



TIPO DE DISPOSITIVO TECNOLÓGICO	Se realizará el control de tránsito por medio de la instalación de dispositivos tecnológicos tipo radar de velocidad		
LATITUD	-1.27561	LONGITUD	-80.5884
UBICACIÓN	Red Vial Estatal E482, sector Sancán Sur		



Gerencia de Filial

LÍMITE DE VELOCIDAD DE LA VÍA	La velocidad máxima permitida para la circulación de automotores en la vía donde se propone el dispositivo tecnológico es de 90 km/h. LOTTTSV, DISPOSICIÓN TRIGÉSIMA SÉPTIMA. – La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los Gobiernos Autónomos Descentralizados dentro de su jurisdicción, podrán establecer límites menores de velocidad por razones de prevención y seguridad, y fijar límites máximos y rangos moderados, sujetándose a los límites nacionales establecidos en el Reglamento General de Aplicación de esta Ley.	
DISTANCIA DEL PRÓXIMO RADAR	La cámara panel de velocidad está ubicada a 4.3 km	
SITIO DE CONCURRENCIA	Cantidad	2 DOS
	Establecimiento	Las Majadas de Eulalia, piscina y restaurante San Sebastián
ENTRADA O SALIDA A RED VIAL CANTONAL	La vía donde se implementará el punto de control de tránsito con dispositivo tecnológico presenta doble sentido de circulación de dos carriles, y está próximo a vías de ingreso o salida a red vial cantonal con otros centros poblacionales.	
RECTA	Se presenta una longitud de vía de 1.4 km aproximadamente	
VELOCIDAD DE PUNTO SUPERIOR A LÍMITE ESTABLECIDO	Los automotores se movilizan excediendo el límite de circulación con una velocidad punta de 140-150 km/h	

Análisis de Velocidad de Punto:

Hora del Filtro: 06:12 viernes, 21 de octubre de 2022 => 17:27 viernes, 21 de octubre de 2022

Dirección de Evaluación: Ambas Direcciones

RESUMEN DE 2399 VEHICULOS: 311 VEHÍCULOS A MÁS DE 90KM

VEHICULOS A MAS DE 90KM	
Velocidad	Cantidad de vehículos
90 km - 100 km	203
100 km - 110 km	66
110 km - 120 km	37
120 km - 130 km	3
130 km - 140 km	1
140 km - 150 km	1
Total vehículos: 2399	
Total vehículos +90 km/h: 311	



Gerencia de Filial

Punto 5.



TIPO DE DISPOSITIVO TECNOLÓGICO	Se realizará el control de tránsito por medio de la instalación de dispositivos tecnológicos tipo radar de velocidad		
LATITUD	-1.36755	LONGITUD	-80.63695
UBICACIÓN	Red Vial Estatal E483, vía a Puerto Cayo		
LÍMITE DE VELOCIDAD DE LA VÍA	<p>La velocidad máxima permitida para la circulación de automotores en la vía donde se propone el dispositivo tecnológico es de 90 km/h.</p> <p>LOTTTSV, DISPOSICIÓN TRIGÉSIMA SÉPTIMA. – La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los Gobiernos Autónomos Descentralizados dentro de su jurisdicción, podrán establecer límites menores de velocidad por razones de prevención y seguridad, y fijar límites máximos y rangos moderados, sujetándose a los límites nacionales establecidos en el Reglamento General de Aplicación de esta Ley.</p>		
DISTANCIA DEL PRÓXIMO RADAR	La cámara panel de velocidad está ubicada a 16.8 km		
SITIO DE CONCURRENCIA	Cantidad	1 UNO	
	Recinto habitado	Joa	
ENTRADA O SALIDA A RED VIAL CANTONAL	La vía donde se implementará el punto de control de tránsito con dispositivo tecnológico presenta doble sentido de circulación de dos carriles, y está próximo a vías de ingreso o salida a red vial cantonal con otros centros poblacionales.		
RECTA	Se presenta una longitud de vía de 1 km aproximadamente		



Autoridad de Tránsito y Movilidad de **Jipijapa** – EF

Gerencia de Filial

VELOCIDAD DE PUNTO SUPERIOR A LÍMITE ESTABLECIDO	Los automotores se movilizan excediendo el límite de circulación con una velocidad punta de 120-130 km/h
---	--

Análisis de Velocidad de Punto:

Hora del Filtro: 10:51 viernes, 21 de octubre de 2022 => 17:58 viernes, 21 de octubre de 2022

