

25

ESTRATEGIAS DIDÁCTICAS DE EDUCACIÓN VIAL PARA LA REDUCCIÓN DE INFRACCIONES DEL TRÁNSITO POR INGESTA DE ALCOHOL EN EL CANTÓN SANTO DOMINGO

DIDACTIC STRATEGIES OF ROAD EDUCATION FOR THE REDUCTION OF INFRINGEMENTS OF THE TRANSIT FOR INTAKE OF ALCOHOL AT THE CANTON SANTO DOMINGO

Cristoval Fernando Rey Suquilanda ¹

E-mail: us.cristovalrey@uniandes.edu.ec

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5820-0430>

Simón Bolívar Gallegos Gallegos ¹

E-mail: us.simongallegos@uniandes.edu.ec

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3432-8907>

Wilson René Paredes Navarrete ¹

E-mail: us.wilsonparedes@uniandes.edu.ec

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2003-7471>

¹ Universidad Regional Autónoma de Los Andes, Santo Domingo. Ecuador.

Cita sugerida (APA, séptima edición)

Rey Suquilanda, C.F., Gallegos Gallegos, S.B., & Paredes Navarrete, W.R. (2023). Estrategias didácticas de Educación vial para la reducción de infracciones del tránsito por ingesta de alcohol en el Cantón Santo Domingo. *Revista Conrado*, 19(S3), 221-228.

RESUMEN

La educación vial crea valores necesarios que ayudan a disminuir los accidentes de tránsito por conducir en estado de embriaguez, el cual aumenta cada día en el Ecuador. El objetivo de la investigación fue trazar estrategias didácticas de educación vial para la reducción de infracciones del tránsito por ingesta de alcohol en el Cantón Santo Domingo. Se tomó como línea base el año 2021, y se empleó una metodología con enfoque mixto y métodos deductivo-inductivos, el analítico-sintético y el exegético con la revisión documental jurídica y de campo basada en las estadísticas de instituciones de tránsito. Los resultados muestran que existe una tendencia creciente de personas a conducir en estado de embriaguez. Al ser este un problema multifactorial, se requiere fortalecer otras medidas ya descritas como educación vial, revisión del estado de la calzada, los límites de velocidad.

Palabras clave:

Accidentabilidad, alcohol, derecho penal, seguridad vial, tránsito.

ABSTRACT

The road education creates necessary moral values that help to decrease the traffic accidents to drive pregnant of drunkenness, which increases every day in the Ecuador. The objective of investigation was to draw didactic strategies of road education for the reduction of infractions of the transit for intake of alcohol at the Canton Santo Domingo. It was drunk like base line the year 2021, and you used a methodology with mixed focus and deductive inductive methods, the analytical synthetic and the exegetic with the documentary juridical and field based in the statistics of institutions in transit revision. The results evidence people's increasing tendency existing to drive pregnant of drunkenness. To the being this one problem multi-factorial, it is required to strengthen another measures right now described like road education, revision of the status of the road surface, the speed limits.

Keywords:

Accidentability, alcohol, criminal law, road certainty, transit.

INTRODUCCIÓN

La educación es un proceso de desarrollo de capacidades, socialización e integración de las personas. Este proceso implica la adquisición de conocimientos, prácticas, habilidades y valores necesarios para mejorar las relaciones viales y aumentar la seguridad en las vías de tránsito. El objetivo principal es reducir al mínimo los daños y las pérdidas. El término no se limita a la capacitación en temas de conducción de vehículos o a las reglas y señales de tránsito. En su lugar, abarca tres componentes: humano, vehicular y ambiental, que interactúan en la dinámica básica del tránsito (Campeón, 2023). El componente humano es el más influyente ya que está determinado por diversos elementos, como el nivel educativo, cultural y social, los fisiológicos, la experiencia y conocimiento, y el psicológico y mental (Sotelo et al, 2022).

En estudios realizados por la (Celleri et al., 2021; Villareal et al., 2010) en cuanto al aspecto educativo, cultural y social, con respecto a los accidentes de tránsito señalan que los miembros de grupos socioeconómicos menos favorecidos están en mayor riesgo, incluidos de los que se derivan de los accidentes de tránsito (Martínez et al., 2023). El nivel educativo que tenga de un actor vial puede ser determinante en su participación en un accidente de tránsito, toda vez que en muchas ocasiones este puede hacer la diferencia en la capacidad de razonar frente a una acción determinada en la vía (van Rijnsoever et al., 2023).

