



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CARRERA GESTIÓN DEL TRANSPORTE

**“EVALUACIÓN DE LA FORMACIÓN EN LAS ESCUELAS DE
CONDUCCIÓN NO PROFESIONALES DE LA CIUDAD DE
RIOBAMBA CASO: ESCUELA DE CONDUCCIÓN GORGE
WASHINGTON”**

Trabajo de titulación

Tipo: Proyecto de Investigación

Presentado para optar al grado académico de:
INGENIERA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

AUTORA:
JESSICA ALEXANDRA CRUZ ROJAS

Riobamba – Ecuador

2022



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CARRERA GESTIÓN DEL TRANSPORTE

**“EVALUACIÓN DE LA FORMACIÓN EN LAS ESCUELAS DE
CONDUCCIÓN NO PROFESIONALES DE LA CIUDAD DE
RIOBAMBA CASO: ESCUELA DE CONDUCCIÓN GORGE
WASHINGTON”**

Trabajo de titulación

Tipo: Proyecto de Investigación

Presentado para optar al grado académico de:

INGENIERA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

AUTORA: JESSICA ALEXANDRA CRUZ ROJAS

DIRECTOR: ING. MARCELO ANTONIO VILLALBA GUANGA

Riobamba – Ecuador

2022

© 2022, **Jessica Alexandra Cruz Rojas**

Se autoriza la reproducción total o parcial, con fines académicos, por cualquier medio o procedimiento, incluyendo cita bibliográfica del documento, siempre y cuando se reconozca el Derecho de Autor.

Yo, JESSICA ALEXANDRA CRUZ ROJAS, declaro que el presente trabajo de titulación es de mi autoría y los resultados del mismo son auténticos. Los textos en el documento que provienen de otras fuentes están debidamente citados y referenciados.

Como autora asumo la responsabilidad legal y académica de los contenidos de este trabajo de titulación; el patrimonio intelectual pertenece a la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.

Riobamba, 02 de marzo del 2022

A handwritten signature in black ink, enclosed within a hand-drawn oval. The signature appears to read "Jessica Cruz R." with a stylized flourish below it.

Jessica Alexandra Cruz Rojas

060534841-6

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

CARRERA GESTIÓN DEL TRANSPORTE

El Tribunal del Trabajo de Titulación certifica que: El trabajo de titulación; tipo: Proyecto de Investigación, denominado: **EVALUACIÓN DE LA FORMACIÓN EN LAS ESCUELAS DE CONDUCCIÓN NO PROFESIONALES DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA CASO: ESCUELA DE CONDUCCIÓN GORGE WASHINGTON**, realizado por la señorita: **JESSICA ALEXANDRA CRUZ ROJAS**, ha sido minuciosamente revisado por los Miembros del Tribunal del Trabajo de Titulación, el mismo que cumple con los requisitos científicos, técnicos, legales, en tal virtud el Tribunal Autoriza su presentación.

	FIRMA	FECHA
Ing. Ruffo Neptalí Villa Uvidia PRESIDENTE DEL TRIBUNAL	 _____ RUFFO NEPTALI	2022-03-02
Ing. Marcelo Antonio Villalba Guanga DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN	<small>Firmado digitalmente por MARCELO ANTONIO VILLALBA GUANGA MARCELO ANTONIO VILLALBA GUANGA Fecha: 2022.05.12 20:00:21 -05'00'</small> _____ HOMERO EUDORO SUAREZ NAVARRE TE	2022-03-02
Ing. Homero Eudoro Suárez Navarrete MIEMBRO DEL TRIBUNAL	<small>Firmado digitalmente por HOMERO EUDORO SUAREZ NAVARRETE</small> _____ HOMERO EUDORO SUAREZ NAVARRE TE	2022-03-02

DEDICATORIA

El presente trabajo de titulación en primer lugar se lo dedico al forjador de mi camino, a mi padre celestial, el que siempre me acompaña y me levanta de mi continuo tropiezo y me da las fuerzas necesarias para seguir adelante; a mis apreciados padres por su bendición diaria y apoyo incondicional, y a mi querido abuelito Horacio Cruz, quien me enseñó que con perseverancia y esfuerzo se logra todo y que desde el cielo se sentirá muy orgulloso de su nieta.

Jessica

AGRADECIMIENTO

En primera instancia, agradezco a mi Dios, por ser quien me ha bendecido en todo mi trayecto de formación, por ser mi guía en todas las decisiones y pasos que he dado en la vida.

Agradezco a mis padres porque gracias a ellos tuve una educación digna y siempre tuvieron confianza en mí, me apoyaron en los momentos buenos pero más aún en los más difíciles.

A mis abuelitas y abuelitos, quienes siempre me aconsejaban y me apoyaban moralmente para ser una persona de bien y dar mi mejor esfuerzo en los estudios.

A mi mejor amiga Carmita, por su amistad incondicional, sus reiterados consejos, y su ayuda infinita en este proyecto de investigación.

A Dennys Silva, con quien compartí muchas experiencias, pero sobre todo por su apoyo moral y ayuda permanente.

A mi respetable y apreciado director de tesis Ing. Marcelo Villalba, que gracias a sus conocimientos y experiencia me supo guiar de manera oportuna en el desarrollo de mi trabajo de titulación.

Finalmente quiero agradecer a la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, por haberme abierto las puertas y dado la oportunidad de formarme como una profesional llena de conocimientos, valores y principios para ponerlos en práctica con toda la sociedad.

Jessica

TABLA DE CONTENIDO

ÍNDICE DE TABLAS.....	vii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xi
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	xii
ÍNDICE DE ANEXOS.....	xiv
RESUMEN.....	xv
ABSTRACT.....	xv
INTRODUCCIÓN.....	1
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	2
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	3
DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA.....	3
JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.....	4
OBJETIVOS.....	5
ANTECEDENTES DE INVESTIGACIÓN.....	6
CAPÍTULO I	
1. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL.....	8
1.1. Marco Teórico.....	8
1.1.1. Base Legal.....	8
1.1.1.1. Constitución de la República del Ecuador 2008.....	8
1.1.1.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV).....	8
1.1.1.3. Reglamento de escuelas de capacitación de conductores sportman.....	11
1.1.2. Fundamentación Teórica.....	12
1.1.2.1. La Administración.....	12
1.1.2.2. Gestión del Talento Humano.....	15
1.1.2.2.1. Proceso de Organización.....	16
1.1.2.2.2. Proceso de Provisión.....	16
1.1.2.2.3. Proceso de Desarrollo.....	19
1.1.2.2.4. Proceso de Retención.....	20
1.1.2.3. Escuelas de Conducción.....	21
1.1.2.3.1. Definición de escuela de conducción.....	21
1.1.2.3.2. Importancia de las Escuelas de Conducción.....	21

1.1.2.3.3.	<i>El Conductor no profesional</i>	22
1.1.2.3.4.	<i>Costos y Financiamiento de una Escuela de Conducción No Profesional</i>	25
1.1.2.4.	<i>Formación Académica</i>	27
1.1.2.4.1.	<i>Definición de Formación</i>	27
1.1.2.4.2.	<i>Gestión Académica</i>	27
1.1.2.4.3.	<i>Plan de Estudios</i>	28
1.1.2.4.4.	<i>Infraestructura Física y Equipamiento para la Formación</i>	30
1.1.2.4.5.	<i>Docentes e Instructores</i>	31
1.1.2.4.6.	<i>Vehículos para la Formación</i>	32
1.1.2.4.7.	<i>Instrucción práctica de manejo</i>	32
1.1.2.5.	<i>Seguridad vial</i>	35
1.1.2.5.1.	<i>Infraestructura Vial</i>	35
1.1.2.5.2.	<i>Tráfico Vehicular</i>	35
1.1.2.5.3.	<i>Capa de Rodadura</i>	37
1.1.2.5.4.	<i>La Señalización</i>	37
1.2.	Marco Conceptual	43
1.3.	Hipótesis o Idea a Defender	44
1.3.1.	<i>Idea a defender</i>	44
1.3.2.	<i>Variables</i>	44
1.3.2.1.	<i>Variable Dependiente</i>	44
1.3.2.2.	<i>Variable Independiente</i>	44

CAPÍTULO II

2.	MARCO METODOLÓGICO	45
2.1.	Enfoque de Investigación	45
2.2.	Niveles de Investigación	45
2.3.	Tipo de Estudio	45
2.4.	Población y Muestra	46
2.4.1.	<i>Población y Planificación</i>	46
2.4.2.	<i>Muestra</i>	47
2.5.	Métodos, Técnicas e Instrumento de Investigación	48
2.5.1.	<i>Métodos de Investigación</i>	48
2.5.2.	<i>Técnicas de Investigación</i>	48
2.5.3.	<i>Instrumentos de Investigación</i>	48
2.6.	Diseño de Investigación	49

CAPÍTULO III

3.	MARCO DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS.....	56
3.1.	Administración de la Escuela.....	56
3.1.1.	<i>Planificación</i>	56
3.1.2.	<i>Organización</i>	57
3.1.3.	<i>Dirección</i>	58
3.1.4.	<i>Evaluación</i>.....	61
3.1.5.	<i>Retroalimentación</i>.....	61
3.2.	Gestión del Talento Humano.....	62
3.2.1.	<i>Organización</i>	62
3.2.2.	<i>Provisión</i>.....	62
3.2.3.	<i>Retención</i>.....	63
3.2.4.	<i>Desarrollo</i>	65
3.3.	Formación Académica	65
3.3.1.	<i>Costos y Financiamiento</i>.....	65
3.3.2.	<i>Plan de estudios</i>.....	65
3.3.3.	<i>Infraestructura y Equipamiento</i>	67
3.3.4.	<i>Docentes e Instructores</i>.....	75
3.3.5.	<i>Vehículos</i>	77
3.3.6.	<i>Acondicionamiento normativo para vehículos</i>.....	78
3.3.7.	<i>Instrucción práctica de manejo</i>	80
3.4.	Seguridad Vial.....	84
3.4.1.	<i>Formación Académica de los conductores que sacaron su licencia en el 2018, 2019 y 2020</i>.....	84
3.4.2.	<i>Infraestructura Vial</i>	101
3.4.2.1.	<i>Tráfico Vehicular</i>	101
3.4.2.1.1.	<i>Nivel de servicio del circuito</i>.....	102
3.4.2.2.	<i>Capa de rodadura</i>	106
3.4.2.3.	<i>Señalización Vertical y Horizontal</i>	112
3.4.2.3.1.	<i>Señalización Horizontal</i>	112
3.4.2.3.2.	<i>Señalización Vertical</i>	115
3.5.	Normativa Legal.....	121
3.5.1.	<i>Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial</i>.....	121
3.5.2.	<i>Reglamento de Escuelas de Capacitación de conductores sportman</i>.....	123
3.5.3.	<i>Resoluciones</i>.....	125

3.6.	Cuadro Resumen de Investigación	126
3.7.	Comprobación de las interrogantes de estudio “Idea a defender”	132
3.8.	Marco Propositivo.....	134
3.8.1.	<i>Título</i>	<i>134</i>
3.8.2.	<i>Descripción de la Propuesta</i>	<i>134</i>
3.8.2.1.	<i>Administración de la Escuela de conducción no profesional “Gorge Washington”</i>	<i>134</i>
3.8.2.1.1.	<i>Planificación</i>	<i>134</i>
3.8.2.1.2.	<i>Organización.....</i>	<i>137</i>
3.8.2.1.3.	<i>Dirección.....</i>	<i>139</i>
3.8.2.1.4.	<i>Evaluación</i>	<i>147</i>
3.8.2.1.5.	<i>Retroalimentación.....</i>	<i>150</i>
3.8.2.2.	<i>Gestión de Talento Humano de la Escuela de conducción no profesional “Gorge Washington”</i>	<i>151</i>
3.8.2.2.1.	<i>Proceso de Organización.....</i>	<i>151</i>
3.8.2.2.2.	<i>Proceso de Provisión</i>	<i>160</i>
3.8.2.2.3.	<i>Proceso de Retención.....</i>	<i>169</i>
3.8.2.2.4.	<i>Proceso de Desarrollo</i>	<i>176</i>
3.8.2.3.	<i>Gestión de la Formación Académica de la Escuela de conducción no profesional “Gorge Washington”</i>	<i>180</i>
3.8.2.3.1.	<i>Plan de Estudios de la Escuela de conducción no profesional “Gorge Washington”</i>	<i>180</i>
3.8.2.3.2.	<i>Infraestructura y Equipamiento</i>	<i>189</i>
3.8.2.3.3.	<i>Vehículos.....</i>	<i>198</i>
3.8.2.3.4.	<i>Instrucción práctica de manejo.....</i>	<i>200</i>
3.8.2.4.	<i>Seguridad Vial.....</i>	<i>207</i>
3.8.2.4.1.	<i>Mejoras de la Formación Académica de las escuelas de conducción no profesionales para la Seguridad Vial de la ciudad de Riobamba</i>	<i>207</i>
3.8.2.4.2.	<i>Mejora de la Infraestructura Vial para la Seguridad Vial de la ciudad de Riobamba</i>	<i>208</i>
3.8.2.4.3.	<i>Mejoras en la Normativa Legal de las escuelas de conducción no profesionales.</i>	<i>210</i>
	CONCLUSIONES.....	212
	RECOMENDACIONES.....	213
	BIBLIOGRAFÍA	
	ANEXOS	

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1-1:	Categorización de Licencias de Conducir	23
Tabla 2-1:	Requisitos para la licencia No profesional	24
Tabla 3-1:	Cuadro Tarifario de Habilitación de escuelas de conducción no profesionales	25
Tabla 4-1:	Tipos de aprendizajes de conducción práctica.....	33
Tabla 1-2:	Autoridades	46
Tabla 2-2:	Estudiantes.....	46
Tabla 3-2:	Conductores.....	47
Tabla 4-2:	Aspectos de la ADMON de la escuela de conducción	49
Tabla 5-2:	Aspectos de la GTH de la escuela de conducción	50
Tabla 6-2:	Aspectos de la Formación académica de la escuela de conducción	51
Tabla 7-2:	Aspectos de la Seguridad vial de Riobamba	54
Tabla 8-2:	Aspectos de la Normativa Legal de las escuelas de formación de conductores	55
Tabla 1-3:	Planes de estudio G. Washington y ANETA.....	66
Tabla 2-3:	Asignaturas adicionales en una escuela profesional.....	67
Tabla 3-3:	Infraestructura y equipamiento.....	68
Tabla 4-3:	Aulas pedagógicas licencia tipo “B”	69
Tabla 5-3:	Área administrativa	70
Tabla 6-3:	Departamento psicosenométrico	71
Tabla 7-3:	Taller Mecánico.....	71
Tabla 8-3:	Sanitarios	73
Tabla 9-3:	Parqueaderos	73
Tabla 10-3:	Área recreacional y cafetería.....	74
Tabla 11-3:	Docentes licencia tipo “b” Gorge Washington.....	76
Tabla 12-3:	Instructores licencia tipo “b” Gorge Washington.....	77
Tabla 13-3:	Vehículos de la escuela Gorge Washington	77
Tabla 14-3:	Ficha de observación vehículos.....	78
Tabla 15-3:	Vehículos.....	79
Tabla 16-3:	Cronograma de clases prácticas.....	81
Tabla 17-3:	Cuadro resumen de resultados del 2018	98
Tabla 18-3:	Cuadro resumen de resultados del 2019	99
Tabla 19-3:	Cuadro resumen de resultados del 2020	100
Tabla 20-3:	Flujo vehicular día lunes	102

Tabla 21-3:	Análisis de intersección día lunes.....	103
Tabla 22-3:	Flujo vehicular día miércoles	103
Tabla 23-3:	Análisis de intersección día miércoles.....	104
Tabla 24-3:	Flujo vehicular día viernes	104
Tabla 25-3:	Análisis de intersección día viernes.....	105
Tabla 26-3:	Capa de rodadura centro histórico Riobamba.....	107
Tabla 27-3:	Mal estado de la señalización horizontal	113
Tabla 28-3:	Mal uso del color de la señalización horizontal.....	113
Tabla 29-3:	Ausencia de señalización horizontal.....	114
Tabla 30-3:	Inadecuado uso de la señalización horizontal.....	115
Tabla 31-3:	Mal estado de la señalización vertical	116
Tabla 32-3:	Ausencia de señalización vertical.....	116
Tabla 33-3:	Inadecuado uso de la señalización vertical.....	117
Tabla 34-3:	Impacto de los resultados de la seguridad vial en los siniestros de tránsito	119
Tabla 35-3:	Resumen de investigación administración	126
Tabla 36-3:	Resumen de investigación GTH.....	127
Tabla 37-3:	Resumen de investigación formación académica	128
Tabla 38-3:	Resumen de investigación S.V.	130
Tabla 39-3:	Resumen de investigación normativa legal	131
Tabla 41-3:	Misión escuela “Gorge Washington”	134
Tabla 42-3:	Visión escuela "Gorge Washington"	135
Tabla 43-3:	Fortalezas y Oportunidades "Gorge Washington"	136
Tabla 44-3:	Debilidades y Amenazas "Gorge Washington"	136
Tabla 45-3:	Parámetros de la Estructura Organizacional.....	138
Tabla 46-3:	Sistema Administrativo Consultivo.....	139
Tabla 47-3:	Matriz del Plan de Comunicación para la Escuela de formación de conductores “Gorge Washington”	144
Tabla 48-3:	Régimen disciplinario.....	147
Tabla 49-3:	Evaluación	148
Tabla 50-3:	Retroalimentación.....	150
Tabla 51-3:	Director general	151
Tabla 52-3:	Asesor Técnico en Educación y Seguridad Vial.....	152
Tabla 53-3:	Líder supervisor académico.....	153
Tabla 54-3:	Secretaria académica	153
Tabla 55-3:	Técnico en equipo psicosenométrico	154

Tabla 56-3:	Docente de teoría	155
Tabla 57-3:	Instructor de manejo	156
Tabla 58-3:	Mecánico	157
Tabla 59-3:	Secretaria administrativa	157
Tabla 60-3:	Analista de TH.....	158
Tabla 61-3:	Contador	159
Tabla 62-3:	Guardia de seguridad.....	160
Tabla 63-3:	Procedimiento de reclutamiento	161
Tabla 64-3:	Procedimiento de selección	164
Tabla 65-3:	Procedimiento de socialización	167
Tabla 66-3:	Matriz del Plan de seguridad y salud ocupacional.....	173
Tabla 67-3:	Plan de Capacitación	177
Tabla 68-3:	Capacitación para instructores de manejo	178
Tabla 69-3:	Transporte y Seguridad Vial.....	181
Tabla 70-3:	Asignatura Transporte y seguridad vial.....	181
Tabla 71-3:	Contenido de asignatura Transporte y seguridad vial.....	181
Tabla 72-3:	Normativa Legal	182
Tabla 73-3:	Asignatura Normativa legal.....	182
Tabla 74-3:	Contenido Asignatura Normativa legal	182
Tabla 75-3:	Psicología aplicada a la conducción	183
Tabla 76-3:	Asignatura Psicología aplicada a la conducción.....	183
Tabla 77-3:	Contenido asignatura Psicología aplicada a la conducción	183
Tabla 78-3:	Primeros Auxilios.....	184
Tabla 79-3:	Asignatura Primeros auxilios.....	184
Tabla 80-3:	Contenido Asignatura Primeros auxilios.....	184
Tabla 81-3:	Mecánica Básica.....	185
Tabla 82-3:	Asignatura Mecánica básica	185
Tabla 83-3:	Contenido Asignatura Mecánica básica	186
Tabla 84-3:	Educación Ambiental	186
Tabla 85-3:	Asignatura Educación ambiental	186
Tabla 86-3:	Contenido Asignatura Educación ambiental	187
Tabla 87-3:	Geografía.....	187
Tabla 88-3:	Asignatura Geografía.....	187
Tabla 89-3:	Contenido Asignatura Geografía	188
Tabla 90-3:	Malla curricular tipo “b” Gorge Washington	188

Tabla 91-3:	Especificaciones pupitre unipersonal	190
Tabla 92-3:	Especificaciones silla.....	190
Tabla 93-3:	Iluminación de aulas (lux)	191
Tabla 94-3:	Equipos psicosenométricos homologados ANT	192
Tabla 95-3:	Simulador de conducción homologado ANT	193
Tabla 96-3:	Acondicionamiento de sanitarios.....	197
Tabla 97-3:	Chequeo vehicular	198
Tabla 98-3:	Mantenimientos preventivos	199
Tabla 99-3:	Programa de instrucción práctica	201
Tabla 100-3:	Fases de aprendizaje	201
Tabla 101-3:	Evaluación final práctica	204
Tabla 102-3:	Acciones de mejora en la infraestructura vial	209
Tabla 103-3:	Acciones de mejora en cuando a la normativa legal.....	210

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1-1:	Proceso Administrativo.....	14
Figura 2-1:	VARIABLES BÁSICAS DE LA TGA.....	14
Figura 3-1:	Gestión moderna del TH.....	15
Figura 4-1:	Técnicas de selección del personal	18
Figura 5-1:	Cambios del comportamiento en función de la capacitación.....	19
Figura 6-1:	Movimiento vehicular de acuerdo al tipo de vehículo	36
Figura 7-1:	Dimensiones de la vía urbana	37
Figura 8-1:	Causas de Siniestros de Tránsito.....	41
Figura 9-1:	Tipo de vehículo en accidentes	42
Figura 1-3:	Organigrama estructural Escuela Gorge Washington	58
Figura 2-3:	Circuito de Análisis.....	102
Figura 3-3:	Estructura organizacional ideal.....	138
Figura 4-3:	Anuncio de reclutamiento "Gorge Washington"	161
Figura 5-3:	Puntos principales del programa de socialización	169
Figura 6-3:	Aulas	189
Figura 7-3:	Pupitre unipersonal	190
Figura 8-3:	Silla	190
Figura 9-3:	Test punteado	192
Figura 10-3:	Test de palanca.....	192
Figura 11-3:	Alicates	194
Figura 12-3:	Destornilladores	194
Figura 13-3:	Llaves de boca fija	195
Figura 14-3:	Llaves de boca ajustable	195
Figura 15-3:	Tipos de motores.....	196
Figura 16-3:	Embrague en corte	196
Figura 17-3:	Foso de reparación	197
Figura 18-3:	Franjas de colores fluorescentes	200

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1-1:	Causas probables de siniestros 2018.....	39
Gráfico 2-1:	Causas probables de siniestros 2019	40
Gráfico 3-1:	Causas probables de siniestros 2020	40
Gráfico 4-1:	Accidentes relacionados con la falta de capacitación.....	41
Gráfico 1-3:	Planes administrativos	56
Gráfico 2-3:	Estructura organizacional	57
Gráfico 3-3:	Proceso de toma de decisiones	59
Gráfico 4-3:	Sistema de comunicación	59
Gráfico 5-3:	Relaciones laborales interpersonales.....	60
Gráfico 6-3:	Recompensas y castigos	61
Gráfico 7-3:	Descriptor del puesto.....	62
Gráfico 8-3:	Selección del TH	62
Gráfico 9-3:	Seguridad y salud ocupacional	63
Gráfico 10-3:	Riesgos salud ocupacional.....	64
Gráfico 11-3:	Riesgos de seguridad laboral	64
Gráfico 12-3:	Metodología práctica.....	80
Gráfico 13-3:	¿Aprendió a conducir en la escuela?	82
Gráfico 14-3:	¿Se siente capacitado?	82
Gráfico 15-3:	¿Conduce regularmente?	83
Gráfico 16-3:	Confianza en la capacidad de conducción.....	83
Gráfico 17-3:	Tiempo de instrucción práctica	84
Gráfico 18-3:	Género 2018	85
Gráfico 19-3:	Género 2019	85
Gráfico 20-3:	Género 2020	85
Gráfico 21-3:	Proceso de aprobación 2018.....	86
Gráfico 22-3:	Proceso de aprobación 2019.....	86
Gráfico 23-3:	Proceso de aprobación 2020.....	86
Gráfico 24-3:	Escuela en que realizó el curso 2018.....	87
Gráfico 25-3:	Escuela en que realizó el curso 2019.....	87
Gráfico 26-3:	Escuela en que realizó el curso 2020.....	88
Gráfico 27-3:	Edad 2018.....	88
Gráfico 28-3:	Edad 2019.....	89

Gráfico 29-3:	Edad 2020.....	89
Gráfico 30-3:	Nivel de aprendizaje 2018.....	90
Gráfico 31-3:	Nivel de aprendizaje 2019.....	90
Gráfico 32-3:	Nivel de aprendizaje 2020.....	90
Gráfico 33-3:	Instrucción 2018.....	91
Gráfico 34-3:	Instrucción 2019.....	91
Gráfico 35-3:	Instrucción 2020.....	91
Gráfico 36-3:	Horas teóricas 2018.....	92
Gráfico 37-3:	Horas teóricas 2019.....	92
Gráfico 38-3:	Horas teóricas 2020.....	93
Gráfico 39-3:	Formación teórica 2018.....	93
Gráfico 40-3:	Formación teórica 2019.....	94
Gráfico 41-3:	Formación teórica 2020.....	94
Gráfico 42-3:	Horas de instrucción práctica 2018.....	95
Gráfico 43-3:	Horas de instrucción práctica 2019.....	95
Gráfico 44-3:	Horas de instrucción práctica 2020.....	95
Gráfico 45-3:	Formación práctica 2018.....	96
Gráfico 46-3:	Formación práctica 2019.....	96
Gráfico 47-3:	Formación práctica 2020.....	97
Gráfico 48-3:	Tráfico vehicular centro histórico de Riobamba.....	106
Gráfico 49-3:	Obligatoriedad o no de tomar el curso.....	121
Gráfico 50-3:	Campañas de seguridad vial.....	122
Gráfico 51-3:	Nivel de escolaridad.....	122
Gráfico 52-3:	Reforma del reglamento.....	123
Gráfico 53-3:	Inspecciones a las escuelas.....	123
Gráfico 54-3:	Horas prácticas.....	124
Gráfico 55-3:	Evaluación del aprendizaje.....	125

ÍNDICE DE ANEXOS

- ANEXO A:** Entrevista al TH de la escuela de conducción “Gorge Washington”
- ANEXO B:** Ficha de observación de la infraestructura y equipamiento de la escuela de conducción “Gorge Washington
- ANEXO C:** Ficha de observación de los vehículos de instrucción práctica de la escuela de conducción “Gorge Washington
- ANEXO D:** Encuesta a conductores del 2018, 2019 y 2020
- ANEXO E:** Encuesta aplicada a los estudiantes que culminaron el curso en la escuela de conducción “Gorge Washington”
- ANEXO F:** Aforo vehicular del Tráfico vehicular del centro histórico de Riobamba
- ANEXO G:** Ficha de observación de la capa de rodadura del centro histórico de Riobamba
- ANEXO H:** Ficha de observación de la señalización horizontal en tramos del centro histórico de Riobamba
- ANEXO I:** Ficha de observación de la señalización horizontal en intersecciones del centro histórico de Riobamba
- ANEXO J:** Ficha de observación de la señalización vertical del centro histórico de Riobamba
- ANEXO K:** Plan de estudios escuela de conducción “Gorge Washington”
- ANEXO L:** Plan de estudios escuela de conducción ANETA
- ANEXO M:** Plan de estudios escuela del SChPCH
- ANEXO N:** Examen práctico de la escuela de conducción “Gorge Washington”
- ANEXO O:** Informe de inspección a la escuela de conducción “Gorge Washington” por parte de la Agencia Nacional de Tránsito

RESUMEN

El presente trabajo de titulación propone realizar una evaluación de la formación en la escuela de conducción Gorge Washington, con la finalidad de mejorar su administración y formación que se aplica a los aspirantes a conductores, para de este modo dar un impacto positivo en la seguridad vial de la ciudad de Riobamba, enfocando herramientas de gestión académica y administrativa. La investigación parte con la evaluación y análisis de cada uno de los aspectos administrativos y académicos de la escuela, donde se aplicaron entrevistas, encuestas y fichas de observación, además se analizó el impacto que tuvieron las escuelas en la seguridad vial de Riobamba en los años 2018, 2019 y 2020, donde se aplicaron encuestas a los conductores que sacaron su licencia por primera vez en los años mencionados y aforos vehiculares; y, para los aspectos legales, se destinaron entrevistas a las autoridades de la ANT. Con esto se pudo determinar que la escuela de análisis no cuenta con una administración adecuada, tampoco se gestiona al talento humano, no cuentan con un plan de estudios adaptado para una buena formación, su infraestructura y equipamiento escasea de varios elementos importantes, entre otros de carácter académico. En cuanto a la seguridad vial, se pudo determinar que la mayoría de conductores recibieron solo 30 horas de clases, y no se sentían aptos para conducir de manera autónoma, incurriendo de este modo a producir infracciones de tránsito por impericia, además se analizó como factor relevante de la seguridad vial, la infraestructura vial, determinando que el tráfico, la capa de rodadura y la señalización de la ciudad generaban un impacto negativo. La propuesta plantea acciones de mejora para cada uno de los aspectos que presentaban falencias como son: la administración, gestión del talento humano, formación académica, impacto en la seguridad vial y normativa legal.