Dirección de Evaluación: Ambas Direcciones

RESUMEN DE 491 VEHICULOS: 72 VEHÍCULOS A MÁS DE 90KM

VEHICULOS A MAS DE 90KM	
Velocidad	Cantidad de vehículos
90 km - 100 km	54
100 km - 110 km	15
110 km - 120 km	1
120 km - 130 km	2
130 km - 140 km	0
140 km - 150 km	0
Total vehículos: 491	
Total vehículos +90 km/h: 72	

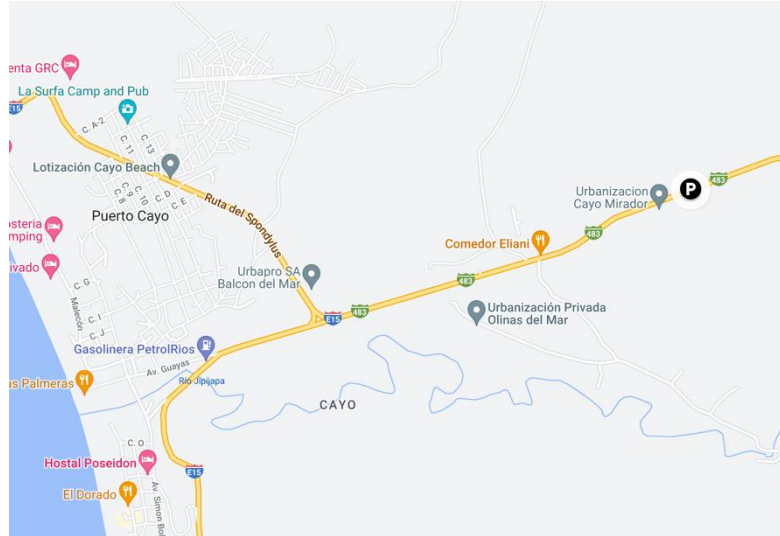
Fotografía:





Gerencia de Filial

Punto 6.



TIPO DE DISPOSITIVO TECNOLÓGICO	Se realizará el control de tránsito por medio de la instalación de dispositivos tecnológicos tipo radar de velocidad		
LATITUD	-1.34234	LONGITUD	-80.7111
UBICACIÓN	Red Vial Estatal E483, vía a Puerto Cayo ingreso		
LÍMITE DE VELOCIDAD DE LA VÍA	La velocidad máxima permitida para la circulación de automotores en la vía donde se propone el dispositivo tecnológico es de 90 km/h. LOTTTSV, DISPOSICIÓN TRIGÉSIMA SÉPTIMA. – La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los Gobiernos Autónomos Descentralizados dentro de su jurisdicción, podrán establecer límites menores de velocidad por razones de prevención y seguridad, y fijar límites máximos y rangos moderados, sujetándose a los límites nacionales establecidos en el Reglamento General de Aplicación de esta Ley.		
DISTANCIA DEL PRÓXIMO RADAR	La cámara panel de velocidad está ubicada a 16.8 km		
SITIO DE CONCURRENCIA	Cantidad	3 TRES	
	Establecimiento - Urbanización	Urbanización Cayo Mirador, Escuela nueve de Octubre – Olina, Comedor Eliani	
ENTRADA O SALIDA A RED VIAL CANTONAL	La vía donde se implementará el punto de control de tránsito con dispositivo tecnológico presenta doble sentido de circulación de		



Gerencia de Filial

	dos carriles, y está próximo a vías de ingreso o salida a red vial cantonal con otros centros poblacionales.
RECTA	Se presenta una longitud de vía de 950 m aproximadamente
VELOCIDAD DE PUNTO SUPERIOR A LÍMITE ESTABLECIDO	Los automotores se movilizan excediendo el límite de circulación con una velocidad punta de >130 km/h

Análisis de Velocidad de Punto:

Tiempo de evaluación	Wednesday, 15 February 2023,07:00 - Thursday, 16 February 2023,07:00		
Límite de velocidad	90	km/h	Contar
Excesos de velocidad	23.48	%	Vehículos de dos ruedas
Tiempo medio de brecha	66.71	s	Coche
Colas de tránsito	10.80	%	Furgonetas
			Camiones
			Semi-camiones
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones		Total
			1759

	Total	Total
<= 60 km/h	249	14.16
61-70 km/h	298	16.94
71-80 km/h	385	21.89
81-90 km/h	414	23.54
91-100 km/h	271	15.41
101-110 km/h	103	5.86
111-120 km/h	31	1.76
121-130 km/h	7	0.40
> 130 km/h	1	0.06
Total	1759	100.00