Por otra parte, está el grado de conocimiento que debe tener una persona para poder interactuar con un vehículo y a su vez ser capaz de atender todos los requerimientos básicos para la operación o conducción de este. A lo anterior, se le debe sumar el accionar de una parte de la sociedad intolerante y desobediente, que si bien es cierto conoce y tiene presentes algunas normas de tránsito, posee muchos vacíos cognitivos en cuanto a seguridad vial (Peiró et al., 2003). Pinilla (2012) en su estudio plantea un enfoque pedagógico que busca generar un cambio cultural a través de la construcción colectiva de la ciudadanía. Este enfoque tiene como objetivo fomentar la cooperación y la corresponsabilidad ciudadana en la creación de bienes públicos y el bienestar colectivo.

Conforme la investigación de Copo (2015) el delito en tránsito es aquella acción u omisión nacida de la inobservancia del deber objetivo de cuidado, en el acto del riesgo jurídico permitido de conducción en el ámbito de la seguridad vial. En un estudio de Ruiz y Herrera (2016) se determinó cómo los accidentes viales se asocian con mayor probabilidad al tipo de lesiones, así como que el tipo de usuario de la vía (peatón, motociclista, chófer) también

se asocia con una dinámica de accidentalidad específica. De acuerdo con la Celleri et al. (2021) la conducción bajo efectos del alcohol es el principal factor de riesgo de accidentalidad.

Por otra parte, se ha determinado que el ingerir bebidas alcohólicas deteriora las funciones esenciales para una conducción segura, como los reflejos, el control y la visión, así como que disminuye la capacidad de discernimiento del conductor, lo que produce generalmente a otros comportamientos de riesgo, como el exceso de velocidad, el incumplimiento de las normas de protección y de tránsito en general, hecho el cual es de conocimiento público, en virtud de los altos accidentes de tránsito que suceden por el consumo excesivo de alcohol (Celleri et al., 2021)

Según un estudio de Armijos (2022) la gravedad de los accidentes de tránsito a escala mundial y el aumento de las tasas de mortalidad, advierten de la necesidad de realizar mayores esfuerzos para educar en seguridad vial para enfrentar este flagelo social". Para Cáceres (2020) el conductor que se encuentra bajo efectos del alcohol no está en condiciones físicas ni psicológicas para conducir un vehículo a motor ya que evidentemente disminuye sus reflejos, su capacidad motriz, y en ocasiones también se puede mostrar confuso y eufórico.

En el Ecuador, la Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador en su balance de siniestralidad ha determinado la existencia de 16.972 siniestros de tránsito de los cuales un total de 13.972 personas resultaron lesionadas en dichos accidentes y un total de 1.591 personas resultaron fallecidas a causa de los siniestros en el Ecuador, señalando además que una de las principales causas de estos siniestros es el conducir bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos (Agencia Nacional de Tránsito, 2021).

Los autores Velázquez et al. (2019) consideran que la seguridad vial es aquel conjunto de acciones educativas y estratégicas con el fin de contar con un normal funcionamiento del flujo del tránsito mediante la aplicación de normas de gestión y de actuación de los individuos que usen la vía pública, como los conductores, con el propósito de prevenir accidentes de tránsito.

Sumado a lo anteriormente mencionado, el alto índice de accidentes de tránsito ha producido en la academia, el interés por investigarse al respecto. En este sentido, desde varias aristas se puede estudiar la accidentalidad, por ejemplo, desde las ciencias médicas, sociales, culturales y jurídicas. Por lo antes mencionado se propone como objetivo de la investigación diseñar estrategias didácticas de educación vial para la reducción de infracciones

del tránsito por ingesta de alcohol en el Cantón Santo Domingo.

MATERIALES Y MÉTODOS

La metodología empleada, se caracteriza por tener un enfoque cualitativo y cuantitativo, es decir mixto (Gómez et al., 2017), el cual permite analizar tanto las estadísticas y la normativa objeto de estudio, teniendo como resultados la cuantificación de los resultados y el análisis descriptivo de la propia norma. Se utilizó el método deductivo- inductivo, con el que se obtuvo las conclusiones; el analítico-sintético con el objetivo resumir los resultados y descomponerlos en partes específicas; y método exegético ha coadyuvado a fundamentar el presente tema interpretando las normas jurídicas vigentes respecto del tránsito y la seguridad vial.

Esta investigación se caracteriza por ser documental-jurídica y de campo, con las mismas se logra investigar las diferentes fuentes del derecho pertinentes a este eje temático (ley, doctrina y jurisprudencia), así como estudios previos de buscadores científicos y académicos. Mientras que, con la investigación de campo se aplicó las técnicas de la investigación en el lugar de los hechos, esto es la Unidad Judicial Penal de Santo Domingo y las instituciones de tránsito. Las técnicas ejecutadas han sido de carácter empírico: estadísticas a las instituciones antes mencionadas.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN.