Palabras clave: <SINIESTROS>, <ESCUELA>, <FORMACIÓN>, <CONDUCTORES>, <CAPACITACIÓN>, <ADMINISTRACIÓN>, <IMPERICIA>, <SEGURIDAD VIAL>.



21-04-2022

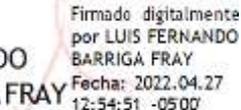
0759-DBRA-UTP-2022

ABSTRACT

The present study pretends to carry out an evaluation about the performance of the George Washington Driving School, in order to improve its administration and training applied to future drivers to give a positive impact on road safety in Riobamba city, focusing on academic and administrative management tools. The investigation begins with the evaluation and analysis of each one of the administrative and academic aspects of the school, where interviews, surveys and observation sheets were applied. In addition, the impact that these schools had on the road safety in Riobamba during 2018, 2019 and 2020, where surveys were applied to drivers who obtained their license for the first time in the mentioned years and vehicle capacity; and, for legal aspects, interviews were conducted with ANT authorities. Through this, it was possible to determine that this school of analysis lacks of an adequate administration, the human department is not managed either, they do not have a curriculum plan adapted for good training, their infrastructure and equipment lack of several important elements, among others of academic relevance. Regarding road safety, it was determined that the majority of drivers only received 30 class hours and did not feel in conditions to drive autonomously, thus incurring in traffic violations due to inexperience. This study proposes improvement actions for each of the aspects that presented deficiencies such as: administration, human talent management, academic training, impact on road safety and legal regulations.

Keywords: <ACCIDENTS>, <SCHOOL>, <TRAINING>, <DRIVERS>, <TRAINING>, <ADMINISTRATION>, <IMPERIENCE>, <ROAD SAFETY >

LUIS
FERNANDO
BARRIGA FRAY

A digital signature stamp with a red wavy line background. The text inside the stamp reads: "Firmado digitalmente por LUIS FERNANDO BARRIGA FRAY Fecha: 2022.04.27 12:54:51 -0500".

Firmado digitalmente
por LUIS FERNANDO
BARRIGA FRAY
Fecha: 2022.04.27
12:54:51 -0500

INTRODUCCIÓN

El presente proyecto de investigación denominado: “EVALUACIÓN DE LA FORMACIÓN EN LAS ESCUELAS DE CONDUCCIÓN NO PROFESIONALES DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA CASO: ESCUELA DE CONDUCCIÓN GORGE WASHINGTON”, se encuentra desarrollado bajo la correspondiente aprobación y auspicio de la misma institución, con el fin de garantizar la satisfacción de los aspirantes a conductores y sobre todo su aprendizaje, y generar un impacto positivo en la seguridad vial de la ciudad.

La aplicación de la gestión administrativa y académica para la evaluación de la formación en la escuela, viene justificada por su amplia difusión en las diferentes administraciones, lo que garantiza su solvencia y condiciones de fiabilidad y aplicabilidad en el presente trabajo de titulación. Pues esta herramienta de investigación propone abordar una evaluación integral de la formación, mediante la medición y valoración del proceso administrativo y también de los componentes de la escuela, beneficiando de esta manera la formación que brinda la institución, y proyectando una mejor toma de decisiones por parte del órgano regulador ANT en cuanto a la seguridad vial que promueven las escuelas de conducción no profesionales.

A partir de un enfoque principal que son la administración y los aspectos académicos, se pretendió conocer la situación actual en la que se encuentra la escuela, a través de los métodos de investigación aplicados para obtener la información necesaria, y proceder a la debida evaluación y mejora de cinco pilares fundamentales de la investigación que son, la administración de la escuela, la gestión de su talento humano, la formación académica que brinda, el impacto que han tenido las escuelas de conducción en la seguridad vial de la ciudad en los años 2018, 2019 y 2020, y finalmente, la normativa legal que rige a las escuelas no profesionales.

Esta investigación se encuentra desarrollada en tres capítulos, además de los referentes a conclusiones, recomendaciones, bibliografía y anexos. Estructurada de la siguiente manera:

En el Capítulo I se abordó el marco teórico referencial, en el cual se sustenta la presente investigación, pues en este apartado se encuentran los antecedentes históricos, el marco teórico - conceptual, la idea a defender y las variables relacionadas al trabajo de investigación.

En el Capítulo II se detalló el marco metodológico exponiendo los parámetros básicos de la investigación, como el enfoque y diseño de investigación; el tipo de estudio; los métodos, técnicas e instrumentos que se emplearon en la misma; y finalmente la población y muestra; para de esta manera, mediante el levantamiento de información, se preceda al análisis correspondiente de la misma y se puedan obtener los resultados respectivos, evidenciando la idea a defender planteada.

En el Capítulo III, se plantea el marco de resultados y la discusión de los mismos, en donde se interpretaron los resultados obtenidos luego de haber aplicado las técnicas e instrumentos de investigación, se efectuó el diseño de la propuesta y se plantearon las alternativas de mejora.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Uno de los problemas más asociados al tránsito dentro de la provincia de Chimborazo, es el número de accidentes que se han venido incrementando de manera paulatina; pues según los datos emitidos por el INEC, la provincia de Chimborazo desde el año 2018 hasta fines del 2020, ocupa el octavo lugar de las provincias con mayor incidencia de siniestros de tránsito, y el 49.6% de estos son provocados a causa de la impericia e imprudencia de los conductores. (INEC, 2019, p.26)

Cabe mencionar que la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito, es mucho mayor en la provincia, pues Chimborazo ocupa el quinto lugar de las provincias con mayor número de fallecidos en el sitio del accidente, que según las estadísticas emitidas por la ANT, a finales del 2019 se tenían 108 fallecidos, siendo el índice más alto en comparación a años anteriores. (ANT, 2019).

La mayoría de estos siniestros son ocasionados por vehículos particulares, entre las principales razones por la impericia o imprudencia del conductor, seguido a esta causa se tiene que el 15.9% de accidentes son por exceso de velocidad y el 11.9% por no respetar las señales de tránsito. Así mismo, Riobamba es una de las principales ciudades que registra la mayor cantidad de infracciones de tránsito.

Y finalmente se llega a la conclusión de formularnos ciertas preguntas antípodas como ¿Por qué se producen los accidentes?, ¿Cuál es la causa principal que los originan?, ¿Por qué las medidas de control de tránsito aplicadas en la ciudad no tienen los resultados esperados?

La mayoría de accidentes son prevenibles y mucho más el riesgo de que como resultado se tengan víctimas mortales, y es claro que todo apunta a la irresponsabilidad y desconocimiento que tienen los conductores a la hora de tomar el auto y ponerlo en marcha; sin embargo, cabe indicar que detrás de esto las instituciones comprometidas en formar conductores responsables y evitar que estos incurran en un futuro a ocasionar un accidente de tránsito, son las escuelas de conducción. Por ende, estas deben ser evaluadas para determinar si sus procesos de formación son adecuados, pues es importante evidenciar si en el tiempo comprendido del curso, los aspirantes a conductores alcanzan o no el nivel oportuno de aptitud mental y psicomotriz para conducir un vehículo, ya que muchas de las veces estos no logran aprender a conducir de manera idónea en el tiempo establecido para el fin.

Se sabe que cada escuela presenta un pensum de estudios a la ANT, y es necesario evidenciar si cuentan con los temas y asignaturas necesarias. Muchas de las veces personas que no han estado lo suficientemente capacitadas y aptas para obtener su licencia de conducir, han aprobado el curso de manera simultánea y sin ningún inconveniente, por lo que es preciso evaluar si los exámenes

de aprobación final consideran todos los parámetros necesarios para aprobar o reprobar a una persona.

Es preciso puntualizar también que el nivel de escolaridad es un gran inconveniente, ya que muchos de los conductores suelen ser de instrucción bachillerato e incluso básica, lo que nos lleva a pensar que conducir un vehículo es algo sencillo como aprobar los estudios primarios o preparatorios, cuando en realidad se debería tener un rango de educación superior para poner en práctica algo que expone la vida de muchas personas como es la acción de conducir.

Y finalmente, otro y no menos importante problema, es el personal que actualmente está encargado de la capacitación, pues muchos de los docentes e instructores de las escuelas, no cuentan con el profesionalismo adecuado para impartir los conocimientos requeridos.

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿La evaluación de la formación en las escuelas de conducción no profesionales caso: escuela de conducción Gorge Washington, permitirá mejorar la formación de los futuros conductores y por ende se reducirán los accidentes de tránsito dentro de la ciudad de Riobamba?

DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

El presente trabajo de titulación se lo efectuará en base a los siguientes parámetros:

Objeto de estudio: Evaluar y proponer alternativas de mejora en la escuela de conducción no profesional Gorge Washington y mejorar la seguridad vial de la ciudad de Riobamba.

- **Contenido**

Campo de acción: Gestión del TH / Simulación del Transporte / Gestión de la calidad / Escuelas de conducción

- **Espacio**

País: Ecuador

Provincia: Chimborazo

Cantón: Riobamba

Av. Atahualpa vía a Yaruquíes.

- **Tiempo**

El presente proyecto de investigación se tuvo cabida inicialmente en el período noviembre 2020 – junio 2021, y su finalización se llevó a cabo en el período octubre 2021 – marzo 2022.

JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

Justificación Teórica

Esta investigación contribuye de manera directa a las escuelas de conducción no profesionales de la ciudad de Riobamba y por ende, de igual forma aporta a la movilidad y seguridad vial de la misma, puesto que si los procesos de capacitación de estas son los óptimos para formar conductores idóneos detrás del volante, con una buena cultura, conocimiento y conciencia vial; el tránsito y movilidad dentro de la ciudad será más apropiado, en donde los conductores respeten las señales de tránsito, las medidas de control aplicadas y lo más importante a los peatones, en especial a los más vulnerables.

Es por ello que se ha visto la necesidad de evaluar si los pensum de contenidos presentados a la ANT para impartir las capacitaciones teóricas están direccionados a temas de seguridad vial, cuenten con las asignaturas y contenidos mínimos necesarios para formar a los conductores; además, cabe indicar que es preciso evaluar si para las clases prácticas, se maneja una metodología oportuna de enseñanza durante el tiempo establecido para el fin.

Asimismo, se debe evaluar si el período de tiempo de un curso hábil es el indicado para que una persona este apta para conducir, o si por lo contrario se requiere más tiempo para la capacitación. También, es importante mencionar que los docentes e instructores responsables de impartir las capacitaciones cuenten con el perfil profesional acorde al puesto de trabajo, por lo que es necesario efectuar los procesos de gestión de talento humano.

En cuanto a aquellas personas que indican saber conducir y rinden solo a evaluación directa sin tomar el curso, es propicio instaurar que tomen obligatoriamente todo el curso de capacitación.

Es conveniente reformar mediante un análisis previo el Reglamento de escuelas de capacitación de conductores sportman, el cual tiene su última modificación y registro oficial el 20 de enero del 2003. Además, es necesario establecer un conjunto de requisitos a más de los existentes y señalados en la ley, para que los aspirantes a conductores tomen el curso de conducción, pues es importante aplicar mayores exigencias a las personas que desean conducir un vehículo, como su nivel de escolaridad, y edad.

Justificación Metodológica

Partiendo desde el punto de vista académico, el proyecto de investigación propuesto cumple con las líneas de investigación de la Carrera de Ingeniería en Gestión de Transporte, el mismo que

requiere la aplicación de los diferentes conocimientos adquiridos durante la formación académica. Para obtener la información necesaria se procederá a aplicar encuestas dirigidas los aspirantes a conductores al finalizar el curso para determinar su nivel de satisfacción con lo aprendido y medir su nivel de aprendizaje alcanzado, y a un segmento de conductores con licencia tipo “b”, que hayan sacado la misma por primera vez durante los años: 2018, 2019 y 2020, para determinar aspectos básicos de su formación académica, se entrevistarán a las autoridades de la entidad competente ANT y al personal de la escuela de análisis, se aplicarán también fichas de observación en los aspectos necesarios a investigar y además se tendrá que analizar la documentación pertinente y correspondiente a las escuelas de conducción, los manuales para el conductor de la escuela y, con toda esta información se podrán analizar las diferentes falencias a profundidad, para posteriormente evaluar cada una de ellas y proponer una mejora.

Justificación Práctica

La evaluación de la formación que se plantea en el presente proyecto debe ser innovadora para las escuelas de conducción no profesionales y por ende también para el órgano de supervisión y regulación ANT, pues cabe mencionar que esto influirá de manera directa, en la disminución prolongada de accidentes e infracciones de tránsito, promoviendo de esta manera una mejor movilidad y seguridad vial dentro de la ciudad.

Los beneficiarios directos de este proyecto constituyen los interesados en obtener su permiso de conducción previa formación de calidad, el personal de las escuelas de conducción y la ANT, mientras que la ciudadanía Riobambeña, será considerada como beneficiarios indirectos, dado que diariamente se ven enfrentados al riesgo que conlleva el tránsito en su movilidad.

OBJETIVOS

Objetivo General

Evaluar la formación de la escuela de conducción no profesional Gorge Washington, mediante el análisis de su administración y aspectos formativos, para brindar una formación de calidad y mejorar la seguridad vial de la ciudad de Riobamba.

Objetivos Específicos

- Investigar el impacto de la formación de las escuelas de conducción no profesionales, en la seguridad vial de Riobamba del 2018 al 2020.
- Analizar la normativa legal vigente como la gestión de las escuelas de conducción no

profesionales y determinar una metodología para evaluar y mejorar la formación de la escuela Gorge Washington.

- Formular las acciones de mejora en la formación de conductores no profesionales e infraestructura vial, mejorando su impacto en la seguridad vial.

ANTECEDENTES DE INVESTIGACIÓN

Antecedentes Históricos

A nivel mundial, cada año se tienen más de 1.3 millones de víctimas mortales y 50 millones de lesionados a causa de accidentes de tránsito, y el 90% de estas víctimas provienen de países de ingresos medios y bajos, mismos que poseen aproximadamente el 60% de los vehículos del mundo. La mayor parte de niños y jóvenes de 5 a 29 años, han sido víctimas mortales, producto de los accidentes de tránsito. (OMS, 2021)

En el Ecuador es un requisito indispensable realizar un curso y obtener una certificación avalada por una escuela de conducción autorizada por el órgano regulador competente ANT, para la correspondiente obtención de la licencia de conducir.

Hasta el año 2006, existía solo una escuela de conducción autorizada para capacitar a las personas, la misma que no satisfacía la demanda de interesados y esto traía como consecuencia, que existieran personas que obtenían la licencia sin estar lo suficientemente capacitadas para la conducción de vehículos, provocando en muchas ocasiones la vulneración de la ley de tránsito vigente en ese entonces, y también de que como producto de aquello, en la mayoría de casos se hayan entregado posibles coimas a los entes involucrados y encargados del otorgamiento de licencias de conducir. (SECAP, 2015, pp.6-7)

Actualmente en la ciudad de Riobamba, se tienen tres escuelas de formación para conductores no profesionales, las cuales son Aneta, Center Drive y Gorge Washington (ANT, 2020), mismas que se rigen al Reglamento de escuelas de capacitación de conductores sportman del año 2003.

Antecedentes Documentales

La elaboración del presente trabajo de titulación se basa en algunas investigaciones previas relacionadas al tema investigativo, mismas que servirán de base para su desarrollo.

En el Ecuador, uno de los estudios referentes al tema tratado, es la “Evaluación práctica como recurso para la formación académica en conducción no profesional de la Escuela Sportmancar, ubicada en la parroquia Sucre, cantón y provincia de Loja, 2016-2017”, en el que se establece una metodología oportuna, para poder evaluar la práctica de manejo ejercida por los estudiantes, y

evidenciar su nivel de aprendizaje, mediante el uso de herramientas como listas de cotejo especializadas. (Mejía, 2017)

Se tiene un estudio previo de la Universidad de Loja, en el que se especifica la necesidad de reformar el Art. 26 del Reglamento de escuelas de capacitación de conductores sportman, con la finalidad de incrementar las horas de capacitación en el Ecuador. Pues cabe indicar que, en otros países como Argentina, se estipula la obligatoriedad de aprobar un curso de conducción por un lapso de sesenta horas como mínimo, las mismas que son repartidas en 25 horas de teoría y 35 horas de práctica. (Cusme, 2014, pp.55-57)

Es importante la implementación de contenidos curriculares referentes a la asignatura de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, en las instituciones educativas públicas, fiscomisionales y particulares, desde primer año de educación inicial hasta el tercer año de bachillerato (Naranjo, 2021)

La Asamblea Nacional se ha tomado tres años para incorporar nuevas reformas a la ley, relacionadas a movilidad sostenible, planificación, control y tecnología, capacitación a funcionarios de tránsito, seguridad y educación vial. Estos cambios fueron aprobados el pasado 30 de abril del 2021, sin embargo su publicación en el registro oficial se tomará 180 días para que esta nueva reforma entre en vigencia.

Cabe indicar que la LOTTTSV endilga al Estado el reconocimiento de los derechos de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, según lo estipulado en el Art. 26 de la Constitución de la República, que contempla a la educación como un derecho de las personas a lo largo de su vida y un deber ineludible e inexcusable del Estado.

CAPÍTULO I

1. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

1.1. Marco Teórico

A continuación se presenta la sustentación teórica en la que se basará el desarrollo del presente proyecto de investigación, haciendo referencia a diferentes fuentes bibliográficas de libros, informes, revistas, leyes y reglamentos, que serán la guía para la toma de decisiones e indagación de los términos y conceptos conformes al tema de estudio.

1.1.1. Base Legal

En este apartado se presenta toda la normativa legal vigente del Ecuador, en la que se sustenta el presente trabajo de investigación.

1.1.1.1. Constitución de la República del Ecuador 2008

Partiendo de la norma suprema, encontramos en el Artículo 26 que manifiesta que: “La educación es un derecho de las personas a lo largo de su vida, garantizando la igualdad e inclusión social, buscando la condición indispensable del buen vivir.”

Por otra parte, el Artículo 27 declara que: “La educación se centrará en el ser humano y garantizará su desarrollo holístico, en el marco de respeto a los derechos humanos, al medio ambiente sustentable y a la democracia”. (Constitución de la Republica del Ecuador, 2008, p.16)

Mientras que en el Artículo 394 se manifiesta que: “El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. Regulando el transporte terrestre, aéreo, acuático y las actividades portuarias y aeroportuarias.” (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008, p.119)

1.1.1.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV)

En su Art. 5 se señala que el Estado, a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT), controlará y exigirá la capacitación y formación integral y permanente, la tecnificación a conductores profesionales y no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social.

Dentro de su Art. 29 numeral 26 se estipula que son funciones y atribuciones del director ejecutivo de la ANT autorizar, regular y controlar el funcionamiento y apertura de cursos de las escuelas de formación de conductores profesionales y no profesionales, así como autorizar la realización de los cursos de formación en los Institutos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas Nacionales legalmente autorizados y de conformidad con el respectivo reglamento. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014, p.10)

En el Art. 188, se estipula que la capacitación, formación y entrenamiento de los aspirantes a conductores no profesionales, estará a cargo del Servicio Ecuatoriano de Capacitación Profesional (SECAP) y de las escuelas debidamente autorizadas por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

Además, en este mismo artículo se menciona que las escuelas deberán realizar obligatoriamente, al menos una vez al año, actividades y programas de educación y seguridad vial, en beneficio de la comunidad de su respectivo domicilio, acciones que serán reportadas a la ANRCTTTSV. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014, p.43)

La LOTTTSV en su Capítulo I De los Conductores, en la Sección I De las Licencias de Conducir, dentro del Artículo 89 declara que:

La circulación por las vías habilitadas al tránsito vehicular, queda sometida al otorgamiento de una autorización administrativa previa, con el objeto de garantizar la aptitud de los conductores en el manejo de vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, y la idoneidad de los mismos para circular con el mínimo de riesgo posible. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014, p.29)

De la misma manera, en el Capítulo II Del Régimen Administrativo de las Escuelas de Conducción y Centros de Capacitación, dentro de su Artículo 194, concerniente a las infracciones sujetas a una sanción administrativa, se consideran como faltas leves, el incumplimiento de las siguientes acciones administrativas y de control: (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014, p.45)

- 1. No contestar las comunicaciones solicitadas por la ANRCTTTSV, dentro de los quince días posteriores a su recepción.*
- 2. Justificar indebidamente la inasistencia de los estudiantes.*
- 3. No respetar las rutas establecidas para las clases prácticas.*

Como faltas graves se constituyen las siguientes: (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014, p.45)

- 1. No mantener un archivo con la información administrativa y académica de los estudiantes y de los cursos; considerando la asistencia, calificaciones, aprobaciones y reprobaciones, permisos de conducción, certificados y títulos.*
- 2. Estacionar los vehículos en las aceras o espacios públicos para el efecto, dentro de los límites circundantes de la escuela.*
- 3. No utilizar y mantener los instrumentos pedagógicos establecidos en el reglamento.*
- 4. Contratar talento humano que no reúna los requisitos establecidos en el reglamento.*
- 5. No disponer de equipos autorizados y homologados.*

6. *Cobrar valores no autorizados por la ANRCTTTSV, para los cursos de formación o capacitación de conductores.*
7. *No mantener los vehículos en condiciones mecánicas adecuadas y eficientes.*
8. *No contar con la infraestructura física eficiente y adecuada de acuerdo a los estándares establecidos por la ANRCTTTSV.*
9. *No cumplir con los planes y programas de estudio aprobados por la ANRCTTTSV.*
10. *Incumplir los horarios aprobados y autorizados por la ANRCTTTSV para las clases teóricas y prácticas.*
11. *Dar clases prácticas en vehículos que no dispongan del doble comando, o sin los distintivos de la escuela señalados en el reglamento, y que no hayan sido autorizados por la ANT.*
12. *Haber sido sancionada por dos ocasiones con faltas leves dentro del mismo año la escuela.*

Y como faltas muy graves se tienen: (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014, pp.45-46)

1. *Acreditar falsamente el título de conductor no profesional o certificar la aprobación de estudios, posibilitando el otorgamiento de una licencia de conducir sin haber cumplido los requisitos académicos y legales establecidos en la presente Ley y su reglamento.*
2. *Matricular a menores de edad, sin cumplir con las condiciones y requisitos de conformidad con la presente Ley y su reglamento.*
3. *Matricular alumnos excediendo el número de cupos asignados por la ANRCTTTSV, de en función a la capacidad real de la escuela.*
4. *Realizar cursos fuera de la programación establecida sin la autorización de la ANRCTTTSV.*
5. *Dar cursos fuera de la jurisdicción autorizada o en establecimientos no calificados ni autorizados previamente.*
6. *Alterar o modificar las calificaciones de los exámenes teóricos y prácticos de los estudiantes*
7. *Haber reincidido por más de tres ocasiones y/o sancionado con faltas graves dentro del año la escuela.*
8. *No presentar la información solicitada o no permitir la supervisión de la infraestructura, documentos y equipos a los funcionarios de la ANRCTTTSV.*
9. *Crear sucursales o extensiones, sin la debida autorización de la ANRCTTTSV.*
10. *Exonerar a los alumnos de la asistencia o exámenes de todas o ciertas materias contempladas dentro del plan de estudios.*

El Art. 127 menciona que se aplicará una sanción de 20 SBU del trabajador en general, prisión de tres a cinco años y suspensión de la licencia de conducir por el mismo tiempo, a quien ocasione un accidente de tránsito del que resulten una o más personas muertas, y en el que se verifique que se tuvieron como causas las siguientes: (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014, p.36)

- a) *Negligencia*
- b) *Imprudencia*
- c) *Impericia*
- d) *Exceso de velocidad*
- e) *Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo*
- f) *Inobservancia de la presente ley y su reglamento*

TITULO II De la Educación vial y Capacitación

Art. 185.- Los objetivos de la educación para el tránsito y la seguridad vial son los siguientes:
(Asamblea Nacional del Ecuador, 2014, p.42)

- a) *Reducir de forma sistemática los accidentes de tránsito.*
- b) *Proteger la integridad de las personas y sus bienes.*
- c) *Otorgar seguridad en el tránsito peatonal y vehicular.*
- d) *Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los modos de transporte terrestre.*
- e) *Prevenir y controlar la contaminación ambiental.*
- f) *Procurar la disminución del cometimiento de infracciones de tránsito.*
- g) *Capacitar a los de las escuelas de capacitación de conductores, en materia de seguridad vial y normas generales de tránsito, en coordinación con el Ministerio de Educación.*
- h) *Difundir, por los medios de comunicación, los principios y normas generales de señalización universal y comportamiento adecuado en el tránsito.*
- i) *Garantizar la capacitación permanente para el progreso profesional de docentes, instructores, agentes de control y conductores.*
- j) *Promover la utilización de modos de transportes no contaminantes como medio principal de movilización.*
- k) *Salvaguardar la integridad física de las personas, y precautelar los derechos de los niños, niñas y adolescentes, personas con discapacidad y demás grupos vulnerables.*
- l) *Promover el respeto a los derechos humanos y a las personas, eliminando toda forma de discriminación, y generar un trato inclusivo de niños, niñas, adolescentes, mujeres, adultos mayores de 65 años y con discapacidad, y demás usuarios de las vías.*

1.1.1.3. Reglamento de escuelas de capacitación de conductores sportman

Dentro de este reglamento se encuentran los lineamientos del funcionamiento de las escuelas de conducción no profesionales, de tal manera que en su Art. 34, dicta que:

Las clases prácticas de conducción se impartirán en un 80%, en circuitos ubicados en sitios privados o públicos, debidamente habilitados para sortear diversos niveles de dificultad en la

vía pública, previo trazado autorizado por la Jefatura Provincial de Tránsito respectiva. Las tres primeras horas deberán practicarse en áreas didácticas en lugares donde exista un parque de educación vial. (CNTTTSV, 2003, p.12).