Fotografía:

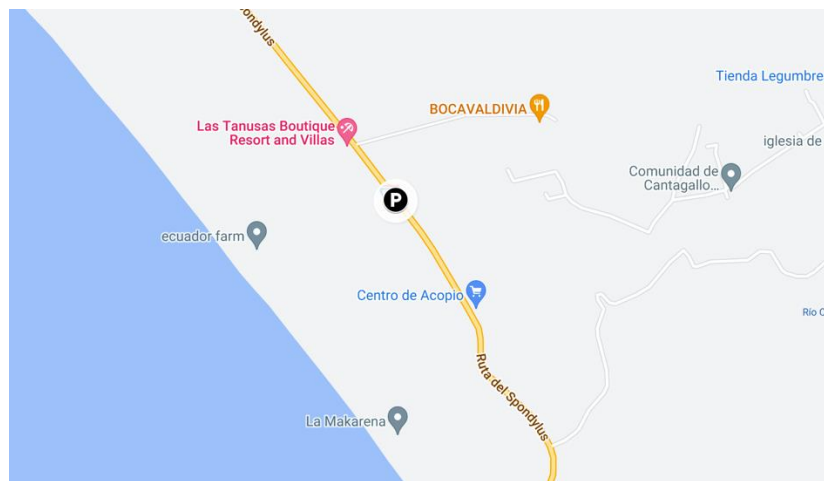


Autoridad de Tránsito y Movilidad de **Jipijapa** – EF

Gerencia de Filial



Punto 7.



TIPO DE DISPOSITIVO TECNOLÓGICO	Se realizará el control de tránsito por medio de la instalación de dispositivos tecnológicos tipo radar de velocidad		
LATITUD	-1.29406	LONGITUD	-80.7669
UBICACIÓN	Ruta del Spondylus E15		
LÍMITE DE VELOCIDAD DE LA VÍA	La velocidad máxima permitida para la circulación de automotores en la vía donde se propone el dispositivo tecnológico es de 90 km/h. LOTTTSV, DISPOSICIÓN TRIGÉSIMA SÉPTIMA. – La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los Gobiernos Autónomos Descentralizados dentro de su jurisdicción, podrán establecer límites menores de velocidad por razones de prevención y		



Gerencia de Filial

	seguridad, y fijar límites máximos y rangos moderados, sujetándose a los límites nacionales establecidos en el Reglamento General de Aplicación de esta Ley.	
DISTANCIA DEL PRÓXIMO RADAR	La cámara panel de velocidad está ubicada a 10 km	
SITIO DE CONCURRENCIA	Cantidad	3 TRES
	Establecimiento – Resort/Hotel	Las Tanusas Boutique Resort and Villas, McRackan Farm y Centro de Acopio
ENTRADA O SALIDA A RED VIAL CANTONAL	La vía donde se implementará el punto de control de tránsito con dispositivo tecnológico presenta doble sentido de circulación de dos carriles, y está próximo a vías de ingreso o salida a red vial cantonal con otros centros poblacionales.	
RECTA	Se presenta una longitud de vía de 1.9 km aproximadamente	
VELOCIDAD DE PUNTO SUPERIOR A LÍMITE ESTABLECIDO	Los automotores se movilizan excediendo el límite de circulación con una velocidad punta de 120-130 km/h	

Análisis de Velocidad de Punto:

Hora del Filtro: 08:51 viernes, 21 de octubre de 2022 => 17:58 viernes, 21 de octubre de 2022

Dirección de Evaluación: Ambas Direcciones

RESUMEN DE 511 VEHICULOS: 63 VEHÍCULOS A MÁS DE 90KM

VEHICULOS A MAS DE 90KM	
Velocidad	Cantidad de vehículos
90 km - 100 km	45
100 km - 110 km	14
110 km - 120 km	3
120 km - 130 km	1
130 km - 140 km	0
140 km - 150 km	0
Total vehículos: 511	
Total vehículos +90 km/h: 63	

Fotografía:



11 RECURSOS TÉCNICOS NECESARIOS

A continuación, se describirá de manera general los recursos y materiales técnicos necesarios para la instalación, implementación y puesta en marcha de dispositivos tecnológicos de control de tránsito dentro de la jurisdicción del cantón Jipijapa.

Sistema informático de procesamiento de infracciones de tránsito detectadas por medios electrónicos Software capaz validar, generar y notificar las citaciones producto de las infracciones detectadas por dispositivos electrónicos en las zonas intervenidas en el cantón Jipijapa.