Con la investigación documental, se pudo determinar dos situaciones: i) los efectos de alcohol en el cuerpo y las infracciones que se sancionan en Ecuador referentes a conducir un vehículo en estado de embriaguez. Sobre el primer punto, es necesario indicar que diversos estudios a nivel médico y psicológico arrojan cuales son los efectos que causa el alcohol en la sangre, mismos que coinciden en la hipótesis de que estos son nocivos a la hora de conducir un vehículo; en la presente investigación se determinó diferentes efectos de acuerdo con el nivel de concentración de alcohol en la sangre. Estos efectos van desde consecuencias leves, hasta gravísimas como la muerte. Tabla 1

Tabla 1. Estadísticas de siniestros de tránsito por conducir en estado de embriaguez en Santo Domingo durante el año 2021 (enero-diciembre).

Total de siniestros	1039
Lesionados	742
Fallecidos	88

Fuente: Autoría propia elaborado a partir de la información de la (Agencia Nacional de Tránsito, 2021).

La legislación penal ecuatoriana, sanciona a las personas que conducen un vehículo en estado de embriaguez. Según el artículo 18 del Código Orgánico Integral Penal, las infracciones se dividen en contravenciones y delitos. En este contexto, si el conductor de un vehículo conduce el mismo en estado de embriaguez, sin consecuencias a nivel material o personal (muerte o lesión), es sancionado conforme el 385 ibidem y según el grado de alcohol en la sangre, para lo cual se implementó la prueba científica de alcoholemia y cuya sanción es de tipo económico (multa), administrativo (puntos en la licencia) y privativa de libertad (cárcel). Esta es una contravención.

Si producto del accidente de tránsito bajo efectos del alcohol, se causa la muerte de una o más personas, se sancionará con una pena privativa de libertad de diez a doce años y la revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos. Mientras que, si se causa lesiones producto de este accidente de tránsito, se sancionará con las penas máximas previstas en el artículo 152 ibidem (Delito de lesiones) y con la suspensión de la licencia de conducir por un tiempo igual a la mitad de la pena privativa de libertad prevista en cada caso del artículo 152 del mismo cuerpo legal. Ambos delitos son culposos.

La culpa constituye una forma de culpabilidad, respecto al dolo, de adquisición más tardía, menos graves, es legislada excepcionalmente y de manera minoritaria y subsidiariamente (porque una responsabilidad culposa sería ilógica sin la previsión para el mismo hecho de una responsabilidad dolosa, en cuanto medio para una completa tutela de bienes jurídicos primarios). La legislación ecuatoriana, Código Orgánico Integral Penal, en su artículo 34 establece que para que una persona sea considerada responsable penalmente deberá ser imputable y actuar con conocimiento de la antijuridicidad de su conducta (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

Con la investigación de campo aplicada, se ha podido acceder a las estadísticas de la Agencia Nacional de Tránsito, en las cuales se detalló diversos indicadores respecto del nivel de accidentabilidad y como incide en estos, el consumo de bebidas alcohólicas en el cantón Santo Domingo. Cabe indicar que, en el Ecuador, existen diversas instituciones encargadas de controlar el tránsito y la seguridad vial, de acuerdo con sus competencias, empero de aquello, en el presente trabajo se ha tenido como principal fuente de información estadística, a la proporcionada por la Agencia Nacional de Tránsito en cuya base de datos, existe levantamiento de información pertinente al presente caso.

Es menester indicar que los datos estadísticos de la Agencia Nacional de Tránsito se encuentran divididos de acuerdo con el tipo de siniestro y la causa que lo generó, así por ejemplo existe información sobre accidentes a causa de factores climáticos, errores humanos, fallas mecánicas, etc. Y en este contexto, se encuentra información sobre siniestros por conducir en estado de embriaguez, específicamente sobre el cantón Santo Domingo y el año 2021, ya que existen datos de años anteriores y detallados por meses.

El mes donde más existió siniestros por conducir en estado de embriaguez en el cantón Santo Domingo en el año 2021, fue octubre con un total de 113, sin embargo, el mes donde más existió fallecidos fue en diciembre con 12 y donde más hubo lesionados fue efectivamente en octubre con 82. De acuerdo con la Celleri et al. (2021), las lesiones más frecuentes a causa de accidentes de tránsito son a nivel de la cabeza, cerebro, el cuello, espalda, pecho, costillas, a nivel de la zona pélvica y abdominal, de la pierna, rodilla, pie, tobillo y a nivel psicológico, causa problemas emocionales y psicológicos a mediano y largo plazo.