En cuanto a los planes y programas de estudio, el artículo 35 del reglamento manifiesta:

Los directores de las escuelas podrán presentar sugerencias o plantear modificaciones a los planes y programas de estudio, previa evaluación de los cursos al terminar de por lo menos un año, siempre y cuando estén orientados a mejorar la calidad de enseñanza – aprendizaje de los estudiantes. Estos cambios o modificaciones al plan o programa de estudios deberán ser aprobados por la autoridad competente ANT. (CNTTTSV, 2003, p.12).

En su Capítulo II De la duración del curso, en su Art. 26, se enmarca que:

Los cursos de formación tendrán una duración de 33 horas, las cuales estarán distribuidas de la siguiente manera: (10) diez horas de instrucción teórica con el sistema audiovisual; quince (15) horas de instrucción práctica de conducción de vehículos; cinco (5) horas de mecánica básica; dos (2) horas de psicología aplicada a la conducción, y una (1) hora de primeros auxilios. (CNTTTSV, 2003, p.9).

1.1.2. Fundamentación Teórica

1.1.2.1. La Administración

Definición de Administración

La palabra administración proviene del latín *ad* (hacia o dirección) y *minister* (subordinación u obediencia), y significa que realiza una función bajo el mando de otro, es decir que uno brinda un servicio para otro. La función principal de la administración pasó de ser una interpretación de los objetivos propuestos por la organización, a una transformación de la organización y su acción a través de un proceso administrativo que engloba cinco aspectos relevantes que son la planeación, organización, dirección, evaluación y retroalimentación, con el objeto de que las actividades de la organización se efectúen de manera eficiente y eficaz. (Chiavenato, 2007, p.10)

Proceso Administrativo

Este es un sistema que define el desempeño organizacional, ya que a través de sus componentes administrativas (PODER), encamina a la organización hacia el cumplimiento de sus metas y objetivos.

1. **Planeación:** Se centra en programar las acciones que se llevarán a cabo a futuro. Aquí se analiza el entorno externo e interno, se planifican las estrategias, políticas y objetivos, así como las acciones que se quieren llevar a cabo a corto, mediano y largo plazo.
2. **Organización:** Esta función se basa en disponer y coordinar los recursos disponibles para ejecutar las acciones o actividades de la empresa, en este contexto, se establecen las estructuras tanto material como social de la empresa.

Este punto es muy importante, debido a que se pueden llevar a cabo varios propósitos como:

- División del trabajo en departamentos o áreas específicas.
 - Asignación de tareas y responsabilidades.
 - Coordinación de las tareas organizacionales.
 - Distribución de los recursos humanos.
3. **Dirección:** Esta es una guía de orientación al personal o recurso humano para la ejecución de los diferentes planes y actividades de la empresa.
 4. **Evaluación:** Se basa en la supervisión o verificación de que todas las actividades y tareas planificadas se estén llevando a cabo de acuerdo a las reglas y políticas establecidas. Se tienen 2 evaluaciones:
 - a. **Evaluación del desempeño organizacional**

Se entra en evaluar los objetivos previamente establecidos en el direccionamiento estratégicos, en función a una norma referencial, con el fin de aplicar las acciones correctivas necesarias.

- b. **Evaluación del desempeño del TH**

Consiste en una valoración sistemática de los colaboradores, en cuanto a su desempeño y cumplimiento de las metas y resultados alcanzados en su puesto de trabajo. Es importante aplicar esta evaluación para poder retroalimentar su desempeño y efectuar las correcciones necesarias para mejorar su desarrollo.

Esta evaluación se la puede realizar a través de los siguientes métodos:

- Escalas gráficas: Consideran los factores y calificaciones de la evaluación del desempeño.
 - Elección forzada: Estima bloques de frases descriptivas enfocadas en ciertos aspectos del comportamiento.
 - Investigación de campo: Este método requiere de entrevistas entre el especialista de evaluación y el gerente.
5. **Retroalimentación:** Es importante ejercer una retroalimentación de toda administración de la organización, con el fin de controlar y optimizar su comportamiento, atendiendo a las nuevas tendencias y exigencias de la sociedad.

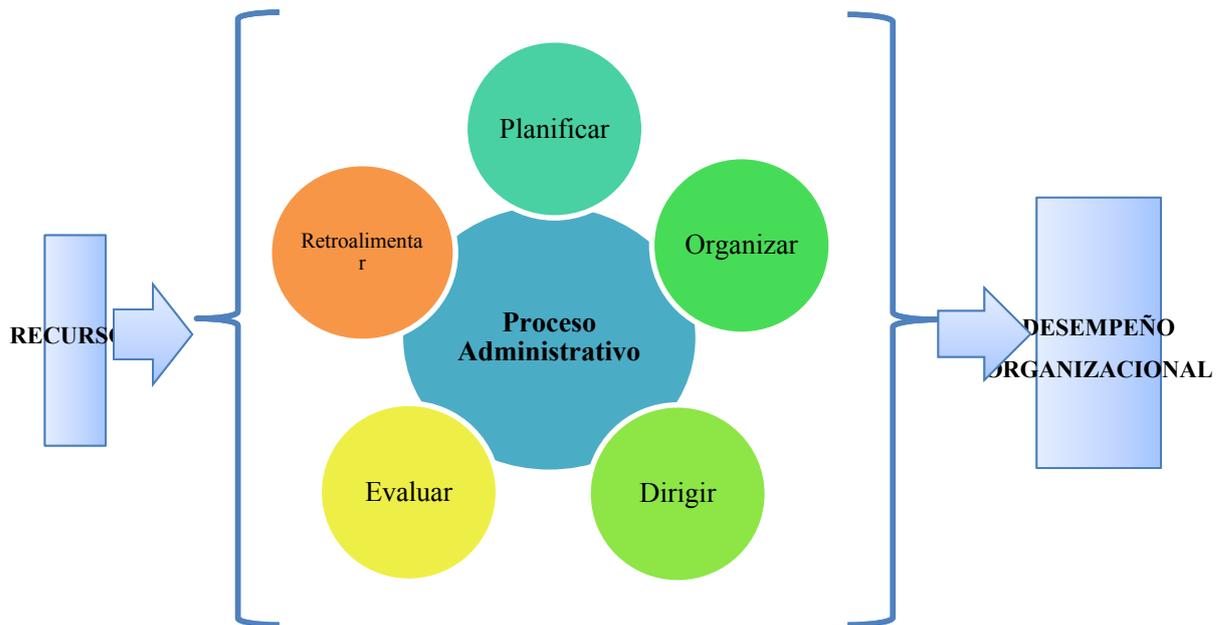


Figura 1-1: Proceso Administrativo

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Variables básicas de la teoría general de la administración



Figura 2-1: Variables básicas de la TGA

Fuente: Chiavenato, 2007, p. 14

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

1.1.2.2. Gestión del Talento Humano

Actualmente las personas dentro de una organización ya no son consideradas como recursos, sino más bien como socios directos de la misma o también llamados colaboradores, los mismos que están agrupados en equipos para llevar a cabo tareas específicas. En este contexto, todos los colaboradores de una organización tienen la facultad de sugerir u opinar por el bienestar de la empresa para la toma de decisiones mediante una comunicación directa e interdependencia entre colegas, promoviendo la participación y compromiso por brindar un servicio de calidad. (Chiavenato, 2009, p.9)

Para que una institución o empresa, tenga los resultados deseados, requiere contar con el talento humano idóneo y que se ajuste a lo que requiere la organización, para lo cual este debe pasar por un proceso de gestión como se muestra en la Figura 3-1.

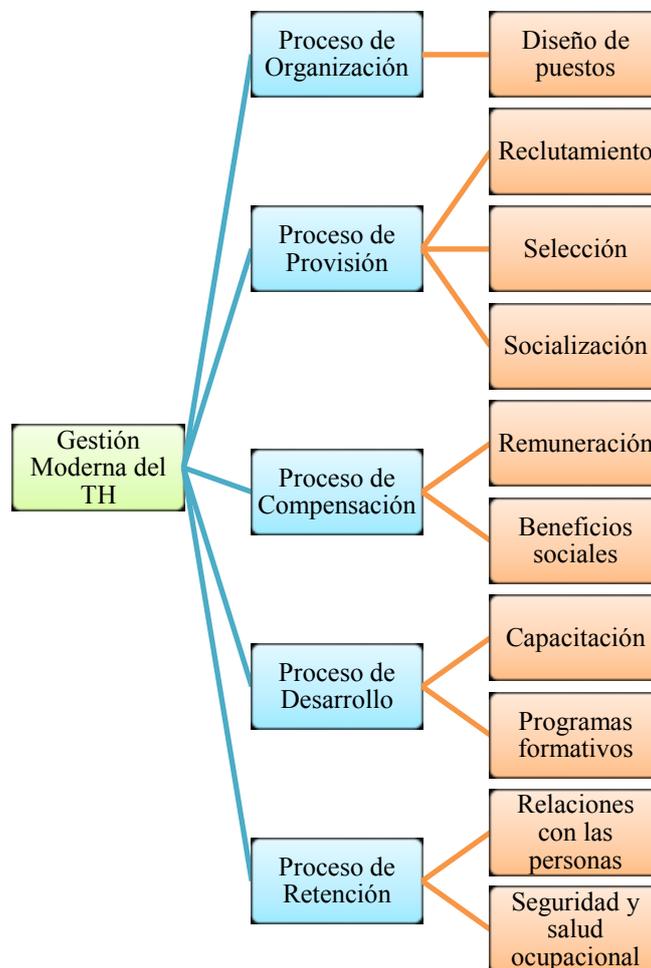


Figura 3-1: Gestión moderna del TH

Fuente: Chiavenato, 2009, p. 15

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

1.1.2.2.1. Proceso de Organización

a. Modelado del trabajo

En este apartado se tiene la definición, el análisis, la descripción y especificación del puesto, para lo cual se tiene que tener claro que un puesto resulta de la división del trabajo, y es establecido por el tradicional modelo burocrático, sin embargo, el puesto está compuesto de todas las tareas que desempeña el ocupante según su posición y función en la estructura organizacional de la empresa.

Cabe indicar que un puesto está enmarcado por dos vértices, uno de responsabilidad en el que actúa como subordinado y otro de autoridad en el que ejerce voz de mando.

Análisis y descripción del puesto

Para poder diseñar un puesto, es necesario tener claro que el análisis del mismo nos llevará a reunir todo lo que se exige el puesto del ocupante, es decir en términos de conocimientos, experiencia, habilidades y capacidades para su buen desempeño; mientras que la descripción se refiere a relacionar lo con las responsabilidades y actividades que exige el puesto, es decir, que hace, cómo lo hace, en qué condiciones y porqué lo hace.

- **Diseño del puesto:** Es la estructuración e ilustración del puesto, la misma que define cuatro condiciones básicas:
 1. El conjunto de actividades o tareas específicas que debe desempeñar el ocupante.
 2. La forma en que se deben desempeñar las tareas o actividades (métodos y procesos de trabajo).
 3. A quién deber rendir cuentas o reportar sobre las actividades realizadas (responsabilidad).
 4. A quién debe supervisar y dirigir (autoridad).
- **Contenido del puesto:** Este debe contener los siguientes apéndices:
 1. Las tareas y actividades que se desempeñan (lo que se hace).
 2. El período en el que se las realizan (cuándo se hace o cada cuánto).
 3. Por medio de qué se hace o cómo se hace.
 4. El lugar o condiciones ambientales del trabajo.
 5. Los objetivos y resultados del puesto (por qué se hace)

1.1.2.2.2. Proceso de Provisión

a. Reclutamiento

A través del reclutamiento ya sea este interno o externo, se podrá seleccionar el TH adecuado para la organización; cabe mencionar que tanto el reclutamiento interno como externo tienen sus ventajas y desventajas pero, sin embargo, hay que evaluar si actualmente la empresa cuenta con el personal adecuado o no para decidir cuál de los dos reclutamientos es necesario aplicar.

Cabe mencionar que cuando se habla de reclutamiento interno, este actúa sobre los colaboradores de la organización y los transfiere o promueve a otras actividades más completas o motivadoras.

Técnicas para el reclutamiento externo

1. **Anuncios en diarios y revistas especializadas:** Este anuncio debe captar 4 características esenciales que son las AIDA (atención, interés, deseo y la acción) de la persona que lo lee.
2. **Agencias de reclutamiento:** A través de las diferentes agencias de reclutamiento y el banco de datos con las que estas cuentan, la organización puede encontrar y abastecerse de los candidatos idóneos para su funcionamiento.
3. **Contactos con escuelas, universidades y agrupaciones:** La organización puede contactarse con las diferentes instituciones educativas que tengan como objetivo la formación de profesionales con capacidad relacionada a su función o servicio; para de esta manera poder divulgar la información de requerimiento de personal.
4. **Carteles o anuncios en lugares visibles:** Esta técnica es de bajo costo y es más utilizada cuando se requiere personal para cargos simples como obreros, conserjes, ayudantes, entre otros.
5. **Presentación de candidatos por indicación de trabajadores:** Este es otro sistema de bajo costo y efecto rápido, debido a que los mismos trabajadores de la organización sugieren los candidatos para las vacantes, ya sean estos vecinos, conocidos o familiares; en el que el trabajador es el corresponsable de la admisión del candidato.
6. **Consulta a los archivos de candidatos:** Este sistema es el de menor costo y consiste en echar un vistazo a los archivos o base de datos de los candidatos que se han presentado en reclutamientos anteriores y no han sido tomados en cuenta. Para lo cual es importante tomar checar minuciosamente el currículum vitae de los aspirantes.
7. **Reclutamiento virtual:** Esta es la forma más rápida de reclutamiento, ya que elimina cualquier forma de intermediación, en donde las empresas tienen contacto directo con los candidatos vía a internet. Estos pueden tener contacto directo con sitios de compañías o agencias de reclutamiento.

b. Selección de Personal

Esta funciona como un filtro en el que se selecciona a la persona adecuada para cubrir el puesto; es decir, a la que cuenta con el perfil apropiado al puesto de trabajo. Antes del proceso de selección, es propicio que el consultor de RH y el personal de línea de *staff* conjuntamente con el gerente de la empresa, deben saber con exactitud que exige el puesto y que se busca en los candidatos.

Cabe indicar que la información sobre lo que se requiere del puesto y el perfil deseado del ocupante, debe ser transferida en una ficha de especificaciones del puesto, ficha profesiográfica o descriptor de puesto. Para este procedimiento, es importante considerar la aplicación de las siguientes técnicas:

Técnicas de selección de personal

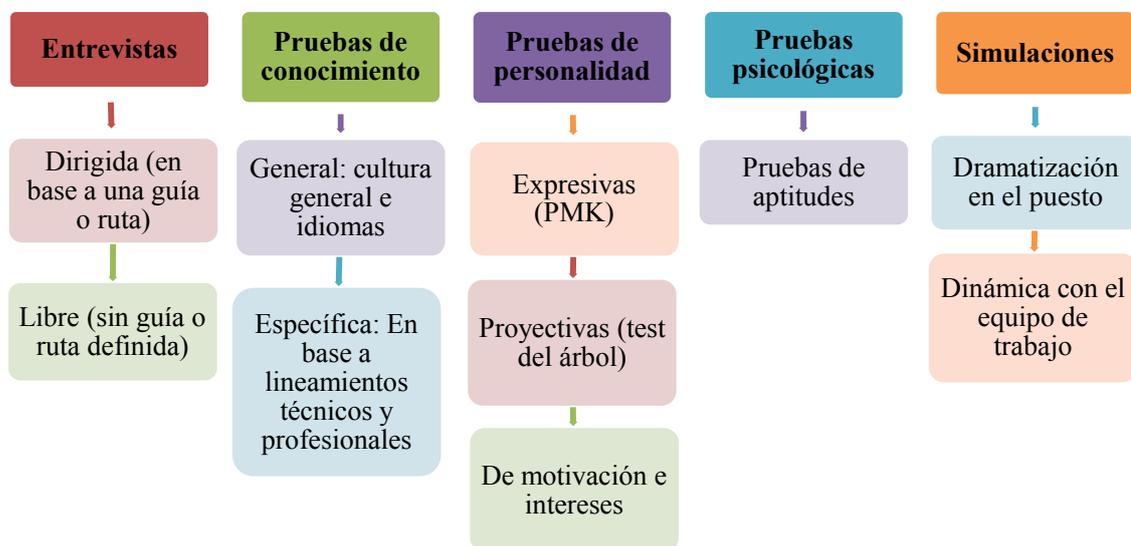


Figura 4-1: Técnicas de selección del personal

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

b. Socialización

Para poder orientar a las personas dentro de una organización cuando ingresan por primera vez, es primordial que primero la organización sepa hacia dónde se está dirigiendo, pues tiene mucho que ver con la visión y misión de la misma, sin embargo, lo más importante para orientar a las personas es que estas se adapten a:

- La cultura organizacional es el conjunto de hábitos, costumbres, creencias, normas, actitudes y expectativas que se comparten entre todos los miembros de la organización.
- La socialización organizacional es un contexto global que comprende la misión, visión, los valores, la cultura y los objetivos organizacionales. Esta hará que las personas de la organización enfoquen sus esfuerzos y acciones hacia este contexto. Se dice que esta

socialización organizacional es la manera en que la organización recibe a los nuevos colaboradores y los integra en su contexto y en todo su sistema.

1.1.2.2.3. *Proceso de Desarrollo*

Para que la organización obtenga los resultados esperados, es necesario capacitar a las personas, con el fin de que puedan desarrollar sus habilidades, destrezas y aumentar sus conocimientos.

a. **Capacitación**

El conocimiento es la llave del desarrollo y productividad de una organización; por lo que el proceso de capacitación será óptimo cuando produzca resultados, mejore los procesos, agregue valor y genere riqueza.

Actualmente la capacitación está directamente relacionada a la creación y desarrollo de competencias y por ende esta tiene como fin hacer que las personas sean más productivas, creativas e innovadoras; ya no solo basarse en preparar a la persona para que desempeñe de mejor manera su trabajo, sino más bien que incorporen valor agregado a lo que realizan.

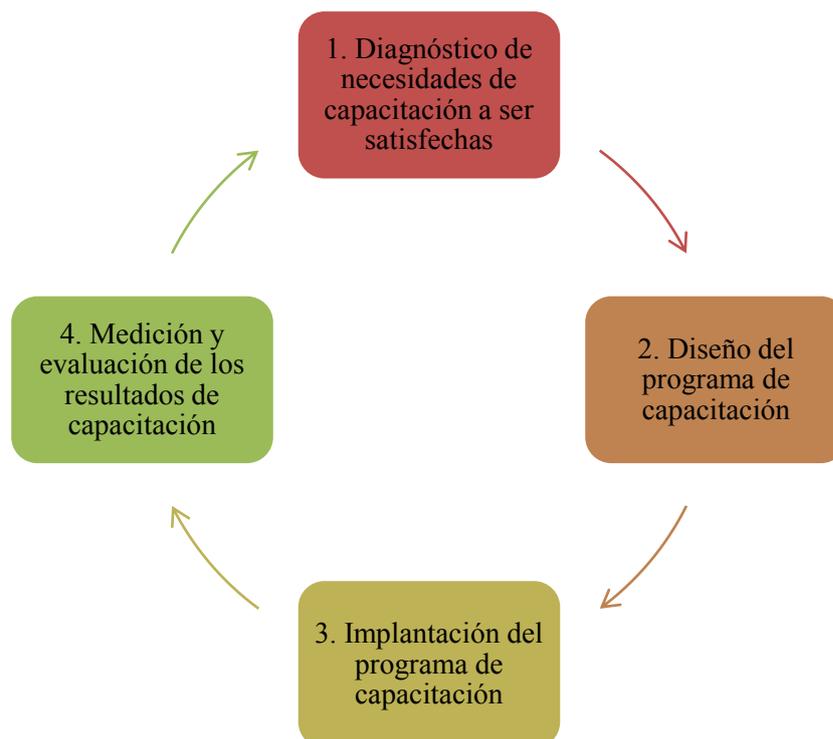


Figura 5-1: Cambios del comportamiento en función de la capacitación

Fuente: Chiavenato, 2009, pp. 372

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Etapas del Proceso de Capacitación

- 1) **La transmisión de información:** Básicamente se da a conocer todo sobre la organización, como sus políticas, reglamentos, y planes.
- 2) **Desarrollo de habilidades y destrezas:** Ejecución de tareas encaminadas a enseñar sobre el manejo de equipos y planificación de tareas.
- 3) **Desarrollo de actitudes:** Direccionamiento de actitudes negativas de los colaboradores a actitudes positivas.
- 4) **Desarrollo de conceptos:** Elevar el nivel de conocimiento o competitividad de las personas. (Chiavenato, 2009, p.376)

Métodos para el desarrollo de personas

Existen varios métodos para desarrollar a las personas, pero entre las principales se tienen:

1. Rotación de puestos: Que las personas pasen por varios puestos de la organización.
2. Puestos de asesoría: La persona que demuestre un gran potencial puede trabajar como staff en varias áreas de la organización bajo la supervisión del gerente.
3. Aprendizaje práctico: La persona debe analizar y resolver problemas de ciertos proyectos u otros departamentos.
4. Asignación de comisiones: La persona trabaja en comisiones, aprende a observar a los demás e investiga los problemas específicos de la organización.
5. Participación en cursos formativos y seminarios externos.

1.1.2.2.4. Proceso de Retención

Para que se puedan retener a las personas dentro de la organización, es necesario establecer una buena relación con los colaboradores y un ambiente y clima de trabajo con higiene, seguridad y buena calidad de vida.

a. Relaciones con los colaboradores

Cada colaborador dentro de la organización está expuesto a problemas familiares, personales, económicos, de salud, entre otros, los mismos que convergen en el desempeño de su trabajo, por lo que es muy importante destacar que su labor no sea una carga más o un estrés, por lo que es propicio de que las relaciones entre los colaboradores sea con respeto y se puedan ofrecer medios para satisfacer sus necesidades externas.

Para que exista una buena relación entre colaboradores, el gerente de la organización debe decidir incluir un programa de relaciones con sus empleados.

b. Seguridad y salud ocupacional

La salud ocupacional se refiere a las condiciones que salvaguardan el bienestar y la salud de las personas, y la seguridad se refiere a mantener la integridad física así como también el bienestar de los colaboradores, por lo que contar con un programa de seguridad y salud ocupacional en la organización es muy importante.

Este programa debe abordar (Chiavenato, 2009, pp. 474-475):

1. Entorno físico del trabajo: Iluminación, ventilación, temperatura, ruidos y comodidad.
2. Entorno psicológico del trabajo: Relaciones laborales, estilo de administración, entrega personal y emocional.
3. Principios ergonómicos: Máquinas, instalaciones y herramientas de trabajo.
4. Salud ocupacional.

1.1.2.3. Escuelas de Conducción

1.1.2.3.1. Definición de escuela de conducción

Las escuelas de conducción, o también llamadas auto escuelas o centros de capacitación para conductores, son instituciones especializadas en la formación teórica y práctica para futuros conductores, previa obtención de su permiso de conducción, las mismas que son autorizadas por el órgano regulador competente de la Agencia Nacional de Tránsito. Estas deben contar con material pedagógico idóneo como manuales para el conductor, salas de capacitación teórica, carteles o murales de las señales de tránsito, presentaciones en diapositivas, videos y cualquier otro tipo de material audiovisual que permita la facilitación del proceso enseñanza-aprendizaje; además de contar con los vehículos acondicionados para la formación práctica de los aspirantes. Y para el caso de los exámenes psicosenométricos, estas deben contar con los equipos adecuados para medir la aptitud física, mental y motriz de los mismos.

Las escuelas de conducción son los establecimientos idóneos para adquirir la pericia necesaria en el manejo de los vehículos automóviles. En otros países estos surgieron de forma privada inicialmente, para después ser reguladas por la administración correspondiente, y de esta manera bajo la regulación de los organismos competentes, se ha buscado adecuar la estructura de dichos centros siguiendo criterios internacionales para que la enseñanza resulte eficaz, y la formación de los conductores sea satisfactoria. (MOTORGIGA, 2015)

1.1.2.3.2. Importancia de las Escuelas de Conducción

Las escuelas de conducción cumplen un rol muy importante en la sociedad, debido a que estas se encargan de mejorar las enormes falencias que tenemos las personas en lo concerniente a

Educación Vial. Pues estas contribuyen de manera directa a mejorar la conciencia humana y técnica de los aspirantes a conductores, a dar a entender los diferentes enfoques de la conducción y a dignificar en sí la profesión de conductor.

Muchas de las personas y quizá la mayoría aprendieron previamente a manejar un vehículo, es decir, solo a ponerlo en marcha, sin embargo, no aprendieron a conducir, es decir, a manejar con conciencia y conocimiento vial, por lo que es fundamental la intervención de las escuelas de conducción.

El Ecuador no se exime de esta tragedia, ya que según las estadísticas, se puede comprobar la gravedad de esta verdadera epidemia, a lo cual había que agregar el elevado porcentaje de discapacitados por accidentes de tránsito y las pérdidas económicas anuales.

Cabe mencionar que ANETA y la Vicepresidencia de la República, se adhirió al programa denominado “Década de Acción para la Seguridad Vial” 2010-2020, juntos podemos salvar millones de vidas, es hora de actuar. Como resultado de la fundación FIA que lidera la campaña internacional “Carreteras Seguras”.

Las escuelas de conducción son muy importantes, ya que estas imparten conocimientos bajo los parámetros de calidad y legalidad, teniendo como principal función disminuir significativamente los errores cometidos por los conductores y perfeccionando su capacidad psicomotriz e intelectual para conducir un vehículo. (Autoantioquia, 2018)

1.1.2.3.3. El Conductor no profesional

Un conductor no profesional, es aquella persona legalmente autorizada para conducir vehículos a motor de hasta 1,75 toneladas de carga útil, por cuya actividad no puede recibir ningún tipo de remuneración económica, ya que no está autorizado para conducir vehículos de servicio público o comercial. Es la persona capacitada para conducir un vehículo pequeño o liviano de cuatro a seis ruedas, con la pericia adecuada sobre la ley de tránsito y la señalización.

Licencia de conducir tipo “b”

Es el título habilitante que le atribuye o faculta a su portador el permiso correspondiente para poder conducir vehículos a motor de hasta 1,75 tnl. de carga útil dentro del territorio nacional.

- **Categorización de las Licencias de Conducir según su finalidad**

Las licencias de conducir están divididas en dos categorías, profesionales y no profesionales, dentro de las cuales se tienen algunos tipos dependiendo del tipo de vehículo y la finalidad de este.

Tabla 1-1: Categorización de Licencias de Conducir

CATEGORIZACIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR		
CATEGORÍA	TIPO	CARACTERÍSTICAS
NO PROFESIONALES	A	Para conducción de vehículos motorizados como: ciclomotores, motocicletas, tricar, cuadrones.
	B	Para automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1,75 toneladas de carga útil o casas rodantes.
	F	Para automotores especiales adaptados de acuerdo a la capacidad especial del conductor.
PROFESIONALES	A1	Para conducir mototaxis o tricimotos de servicio comercial, y los del tipo A.
	C	Para taxis convencionales, ejecutivos, camionetas livianas o mixta hasta 3,5 toneladas, hasta 8 pasajeros; vehículos de transporte de pasajeros de no más de 25 asientos y los vehículos comprendidos en el tipo “b”.
	C1	Para vehículos policiales, ambulancias militares, municipales, y en general todo vehículo del Estado ecuatoriano de emergencia y control de seguridad.
	D	Para servicio de pasajeros (intracantonales, intraprovinciales interprovinciales, intraregionales y por cuenta propia); y para vehículos del Estado ecuatoriano comprendidos en el tipo “B” y no considerados en el tipo C1.
	D1	Para escolares, institucional y turismo, hasta 45 pasajeros.
	E	Para camiones pesados y extrapesados con o sin remolque de más de 3,5 toneladas, tráiler, volquetas, tanqueros, plataformas públicas, cuenta propia, otros camiones y los vehículos estatales con estas características.
	E1	Suspendida bajo resolución.