El software debe permitir la interconexión de los diferentes dispositivos captadores de infracciones, el procesamiento de la información entregada y su presentación para que los gestores, a través de interfaces web puedan gestionarla, validarla y auditarla. Además, debe permitir la generación de citaciones y su posterior registro y notificación de forma electrónica. El software debe tener la capacidad de realizar, al menos, lo siguiente:

- Manejo de la carga de infracciones de forma automática, desde la descarga de los equipos de captura hasta su notificación al infractor.
- Dispositivos electrónicos para detección de infracciones de tránsito por exceso de velocidad.
- Módulo de notificación de infracciones a través de correo electrónico, SMS y/o llamada automatizada (creación automática de la citación conforme la normativa legal vigente).
- Módulo de reportes y gráficos de históricos y estadísticos.
- Portal de consultas de infracciones viales.



Gerencia de Filial

- Conexión directa con Sistemas Únicos Integrados de Registros de Tránsito y Transporte.

11.1 Equipo de Control de Infracciones por exceso velocidad:

Sistema conformado por 7 puntos de control distribuidos en el cantón Jipijapa, instalados y operativos.

Los dispositivos deberán tener la capacidad de funcionar de día o de noche y bajo cualquier condición ambiental, cualquiera sea su tecnología.

Los dispositivos electrónicos deberán permitir realizar al menos lo siguiente:

- Los dispositivos, cualquiera sea su tecnología, deberán ser fijos.
- Los dispositivos, cualquiera sea su tecnología, deberán captar al menos 3 imágenes digitales por cada infracción registrada, que permitan la verificación de la placa del vehículo, y evidencia del cometimiento de la infracción. Una de las imágenes debe ser del primer plano de la placa de identificación del vehículo y las otras dos deben ser tomas de ángulo amplio, separados por una secuencia de tiempo que permita demostrar que el vehículo estaba en movimiento.
- El dispositivo deberá permitir la configuración del sistema, de forma in situ y remota donde se pueda modificar los límites de velocidad por carril, horario de funcionamiento (inicio y apagado).
- Los dispositivos electrónicos deben ser capaces de cubrir, al menos, 2 carriles de forma simultánea e independiente en un solo sentido o doble sentido.
- Los datos de la infracción deben incluir: sitio y número de carril, código de infracción, fecha, hora, y coordenadas de ubicación (GPS).
- El sistema de cámaras deberá ser ubicado en la vía o en espacios públicos, y estar equipado con cajas de protección, que protejan a los equipos ante eventos de robo, destrucción, vandalismo y otros actos que puedan producir daños a los equipos.
- Referente a la temperatura de trabajo del sistema de cámaras propuesto: La operación de -20°C a $+50^{\circ}\text{C}$. d. Humedad: 80% de humedad relativa por encima de 20°C .
- Las infracciones captadas por el sistema de cámaras propuesto deberán transferirse de forma directa y de inmediata transmisión a un sistema de procesamiento de infracciones.
- Cada dispositivo de control de exceso de velocidad debe contar con su respectivo certificado de homologación extendido por la Agencia Nacional de Tránsito. Estos equipos deberán ser reemplazados en su totalidad por equipos nuevos cuando cumplan su vida útil, por destrucción, vandalismo o accidente.



Gerencia de Filial

11.2 Señalética Horizontal y Vertical

Para poder garantizar la efectividad del sistema planteado, se debe mantener perfectamente señalizados, tanto horizontal como verticalmente, los puntos de control donde se encuentren ubicados los dispositivos; toda la señalética que se instale deberá estar acorde, exclusivamente, a lo dispuesto por el INEN a través de del Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 004-1:2011 Señalización Vial Parte 1. Señalización Vertical; y, Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 004-2:2011 Señalización Vial Parte 2. Señalización Horizontal. En el caso de los dispositivos de luz roja, además se debe mantener la pintura necesaria de pasos cebra y líneas de parada para que no haya lugar a dudas a la hora de procesar y defender las infracciones.

11.3 Campaña preoperativa de educación vial

Realizar campañas de educación vial para los ciudadanos, a fin de educar y poner en conocimiento a la población respecto de este método de control de velocidad. La campaña tendrá la duración de 20 días (previo a la entrada de operaciones en firme), conforme lo estipulado en la LOTTTSV y buscará generar conciencia en el ciudadano de la importancia de una cultura vial y a su vez educar sobre los métodos implementados de control.