En este punto cabe indicar que, la conducción de vehículos a motor es un riesgo permitido, por lo que el conductor de un automotor debe observar varios comportamientos obligatorios al momento de conducir, toda vez que las bebidas alcohólicas disminuyen las capacidades de reacción, nublan el juicio de las personas y progresivamente hacen que quien las ingiere pierda la conciencia (Pérez, 2019). En este sentido el artículo 182 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone que no se podrá conducir vehículos automotores si se ha ingerido alcohol en niveles superiores a los permitidos (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2008).

Al respecto, el Código Orgánico Integral Penal establece una regla sobre la responsabilidad penal en caso de embriaguez en su artículo 37, donde se preceptúa que salvo en los delitos de tránsito, la persona que al momento de cometer la infracción se encuentre bajo los efectos del alcohol, será sancionada conforme con las siguientes reglas:

1. Si deriva de caso fortuito y priva del conocimiento al autor en el momento en que comete el acto, no hay responsabilidad.
2. Si deriva de caso fortuito y no es completa, pero disminuye considerablemente el conocimiento, hay responsabilidad atenuada imponiendo el mínimo de la pena prevista en el tipo penal, reducida en un tercio.
3. Si no deriva de caso fortuito, ni excluye, ni atenúa, ni agrava la responsabilidad.
4. Si es premeditada con el fin de cometer la infracción o de preparar una disculpa, siempre es agravante (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

Entonces en materia de Tránsito, la infracción penal que se persigue no es el accidente de tránsito, sino la violación al deber objetivo de cuidado perpetrada por el presunto infractor (que conduce en estado de embriaguez), lo cual deriva en un accidente de tránsito, por lo tanto, si una de las condiciones del deber objetivo de cuidado consiste en encontrarse autorizado para conducir vehículos a motor; esta condición deberá verificarse a través de la licencia de conducir vigente que el conductor deberá portar en todo momento y presentarla al agente de tránsito si así lo requiere. Por tanto, el estado de embriaguez constituye una clara violación al deber objetivo de cuidado que debe observar cualquier persona que conduzca un vehículo automotor en las vías del país.

El estado de embriaguez en materia de tránsito el Reglamento General de la Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: el estado de embriaguez y la intoxicación por sustancias estupefacientes se definen, como la pérdida transitoria o manifiesta disminución de las facultades físicas y mentales normales, ocasionadas por el consumo de bebidas alcohólicas o estupefacientes, respectivamente, y que disminuye las capacidades para conducir cualquier tipo de vehículo.

La responsabilidad de una persona al momento de conducir un vehículo a motor es muy delicada. Frente a esto, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone que los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar el vehículo que conducen y adoptar las precauciones necesarias para su seguridad y de los demás usuarios de las vías. Vargas et al. (2021) afirman que “es un hecho afirmar que una persona al tomar el volante de un vehículo no sale con intención alguna de cometer una contravención, peor quitarle la vida a alguien. En este sentido, una persona que conduce un vehículo en estado de embriaguez, no se encuentra extinto de responsabilidad penal, conforme al Código Orgánico Integral Penal.

Otro de los resultados relevantes determinados en el estudio, es el porcentaje de lesionados por participantes por conducir en estado de embriaguez Figura 1, en el cantón Santo Domingo en el año 2021. En este sentido, la Agencia Nacional de Tránsito, detalla que 416 lesionados han sido conductores, de los cuales 315 fueron hombres, 26 mujeres y 75 no identificados. También existió

224 fueron pasajeros de los cuales 93 fueron hombres, 71 mujeres y 60 no identificados. Mientras que 102 fueron peatones, siendo estos 44 hombres, 34 mujeres y 24 no identificados. Es decir, en el año 2021 la mayoría de lesionados fueron los conductores de los vehículos, quienes iban bajo efectos del alcohol, siendo de estos la mayoría hombres.