		Para ferrocarriles, auto ferros, motobombas, trolebuses, para transportar mercancías o sustancias peligrosas y otros vehículos especiales.
	G	Para maquinaria agrícola, maquinaria pesada, equipos camineros (tractores, motos niveladoras, retroexcavadoras, montacargas, palas mecánicas y otros).

Fuente: ANT, 2017

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

• Requisitos para la obtención de licencias no profesionales

Antes de la obtención de la licencia de conducir, la escuela de conducción encargada de la formación del aspirante deberá proveer al mismo los requisitos necesarios una vez que haya culminado y aprobado el curso.

Los requisitos establecidos para los dos tipos de licencias no profesionales A y B son los mismos, ya que corresponden a la categoría de las licencias no profesionales, siendo estos los siguientes:

Tabla 2-1: Requisitos para la licencia No profesional

Nacionalidad	Requisitos
Ecuatorianos (Art. 128)	<ul style="list-style-type: none"> • Ser mayor de 18 años (mayor de 16 años previo al cumplimiento de los requisitos que establece la ley de tránsito). • Título o certificado de conductor no profesional y aprobación con al menos el 95% de asistencia. • Aprobación del examen psicosenométrico, médico, teórico y práctico correspondientes. • Original y copia de la cédula de ciudadanía. • Original y copia del certificado de votación. • Original del certificado del tipo sanguíneo. • Haber aprobado la educación básica.
Extranjeros (Art. 137)	<ul style="list-style-type: none"> • Los extranjeros que ingresan al Ecuador con visa, podrán conducir con su licencia de conducir emitida en su país de origen, durante el tiempo de estadía que tengan en el país, sin sobrepasar los 6 meses contados desde el ingreso al Ecuador. • Los extranjeros que ingresan al país, sin ser exigidos la visa, podrán conducir con su licencia de conducir emitida en su país de origen durante todo el tiempo de su estadía. • Los ecuatorianos residentes en otro país, podrán conducir con su licencia emitida en el país de residencia, hasta 6 meses desde su ingreso al Ecuador.

Fuente: ANE, 2012, pp. 29-32

Cabe mencionar el Art 90 donde se:

Concederá el permiso de conducción vehicular a los menores adultos, mayores de dieciséis años, siempre y cuando estén acompañados de una persona mayor de edad, que posea licencia de conducir; si la persona que lo represente legalmente lo solicita por escrito y presenta una garantía bancaria por un valor igual a veinticinco (25) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general BGU, que garantice el pago de daños a terceros y a la presentación del menor ante el Juzgado de la Niñez y la Adolescencia, para su juzgamiento en caso de infracciones de tránsito. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014, p.29)

1.1.2.3.4. Costos y Financiamiento de una Escuela de Conducción No Profesional

- **Costos de funcionamiento**

Actualmente según el tarifario emitido por la Agencia Nacional de Tránsito mediante Resolución-002-DIR-2021-ANT, se establecen los valores correspondientes para la habilitación de escuelas de capacitación para conductores no profesionales y también los costos de los permisos de conducción.

Tabla 3-1: Cuadro Tarifario de Habilitación de escuelas de conducción no profesionales

Solicitud para la creación de escuelas de conducción no profesionales (pre-aprobación)	\$166,43
Solicitud para funcionamiento por primera vez de escuelas de conducción no profesionales	\$372,33
Solicitud de autorización de cambio de domicilio de escuelas de conducción no profesionales	\$372,33
Solicitud de autorización de aumento o disminución de aulas y/o vehículos de las escuelas de conducción no profesionales	\$212,93
Solicitud de autorización del período de matrículas e inicio de clases y/o prórroga de la escuela de conducción no profesional (por cada curso y sucursal)	\$49,92
Solicitud de convenio como centro de recuperación de puntos	\$188,49
Solicitud de renovación del convenio del centro de recuperación de puntos	\$188,49

Solicitud de rectificación de nómina de alumnos graduados del curso de recuperación de puntos de licencia de conducir	\$19,66
Solicitud de autorización para matrícula e inicio de clases de los centros de recuperación de puntos	\$21,89

Fuente: Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2021, p.14

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Costos Fijos y Variables

Costos Fijos:

- Sueldos y salarios:
 - ✓ Director \$416,66
 - ✓ Secretaria \$407,76
 - ✓ Instructor práctico de conducción \$400,73
 - ✓ Docente / Instructor educativo \$402,12
 - ✓ Coordinador académico \$402,12
 - ✓ Contador general \$414,11
 - ✓ Asesor técnico / supervisor \$423,14
 - ✓ Analista \$414,11
 - ✓ Mecánico en general \$405,24
 - ✓ Conserje / portero \$404,40 (Ministerio del Trabajo, 2021, pp. 2-11)
- Beneficios sociales de los colaboradores (Seguro IESS, horas extras y suplementarias, décimo tercero, décimo cuarto, fondos de reserva, vacaciones, jubilación, subsidio por maternidad, utilidades).
- Arriendo, alquiler o renta del establecimiento.
- Pólizas de responsabilidad civil para los vehículos.
- Amortizaciones
- Intereses bancarios en caso de créditos financieros
- Suministros de oficina
- Suministros de limpieza

Costos Variables:

- Combustible
- Mente de obra
- Piezas y repuestos

- Servicios básicos

Financiamiento

El financiamiento de una escuela de conducción es interno, el mismo que se compondrá por los siguientes ingresos:

El costo total del curso en las escuelas de conducción del Ecuador suele fluctuar entre los 164,00 USD y 188,00 USD. El mismo que en su valor incluye: (DANTTTTSV, 2021, pp. 5-6)

- El permiso de aprendizaje para licencia no profesional (\$10,50 USD)
- Convenio de asistencia recíproca (\$12 USD)
- Manual del conductor (\$6 USD)
- El IVA (12%)

1.1.2.4. Formación Académica

1.1.2.4.1. Definición de Formación

La formación es un cuerpo unánime conformado por dos aspectos generales como son la capacitación y el entrenamiento; en otras palabras, de la teoría y la práctica. Para que el proceso de formación sea conciso, es necesario que exista una coordinación entre estas dos, lo más idóneo es que primero se imparta la capacitación y luego el correspondiente entrenamiento para la aplicación de los conocimientos y aprendizajes.

1.1.2.4.2. Gestión Académica

La gestión académica es aquella que se enfoca en la forma en que se imparten los procesos formativos de una institución educativa. Pues el objetivo de esta es la transformación de los recursos disponibles en calidad de formación.

La gestión académica es la contribución en la calidad de la gestión de los programas educativos, distribución de recursos, innovación y calidad de procesos formativos, orientando todos los esfuerzos a la identificación de las brechas existentes entre los resultados logrados en los diferentes aspectos de los antes mencionados y las metas formuladas en el direccionamiento estratégico. (Blanco y Quesada, 2008; citados en Morantes y Acuña, 2013: p.82)

Elementos de la Gestión Académica

- Desarrollo curricular: Planes de estudio y programas de instrucción
- Talento humano: Lo constituye el equipo docente y administrativo, roles y competencias

- Contexto Socio-cultural
- Recursos de apoyo a la gestión académica (mobiliario, equipamiento e instrumentos)
- Innovación programática: Tecnología
- Modelos y formas de evaluación (Morantes y Acuña, 2013: p.82)

1.1.2.4.3. *Plan de Estudios*

La ANT es el ente encargado de aprobar los pensum de estudios que presenta cada escuela para poder desarrollar sus clases, en concordancia con lo estipulado en el Reglamento de las escuelas de conducción no profesionales. Actualmente el plan de estudios para las escuelas no profesionales, cuenta con las siguientes asignaturas:

- **Educación vial**

El Art. 28 del Reglamento de las escuelas de capacitación sportman, menciona que el contenido del curso teórico de la materia de educación vial consta de 9 unidades didácticas, cada una de 1 hora, y la décima será exclusivamente para el examen final de teoría. Teniendo como temas principales: (CNTTTSV, 2003, p.9)

- El sistema de tránsito y transporte*
- Accidentes de tránsito*
- El conductor*
- Normas generales de conducción (reglamentos)*
- Infracciones de tránsito (Ley de tránsito)*
- Psicología del buen conductor*
- Alcohol y drogas*
- Conducción a la defensiva*
- Emergencias*

- **Mecánica Básica**

Art. 30.- El contenido de mecánica básica tiene una duración de 5 horas y debe constar de los siguientes temas: (CNTTTSV, 2003, p.10)

- Componentes del vehículo*
- Elementos y funcionamiento del motor, sistema de dirección, frenos y suspensión.*
- Mantenimiento del motor, sistema de frenos, sistema de suspensión, sistema eléctrico, caja de cambios, transmisión y embrague.*

- d) *Luces indicadoras del panel de instrumentos, alineación, balanceo, neumáticos y batería.*
- e) *Control de opacidad*
- f) *Desarrollo práctico*

- **Psicología aplicada a la conducción**

Art. 31.- El contenido de psicología aplicada a la conducción, debe durar 2 horas y contener lo siguiente: (CNTTTSV, 2003, pp. 10-11)

- a) *Introducción: Presentación y explicación del curso. Expectativas del grupo hacia la charla. Y criterios sobre agresividad.*
- b) *Taller vivencial, situacional y práctico: Reacciones agresivas ante posibles situaciones cotidianas de conducción. Establecimiento de paradigmas sobre los actores de tráfico de la ciudad y su comportamiento.*
- c) *Marco conceptual: ¿Por qué se da la agresividad al momento de conducir?, ¿Cómo evitamos reacciones agresivas? Herramientas psicológicas prácticas para controlar reacciones agresivas propias y del entorno. Comportamiento agresivo del peatón y conductor. “Manejar a lo ecuatoriano”. “Tráfico y manejo del tiempo”. “Utilidad del uso de vías alternas”. “Control del estrés”.*
- d) *Conclusiones generales y cierre del curso.*

- **Primeros auxilios**

Art. 32.- El contenido de primeros auxilios se lo llevará a cabo en 1 horas, y tratará sobre: (CNTTTSV, 2003, p.11)

- a) *Normas básicas de primeros auxilios*
- b) *Hemorragias*
- c) *Fracturas*
- d) *Respiración artificial*
- e) *Heridos*

- **Contenido Práctico**

En cuanto a las clases prácticas, el reglamento en su Art. 29 señala que estas se basarán en los siguientes contenidos: (CNTTTSV, 2003, p.10)

- a) *Indicadores del tablero instrumental, espejos retrovisores internos y externos, cambios de marcha, arranque de motor, utilización de luces, neumáticos, pito y dispositivos de seguridad.*

- b) *Utilización adecuada de la bocina*
- c) *Utilización adecuada de pedales*
- d) *Movimiento y aceleramiento (embrague y acelerador)*
- e) *Virajes a la derecha, izquierda y en U*
- f) *Circulación en las vías*
- g) *Control de velocidad*
- h) *Preferencia de vía, señales y semáforos*
- i) *Cruce de vías y rebasamientos*
- j) *Subida y bajada de pendientes*
- k) *Marcha atrás y maniobras*
- l) *Estacionamientos*
- m) *Señales, luces y signos convencionales de tránsito*

1.1.2.4.4. Infraestructura Física y Equipamiento para la Formación

Art. 41.- Las escuelas o centros de formación para conductores no profesionales, deberán constar con la siguiente infraestructura y equipamiento: (CNTTTSV, 2003, pp.13-14)

- **Infraestructura**

- a) Edificación o construcción adecuada con por lo menos dos aulas para clases, espacio para el funcionamiento de oficinas administrativas y un departamento de Evaluación Psicotécnica.
- b) La escuela deberá cumplir con las exigencias básicas sanitarias, referentes a los centros educacionales.
- c) Estacionamiento suficiente para los vehículos de instrucción, en el establecimiento de la institución. Los vehículos de la escuela no podrán estacionarse en la vía pública.

- **Equipamiento**

- a) Instrumentos necesarios para la toma de exámenes psicosenométricos: nictómetro, probador de visión, test punteado, test de palanca, reactímetro, audímetro y campímetro u otros que por resolución disponga la autoridad competente. Estos equipos deben ser homologados y con estudio y experiencia de al menos 5 años en el otorgamiento de licencias de conducir, para la evaluación de la vista, el oído, la capacidad de visión nocturna, el campo de visión, la reacción al freno y coordinación motriz.
- b) Equipos y materiales didácticos audiovisuales indispensables para la enseñanza objetiva de educación vial, Ley y reglamentos de Tránsito.
- c) Mobiliario adecuado y moderno para el funcionamiento de clases y oficinas, incluyendo pupitres, sillas, mesas, escritorios, pizarrones de tiza líquida, pantallas, etc.

- d) Taller mecánico dentro o fuera de la escuela, a no más de 5 km del establecimiento autorizado, el mismo que deberá contener:
- ✓ Motores en corte
 - ✓ Embrague en corte
 - ✓ Sistema de freno en corte
 - ✓ Pozo de reparación o elevador de vehículo
 - ✓ Herramientas e instrumentos de medición de acuerdo al programa de mecánica básica
 - ✓ Los demás equipos e instrumentos que disponga el CNTTTSV.

1.1.2.4.5. Docentes e Instructores

Antes que nada, es propicio mencionar que las escuelas de conducción no profesionales contarán en su organización con un Director General, un Supervisor académico, un Asesor Técnico en Educación y Seguridad Vial, un Psicólogo educativo, un Secretario, un Tesorero, un cuerpo docente conformado por profesores e instructores, y los empleados indispensables. Cabe mencionar que el personal antes señalado será designado por el Directorio de cada una de las entidades de acuerdo con las disposiciones del Reglamento para escuelas de conducción no profesionales.

- **Docentes de teoría:** Art. 17.- Los profesores de teoría deberán contar con los siguientes requisitos: (CNTTTSV, 2003, p.6)
 - a. Ser profesional en su área de especialidad.
 - b. Tener experiencia laboral mayor a dos años en el área de su especialidad.
- **Instructores de conducción:** Art. 18.- Deberán contar con los siguientes requisitos: (CNTTTSV, 2003, pp.6-7)
 - a. Tener aprobada como mínimo la enseñanza media o su equivalente.
 - b. Haber obtenido el certificado de instructor de educación vial.
 - c. Contar con idoneidad moral mediante el certificado de antecedentes penales (Récord policial) y certificado de su hoja de vida de conductor del Registro Nacional de conductores de vehículos motorizados, los mismos que deberán renovarse cada dos años.
 - d. Contar con la licencia profesional o no profesional.
 - e. Ser mayor de 23 años.
 - f. Experiencia mínima de 5 años en la conducción de automotores y acreditar buenas relaciones interpersonales.
 - g. Que no hayan cometido infracciones a la ley y reglamento de tránsito en los últimos 3 años antes de la fecha prevista para el inicio de sus actividades.

1.1.2.4.6. Vehículos para la Formación

Art. 41 inciso 3.- La escuela de conducción debe contar con lo siguiente: (CNTTTSV, 2003, p.14)

a) Mínimo 3 vehículos en buen estado de funcionamiento y aptos para las prácticas de manejo y, deberán estar perfectamente acondicionados para este fin contando con lo siguiente:

✓ Art. 34.- Un sistema de doble control que permita al instructor de manejo dominar completamente el vehículo si fuere necesario.

✓ Señales visibles a los costados, al frente y atrás del vehículo, con el logotipo de la escuela de conducción correspondiente, franjas de colores fluorescentes que hagan muy visible al vehículo; y, señales que sean leídas fácilmente en la parte posterior del vehículo que diga "PRECAUCIÓN": ESTUDIANTE CONDUCIENDO"; y, la letra E con una altura de 20cm en material fluorescente en la parte exterior del techo del vehículo. (CNTTTSV, 2003, p.12)

✓ Art. 41.- Los vehículos destinados a la instrucción práctica deberán ser propiedad de la escuela. (CNTTTSV, 2003, p.14)

✓ La antigüedad de los vehículos no podrá ser superior a 5 años.

✓ Deberán estar asegurados para que se puedan indemnizar los daños en el caso de cometimiento de infracciones de tránsito.

✓ Deberán realizar revisiones técnicas semestrales efectuadas en talleres de revisión técnica garantizadas.

1.1.2.4.7. Instrucción práctica de manejo

La instrucción práctica de manejo es una actividad compleja que tiene como componentes principales el vehículo y el conductor, relacionado de manera directa con la infraestructura vial de la ciudad, en la cual se lleva a cabo el proceso de enseñanza-aprendizaje durante el tiempo establecido en el permiso de aprendizaje. Esta no solo implica incluir cuestiones técnicas, sino también de actitud, es decir, no solo se le enseña a la persona a mover el auto, sino también a respetar las señales de tránsito, indicadores del tablero, y salvaguardar la integridad propia y de terceras personas. (Abal, 2021)

Mediante resolución emitida por el órgano competente ANT, las escuelas de conducción harán uso de la infraestructura vial para la instrucción práctica a sus estudiantes, según el ámbito de operación asignado dentro de la jurisdicción cantonal y de acuerdo al tipo de licencia que se va a emitir.

Para las primeras clases de instrucción práctica, es recomendable contar con un parque vial propio de la escuela, con señalización vertical y horizontal, e instrumentos viales como conos y chevrones. En cuanto a los días posteriores de instrucción práctica, necesariamente se deben hacer uso las diferentes rutas de la jerarquía vial, según el ámbito de operación de la escuela.

Para la instrucción práctica, se debe considerar la aplicación de tres principales tipos de aprendizajes:

- **Aprendizaje cognitivo:** Según la teoría psicogenética de Jean Piaget, este viene dado en primera instancia por el contacto o interacción directa entre el sujeto y objeto, es decir, entre el vehículo y el estudiante.
- **Aprendizaje Significativo:** De acuerdo a la teoría del constructivismo, David Ausubel considera que es esencial la construcción del aprendizaje significativo, en el cual la persona pone a prueba todos sus conocimientos, hechos y vivencias previas. (Ausubel citado en Jaramillo y Puga, 2016: pp. 50-51)
- **Aprendizaje Experimental:** Según Dewey, la experiencia constituye la base fundamental de la realidad, dado que se constituye el intercambio de información entre el individuo y su entorno físico y social. En este sentido, el aprendizaje experimental consiste en poner en contacto toda la educación recibida con la experiencia personal. (Ruiz, 2013, p. 107)

Tabla 4-1: Tipos de aprendizajes de conducción práctica

Tipo de Aprendizaje	Sustentación
Cognitivo	Se basa en los conocimientos y aprendizajes adquiridos durante el proceso formativo.
Significativo	El estudiante relaciona la información nueva con la que ya posee, es decir con el conocimiento cognitivo.
Experimental	Se da cuando el estudiante tiene la capacidad de cambiar su comportamiento o habilidades en función de su experiencia directa y personal.

Fuente: Mejía, 2017, pp.19-23

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

- **La evaluación práctica en la conducción vehicular**

La evaluación práctica de conducción es la actividad final del proceso de capacitación e instrucción práctica, ya que en esta se pone a prueba todo el conocimiento adquirido del plan de estudios, y también de la instrucción de conducción recibida.

Dentro de la evaluación práctica de manejo se tienen dos tipos de evaluación: la evaluación formativa y la evaluación sumativa. (Mejía, 2017, p.7)

- **Evaluación Formativa de conducción**

Básicamente se la aplica durante el proceso de formación práctica, en la que el instructor debe calificar si el estudiante cumplió con el objetivo de la hora de clase en función al tiempo y planificación de la misma, para poder continuar con las siguientes clases. En otras palabras, si el estudiante no ha desarrollado la habilidad o destreza requerida en la clase no podrá avanzar con lo siguiente, por ejemplo en el cambio de marchas o velocidades. (Mejía, 2017, pp.7-8; Woolfolk, 2016, p.590)

- **Evaluación Sumativa de conducción**

Según (Carrasco, 2011; citado en Mejía, 2017, p.8) “La evaluación sumativa se identifica con la evaluación de resultados o productos alcanzados”.

Esta se aplica al finalizar todo el proceso de formación práctica, en la que tanto el instructor como el estudiante pondrán a prueba el nivel de conocimiento experimental alcanzado. Es preciso que esta evaluación sea congruente e integradora y se la lleve a cabo en situaciones poco familiares para el conductor como diferentes vías, con el afán de medir su actitud, habilidades cognitivas complejas, destrezas y capacidad de reproducción de información; pero sobre todo si respeta las señales de tránsito y medidas de control. (Woolfolk, 2016, p.590)

- **Rendimiento suficiente**

En una escuela de conducción, este rendimiento está dado en función al reglamento de las escuelas de capacitación de conductores no profesionales en la que se indica que su puntaje mínimo es de 16. (Mejía, 2017, p.10)

- **Rendimiento satisfactorio**

Es la meta final que se desea que logre el estudiante en el proceso de formación, pues este demarca a un sujeto cuando ha alcanzado un nivel superior al mínimo requerido y ha demostrado mayor comprensión en sus capacidades intelectuales y motrices. (Mejía, 2017, p.10)

- **Estructura del examen práctico de manejo**

Para diseñar el examen práctico es apropiado considerar los ítems de acuerdo a los tipos de aprendizajes de conducción práctica como son el conocimiento cognitivo, significativo y experimental y adicional a ello es importante considerar los siguientes parámetros: (Mejía, 2017, p.56)

- a) Comprobaciones previas a la conducción
- b) Destreza y habilidad en la conducción
- c) Comportamiento del conductor, en función al cumplimiento de las señales de tránsito

d) Causales por las que un aspirante debe reprobado automáticamente el examen

Es importante mencionar que este examen debe poseer mayor objetividad en el planteamiento de sus ítems, para evitar la subjetividad en cuanto al juicio o criterio personal del calificador. (Mejía, 2017, p.56)

1.1.2.5. Seguridad vial

La seguridad vial es una responsabilidad compartida entre multitud de actores o agentes. Existe una gran paradoja del primer delegado de seguridad vial en Francia, que menciona sobre la seguridad vial, indicando que cada usuario de las vías es el responsable de su propia conducta, sin embargo, son las autoridades quienes tienen la responsabilidad exclusiva del nivel global de siniestralidad, ya que estas son quienes controlan todos los factores que influyen en el sistema vial, dentro del cual se desenvuelven los usuarios: formación e información, legislación y reglas de circulación, supervisión y medidas sancionadoras, administración de la red vial, normativas de seguridad de los vehículos, entre otros aspectos. (Gerondeau, 2007; citados en Manso y Castaño, 2010, p. 21)

1.1.2.5.1. Infraestructura Vial

Con frecuencia, los conductores se ven enfrentados a las condiciones de la infraestructura vial, y de sus componentes, como son el tráfico vehicular diario, el estado de la capa de rodadura y también el estado de la señalización tanto vertical como horizontal. Por lo que es imprescindible analizar cada uno de estos aspectos de la ciudad de Riobamba, y determinar su impacto en la seguridad vial.

1.1.2.5.2. Tráfico Vehicular

Actualmente en la ciudad de Riobamba se tienen aproximadamente 1305 intersecciones que se dan entre las vías urbanas e interurbanas de la ciudad, las mismas que tienen un promedio de ancho de vía de 8,50 m, y por lo general en estas intersecciones se producen ciertos problemas frecuentes como cuellos de botella, congestionamiento excesivo que muchas de las veces llegan aglomerarse vehículos hasta dos o más cuadras, colisiones, malos estacionamientos, entre otros. Por otro lado, el tráfico vehicular se ha visto enfrentado al crecimiento poblacional, pues la TCA (tasa de crecimiento anual) del cantón Riobamba entre los años 2010 y 2020 es del 1.21%, en donde la población urbana crece más rápido que la rural, y en donde la población que más crecimiento ha tenido es la que tiene una edad entre 20 y 40 años, que por lo general suelen pertenecer a la PEA y tienen la necesidad de trasladarse a su lugar de trabajo. Problema que trae consigo el crecimiento acelerado del parque automotor. (A & V CONSULTORES, 2019, p.5)

De este modo, durante los años 70 y con el primero boom petrolero se comienza a incrementar el parque automotor y las ciudades empiezan a expandirse rápidamente, pues en Riobamba ya se construye la vía de circunvalación y se prolongan las vías hacia la panamericana norte y sur. Y luego del advenimiento del vehículo el comercio se llega a apoderar de la zona céntrica de la ciudad y las viviendas se comienzan a construir en lugares más alejados. (A & V CONSULTORES, 2019, p.7)

Por otro lado, el 56% del total de hombres en edad de trabajar se encuentran dentro de la PEA (población económicamente activa) y del total de mujeres en edad de trabajar, el 46% también se encuentran dentro del PEA. (A & V CONSULTORES, 2019, p.5)

Además, según la FASE I del Plan de Movilidad del Cantón Riobamba del año 2020, se ha determinado que el 65,1% del parque automotor de la ciudad son solo vehículos particulares, y el 34,9% restante está compuesto por taxis, buses, bicicletas, motos, vehículos de carga liviana y pesada, remolques y semirremolques. (A & V CONSULTORES, 2019, p.237)

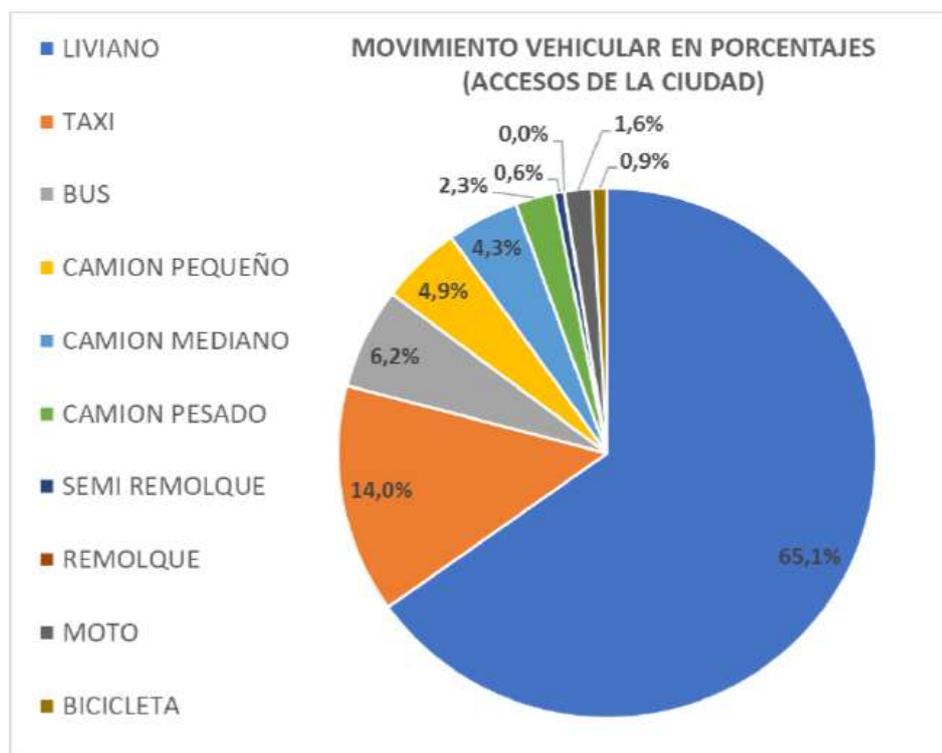


Figura 6-1: Movimiento vehicular de acuerdo al tipo de vehículo

Fuente: A & V CONSULTORES, 2019, p.237

El alto índice de vehículos particulares se muestra como un problema muy grave, ya que, si lo miramos desde el punto de vista del coeficiente de ocupación, el vehículo particular en el cantón

Riobamba tiene un coeficiente de ocupación de 2.1 pax/veh, mientras que un bus tiene un coeficiente de ocupación de 18.8 pax/veh. Lo que indica que un solo autobús abarca aproximadamente 9 vehículos particulares, teniendo como problema principal la saturación de la capacidad vial. (A & V CONSULTORES, 2019, p.238)

1.1.2.5.3. Capa de Rodadura

Actualmente las principales avenidas de Riobamba que son la Av. Pedro Vicente Maldonado que se convierte en la Panamericana Sur y la Av. José Antonio Lizaraburu que se convierte en la Panamericana Norte, son de pavimento rígido (hormigón). Adicional a ello, las vías del centro histórico de la ciudad son empedradas, (adoquín de piedra), y algunas de las zonas residenciales son adoquinadas (adoquín de hormigón), sin embargo, aún existen zonas de la ciudad que poseen vías de tierra y lastre. (A & V CONSULTORES, 2019, p.280)

Para vías con un TPDA de 1000 a 8000, se deben asignar dos carriles de circulación.