11.4 Redes sociales:

Difusión del sistema de control, las sanciones, riesgos y beneficios del cumplimiento de las normas y el ejercicio del control operativo mediante los dispositivos tecnológicos.

11.5 Material promocional e informativo:

Es necesario educar a la población de Jipijapa respecto a seguridad vial, realizando campañas de educación a lo largo y ancho del cantón, siendo que esta labor indispensable para la disminución de siniestros en las vías.

A través de campañas de educación y seguridad, lograr una verdadera cultura vial en la ciudadanía, para lo cual, se deberán realizar distintas acciones como: Campaña Publicitaria en Medios Masivos.

Esta campaña posicionará el mensaje de la importancia de la puesta en marcha del sistema tecnológico para el control de tránsito en la ciudad.



Gerencia de Filial

11.6 Medios para utilizar:

Campaña digital para enfocada en educación vial en redes sociales, prensa y radio. Se organizará en conjunto con la entidad municipal, eventos de carácter masivo enfocados a distintos públicos, llegando a la gran mayoría de la población a través de distintas acciones en Eventos Artísticos, Culturales y Deportivos.

11.7 Asesoría jurídica:

Durante todo el plazo contractual, prestará el servicio de Asesoría jurídica, que brinde sustento a los casos de impugnaciones de infracciones de tránsito captadas por dispositivos electrónicos, evitando que, por falta de una acción legal eficiente, exista infracciones que se pierdan o prescriban, causando perjuicios económicos al cantón Jipijapa.

11.8 Atención al Usuario (oficina de información):

Durante todo el plazo contractual, se deberá brindar el servicio de Atención al Usuario, con personal de atención al usuario para que provea información a los infractores de tránsito, dentro del ámbito sus responsabilidades.

12 PRESUPUESTO REFERENCIAL

Del análisis de mercado realizado, el presupuesto estimado para la instalación, implementación y puesta en funcionamiento de tecnología para el control de tránsito en el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Jipijapa, asciende a USD. \$ 1,346,250.00 (Un millón trescientos cuarenta y seis mil doscientos cincuenta con 00/100 dólares de los Estados Unidos de América).

A continuación, se detalla de manera referencial, los ítems del presupuesto:

Cantidad	Rubro	Valor Unitario	Valor Total
7	Cámaras de vigilancia	\$ 1,400.00	\$ 9,800.00
7	Dispositivos de control de velocidad	\$ 32,000.00	\$ 224,000.00
7	Instalación de dispositivos para el control de velocidad	\$ 2,800.00	\$ 19,600.00
14	Señalética INEN	\$ 1,350.00	\$ 18,900.00
14	Radares pedagógicos informativos LED	\$ 3,200.00	\$ 44,800.00
1	Software de procesamiento de infracciones	\$ 980,000.00	\$ 980,000.00



Gerencia de Filial

1	Campaña de socialización preoperativas	\$ 35,600.00	\$ 35,600.00
1	Oficina de atención al usuario (Mobiliario)	\$ 4,800.00	\$ 4,800.00
1	Equipamiento para oficina	\$ 8,750.00	\$ 8,750.00
TOTAL DEL PROYECTO			\$ 1,346,250.00

Nota: Lo determinado en el presupuesto, son valores referenciales, mismos que pueden variar de acuerdo con los precios del mercado local y las inflaciones determinadas por el Gobierno Nacional del Ecuador.

13 CONCLUSIONES

Sobre la base del análisis practicado contenido en el presente informe, se concluye lo siguiente:

Cada año se producen en todo el mundo aproximadamente 1,35 millones de muertes por accidentes de tránsito, y la situación ha cambiado poco desde 2007. Sin embargo, esta estabilización debe examinarse en el contexto de un aumento mundial del 15% en el número de vehículos registrados, lo cual indica que las intervenciones para mejorar la seguridad vial mundial han mitigado el aumento previsto del número de muertes.

El exceso de velocidad en las vías es uno de los problemas principales para la seguridad vial, debido a que los conductores de las unidades de transporte, tienen un principio común, que es reducir tiempos de viaje, por lo que conlleva al irrespeto de los límites de velocidad, tanto de transportistas en el sector público y comercial, así como, los usuarios de transporte privado por la necesidad de movilizarse en extensas distancias, por esta razón la Dirección de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial del GAD Jipijapa, ha realizado el presente informe ya que al contar con la competencia de planificación, regulación, control y gestión del Transporte, Tránsito y seguridad vial, dentro del área jurisdiccional de su cantón, es de imperiosa necesidad la implementación de dispositivos de control de tránsito en los puntos analizados.