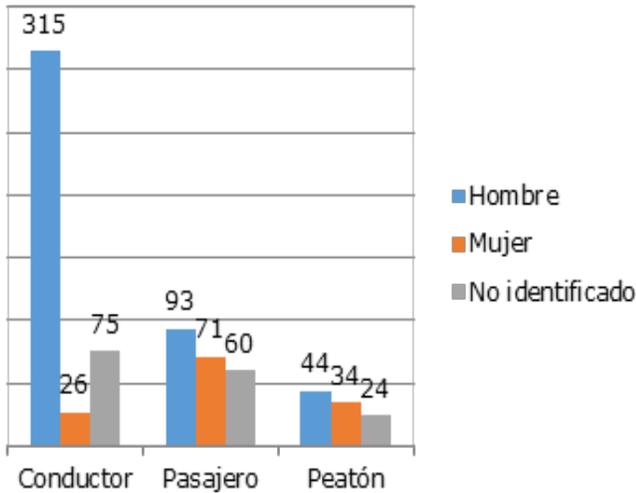


Figura 1. Lesionados por participantes por conducir en estado de embriaguez.

Fuente: Autoría propia. Tomado de la (Agencia Nacional de Tránsito, 2021).

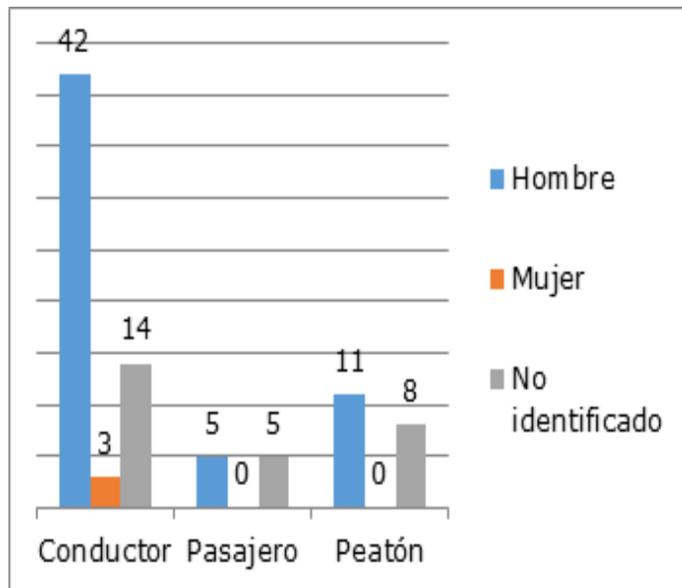


Figura 2. Fallecidos por participantes por conducir en estado de embriaguez.

Fuente: Autoría propia. Tomado de la (Agencia Nacional de Tránsito, 2021).

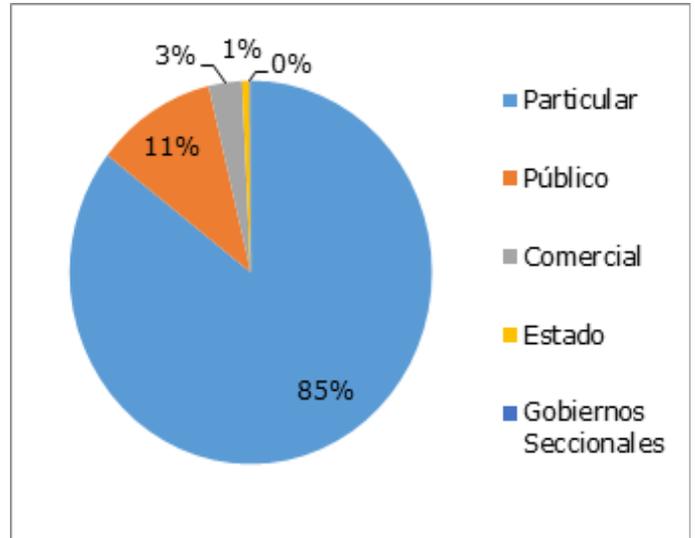


Figura 3. Siniestros por tipo de servicios.

Fuente: Autoría propia. Agencia Nacional de Tránsito, 2021).

En este mismo contexto, también se coligió, el porcentaje de fallecidos Figura 2 y Figura 3, por participantes a causa de conducir en estado de embriaguez, en el cantón Santo Domingo en el año 2021. En este sentido, la Agencia Nacional de Tránsito, detalla que 56 fallecidos han sido conductores, de los cuales 42 fueron hombres, 3 mujeres y 14 no identificados. También existió 10 fallecidos fueron pasajeros de los cuales 5 fueron hombres y 5 no identificados. Mientras que 19 fallecidos fueron peatones, siendo estos 11 hombres y 8 no identificados. Es decir, en el año 2021 la mayoría de los fallecidos fueron los conductores de los vehículos, quienes iban bajo efectos del alcohol, siendo de estos la mayoría hombres.