Figura 7-1: Dimensiones de la vía urbana

Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador, 2013, p. 65

1.1.2.5.4. La Señalización

Hoy por hoy, en la ciudad de Riobamba la señalización tanto vertical como horizontal está normada por el Instituto Ecuatoriano de Normalización y su normativa INEN (Servicio Nacional de Normalización).

Para la señalización horizontal se utilizan 2 tipos de materiales: pintura de tráfico y termoplástico que se utiliza en las vías ejecutadas por el MTOP, como es la vía de circunvalación, la Panamericana Norte y la Panamericana Sur; cabe mencionar que estas han sido rehabilitadas con

capa de rodadura de pavimento rígido (hormigón) e intervenidas con diseño geométrico estandarizado en las intersecciones. (A & V CONSULTORES, 2019, p.280)

Sin embargo, aún con estas medidas de normalización, se han presentado algunas deficiencias e inconvenientes en cuanto a la señalización. Teniendo como principales las siguientes:

- Incorrecta aplicación de normativa de señalización horizontal en intersecciones.

La señalización horizontal no es la adecuada para algunas intersecciones de la ciudad.

- Inadecuado criterio de demarcación de carriles

El diseño de distribución de carriles de circulación no es el adecuado en muchas de las vías de la ciudad.

- Ausencia de señalización

La inexistencia de señalización conlleva a un escenario en el que el conductor no sabe cómo actuar y la inseguridad vial se incrementa, así como el riesgo de incurrir en un accidente de tránsito.

Por otro lado, también es importante destacar que un problema muy notorio también, es la mala sincronización de los semáforos, pues actualmente existen 108 intersecciones semaforizadas que están funcionando de manera aislada, es decir en desincronización con el sistema semafórico centralizado. Por ejemplo, el semáforo de la Av. Monseñor Leonidas Proaño, al conectarse a la Av. José Antonio Lizarzaburu en sentido oeste-este, tarda como 1 minuto en rojo y solo unos 20 segundos en verde, tomando en cuenta que el flujo que proviene de ahí viene de la Av. nueva Bicentenario, y este frecuenta una cantidad considerable de vehículos.

Es importante mencionar que los dispositivos semafóricos vienen a formar parte de la señalización vertical, y es preciso señalar que mientras las fases se incrementan para una mayor mejor y rápida distribución de los flujos vehiculares, la capacidad vial se reduce. Y otro punto relevante, es la falta de demarcación de carriles, más en las vías de la zona céntrica de la ciudad, lo que imposibilita un buen aprovechamiento de la capacidad vial. (A & V CONSULTORES, 2019, pp.290-291)

Causas probables de los siniestros de tránsito del 2018 al 2020 a nivel Nacional

El Ecuador es el cuarto país en el mundo y el segundo a nivel de América Latina, en donde los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte, (Tamariz, 2015, p.14) ya que en sus vías mueren más de 3000 personas anualmente, teniendo un rango promedio de 8 fallecidos diarios, y por consiguiente 1 víctima mortal cada 3 horas. (Farfán, 2018)

Según la ANT, ocho de cada diez accidentes con resultado de muerte tienen como causa principal la conducción irresponsable.

Es realmente muy preocupante observar que la provincia de Chimborazo se enmarca desde el año 2018 en adelante, en el octavo lugar de las provincias de mayor incidencia de accidentes de tránsito. (ANT, 2019)

Es importante mencionar que de entre las 27 causas probables de los siniestros de tránsito consideradas por la Agencia Nacional de Tránsito, en los últimos tres años, se han considerado las principales:

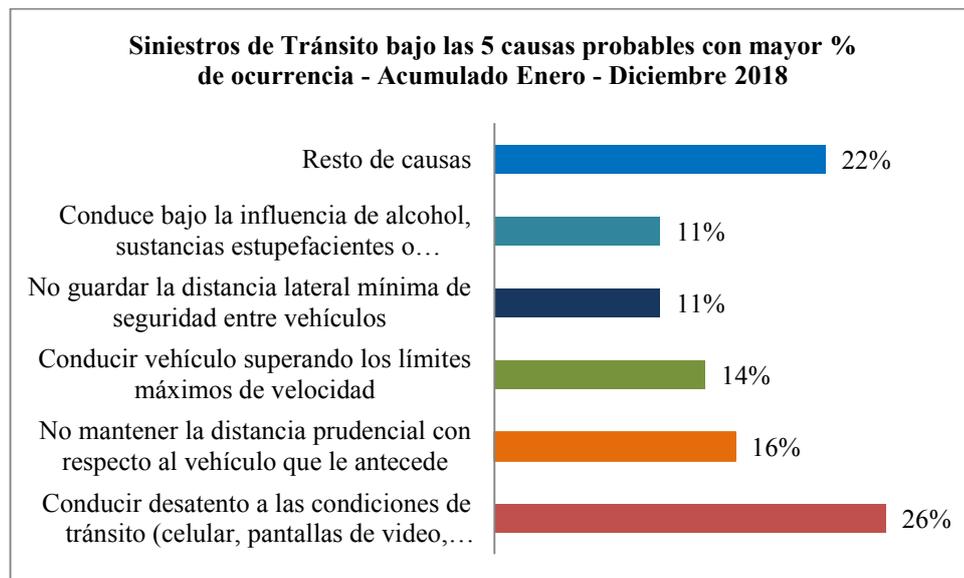


Gráfico 1-1: Causas probables de siniestros 2018

Fuente: ANT, 2019

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Los principales indicadores de accidentabilidad del año 2018 son:

- Distracción del conductor – 26%
- No mantener distancia prudencial – 16%
- Exceso de velocidad – 14%
- No guardar distancia lateral – 11%
- Estado de embriaguez o droga – 11%

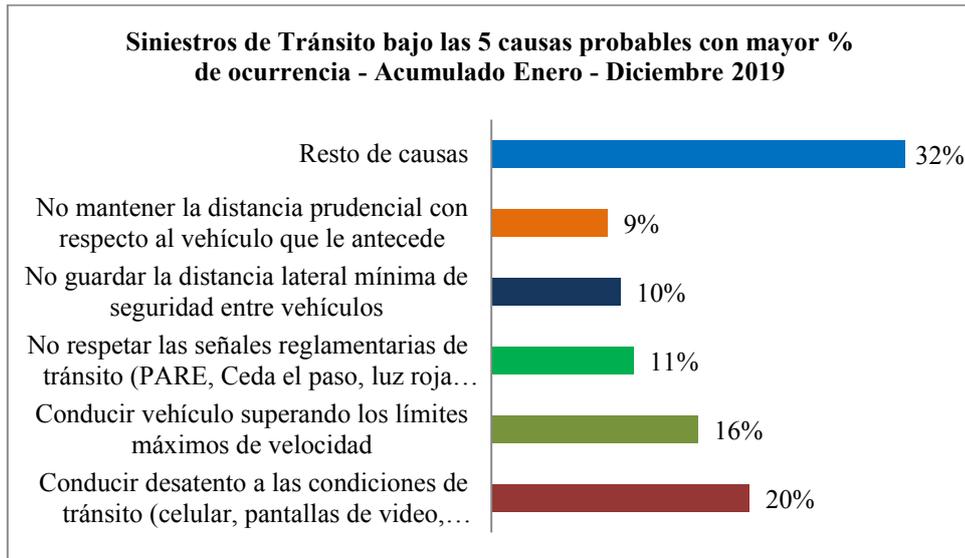


Gráfico 2-1: Causas probables de siniestros 2019

Fuente: ANT, 2020

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

De la misma forma, para el año 2019, los principales indicadores de accidentes son:

- Distracción del conductor – 20%
- Exceso de velocidad – 16%
- Irrespeto a las señales de tránsito – 11%
- No guardar distancia lateral – 10%
- No mantener distancia prudencial – 9%



Gráfico 3-1: Causas probables de siniestros 2020

Fuente: ANT, 2021

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Para el año 2020, los principales indicadores de accidentabilidad son:

- Distracción del conductor – 30%
- Irrespeto a las señales de tránsito – 17%
- Exceso de velocidad – 16%
- Estado de embriaguez o droga – 7%
- No mantener distancia prudencial – 7%

Accidentes relacionados con la falta de Capacitación/Formación del conductor

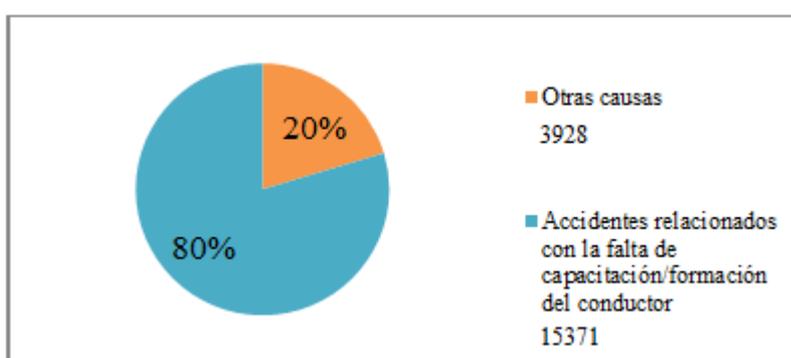


Gráfico 4-1: Accidentes relacionados con la falta de capacitación

Fuente: ANT, 2020

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

A nivel nacional, según los datos recabados por los entes de control de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Tránsito, se indica que el 80% de accidentes producidos tienen como causa principal la falta de capacitación de los conductores por parte de las escuelas que brindan la formación.



Figura 8-1: Causas de Siniestros de Tránsito

Fuente: INEC, 2020, p.27

Ahora bien, como se observa en la Figura 8-1 según las estadísticas registradas por el INEC, se señala que la impericia e imprudencia son las principales causas de siniestros de tránsito. Y es que su porcentaje de frecuencia tiene casi el 50% de peso en comparación al resto de causas, evidenciando directamente que es debido a la falta de capacitación/formación de los conductores.

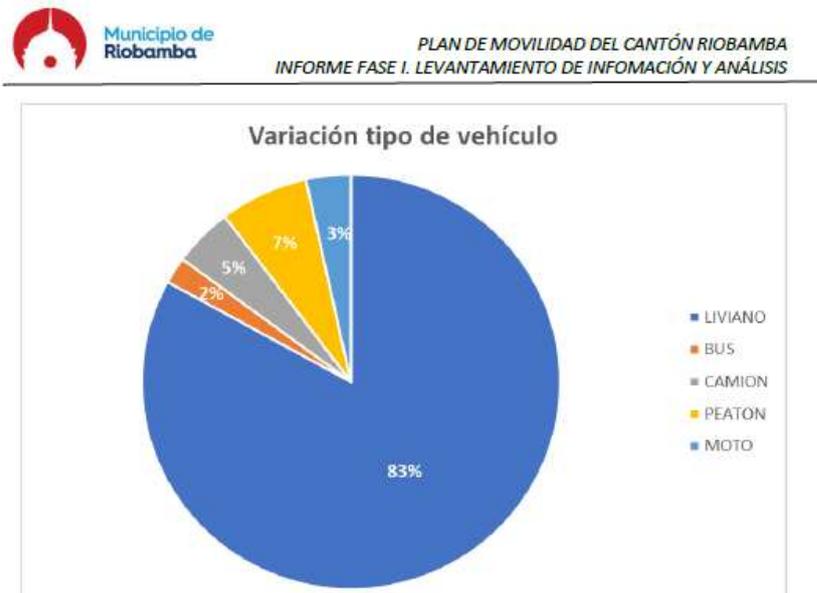


Figura 9-1: Tipo de vehículo en accidentes

Fuente: A & V CONSULTORES, 2019, p.371

Ahora, si nos enfocamos a la ciudad de Riobamba, desde el año 2018 al 2020, el 83% de accidentes en la ciudad, siendo la mayoría han sido producidos por los vehículos livianos y particulares, según lo denotado en el informe del Plan de movilidad del cantón Riobamba.

De acuerdo con el índice de fallecidos, se ha determinado que por cada 100.000 hab. en la ciudad de Riobamba, se tienen 29.4 fallecidos, el cual es un valor superior al promedio nacional que se tiene.

Normalmente, y en la gran mayoría de casos, no se han contabilizado los accidentes producidos que no tengan como resultado víctimas mortales, debido a que por lo general han intervenido por mediación los propietarios de los vehículos que incurrieron en el accidente.

La mayoría de los accidentes producidos en la ciudad, se han dado por colisión frontal en ángulo recto y colisión lateral.

Los vehículos de mayor frecuencia de accidentes en la ciudad, han sido los particulares y taxis, sin embargo no se tiene un registro exacto de los mismos.

Por lo general los accidentes se producen en las inmediaciones de las universidades, unidades educativas, y mercados, exponiendo principalmente a niños y personas de la tercera edad. (A & V CONSULTORES, 2019, pp. 349-350)

1.2. Marco Conceptual

Conductor: Es la persona que conduce o guía un automotor, con las debidas precauciones y pericia necesarias para enfrentar el tráfico vial. (Constante, 2017)

Negligencia: Se refiere a la omisión u inobservancia del cuidado de las personas que deben tener frente a una determinada situación. (Constante, 2017, p.49)

Siniestro de tránsito: Es toda aquella conducta imprudente, inobservante y negligente que puede ser prevenible, y es realizada por los conductores, los mismos que, agregado a la impericia, pueden provocar infracciones a la Ley de tránsito; dependiendo de la magnitud o la circunstancia con que se produce, pueden ser calificadas por la autoridad judicial en base de la misma Ley en delitos y contravenciones. (Constante, 2017, p.19)

Accidente de tránsito: Situación o hecho inesperado, que en la mayoría de casos no puede ser prevenible, muchas de las veces los accidentes de tránsito son producidos por el mal funcionamiento del factor vía o averías en los vehículos, adicional también se puede considerar el factor climático. (Constante, 2017, p.19)

Infracción de Tránsito: Son infracciones de tránsito, las acciones u omisiones culposas provocadas o producidas en el ámbito de transporte, tránsito y seguridad vial. (COIP, 2014, p.56)

Impericia: Desconocimiento o falta de experiencia o práctica de una profesión, sector o tema. Es la falta de conocimiento de una determinada profesión o arte.

Imprudencia: Negligencia por la falta de atención o cuidado, o a su vez por excesiva confianza en la habilidad de conducción. Aun cuando se tiene el conocimiento comete cierta infracción o delito. Acción u omisión voluntaria no intencional o maliciosa. (Constante, 2017, p.20)

Capacitación: Es un proceso eminentemente educativo a corto plazo, mismo que es aplicado de forma sistémica y organizada, por medio del cual las personas adquieren los diferentes conocimientos, desarrollan habilidades y competencias en función de los objetivos previamente definidos, o de acuerdo al programa educativo planificado. (COIP, 2014, p.15)

Instrucción: Es el proceso educativo a corto plazo mediante el cual se pone en práctica los conocimientos adquiridos en las sesiones de capacitación, para posteriormente desarrollar las habilidades psicomotrices en el área de trabajo.

Educación Vial: Es el conjunto de acciones encaminadas a desarrollar y mejorar las facultades intelectuales y habilidades de una persona, para el buen uso de la vía pública, ya sea como peatón o conductor de un vehículo. (Constante, 2017, p.17)

Cultura Vial: Es aquella que consiste en la construcción de una convivencia armoniosa, responsable y de respeto entre todos los que hacemos uso de las vías (peatones y conductores). Es la forma en la que el factor humano vive, siente, piensa y actúa cotidianamente en las aceras, rutas, caminos, ciclo vías, etc., durante su movilización o desplazamiento.

Reclutamiento: Es un proceso en el que a través de la aplicación de técnicas y actividades diseñadas se seleccionen a los candidatos idóneos para la organización, mismos que deberán estar calificados para los puestos que se los requieren.

1.3. Hipótesis o Idea a Defender

1.3.1. Idea a defender

La evaluación de la formación en la escuela de conducción Gorge Washington, ¿permitirá mejorar la formación de los estudiantes y por ende la seguridad vial en la ciudad de Riobamba?

1.3.2. Variables

1.3.2.1. Variable Dependiente

Disminución de los siniestros e infracciones de tránsito dentro de la ciudad.

1.3.2.2. Variable Independiente

Eficiencia de la formación de las escuelas de capacitación no profesionales de la ciudad de Riobamba.

CAPÍTULO II

2. MARCO METODOLÓGICO

2.1. Enfoque de Investigación

- **Enfoque cualitativo**

La presente investigación tiene un enfoque cualitativo, debido a que permite explicar los diferentes aspectos de la formación académica, dentro del lugar donde se recabará la información necesaria, analizando y evaluando los diferentes parámetros y componentes de la organización.

- **Enfoque cuantitativo**

De la misma manera se tiene un enfoque cuantitativo, ya que se van a analizar y evaluar las diferentes variables de interés dentro de la escuela de conducción no profesional, a través de las diferentes dimensiones, para posteriormente aplicar una mejora en cada una de ellas.

2.2. Niveles de Investigación

Dentro de los niveles de investigación del presente trabajo de investigación se tienen los siguientes:

- **Investigación Descriptiva:** En base a los resultados de la investigación documental-bibliográfica y de campo, se podrán describir los diferentes aspectos de la escuela de conducción, y la seguridad vial, sus falencias; y la evaluación y mejora de los mismos.
- **Investigación Exploratoria:** Se realizará una investigación exploratoria de campo en la escuela de conducción Gorge Washington y en la entidad competente ANT, para poder identificar cada uno de los problemas y falencias que se tengan en sus procesos de formación y recabar la información pertinente.
- **Investigación Explicativa:** Con esta investigación, se va a explicar la razón del por qué los accidentes de tránsito se incrementan con los procesos de formación que se aplican actualmente, además se explicará el porqué de las falencias encontradas y sus posibles efectos y consecuencias.
- **Investigación Predictiva:** Se analizarán y predecirán cada una de las variables estudiadas, los hechos adversos que estas pueden conllevar en un futuro si continúan de la misma forma, y las posibles soluciones que se podrían aplicar para la mejora de las mismas.

2.3. Tipo de Estudio

Este estudio será de tipo transversal, en donde se van a analizar y evaluar las diferentes dimensiones de la formación de la escuela de conducción en un determinado tiempo sobre la

muestra de una población predefinida. Para este caso, el estudio tendrá cabida en un período correspondiente a un curso hábil de capacitación y para el caso de la seguridad, la información se recabará de los años 2018, 2019 y 2020.

2.4. Población y Muestra

2.4.1. Población y Planificación

Para fines del presente proyecto de investigación, se ha considerado una muestra que integra tres subgrupos:

1. Las autoridades del órgano regulador competente ANT (Director y Técnico de las escuelas de conducción) para evidenciar la actual normativa legal que rige a las escuelas de capacitación, y su criterio sobre ciertos puntos en cuanto a la formación de estas.

Tabla 1-2: Autoridades

AUTORIDADES ANT - CHIMBORAZO	
Sr. Ángel Ramos	Director Provincial
Arq. Washington Gallegos	Técnico – Escuelas de Conducción
TOTAL	2

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

2. A todo el personal de la escuela de conducción Gorge Washington que son 14 personas, con el fin de determinar el estado actual de cada uno de los componentes de la escuela.
3. A los aspirantes que culminaron un curso hábil en la escuela de conducción, para determinar su nivel de aprendizaje y satisfacción con el curso de conducción recibido.

Tabla 2-2: Estudiantes

ESTUDIANTES DE LA ESCUELA GORGE W.	
Curso A410	20
Curso A420	18
Curso A430	15
TOTAL	53

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

4. A los conductores con licencia tipo “b”, con la finalidad de evidenciar el nivel de formación teórica y práctica que recibieron en los años 2018, 2019 y 2020.

Para este caso, se aplicará un muestreo aleatorio simple, ya que todos los individuos de la población tienen la misma probabilidad de ser elegidos y las mismas características. En este sentido, se aplicarán encuestas a los conductores que sacaron su licencia tipo “b” por primera vez en los años 2018, 2019 y 2020 respectivamente. Para calcular esta muestra se recabó la información de la población total, en los registros de la ANT-Chimborazo, teniendo un total de (7793) licencias emitidas por primera vez en el año 2018, (9040) licencias en el año 2019 y (8420) licencias en el año 2020.

2.4.2. Muestra

$$n = \frac{N * Z^2 * pq}{E^2 * (N - 1) + Z^2 * pq}$$

Dónde:

Tabla 3-2: Conductores

N = Tamaño de la población	2018	7793
	2019	9040
	2020	8420
Z = Nivel de confianza	95% → 1.96	
p y q = Porcentaje de ocurrencia	0.5	
E = Error muestral	5% → 0.05	

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Muestra:

Año 2018:

$$n = \frac{(7793) * (1.96)^2 * (0.5)(0.5)}{(0.05)^2(7793) + (1.96)^2 * (0.5)(0.5)}$$

$$n = 366 \text{ encuestas}$$

Año 2019:

$$n = \frac{(9040) * (1.96)^2 * (0.5)(0.5)}{(0.05)^2(9040) + (1.96)^2 * (0.5)(0.5)}$$

$$n = 369 \text{ encuestas}$$

Año 2020:

$$n = \frac{(8420) * (1.96)^2 * (0.5)(0.5)}{(0.05)^2(8420) + (1.96)^2 * (0.5)(0.5)}$$

$$n = 367 \text{ encuestas}$$

Las mismas que se aplicarán a los conductores de cada año.

2.5. Métodos, Técnicas e Instrumento de Investigación

2.5.1. *Métodos de Investigación*

- **Método Inductivo:** A partir de las diferentes premisas y variables identificadas mediante el análisis y evaluación de la formación en la escuela de conducción de estudio, se podrán llevar a cabo varias conclusiones generales para poder determinar sus posibles soluciones de mejora.
- **Método Deductivo:** Se podrán llegar a conclusiones específicas y fiables en base a las diferentes premisas consideradas en el estudio.
- **Método Analítico:** Con este método se pretende conocer y explicar de mejor manera el objeto de estudio, analizando cada una de sus variables de interés para poder comprender de mejor manera su comportamiento y posteriormente pasar a un proceso de análisis de resultados.

2.5.2. *Técnicas de Investigación*

- **Encuesta:** Banco de preguntas que pueden constar de preguntas abiertas o cerradas.
- **Entrevista:** Diálogo en el que se aplican interrogantes abiertas, en función a los parámetros de interés.
- **Ficha de observación:** Es una lista que considera ciertos parámetros o ítems de interés, los mismos que se los recoge absolutamente mediante la observación directa del objeto de estudio.
- **Aforo vehicular:** Conteo manual de vehículos.
- **Registro documental:** Fuentes de información documental como normas, reglamentos, ordenanzas, estatutos, resoluciones, informes, entre otras.

2.5.3. *Instrumentos de Investigación*

Para la correcta recolección de información y procesamiento de la misma, se emplearán los siguientes instrumentos:

Guía de entrevistas: Preguntas específicas abiertas sobre el tema de interés.

Cuestionario de preguntas: Consta de una lista de preguntas que pueden ser abiertas o cerradas.

Fichas: Lista de cotejo con parámetros que constaten las características del objeto de estudio.

2.6. Diseño de Investigación

Tabla 4-2: Aspectos de la ADMON de la escuela de conducción

Aspecto General o Categoría	Parámetro Principal	Parámetro Secundario	Tipo de Investigación	Instrumento de Investigación	Preguntas
ADMINISTRACIÓN	Planificación	Planes administrativos de la escuela	Exploratoria	Entrevista	<ul style="list-style-type: none"> ¿La escuela cuenta con planes administrativos?
	Organización	Estructura organizacional: Complejidad, centralismo y formalismo	Exploratoria	Entrevista	<ul style="list-style-type: none"> ¿Se cuenta con una estructura organizacional?
	Dirección	Toma de decisiones, sistema de comunicación, relaciones laborales interpersonales, sistema de recompensas y castigos	Exploratoria	Entrevista	<ul style="list-style-type: none"> ¿Cómo es el proceso de la toma de decisiones? ¿Se cuenta con un sistema de comunicación? ¿Cómo considera sus relaciones interpersonales con el resto de colaboradores? ¿Existe un programa de recompensas y castigos?
	Evaluación	Evaluación del Desarrollo Organizacional	Exploratoria	Entrevista	<ul style="list-style-type: none"> ¿Se lleva a cabo la evaluación de las actividades y planes de la escuela?
	Retroalimentación	Programa de retroalimentación u optimización	Exploratoria	Entrevista	<ul style="list-style-type: none"> ¿Se aplica algún proceso de retroalimentación en la escuela?

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 5-2: Aspectos de la GTH de la escuela de conducción

Aspecto General o Categoría	Parámetro Principal	Parámetro Secundario	Tipo de Investigación	Instrumento de Investigación	Preguntas
GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	Organización	Descriptor del puesto	Exploratoria	Entrevista	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Se ha utilizado la herramienta del descriptor de puesto?
	Provisión	Reclutamiento, selección y socialización	Exploratoria	Entrevista	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Se cuenta con algún proceso para reclutar personal? • ¿Qué mecanismo se utiliza para la selección del TH?
	Retención	Seguridad y salud ocupacional	Exploratoria	Entrevista	<ul style="list-style-type: none"> • ¿La escuela proporciona los aspectos de seguridad y salud ocupacional? • ¿Cuáles son los factores de riesgo laboral en cuanto a salud que se pueden producir o se han producido en la escuela? • ¿Cuáles son los factores de riesgo laboral en cuanto a seguridad que se pueden producir o se han producido en la escuela?
	Desarrollo de las personas	Capacitación al TH	Exploratoria	Entrevista	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Se realizan capacitaciones al personal y cada qué tiempo?