Del presente informe se determina que la base de las estadísticas obtenidas de las entidades gubernamentales que rigen el control de tránsito en el país se establece que las principales causas probables de siniestros de tránsito, en el cantón Jipijapa:

- Conducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor).
- No respetar las señales reglamentarias de tránsito (pare, ceda el paso, luz roja del semáforo).



Gerencia de Filial

- Conduce bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas.
- Conducir vehículo superando los límites máximos de velocidad.
- No ceder el derecho de vía o preferencia de paso a vehículos.

De lo expuesto en el párrafo anterior, se hace necesario controlar la reducción de la velocidad de los vehículos en zonas establecidas de acceso al cantón que permita proteger a los conductores, peatones, ciclistas y ciudadanía en general, utilizando una tecnología de cámaras fijas que permita bajar los índices de siniestralidad, mediante los puntos identificados en el presente informe para convertirlas en vías seguras.

Concordante con lo expuesto en los párrafos precedentes, se ha determinado que para alcanzar tal objetivo, se debe realizar la Implementación de nueva infraestructura de control vial en el cantón Jipijapa, el cual se sintetiza en la existencia de 7 puntos de control de exceso de velocidad, que controlen de manera efectiva en sentido bidireccional; y estos equipos deberán contar con su respectiva señalización y certificado de homologación.

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Jipijapa, no cuenta con los suficientes recursos humanos, operativos y sobre todo tecnológicos para lograr cubrir el problema planteado, por lo tanto, se ve en la necesidad de buscar alternativas que mitiguen los siniestros de tránsito, pudiendo así realizar alianzas estratégicas para la implementación de tecnologías que permitan bajar los índices de siniestralidad y fomenten el respeto de las Leyes, Normas y Señales de Tránsito dentro de la jurisdicción del Cantón.

Por lo tanto, se concluye que se requiere atención al problema con la intervención inmediata de tecnología de dispositivo electrónicos fijos en zonas analizadas en el presente documento, para proteger a los conductores, peatones y ciclistas.

Con estas acciones se cumplirá con el objetivo mantener bajos los índices de accidentabilidad y promover una educación de prevención, para lograr un cambio en la cultura vial siendo responsable y respetuosa de la vida.

El presente estudio, también contempla realizar la Implementación de la señalética vertical y horizontal cumpliendo con la normativa RTE INEN 004.

Realizar campañas preoperativas de socialización y concientización de Seguridad Vial, en medios de comunicación ya sea en prensa, radio, redes sociales, etc.

La presente información es de carácter técnico, la cual deberá ser convalidada por la entidad pertinente, a fin de realizar los debidos procesos de contratación pública, y la



Autoridad de Tránsito y Movilidad de **Jipijapa** – EF

Gerencia de Filial

posterior búsqueda del financiamiento en aras de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

De conseguirse el financiamiento a cualquier título o figura legal contemplada en la normativa vigente, se deberá observar lo expresado en los artículos 30.3 literales a), b), c), y d); y artículo 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en concordancia a lo establecido en la Resolución No.001-CNC-2021, la que establece que al GAD Municipal del cantón Jipijapa le corresponde el modelo de gestión B, en consecuencia, tendrá a su cargo la planificación, regulación y control de tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la Resolución No.006-CNC-2012 de fecha 26 de abril de 2012; exceptuando el control operativo en la vía pública.

14 RECOMENDACIONES

Informar a la ciudadanía sobre las medidas de seguridad vial que el Municipio ejecutará, con respecto a la ubicación de tecnología mediante dispositivos electrónicos fijos de control de velocidad y evasión de luz roja, dirigido a conductores, peatones, ciclistas y ciudadanía en general.

Realizar campañas preoperativas de Seguridad Vial y socialización en medios de comunicación (prensa, radio, redes sociales), sobre las medidas que el Municipio ejecutará en el cantón, con respecto a la ubicación de los dispositivos electrónicos fijos de control de tránsito para fomentar el respeto de las señales y leyes de tránsito, de esta forma hacer conocer sus respectivas sanciones, concientizando y explicando a conductores, peatones, ciclistas y todos los actores de la movilidad.

Se recomienda que se considere el presente documento; y, se analice a futuro la implementación de más puntos de control con tecnología de dispositivos electrónicos fijos, en virtud de la necesidad y crecimiento poblacional.

Atentamente,

Ing. Byron Vélez Lucio
Gerente de Filial
Autoridad de Tránsito y Movilidad Jipijapa - EF

Copia: Archivo