Es trascendental determinar la tendencia de lesionados o fallecidos en estos accidentes de tránsito a consecuencia de conducir en esta de embriaguez, radica en los conductores, y este factor común responde a que al ser quienes van bajo el volante, sufren las consecuencias más dañosas del siniestro. La causalidad de los hechos de tránsito es multifactorial, sin embargo, estudios como el de Machado et al. (2016) evidencian que hay una relación directa entre la disminución de las lesiones y las muertes, con algunas intervenciones de carácter regulatorio legal como la disminución del nivel mínimo permitido de alcohol en sangre, así como la disminución de la edad mínima permitida para ingerir bebidas alcohólicas.

La estrategia didáctica se presenta en un programa de educación vial que se centra en el impacto social de las infracciones de tránsito relacionadas con la ingesta de alcohol en el Cantón Santo Domingo, lo cual puede ser

una iniciativa valiosa para concientizar a la comunidad sobre los peligros asociados con la conducción bajo los efectos del alcohol. La estructura de este programa está estructurada de la siguiente forma:

Objetivo del Programa:

El objetivo principal del programa es reducir las infracciones de tránsito relacionadas con el consumo de alcohol y, como resultado, disminuir los accidentes y promover una cultura vial segura en el Cantón Santo Domingo.

Duración del Programa:

El programa se llevará a cabo durante un período de seis meses, con actividades planificadas de manera regular para mantener la conciencia y el compromiso de la comunidad.

Módulo 1: Concientización sobre los Riesgos del Consumo de Alcohol y Conducción

1. Charlas Educativas (Meses 1-2):

- Expertos en seguridad vial y profesionales de la salud impartirán charlas sobre los riesgos y efectos del consumo de alcohol en la conducción.
- Participación activa de la comunidad a través de preguntas y discusiones.

2. Campañas de Sensibilización (Meses 3-4):

- Lanzamiento de campañas en redes sociales, vallas publicitarias y espacios públicos para resaltar las consecuencias sociales de las infracciones de tránsito relacionadas con el alcohol.
- Utilización de testimonios de víctimas y sus familias para enfatizar el impacto humano.

Módulo 2: Prevención y Alternativas

3. Talleres de Prevención (Meses 2-3):

- Talleres prácticos sobre la importancia de tener un plan de transporte alternativo cuando se consumen bebidas alcohólicas.
- Colaboración con servicios de transporte seguro.

4. Acuerdos con Establecimientos (Meses 4-5):

- Colaboración con bares y restaurantes para promover la responsabilidad social empresarial en la venta de alcohol.
- Descuentos especiales para clientes que presenten un plan de transporte seguro.

Módulo 3: Control y Cumplimiento

5. Operativos de Control (Meses 3-6):

- Cooperación con la policía de tránsito para aumentar los operativos de control de alcoholemia.
- Implementación de sanciones efectivas y seguimiento de casos.

6. Programa de Rehabilitación (Meses 5-6):

- Desarrollo de programas de rehabilitación y educación obligatorios para aquellos que han sido multados por conducir bajo los efectos del alcohol.
- Colaboración con organizaciones locales de apoyo.

Módulo 4: Evaluación y Seguimiento

7. Evaluación de Impacto (Meses 6):

- Recopilación de datos sobre la reducción de infracciones y accidentes relacionados con el alcohol.
- Encuestas de percepción comunitaria para evaluar el cambio de actitudes.

8. Sesiones de Retroalimentación (Meses 6):

- Sesiones de retroalimentación con la comunidad para evaluar la efectividad del programa.
- Identificación de áreas de mejora y planificación de futuras iniciativas.

Recursos Necesarios:

- Financiamiento para campañas publicitarias.
- Colaboración con expertos en seguridad vial y profesionales de la salud.
- Apoyo de la policía de tránsito y autoridades locales.
- Espacios para talleres y charlas.

Medios de Comunicación:

- Redes sociales.
- Vallas publicitarias.
- Medios de comunicación locales.
- Colaboración con emisoras de radio y televisión comunitarias.

Evaluación del Éxito del Programa:

- Reducción de las infracciones de tránsito relacionadas con el alcohol.
- Disminución de accidentes de tránsito.
- Cambios positivos en la percepción comunitaria sobre la conducción bajo los efectos del alcohol.

Este programa integral busca abordar la problemática desde diferentes perspectivas, desde la educación y la prevención hasta el control y la rehabilitación, con el objetivo de generar un impacto social positivo en el Cantón Santo Domingo.