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 6-2: Aspectos de la Formación académica de la escuela de conducción

Aspecto General o Categoría	Parámetro Principal	Parámetro Secundario	Tipo de Investigación	Instrumento de Investigación	Preguntas
FORMACIÓN ACADÉMICA	Costos y Financiamiento	Manejo de contabilidad	Exploratoria	Entrevista	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuál es el costo del servicio de formación para la licencia tipo “b”? • ¿El financiamiento de la escuela es interno o externo?
	Plan de estudios	Nivel de cumplimiento de la malla curricular	Exploratoria	Entrevista	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuántas materias se imparten para la licencia tipo “b”?
				Entrevista y Registro documental	<ul style="list-style-type: none"> • Planes de estudios (ANT, Gorge Washington, ANETA, SCHPCH)
	Infraestructura y equipamiento	<ul style="list-style-type: none"> • Instalaciones y equipos • Áreas complementarias 	Exploratoria	Ficha de observación	<ul style="list-style-type: none"> • Aulas • Área Administrativa • Departamento psicosenométrico • Taller mecánico • Sanitarios • Parqueaderos • Área recreacional • Bar

	Docentes e Instructores	Perfil de los docentes e instructores	Exploratoria	Entrevista	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuántos docentes e instructores están asignados para las clases de conducción?
				Registro documental	<ul style="list-style-type: none"> • Informe de supervisión a la escuela “Gorge Washington” (ANT)
	Vehículos	Funcionalidad y cumplimiento	Exploratoria	Registro documental	<ul style="list-style-type: none"> • Placas • Marcas • Años de fabricación • Matrículas • Revisiones vehiculares • Pólizas de responsabilidad civil
		Acondicionamiento y señalización	Exploratoria	Ficha de observación	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema de doble control • Logo de la escuela a los costados, al frente y detrás • Franjas de colores fluorescentes • Letras de “Precaución Estudiante Conduciendo” en la parte posterior • Letra “E” de 20cm fluorescente en el techo del vehículo
	Nivel de cumplimiento	Exploratoria	Entrevista	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Se cuenta con alguna metodología o programa de enseñanza de manejo en función a lo que menciona el reglamento de escuelas? 	

	Instrucción práctica de manejo			Encuesta	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Aprendió a conducir en la escuela? • ¿Se siente lo suficientemente capacitado para conducir un vehículo? • ¿Luego de terminar el curso de conducción, ha empezado a conducir regularmente? • ¿Actualmente tiene confianza en su capacidad de conducción? • ¿Considera suficiente el tiempo de instrucción práctica de manejo que le dieron?
--	--------------------------------------	--	--	----------	--

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 7-2: Aspectos de la Seguridad vial de Riobamba

Aspecto General o Categoría	Parámetro Principal	Parámetro Secundario	Tipo de Investigación	Instrumento de Investigación	Preguntas
SEGURIDAD VIAL	Formación Académica de los conductores que sacaron su licencia en el 2018, 2019, y 2020	<ul style="list-style-type: none"> • Antecedentes formativos 	Exploratoria	Encuesta	<ul style="list-style-type: none"> • Género • Para obtener su licencia de conducir. ¿Realizó todo el curso de conducción o solo ejerció la evaluación directa? • ¿En qué escuela lo realizó? • Al sacar por primera vez la licencia. ¿Qué edad tenía? • Luego de aprobar el curso de conducción. ¿Aprendió a conducir bien? • ¿Con qué nivel de instrucción aprobó el curso de conducción?
		<ul style="list-style-type: none"> • Formación teórica 	Exploratoria	Encuesta	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuánto horas de clases teóricas le impartieron? • ¿Cómo considera la formación teórica que le dieron?
		<ul style="list-style-type: none"> • Formación práctica 	Exploratoria	Encuesta	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuántas horas de instrucción práctica le dieron? • ¿Cómo considera la instrucción práctica que recibió en la escuela?
	Infraestructura vial	<ul style="list-style-type: none"> • Tráfico vehicular • Capa de rodadura • La señalización 	Exploratoria	Aforo vehicular	<ul style="list-style-type: none"> • Tráfico vehicular del centro histórico de Riobamba.
				Ficha de observación	<ul style="list-style-type: none"> • Estado de la capa de rodadura • Señalización vertical y horizontal

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 8-2: Aspectos de la Normativa Legal de las escuelas de formación de conductores

Aspecto General o Categoría	Parámetro Principal	Parámetro Secundario	Tipo de Investigación	Instrumento de Investigación	Preguntas
NORMATIVA LEGAL	Ley Orgánica de TTTSV	Normativa de escuelas	Exploratoria	Entrevista y Registro documental Ley	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cree usted que obligatoriamente los interesados en obtener su licencia tipo “b” deban cursar todo el curso o no? • ¿Cada qué tiempo se realizan campañas de seguridad vial con cada escuela? • ¿Cree usted que el nivel de escolaridad de una persona se tenga que considerar para que sea o no un conductor?
	Reglamento de escuelas de capacitación de conductores sportman	Regulación y Supervisión a escuelas	Exploratoria	Entrevista y Registro documental reglamento	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Considera que ya se debería reformar la última modificación del Reglamento de escuelas de capacitación sportman del 2003? • ¿Cada qué tiempo realizan las inspecciones a las escuelas? • ¿Qué aspectos supervisan en las escuelas? • ¿Considera que las 15 horas destinadas para las clases prácticas de conducción, son las suficientes para que una persona aprenda a conducir? • ¿Se ha evaluado en algún momento el aprendizaje práctico de los estudiantes de las escuelas?
	Resoluciones	Lineamientos vigentes ANT	Exploratoria	Registro documental ANT	<ul style="list-style-type: none"> • Resoluciones vigentes

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

CAPÍTULO III

3. MARCO DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

Resultados obtenidos de la entrevista realizada en la Escuela de Conducción Gorge Washington

Para conocer la actual administración que se maneja en la escuela, la gestión de su talento humano, y la aplicación de su formación académica, se destinó una entrevista a todas las personas que conforman la organización; según lo requerido por cada pregunta.

En este sentido se entrevistó a las 6 personas que conforman el área administrativa: director pedagógico, secretaria académica, director administrativo, inspector, recepcionista y Contador, también al Médico, Instructores (3) y Docentes (4).

3.1. Administración de la Escuela

3.1.1. Planificación

- ¿La escuela cuenta con planes administrativos?



Gráfico 1-3: Planes administrativos

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

Como se puede apreciar en el Gráfico 1-3, los 6 entrevistados que conforman el personal administrativo, mencionaron que la escuela no cuenta con ningún plan administrativo, solo poseen el reglamento interno de trabajo. Pues no han formulado una misión y visión, tampoco cuentan

con un plan de trabajo, ni un plan de mejora continua; impidiendo de esta forma definir sus metas y objetivos. Y obstaculizando una buena administración de la escuela.

3.1.2. Organización

- ¿Se cuenta con una estructura organizacional?



Gráfico 2-3: Estructura organizacional

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

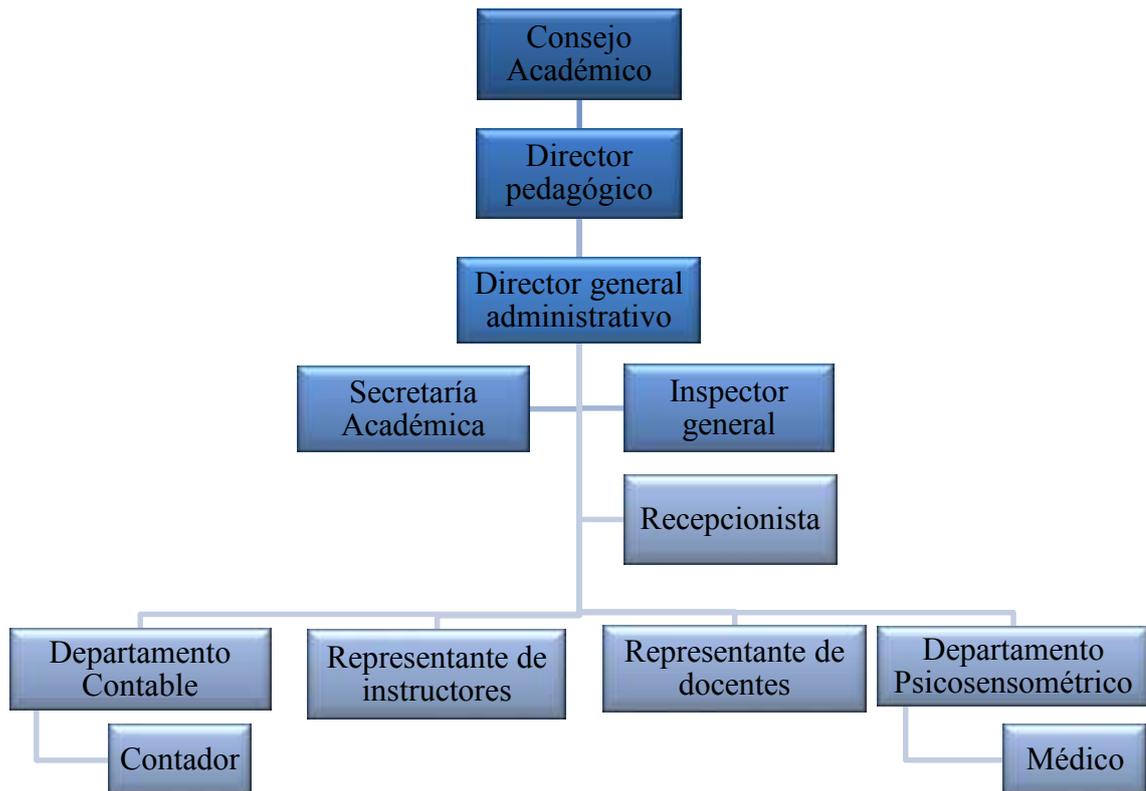


Figura 1-3: Organigrama estructural Escuela Gorge Washington

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

Actualmente la escuela no cuenta con un documento que respalde la estructura organizacional que se muestra en la Figura 1-3, sin embargo, la misma fue detallada según el criterio filosófico del director pedagógico de la escuela.

Cabe mencionar que esta estructura es piramidal, además no se identifica un departamento de capacitación a conductores o formación académica, que sería fundamental en la organización.

Y el director general administrativo solo se encarga de asistir a las reuniones ordinarias y extraordinarias de la escuela, más no de cumplir sus funciones como tal. Y cabe mencionar, que no se rige en lo dispuesto por la Superintendencia de Compañías.

3.1.3. Dirección

- **¿Cómo es el proceso de la toma de decisiones?**

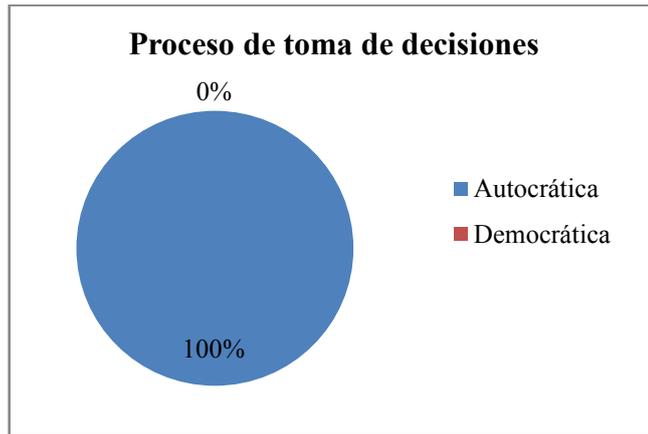


Gráfico 3-3: Proceso de toma de decisiones

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

Todas las 14 personas entrevistadas manifestaron que el proceso de la toma de decisiones es autocrático, es decir que son tomadas por el director pedagógico de la escuela.

Sin embargo, es importante mencionar que, dentro de la organización de la escuela, se cuenta con un consejo académico, que, en términos legales, las decisiones académicas, deberían ser tomadas por todos los miembros de este consejo y no solo por el director.

Pero también, es importante mencionar que no se cuenta con un consejo administrativo que tome las decisiones administrativas.

- ¿Se cuenta con un sistema de comunicación?

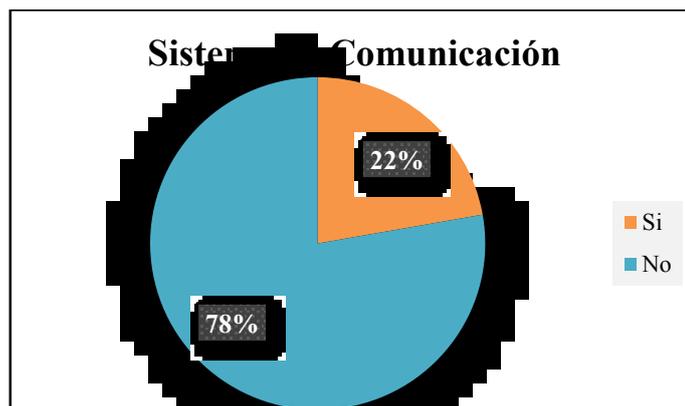


Gráfico 4-3: Sistema de comunicación

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

Del total de entrevistados de la escuela, 2 mencionaron que sí se cuenta con un sistema de comunicación y 12 indicaron que no se cuenta.

Cabe recalcar, que se carece de un sistema de comunicación tanto interno como externo, como un periódico mural o un medio virtual para difundir noticias e información de la escuela, existe un ausentismo de portavoces y medios de información. No se cuenta con una página web o un blog de la institución para ponerse en contacto con la ciudadanía. Solo lo realizan verbalmente y por medio de la radio, que hoy en día suelen ser medios obsoletos.

- **¿Cómo considera sus relaciones interpersonales con el resto de colaboradores?**

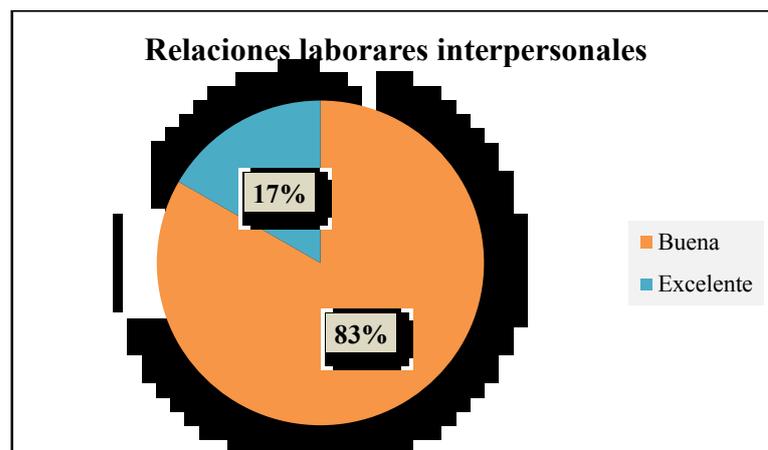


Gráfico 5-3: Relaciones laborales interpersonales

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

Del total de colaboradores de la escuela, el 83% mencionaron que su relación laboral es buena, y el 17% indicaron que es excelente; por lo que se puede determinar que si existen buenas relaciones interpersonales, lo que fomenta un mejor ambiente y clima de trabajo.

- **¿Existe un programa de recompensas y castigos?**

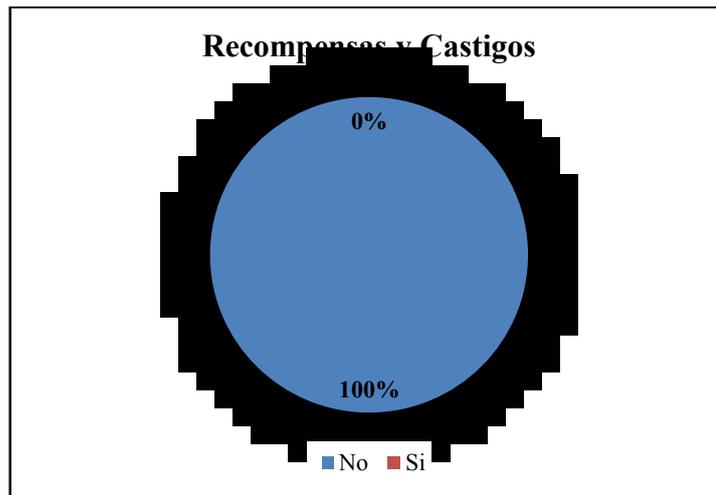


Gráfico 6-3: Recompensas y castigos

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

El 100% de los entrevistados indicaron que no se cuenta con ningún programa de recompensas y castigos. Pues supieron manifestar que el señor director es accesible con esta situación, es decir, que, si faltan o no cumplen a cabalidad con sus tareas, simplemente piden permiso y no se les aplica ninguna sanción ni se les descuenta de su remuneración básica, de igual forma cuando realizan sus funciones de manera oportuna, tampoco existe ningún tipo de beneficio o recompensa.

3.1.4. Evaluación

- **¿Se lleva a cabo la evaluación de las actividades y planes de la escuela?**

Por el hecho de que la escuela no funciona en base a ningún plan administrativo o herramienta de gestión, tampoco se lleva a cabo la evaluación de las actividades de esta.

3.1.5. Retroalimentación

- **¿Se aplica algún proceso de retroalimentación en la escuela?**

Todos los entrevistados mencionaron que en la escuela se aplica el feedback para corregir sus falencias y mejorar, es decir, leen las quejas y sugerencias de su buzón y corrigen las acciones erróneas. Sin embargo, es importante señalar que lo que ellos mencionan no es correcto, debido a que no se cuenta con un proceso oportuno de retroalimentación, ni con una persona encargada de dirigir este proceso.

3.2. Gestión del Talento Humano

3.2.1. Organización

- ¿Se ha utilizado la herramienta del descriptor del puesto?



Gráfico 7-3: Descriptor del puesto

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

Los 6 entrevistados del personal administrativo mencionaron que nunca se ha utilizado la herramienta del descriptor del puesto, pues simplemente se han basado en los requisitos establecidos en el reglamento de escuelas de capacitación sportman para cada uno de los puestos.

3.2.2. Provisión

- ¿Se cuenta con algún proceso para reclutar personal?

Actualmente en la escuela no se maneja ningún proceso de reclutamiento de personal.

- ¿Qué mecanismo se utiliza para la selección del TH?

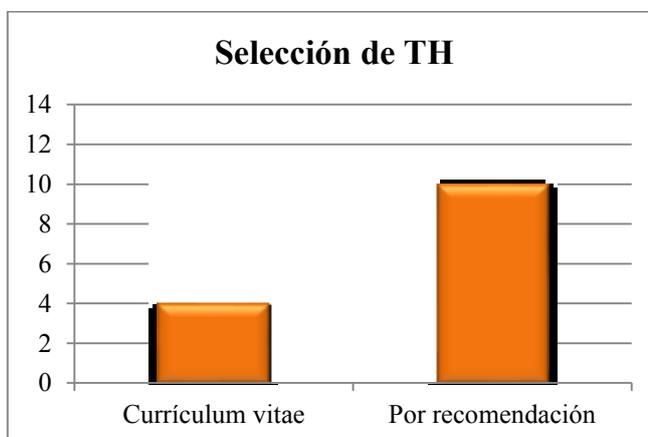


Gráfico 8-3: Selección del TH

Análisis e Interpretación:

Como se muestra en el Gráfico 8-3, 4 personas mencionaron que la escuela selecciona su personal solo a través del currículum vitae, y los 10 indicaron que el personal es contratado por recomendaciones de personas cercanas al señor Director.

3.2.3. Retención

- **¿La escuela proporciona los aspectos de seguridad y salud ocupacional?**



Gráfico 9-3: Seguridad y salud ocupacional

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

El total de entrevistados indicaron que básicamente en cuanto a seguridad, no se cuenta con este aspecto en la escuela, y en cuanto a salud ocupacional, solo con la afiliación al IESS; sin embargo, no se cuenta con ningún plan de seguridad y salud ocupacional.

- **¿Cuáles son los factores de riesgo laboral en cuanto a salud que se pueden producir o se han producido en la escuela?**

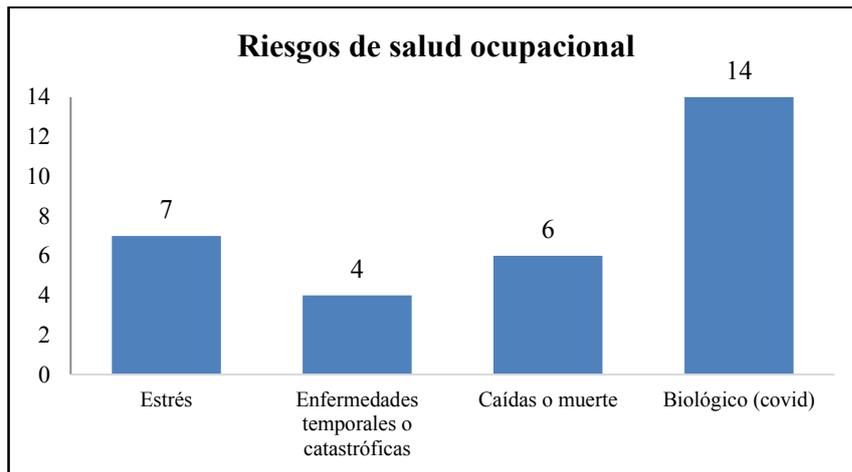


Gráfico 10-3: Riesgos salud ocupacional

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

El estrés es un factor que muchas de las veces se presenta en los colaboradores por altas cargas laborales o exceso de trabajo, sin embargo, también se considera el riesgo de caídas o muerte, o a su vez enfermedades temporales o catastróficas, finalmente el mayor riesgo de salud ocupacional es el de carácter biológico (covid), que actualmente puede afectar de manera directa a los colaboradores y conllevaría al aislamiento inmediato o separación de su puesto de trabajo por el tiempo que se requiera.

- **¿Cuáles son los factores de riesgo laboral en cuanto a seguridad que se pueden producir o se han producido en la escuela?**

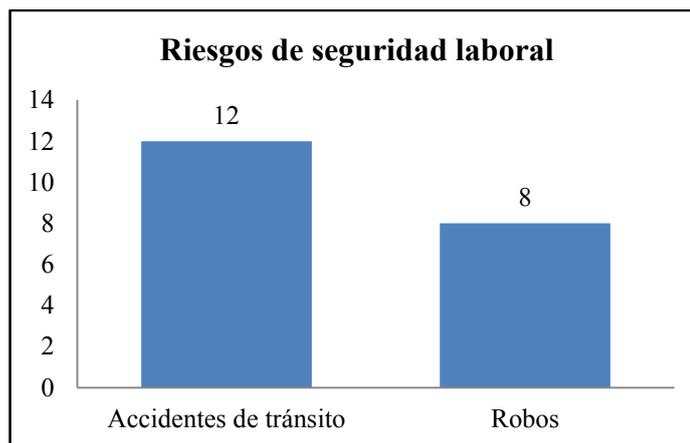


Gráfico 11-3: Riesgos de seguridad laboral

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

La mayor parte de los entrevistados indicaron que se corre el riesgo de que se produzcan accidentes de tránsito durante el proceso de instrucción práctica a los estudiantes, sin embargo, también existe el riesgo de robos tanto de dinero como de equipos y dispositivos.

3.2.4. Desarrollo

- **¿Se realizan capacitaciones al TH, y cada qué tiempo?**

Actualmente, lo que la minoría de personas que corresponde solo al personal administrativo considera como una capacitación, no lo es; pues simplemente son reuniones de socialización con la ANT para tratar sobre la normativa vigente que rige a las escuelas, por lo que en realidad no se ejecutan capacitaciones sobre temas de interés y beneficio para la mejor funcionalidad de la escuela.

3.3. Formación Académica

3.3.1. Costos y Financiamiento

- **¿Cuál es el costo del servicio de formación para la licencia tipo “b”?**

El costo del servicio es de \$180 por estudiante.

- **¿El financiamiento de la escuela es interno o externo?**

Actualmente el financiamiento es solo interno, dado que con los ingresos actuales, si se pueden solventar todos los gastos y costos a los que incurre la escuela.

Resultados obtenidos del registro documental de los planes de estudio

3.3.2. Plan de estudios

- **¿Cuántas materias se imparten para la licencia tipo “b” y cuántas horas dura cada una?**

Para un mejor análisis de este punto, se procedió a efectuar una comparación de los planes de estudio de Aneta y Gorge Washington (**Véase en anexo K y L**), tomando en consideración los lineamientos emitidos por el reglamento que expide la ANT. En donde se evidenció lo siguiente:

Tabla 1-3: Planes de estudio G. Washington y ANETA

ESCUELA DE CONDUCCIÓN “GORGE WASHINGTON” 		ESCUELA DE CONDUCCIÓN “ANETA” 	
Asignatura	Horas	Asignatura	Horas
Ley y Reglamento	3	Ley y Reglamento	3
Educación Vial	5	Educación Vial	7
Psicología aplicada a la conducción	2	Psicología aplicada a la conducción	1
Primeros auxilios	3	Primeros auxilios	4
Mecánica Básica	5	Mecánica Básica	3
TOTAL	18	TOTAL	18

Fuente: Escuela de conducción “Aneta”, Escuela de conducción “Gorge Washington”

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Cabe mencionar, que para el caso de una escuela profesional como el “Sindicato de Choferes Profesionales de Chimborazo”, se aplican 6 asignaturas adicionales en comparación con las no profesionales. **(Véase en Anexo M)**

Tabla 2-3: Asignaturas adicionales en una escuela profesional

ASIGNATURA	DURACIÓN
Computación	15 horas
Relaciones Humanas	15 horas
Educación Ambiental	12 horas
Geografía	30 horas
Atención al Cliente	30 horas
Inglés	6 horas

Fuente: Sindicato de Choferes Profesionales de Chimborazo

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e interpretación:

- Como se puede apreciar en el cuadro comparativo de la Tabla 1-3, las horas de cada asignatura fluctúan a conveniencia de cada escuela, sin embargo, al final la sumatoria de las horas si coincide con las 18 que señala el reglamento de escuelas.
- En la asignatura de Ley y Reglamento, ambas escuelas se limitan a impartir solo infracciones de tránsito, dejando a un lado diferentes temas o artículos de interés, además existen ciertas inconsistencias, como el cruce de temas, como es el caso de la escuela Gorge Washington, en donde en la asignatura de Educación vial se tienen temas de ley concerniente a licencias de conducir, escuelas de capacitación, y placas. En cuanto a la asignatura de Educación vial no existe ningún tema orientado exclusivamente a la seguridad vial.
- Se determina que el plan de estudios de la escuela Gorge Washington, cumple parcialmente con los lineamientos señalados en el reglamento de las escuelas no profesionales, en cuanto a las materias aplicadas si se cumple, pero en cuanto a los temas, existe una gran distorsión tanto en el plan de estudios como en el reglamento expedido por la ANT, debido a que los temas son distintos y no siguen una secuencia adecuada o en base a algún estudio; y el número de horas suele ser muy corto para comprender de manera idónea todos los temas.