La importancia del programa de educación vial centrado en el impacto social de las infracciones de tránsito por la ingesta de alcohol en el Cantón Santo Domingo radica en varios aspectos:

1. Seguridad Vial:

- Contribuye significativamente a mejorar la seguridad en las carreteras al reducir las infracciones y accidentes relacionados con la conducción bajo los efectos del alcohol.
- Disminuye la probabilidad de lesiones y pérdida de vidas, lo que es fundamental para el bienestar general de la comunidad.

2. Salud Pública:

- Promueve la salud pública al abordar directamente los riesgos asociados con la combinación de alcohol y conducción.
- Reduce la carga en los sistemas de salud al prevenir accidentes de tránsito y las consecuencias médicas asociadas.

3. Conciencia Comunitaria:

- Genera conciencia y educación en la comunidad sobre los impactos sociales y humanos de las infracciones de tránsito relacionadas con el alcohol.
- Fomenta una actitud responsable y un sentido de responsabilidad colectiva hacia la seguridad vial.

4. Prevención y Alternativas:

- Ofrece soluciones prácticas al promover la prevención y alternativas viables al consumo de alcohol y la conducción, como el uso de transporte público.
- Incentiva la planificación responsable de las salidas nocturnas, lo que puede contribuir a reducir las tasas de infracciones.

5. Colaboración Comunitaria:

- Fomenta la colaboración entre la comunidad, autoridades locales, establecimientos comerciales y servicios de seguridad.
- Fortalece el sentido de comunidad y la responsabilidad compartida en la gestión de la seguridad vial.

6. Rehabilitación y Conciencia Social:

- Proporciona programas de rehabilitación para aquellos que han incurrido en infracciones, ofreciendo una oportunidad para la educación continua y la corrección de comportamientos.
- Aborda no solo el aspecto punitivo sino también la conciencia social sobre las responsabilidades individuales en el respeto de las normas de tránsito.

7. Evaluación y Mejora Continua:

- Facilita la evaluación continua del impacto del programa a través de la recopilación de datos y la retroalimentación de la comunidad.

- Permite la adaptación del programa según sea necesario para abordar desafíos específicos o aprovechar oportunidades para mejorar la efectividad.

8. Cumplimiento y Cambio de Actitudes:

- Fomenta el cumplimiento efectivo de las leyes de tránsito, contribuyendo a un ambiente más seguro para todos los usuarios de la vía.
- Busca cambiar las actitudes culturales hacia la conducción bajo los efectos del alcohol, promoviendo una mentalidad más responsable y segura.

En resumen, este programa no solo se centra en la aplicación de medidas punitivas, sino que adopta un enfoque holístico que abarca la educación, la prevención, la colaboración comunitaria y la rehabilitación para crear un cambio duradero en la cultura vial del Cantón Santo Domingo. Su importancia radica en su capacidad para salvar vidas, reducir lesiones y mejorar la calidad de vida de la comunidad en su conjunto.

CONCLUSIONES

El estado de embriaguez anula las capacidades psicomotrices de las personas y por lo tanto una persona que se encuentra en estado de embriaguez, de ninguna forma se encuentra en condiciones de controlar el vehículo que conduce. Se pudo determinar según los datos de organizaciones de salud internacionales, que conducir habiendo ingerido alcohol, constituye un gran impacto social, dado que es un peligro gravísimo para la circulación, con consecuencias mortales, que en Ecuador se registran con frecuencia diaria y que el cantón Santo Domingo no es la excepción.

Es notorio que al ser este un problema multifactorial, se requiere además fortalecer otras medidas ya descritas como educación vial, el estado de la calzada, los límites de velocidad, etc., para lo cual las autoridades competentes, deben trabajar de manera mancomunada en la erradicación de la problemática. La legislación en forma acertada ha tipificado infracciones que sancionan penalmente a las personas que conducen en estado etílico. A nivel de contravenciones se ha tipificado y sancionado de acuerdo con el grado de alcohol en la sangre del conductor y a nivel delito, se ha tipificado y sancionado de acuerdo con sus consecuencias (lesiones o muerte), cuya naturaleza es un delito culposo.

Se pudo determinar que en el año 2021 (enero-diciembre) en el cantón Santo Domingo, hubo un total de 1039 siniestros causados por conducir en estado de embriaguez,

dejando como saldo mortal 88 fallecidos y 742 personas lesionadas. Existe una tendencia creciente en accidentes de tránsito por esta causa, siendo el año 2021 donde más existieron víctimas mortales y lesionados.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- Armijos, C. (2022). Valoración jurídica de la seguridad vial en el transporte urbano del cantón Santo Domingo, año 2019. Universidad Regional Autónoma de los Andes. [Tesis de Licenciatura. Universidad Uniandes Sede Santo Domingo].
- Cáceres, C. (2020). El consumo de alcohol y los accidentes de tránsito con muerte ante la proporcionalidad de la pena. [Tesis de Licenciatura. Universidad Regional Autónoma de los Andes. Ambato].
- Campeón Díaz, E. (2023). La secuencia didáctica en educación vial y cultura ciudadana como estrategia pedagógica para el fortalecimiento de la inteligencia vial de los estudiantes del grado undécimo dos de la Institución Educativa Corazón del Valle en el año 2022. [Tesis de Licenciatura. Universidad del Valle Tuluá].
- Celleri, M., Brunelli, M., Cesan, M., & De Lellis, M. (2021). Políticas para la reducción de accidentes de tránsito por el consumo de alcohol en la Argentina. *Interdisciplinaria*, 38(3), 275-286.
- Copo, F. (2015). Sanciones por delitos de tránsito en el COIP y el principio de proporcionalidad. Universidad Técnica de Ambato. Ambato, Ecuador. Sanciones por delitos de tránsito en el COIP y el principio de proporcionalidad. [Trabajo de Graduación previa a la obtención del Título de Abogada de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador Universidad Técnica de Ambato]. <https://repositorio.uta.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/16126/1/FJCS-DE-875.pdf>
- Ecuador. Agencia Nacional de Tránsito. (2021). Estadísticas de siniestros de tránsito. Agencia Nacional de Tránsito. <http://www.ant.gob.ec>
- Ecuador. Asamblea Nacional. (2008). Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. *Registro Oficial* 398. <http://www.dspace.utb.edu.ec>
- Ecuador. Asamblea Nacional. (2014). Código Orgánico Integral Penal. *Registro Oficial* 180. http://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic5_ecu_ane_con_judi_c%C3%B3d_org
- Gómez, C., Álvarez, G., Romero, A., Castro, F., Vega, V., Comas, R., & Velásquez, M. (2017). La investigación Científica y las Formas de Titulación. Jurídica del Ecuador.
- Machado, W., Matamoros, M., & Alvarenga, M. (2016). Una pareja explosiva: Alcohol y conducción. *Revista de Ciencias Forenses de Honduras*, 2(1), 13-19.
- Martínez, G., Arias Castro, C.E., Sánchez, D.C.S., Cardona-Arango, D., Segura-Cardona, A., Muñoz-Rodríguez, D.I., & Villegas, S.H. (2023). Desigualdades sociales relacionadas con la mortalidad por accidentes de tráfico. *Gaceta Sanitaria*, 37, 102313.
- Peiró, R., López, F., Marrodán, J., Fernández, C., & Ramírez, C. (2003). Actividades intersectoriales en la prevención de accidentes de tráfico. *Gaceta Sanitaria*, 17(4), 332-334.
- Pérez, D. (2019). Estado de embriaguez en accidentes de tránsito. Derecho Ecuador. <https://derechoecuator.com/estado-de-embriaguez-en-accidentes-de-transito/>.
- Pinilla-Roa, A.E. (2012). Aproximación conceptual a las competencias profesionales en ciencias de la salud. *Revista de Salud Pública*, 14(5), 852-864.
- Ruiz, J., & Herrera, A. (2016). Accidentes de tránsito con heridos en Colombia según fuentes de información: caracterización general y tipologías de accidentes. *Revista CES Psicología*, 9(1), 32-46.
- Sotelo Maldonado, L., & Vera Gómez, J.A. (2022). Afectación del interés público por la configuración del riesgo social por la instalación de peaje en los contratos de concesión vial bajo el mecanismo de asociación pública privada. [Tesis de Maestría. Universidad Libre de Colombia].
- Van Rijnsoever, F.J., Sitzler, S., & Baggen, Y. (2023). The change agent teaching model: Educating entrepreneurial leaders to help solve grand societal challenges. *The International Journal of Management Education*, 21(3), 100893.
- Vargas, P., Flores, E., Delgado, O., & Vargas, P. (2021). Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable concurrente. *Revista Dominio de las Ciencias*, 7(2), 87-104.
- Velázquez, G., Núñez, A., Portelles, D., & Céspedes, R. (2019). Incidencia de la seguridad vial en el ejercicio del derecho a la ciudad en Ecuador. *Revista Científica Multidisciplinaria*, 3(2), 41-52.
- Villareal-González, M.E., Sánchez-Sosa, J.C., Musitu, G., & Varela, R. (2010). El consumo de alcohol en adolescentes escolarizados: propuesta de un modelo sociocomunitario. *Psychosocial Intervention*, 19(3), 253-264.