Resultados obtenidos de la Ficha de observación de la Infraestructura y Equipamiento aplicada a la Escuela de Conducción Gorge Washington

3.3.3. *Infraestructura y Equipamiento*

Tabla 3-3: Infraestructura y equipamiento

Parámetro Principal	Parámetro Secundario	Ítem	Elementos	Valoración/Estado				Observación
				E	B	R	M	
Infraestructura y Equipamiento	Instalaciones	Aulas	Escritorio		X			
			Pupitres			X		
			Pizarra		X			
			Piso		X			
			Paredes		X			
			Infocus	X				
			Ventilación			X		
			Iluminación				X	
		Cartelera			X		Solo existen de las señales preventivas e informativas	
		Área Administrativa	Dirección	X				
			Secretaría	X				
			Archivo	X				
			Contabilidad	X				
			Sala de espera	X				
		Departamento Psicosensométrico	Nictómetro (probador de visión)	X				Cuentan con el ADS plus homologado
			Test punteado	-	-	-	-	No tiene
			Test de palanca	-	-	-	-	No tiene
			Reactímetro	X				
			Audiómetro	X				
		Taller Mecánico	Iluminación				X	El laboratorio es muy oscuro
	Herramientas					X	Escasez de herramientas	
	Motores en corte				X		Solo uno	
	Embrague en corte		-	-	-	-	No tiene	
	Foso de reparación o elevador del vehículo		-	-	-	-	No tiene	
	Áreas Complementarias	Sanitarios	Iluminación			X		
			Pisos		X			
			Paredes		X			
			Inodoros		X			
			Lavabos			X		
			Dispensador de jabón		X			
			Secador o toallas	-	-	-	-	No tiene
			Papel higiénico	-	-	-	-	No tiene
		Parqueaderos	Espejos		X			
			De practicar	X				
			De autoridades	X				
		Área Recreaciona	De usuarios	X				
			Áreas verdes de socialización	X				

		Bar	Sanidad y alimentos		X		No está en funcionamiento
--	--	-----	---------------------	--	---	--	---------------------------

Fuente: Investigación de campo

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 4-3: Aulas pedagógicas licencia tipo “B”



Fuente: Escuela de conducción “Gorge Washington”

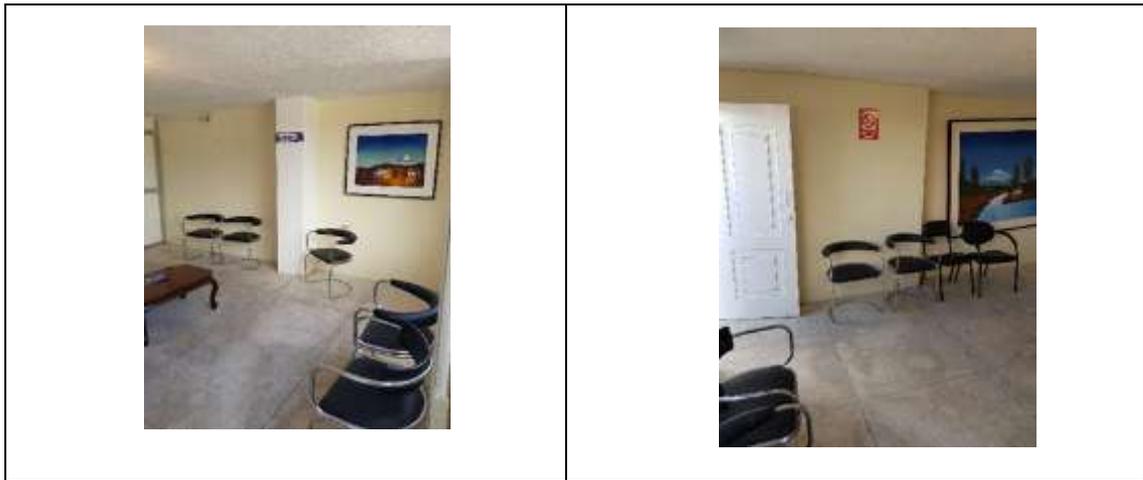
Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

La infraestructura y el equipamiento de la escuela no son precisamente los adecuados, puesto que se pudo evidenciar que el estado de las instalaciones no es tan bueno, la iluminación en las aulas

es muy baja, y solo se tiene una sola ventana en la parte posterior de cada aula, los pisos están un poco desmoronados al igual que las paredes, no existe ventilación y algunos pupitres están rayados y con algunas fallas. Y en las paredes solo se tienen dos carteleras pedagógicas, una de las señales preventivas y otra de las informativas.

Tabla 5-3: Área administrativa

SECRETARÍA	
	
DIRECCIÓN	
	
ARCHIVO	
	
CONTABILIDAD	
	
SALA DE ESPERA	



Fuente: Escuela de conducción “Gorge Washington”

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Las instalaciones de área administrativa se encuentran en perfecto estado.

Tabla 6-3: Departamento psicosenométrico



Fuente: Escuela de conducción “Gorge Washington”

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

El laboratorio psicosenométrico tiene muy poca iluminación, además no se cuenta con el test punteado ni con el test de palanca.

Tabla 7-3: Taller Mecánico

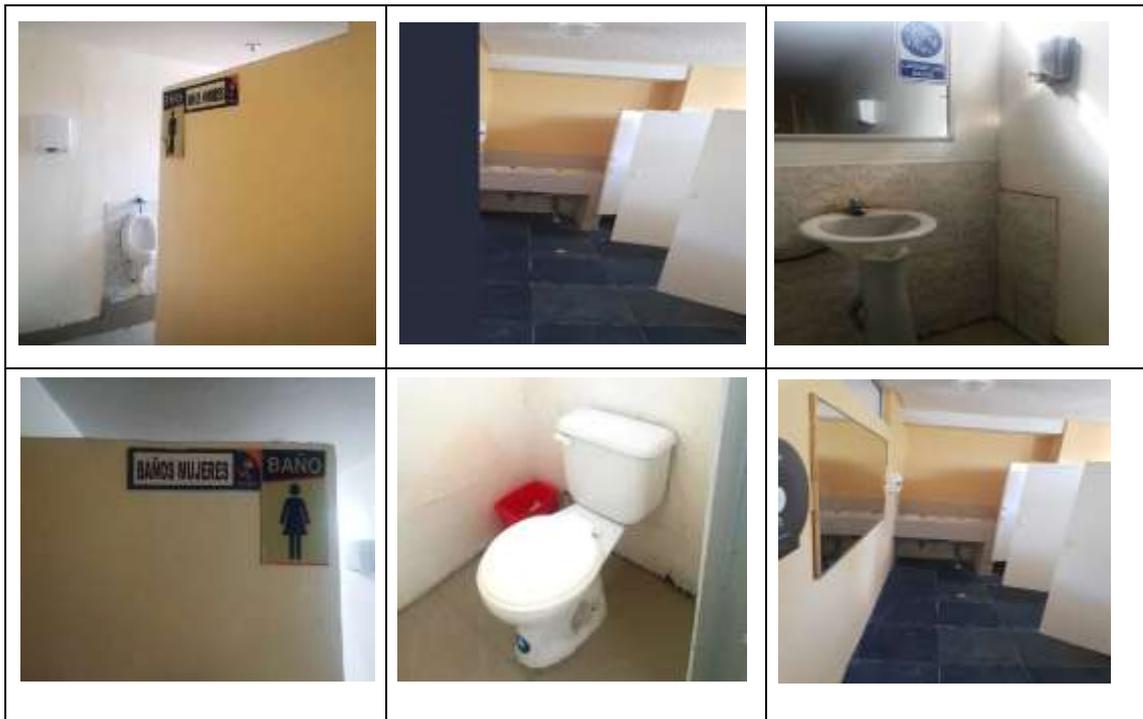


Fuente: Escuela de conducción "Gorge Washington"

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

El taller mecánico de la escuela prácticamente no tiene casi nada, solo una cartelera de las partes de una caja de cambios, un motor y una pizarra en el suelo; y escasea de lo elemental como son las herramientas y los repuestos mecánicos necesarios para la explicación de su funcionamiento. No cuenta tampoco con el embrague en corte, el sistema de freno en corte ni con un pozo de reparación o elevador para el vehículo. Lo que imposibilita un buen aprendizaje de mecánica de los estudiantes.

Tabla 8-3: Sanitarios



Fuente: Escuela de conducción “Gorge Washington”

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Los sanitarios no tienen una buena imagen y carecen de papel higiénico y secador o toallas para secarse las manos.

Tabla 9-3: Parqueaderos



PARQUEADERO DE AUTORIDADES	
	
PARQUEADERO DE USUARIOS	
	

Fuente: Escuela de conducción “Gorge Washington”

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Sí se cuentan con parqueaderos apropiados, tanto para autoridades, usuarios y estudiantes, con la debida señalización y medidas.

Tabla 10-3: Área recreacional y cafetería

AREA RECREACIONAL	
	

Fuente: Escuela de conducción “Gorge Washington”

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021



El área recreacional de la escuela está en buen cuidado y en perfectas condiciones, y la cafetería también cuenta con todas las medidas sanitarias, sin embargo, actualmente por la emergencia sanitaria COVID 19, este no está en funcionamiento.

Resultados obtenidos del Registro documental de la supervisión realizada por la ANT a la escuela el 12 de julio del 2021 (Véase Anexo O)

3.3.4. *Docentes e Instructores*

- **¿Cuántos docentes e instructores están asignados para las clases de conducción?**

Actualmente para la licencia tipo “b”, se tienen asignados 4 docentes de teoría y 3 instructores de manejo, que según el último informe de control a la escuela, sí cumplen con los requisitos señalados en el reglamento.

Es importante indicar que según el Art. 16 del Reglamento de escuelas de capacitación de conductores sportman, la escuela debe estar conformada por profesores de teoría altamente calificados; los mismos que podrán ser de preferencia instructores policiales del Departamento de Educación Vial de la Dirección Nacional de Tránsito o de la Comisión de Tránsito de la provincia del Guayas, en su jurisdicción.

Y los instructores, de igual forma, deberán estar altamente calificados; los mismos que deben tener el certificado de “Instructor de Educación Vial”, otorgado por un centro de formación autorizado por el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.

En este sentido, se retoma lo mencionado en el Capítulo II, sobre los Docentes e Instructores, Art. 17 y 18. Y, una vez expuesto estos lineamientos, se ha podido evidenciar lo siguiente:

Tabla 11-3: Docentes licencia tipo “b” Gorge Washington

Nombres y Apellidos	Cédula de Identidad	Nro. Registro SENECYT	Título	Cátedra que imparte	Análisis
Inguillay Llanagari Fausto Enrique	0603524547	1042-12-1130206	ABOGADO DE LOS TRIBUNALES DE LA REPÚBLICA	Educación Vial y Leyes	Para la asignatura de Ley y Reglamento está bien, pero para Educación vial no.
Daquilema Guaila Paúl Ramiro	0603564071	1019-06-726713	LICENCIADO EN CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN PROFESOR DE EDUCACIÓN TÉCNICA MECÁNICA INDUSTRIAL Y AUTOMOTRIZ	Mecánica Básica	Considero que debe ser un profesional exclusivamente en el área de mecánica automotriz. Además posee el título de: “Magister en Docencia Mención Intervención Psicopedagógica” con N° registro: 1019-2017-1842306
Jara Guevara Olga Ximena	0601972318	100-02-247233	DOCTORA EN PSICOLOGÍA EDUCATIVA Y ORIENTACIÓN VOCACIONAL	Psicología aplicada a la conducción	Adicional, posee el título de: “Licenciada en Ciencias de la Educación Profesora de enseñanza media en la especialización de Psicología Educativa y Orientación Vocacional” con N° registro: 1005-10-1025144

Tenelanda Duchi Juan Carlos	0603619503	1019-11- 1035463	MÉDICO GENERAL	Primeros auxilios	
-----------------------------------	------------	---------------------	-------------------	----------------------	--

Fuente: ANT-Chimborazo; Escuela de conducción "Gorge Washington"

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

Todos los docentes sí cumplen con el perfil requerido, sin embargo, se pudo considerar que al igual que los docentes de Mecánica básica, y Psicología aplicada a la conducción, los otros docentes también sean profesionales en pedagogía o ciencias de la educación.

Tabla 12-3: Instructores licencia tipo "b" Gorge Washington

Nombres y Apellidos	Cédula de Identidad	Tipo de licencia	Número de puntos en la licencia	Experiencia en años	Categoría a capacitar	Cumple el perfil SI-NO
Villafuerte Haro Cristhian Andrés	0604133629	A/C	30	5	A/B	SI
Villafuerte Sani Víctor Hugo	0601916976	A/E	30	7	A/B	SI
Betancourt Ortiz Aníbal Eleodoro	0602169120	A/B	30	5	A/B	SI

Fuente: ANT-Chimborazo; Escuela de conducción "Gorge Washington"

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

Los instructores asignados para la licencia tipo "b", sí cumplen con el perfil del puesto, sin embargo, cabe mencionar que en la actualidad no existen centros de formación de instructores, puesto que simplemente la ANT inspecciona los requisitos antes indicados para emitir el certificado de instructor.

3.3.5. Vehículos

Tabla 13-3: Vehículos de la escuela Gorge Washington

M	a	r	c	a	P	i	a	E	i	v	e	A	n	o	A	n	o	F	e	c	h	a	V	i	s	s	e	Logos	D	o
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	-------	---	---

							Frente	Posterior	Costado	
CHEVROLET	GST7963	NO	2017	2021	25-05-2021	10-06-2022	SI	SI	SI	SI
CHEVROLET	GST7964	NO	2017	2021	25-05-2021	10-06-2022	SI	SI	SI	SI
CHEVROLET	HBC9847	NO	2017	2021	25-05-2021	10-06-2022	SI	SI	SI	SI

Fuente: ANT-Chimborazo; Escuela de conducción "Gorge Washington"

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

Los tres vehículos destinados para las clases prácticas de la licencia tipo "b" son todos propios, marca CHEVROLET Spark y Aveo Family del año 2017. En este caso, sí dan cumplimiento al reglamento vigente, ya que en su artículo 41, inciso 2c, se indica claramente que la antigüedad de los vehículos no podrá ser superior a 5 años.

Por otro lado, estos sí cuentan con póliza de responsabilidad civil, con la aseguradora SWEADEN S.A, para cubrir daños y perjuicios en caso de accidente de tránsito.

Cabe mencionar que en la escuela mencionaron que no se cuenta con un plan de chequeos o revisiones para los vehículos, simplemente lo realizan en cualquier centro mecánico por lo general cada tres meses o cuando presentan alguna anomalía.

Resultados obtenidos de la Ficha de observación de los Vehículos de la Escuela de Conducción Gorge Washington

3.3.6. Acondicionamiento normativo para vehículos

Según lo establecido en el Art. 34 del Reglamento de escuelas de capacitación sportman, sobre el acondicionamiento de los vehículos, se ha podido evidenciar lo siguiente:

Tabla 14-3: Ficha de observación vehículos

Parámetro Principal	Parámetro Secundario	Elementos	SI	NO	Observación
Vehículo	Accesorios	<ul style="list-style-type: none"> Cuentan con el sistema de doble control 	X		

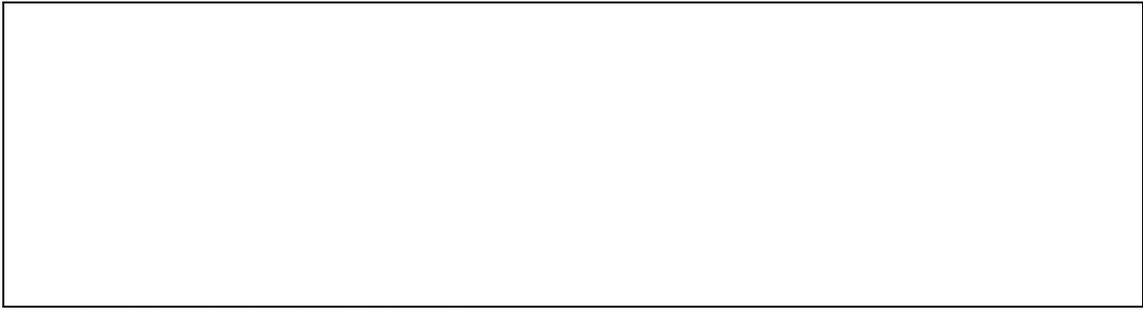
Fuente: Escuela de conducción "Gorge Washington"

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

		<ul style="list-style-type: none"> Tienen las señales a los costados, al frente y detrás con el logo de la escuela 	X		En la parte frontal no se cuenta
		<ul style="list-style-type: none"> Cuentan con franjas de colores fluorescentes 		X	
		<ul style="list-style-type: none"> Letras de: “PRECAUCIÓN ESTUDIANTE CONDUCIENDO” en la parte posterior 	X		
		<ul style="list-style-type: none"> Letra “E” de 20cm fluorescente en el techo 	X		

Tabla 15-3: Vehículos

SISTEMA DE DOBLE CONTROL	
	
SEÑALES CON EL LOGO DE LA ESCUELA A LOS COSTADOS	
	
SEÑALES CON EL LOGO DE LA ESCUELA AL FRENTE Y ATRÁS	
	
LETRAS DE: “PRECAUCIÓN ESTUDIANTE CONDUCIENDO Y LETRA “E” DE 20CM FLUORESCENTE EN EL TECHO	
	



Fuente: Escuela de conducción “Gorge Washington”

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

Los tres vehículos que son destinados para las clases prácticas de la licencia tipo “b”, están en buen estado, son del año 2017 y cuentan con todos los elementos señalados en el reglamento, a excepción de las franjas de colores fluorescentes a los costados, las mismas que servirán para la noche.

En consecuencia de los resultados obtenidos de la ficha de observación y registro documental de los vehículos de la escuela, se determina que sí cumplen con los lineamientos establecidos por la ANT a través del reglamento correspondiente.

Resultados obtenidos de la entrevista realizada en la Escuela de Conducción Gorge Washington

3.3.7. Instrucción práctica de manejo

- **¿Se cuenta con alguna metodología o plan de enseñanza de manejo en función a lo que menciona el reglamento de escuelas?**

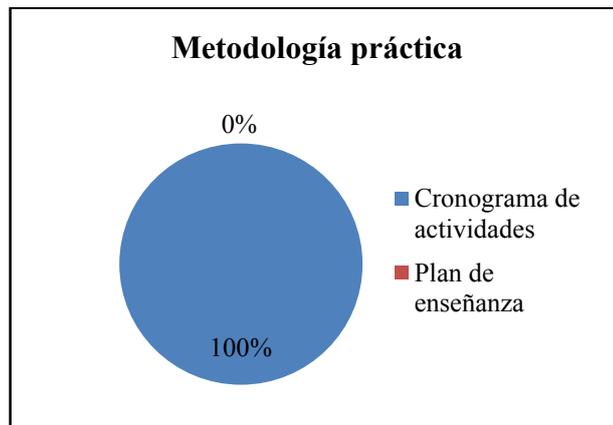


Gráfico 12-3: Metodología práctica

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 16-3: Cronograma de clases prácticas

CRONOGRAMA DE CLASES PRÁCTICAS															
N°	ACTIVIDADES	HORAS													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	Inducción (Indicaciones iniciales y tablero)	X													
2	Componentes básicos (funcionamiento racional de pedales y cambios)		X												
3	Volanteo, aceleración, frenado y direccionales			X	X	X									
4	Ciudad (Verificación de tránsito, PARES, semáforos y cuestas)						X	X	X	X	X				
5	Conducción autónoma, estacionamiento (parking)										X	X	X	X	X

Fuente: Escuela de conducción “Gorge Washington”

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Si retomamos lo mencionado en el Art. 29 del reglamento de las escuelas no profesionales (**Véase en Capítulo I**). Se puede determinar lo siguiente: (CNTTTSV, 2003)

Análisis e Interpretación:

La escuela cuenta con un cronograma de clases prácticas de manejo, como se muestra en la Tabla 16-3, mismo que consta de 15 horas, y las actividades van en orden según lo planificado para que un estudiante aprenda a conducir de manera adecuada.

Cabe mencionar que este cronograma fue realizado en función al criterio de los instructores de manejo, tomando en cuenta la secuencia de aprendizaje que se detalla en el reglamento de capacitación de conductores sportman.

Pero, sin embargo, al igual que en el plan de estudios, la instrucción práctica que se ejerce en la escuela está de sincronizada con lo que se indica en el reglamento, pues cabe mencionar que la secuencia no es la adecuada y se omiten ciertos puntos importantes como las comprobaciones previas a la conducción, el control de velocidad, el cruce de vías y rebasamientos, las señales, la marcha atrás y maniobras.

Además, el tiempo de clases prácticas no es el suficiente para que un estudiante esté lo suficientemente capacitado, y es necesario también indicar que el examen final práctico no está estructurado en base a una metodología adecuada. (**Véase en Anexo N**)

Resultados obtenidos de la encuesta aplicada a los estudiantes que culminaron el curso en el período del 24 de agosto al 13 de septiembre del 2021 con un total de 53 estudiantes.

- **¿Aprendió a conducir en la escuela?**



Gráfico 13-3: ¿Aprendió a conducir en la escuela?

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

El 53% de los estudiantes encuestados, siendo la mayoría, mencionan que no aprendieron a conducir en la escuela, y el 47% mencionan que sí. Lo que nos da a entender que existe un alto índice de inconformidad con la formación proporcionada por la escuela Gorge Washington.

- **¿Se siente lo suficientemente capacitado para conducir un vehículo?**



Gráfico 14-3: ¿Se siente capacitado?

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

Nuevamente la mayoría de los encuestados, correspondiente al 57%, mencionan que no se sienten lo suficientemente capacitados para conducir un vehículo, y el 43% mencionan que sí lo están.

- **¿Luego de terminar el curso de conducción, ha empezado a conducir regularmente?**

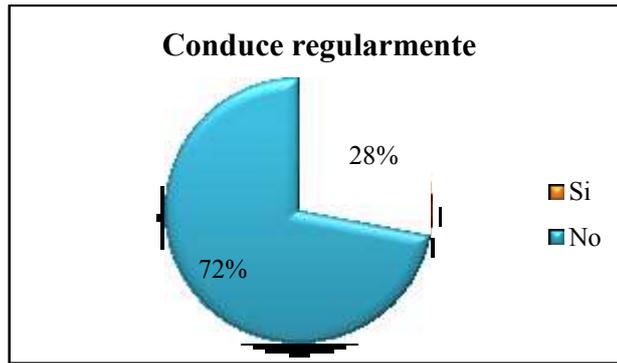


Gráfico 15-3: ¿Conduce regularmente?

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

Se puede evidenciar que gran parte de los encuestados luego de haber culminado su curso de conducción, no han empezado a conducir regularmente, y solo el 28% de los mismos, que corresponde a 15 encuestados, mencionan que sí han empezado a conducir regularmente.

- **¿Actualmente tiene confianza en su capacidad de conducción?**



Gráfico 16-3: Confianza en la capacidad de conducción

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

El 56% de los encuestados aún no tienen confianza en su capacidad de conducción, y el 44% mencionan que sí la tiene, por lo que aún existe cierta falencia en la instrucción práctica impartida.

- **¿Considera suficiente el tiempo de instrucción práctica de manejo que le dieron?**



Gráfico 17-3: Tiempo de instrucción práctica

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

La mayor parte de los encuestados, consideran que el tiempo de instrucción práctica que recibieron, no fue el suficiente para que estén aptos para conducir, mientras que solo el 38% consideran que el tiempo si fue el oportuno.

Resultados obtenidos de la encuesta aplicada a los conductores que sacaron por primera vez la licencia de conducir tipo “b”, en los años 2018, 2019 y 2020.

3.4. Seguridad Vial

3.4.1. Formación Académica de los conductores que sacaron su licencia en el 2018, 2019 y 2020

Con el fin de evidenciar la calidad de conductores a los que la seguridad vial de Riobamba se ha visto enfrentada en los tres últimos años, se ha visto la necesidad de investigar los antecedentes formativos, la formación teórica y práctica que los mismos han recibido.

➤ **Antecedentes Formativos**

- **Género**

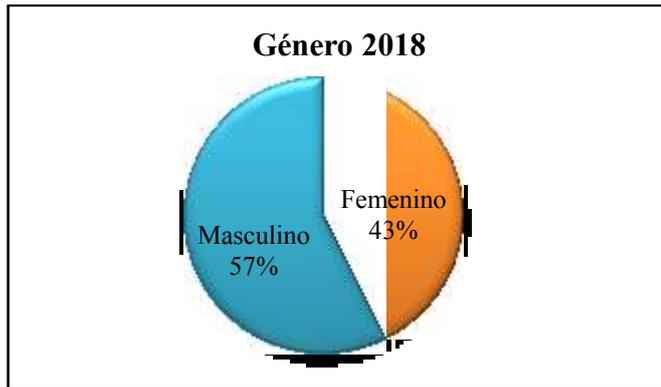


Gráfico 18-3: Género 2018

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

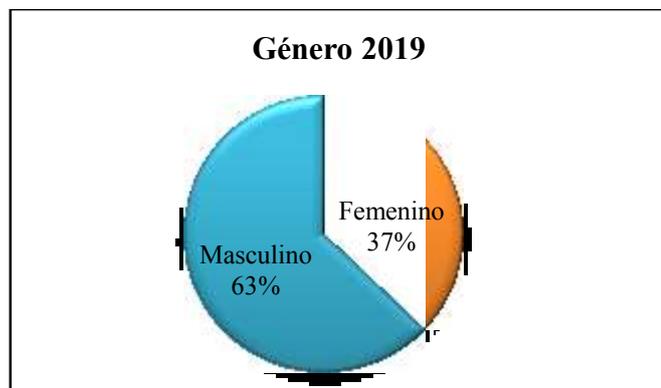


Gráfico 19-3: Género 2019

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

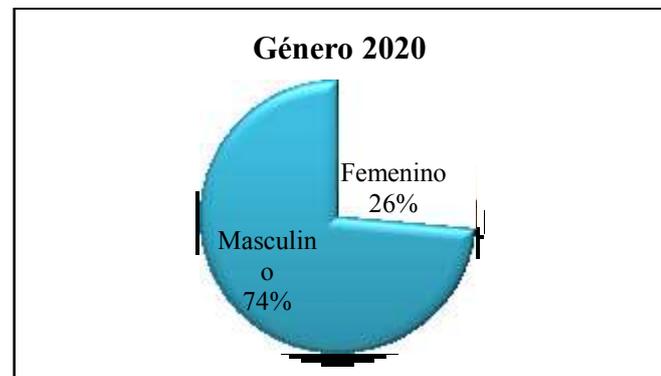


Gráfico 20-3: Género 2020

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

Como se puede apreciar en los tres diagramas correspondientes a cada año, el género masculino predomina en los tres, lo que indica que existen más hombres con licencia tipo “b”.

- **Para obtener su licencia de conducir:**



Gráfico 21-3: Proceso de aprobación 2018

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

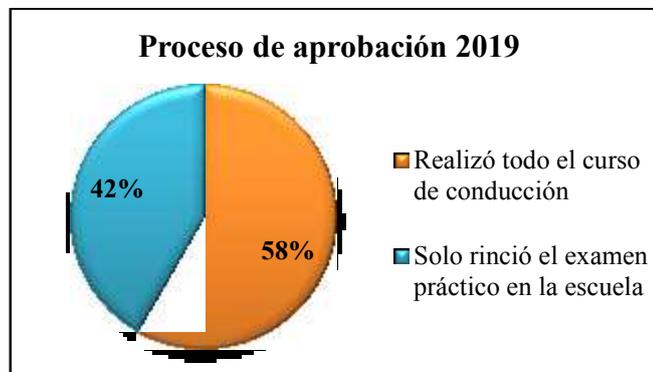


Gráfico 22-3: Proceso de aprobación 2019

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021



Gráfico 23-3: Proceso de aprobación 2020

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

En el año 2018, la mayor parte de conductores solo aprobaron rindiendo la evaluación directa en la escuela, en el año 2019 la mayoría si ejerció todo el curso de conducción, mientras que en el año 2020 existe un aproximado empate entre las personas que realizaron todo el curso de conducción y los que rindieron solo el examen práctico. Cabe destacar que existe gran peso en la aplicación de la evaluación directa sin tomar el curso.

- **¿En qué escuela lo realizó?**

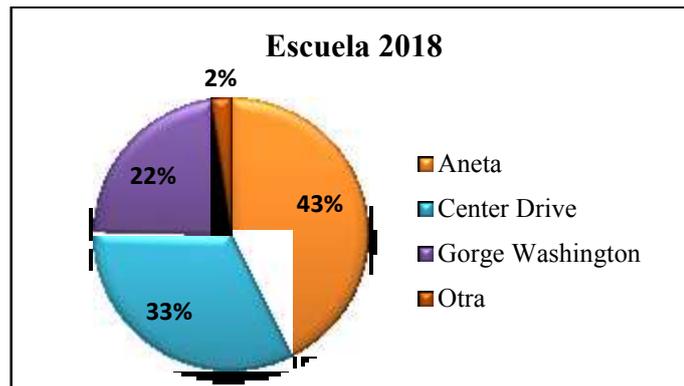


Gráfico 24-3: Escuela en que realizó el curso 2018

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

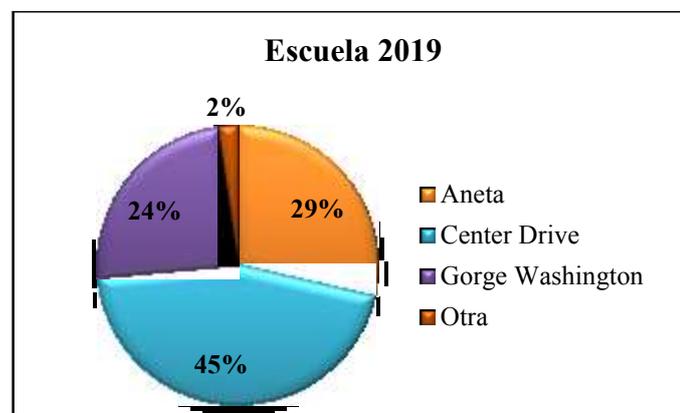


Gráfico 25-3: Escuela en que realizó el curso 2019

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

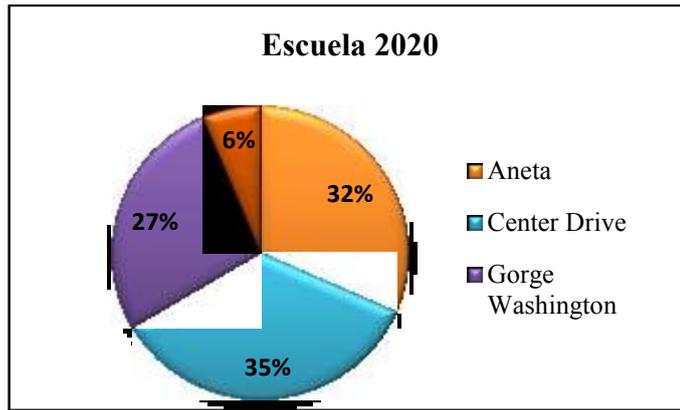


Gráfico 26-3: Escuela en que realizó el curso 2020

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

En el año 2018 la mayoría de encuestados realizó el curso en la Escuela de Conducción “Center Drive”, mientras que en el año 2019 “ANETA” tuvo mayor acogida en los cursos de conducción, para el año 2020 nuevamente la Escuela de Conducción “Center Drive” lidera en la mayor acogida de estudiantes que han realizado el curso de conducción. Por lo que se puede concluir que las escuelas de mayor influencia son Aneta y Center Drive.

- **Al sacar por primera vez su licencia. ¿Qué edad tenía?**

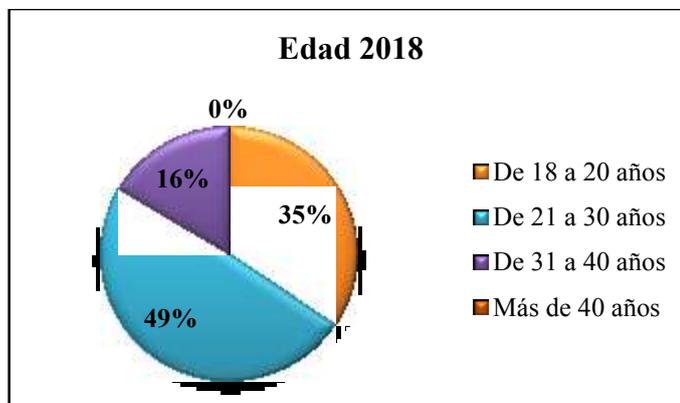


Gráfico 27-3: Edad 2018

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

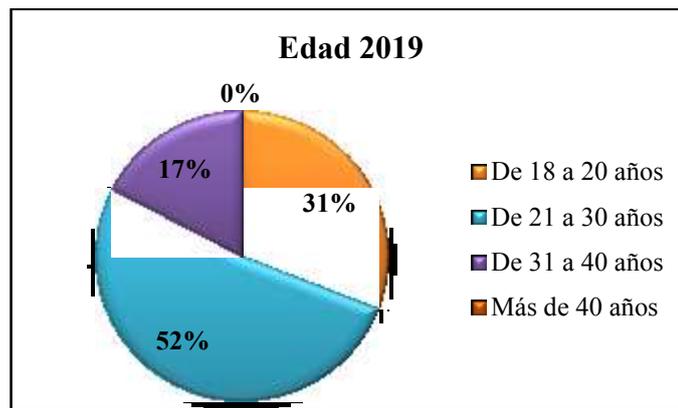


Gráfico 28-3: Edad 2019

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

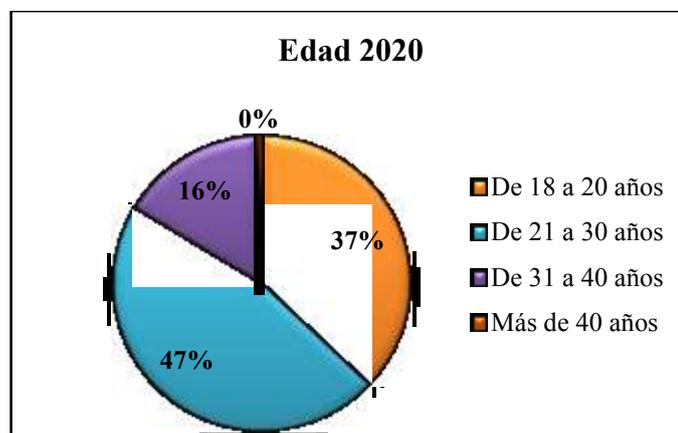


Gráfico 29-3: Edad 2020

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

La edad promedio para sacar por primera vez la licencia de conducir que predomina en los 3 años consecutivos es la que va en el rango entre los 21 a 30 años, sin embargo, el rango de edad de 18 a 20, le sigue con un alto porcentaje de incidencia, lo que significa que la mayoría de personas han sacado su licencia de entre los 18 a 30 años.

- **Luego de aprobar el curso de conducción. ¿Aprendió a conducir bien?**

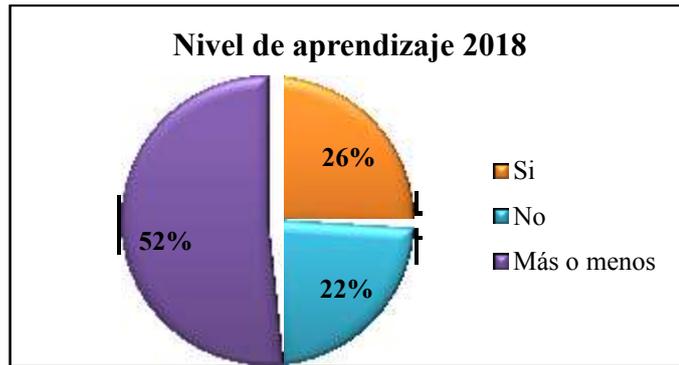


Gráfico 30-3: Nivel de aprendizaje 2018

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

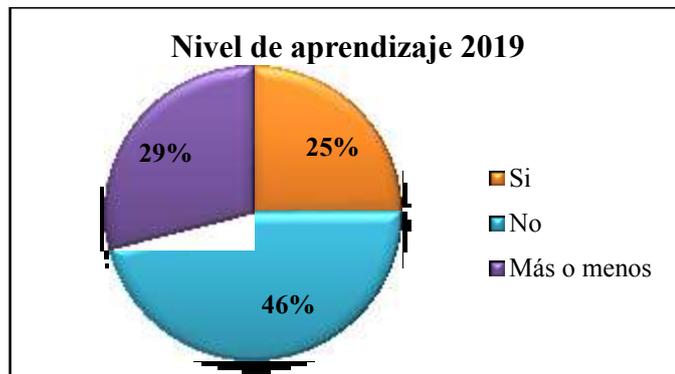


Gráfico 31-3: Nivel de aprendizaje 2019

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

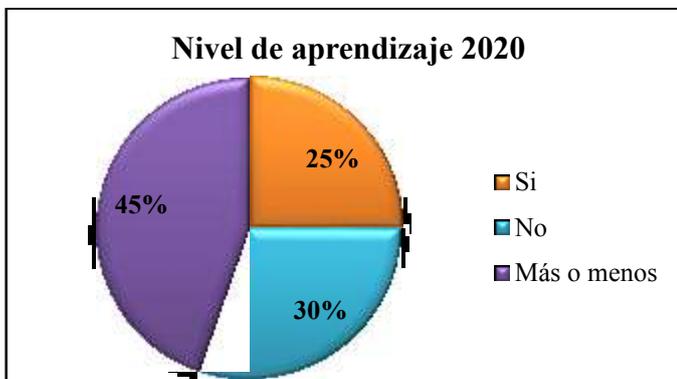


Gráfico 32-3: Nivel de aprendizaje 2020

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

La mayor parte de encuestados que realizaron su curso de conducción en el año 2018 y 2020 manifiestan que aprendieron a conducir más o menos en los cursos tomados, mientras que, en el año 2019, la mayoría menciona que no aprendieron en el curso, lo que nos da a entender que existen anomalías o falencias en la formación de conductores por parte de las escuelas.

- ¿Con qué nivel de instrucción aprobó el curso de conducción?

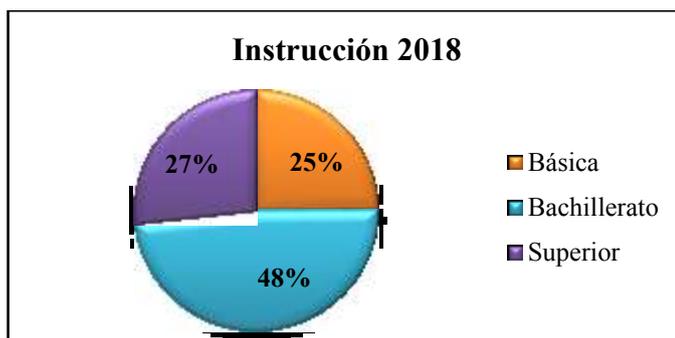


Gráfico 33-3: Instrucción 2018

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

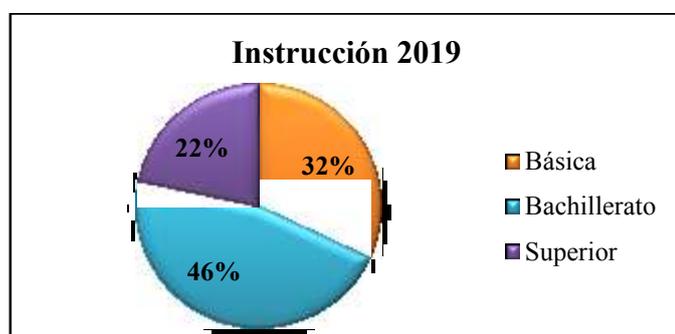


Gráfico 34-3: Instrucción 2019

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

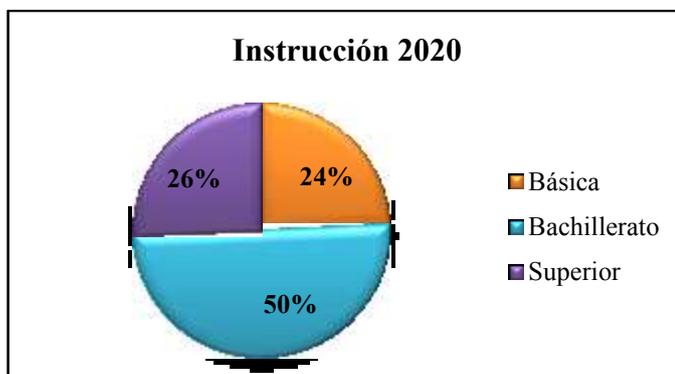


Gráfico 35-3: Instrucción 2020

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

En el año 2018 la instrucción bachillerato sobresale con un 48% del total de encuestados, seguido a esta la instrucción básica con 27% y el superior que corresponde al 25% del total; reiteradamente en el año 2019 lidera nuevamente la instrucción bachillerato con un 46% del total, la instrucción básica le sigue con un 32% y en último lugar se encuentra el superior con el 22% del total; y una

vez más en el año 2020 nuevamente la instrucción bachillerato cuenta con un 50% del total, sin embargo la instrucción superior le sigue con el 26% y la instrucción básica con el 24% del total; en este sentido se ha podido verificar que la mayoría de encuestados que han sacado su licencia de conducir tipo “b” en los últimos 3 años han sido de instrucción bachillerato.

➤ **Formación Teórica**

- **¿Cuántas horas de clases teóricas le impartieron?**

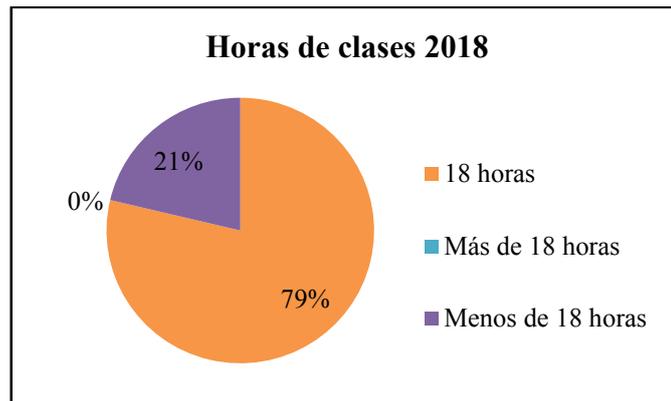


Gráfico 36-3: Horas teóricas 2018

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

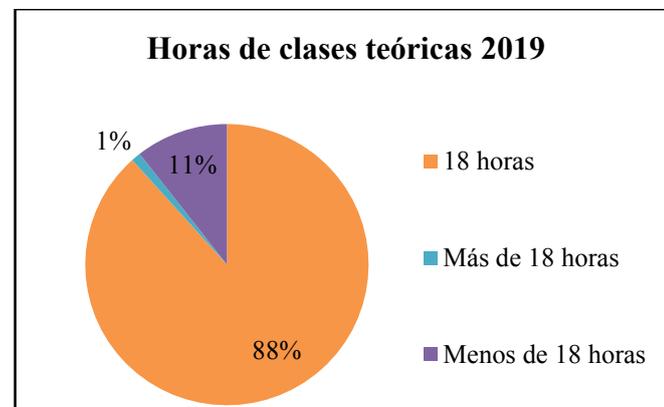


Gráfico 37-3: Horas teóricas 2019

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

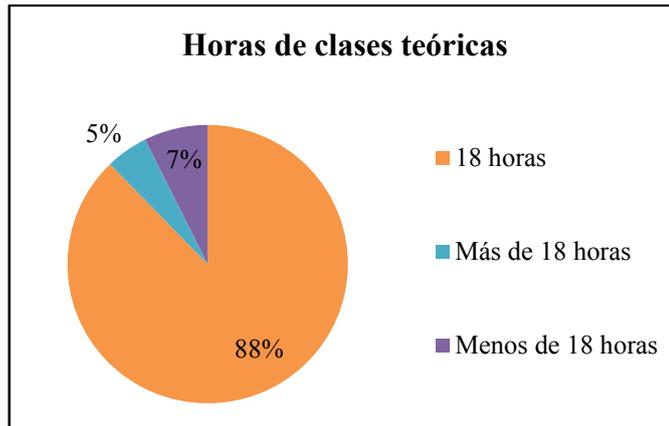


Gráfico 38-3: Horas teóricas 2020

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

Como se puede apreciar en los gráficos correspondientes, la mayoría de conductores recibieron 18 horas de clases teóricas, sin embargo, en el año (2018) 78 personas recibieron menos de 18 horas, en el (2019) 39 personas y en el (2020) 27 personas. Lo que indica que por lo general el tiempo estándar de clases teóricas son las 18 horas.

- **¿Cómo considera la formación teórica que le dieron?**

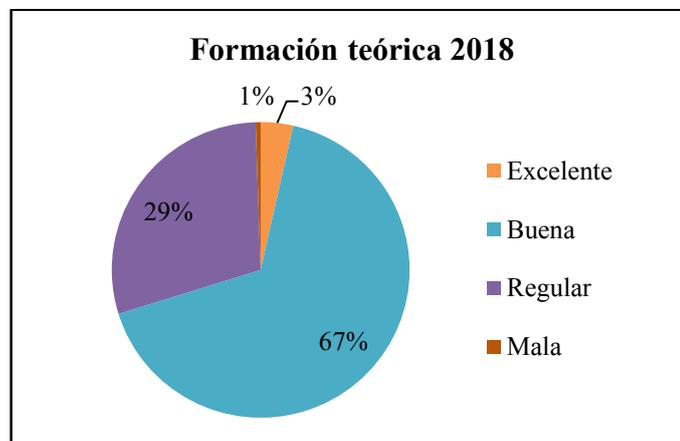


Gráfico 39-3: Formación teórica 2018

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

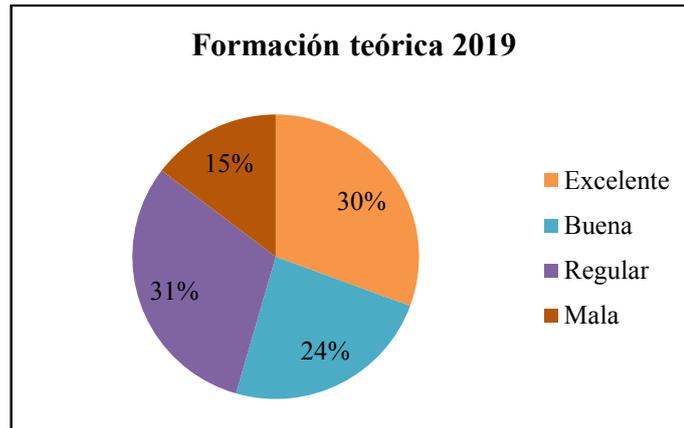


Gráfico 40-3: Formación teórica 2019

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

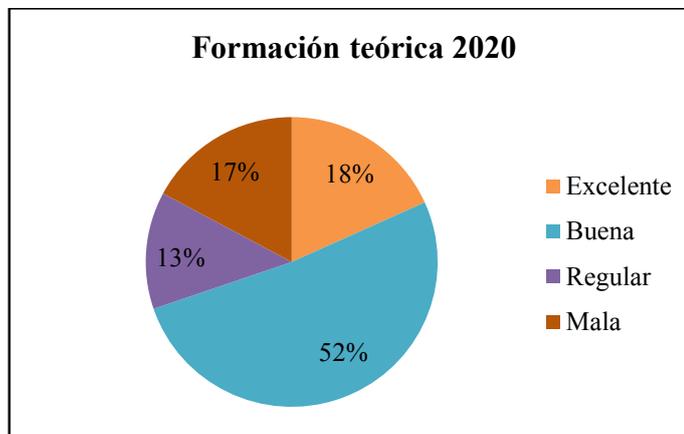


Gráfico 41-3: Formación teórica 2020

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

De los encuestados del 2018, el 67% siendo la mayoría considera su formación teórica como buena, y el 29% como regular, siendo los índices más altos; de los del 2019 el 31% la consideran regular y seguido el 30% la consideran como excelente, finalmente los del 2020, el 52% indican que fue buena en su mayoría. Lo que indica que la formación de los mismos fluctúa entre buena y regular.

➤ **Formación Práctica**

- **¿Cuántas horas de instrucción práctica le dieron?**

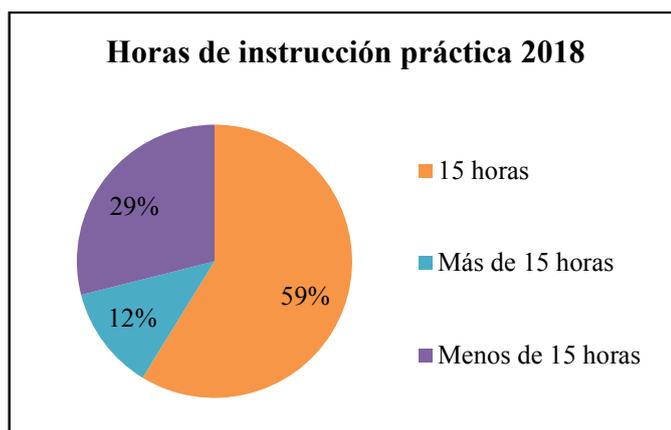


Gráfico 42-3: Horas de instrucción práctica 2018

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

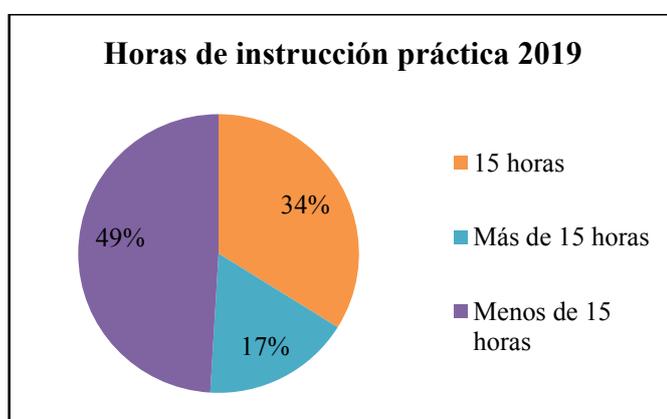


Gráfico 43-3: Horas de instrucción práctica 2019

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

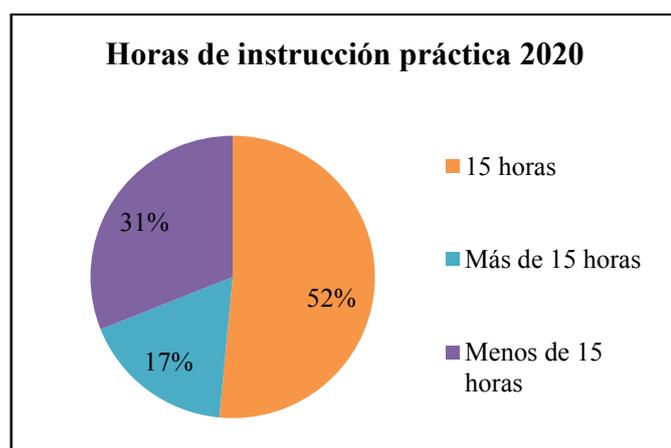


Gráfico 44-3: Horas de instrucción práctica 2020

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

Los entrevistados que sacaron su licencia en el 2018, en su mayoría sí han recibido las 15 horas de instrucción práctica, y el 29% menos de las 15 horas. Los que sacaron su licencia en el 2019, la mayoría correspondiente al 49% recibieron menos de 15 horas de instrucción práctica y el 34% sí recibieron las 15 horas que señala el reglamento. Finalmente los que sacaron la licencia en el 2020, el 52% siendo la mayoría mencionan que sí recibieron las 15 horas de instrucción y el 31% menos de las 15 horas. Si hacemos relación entre los 3 años, se llega a la determinar que las 15 horas de instrucción práctica predominan en el 2018 y 2020, mientras que en el 2019 la mayoría recibió menos de las 15 horas, lo que indica que tuvo menor eficiencia que los dos primeros años mencionados en la formación práctica de los conductores.

- **¿Cómo considera la instrucción práctica que recibió en la escuela?**

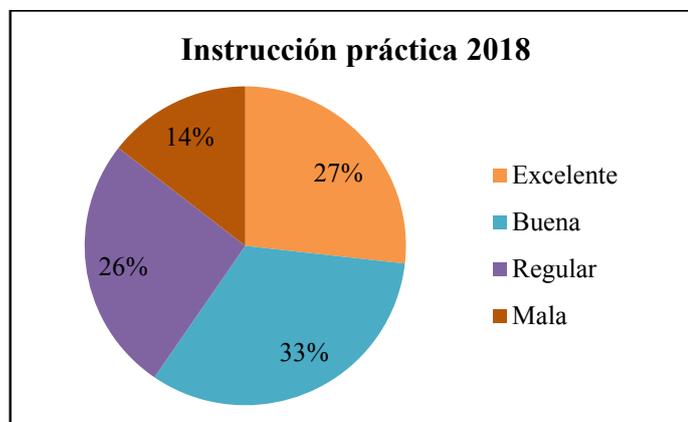


Gráfico 45-3: Formación práctica 2018

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

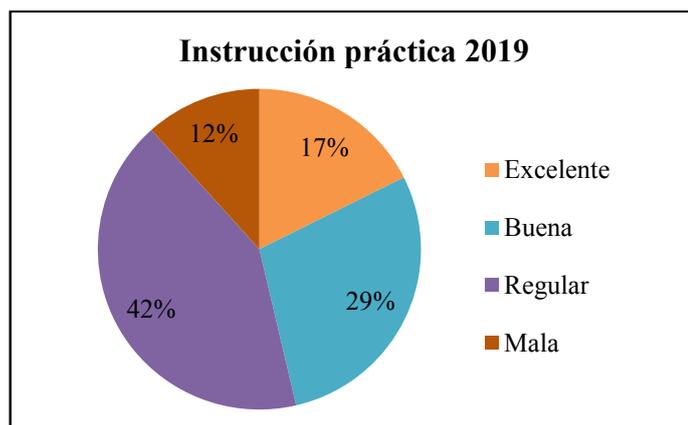


Gráfico 46-3: Formación práctica 2019

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

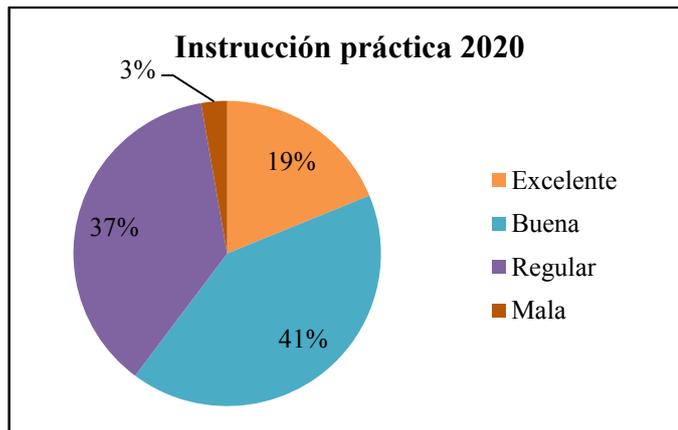


Gráfico 47-3: Formación práctica 2020

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

Los conductores de los 3 años, en su mayoría indicaron que la formación práctica que recibieron fue buena, seguido a esta opción, una buena parte de encuestados la consideran como regular y en su minoría la señalan como excelente. Lo que nos lleva a determinar que la instrucción recibida por los conductores no fue del todo buena, y no cumplía con las expectativas de los aspirantes a conductores.

Resumen de los resultados de la encuesta aplicada a los conductores que sacaron su licencia en el 2018, 2019 y 2020

Tabla 17-3: Cuadro resumen de resultados del 2018

Aspecto General o Categoría	Parámetro principal	Parámetro secundario	Tópico	Situación actual
SEGURIDAD VIAL	Formación Académica de los conductores que sacaron su licencia en el 2018	Antecedentes formativos	Género	El 57% de conductores son hombres y el 43% son mujeres.
			Proceso de aprobación	El 53% solo rindió la evaluación directa sin tomar el curso, y el 47% si realizó todo el curso.
			Escuela	La mayor parte de los conductores de este año, lo realizaron en la escuela Aneta.
			Edad	El 49% sacó su licencia en el rango de edad de 21-30 años y el 35% en el rango de 18-20 años, siendo los índices más altos.
			Nivel de aprendizaje	El 52% de los encuestados manifestaron que solo aprendieron a conducir más o menos.
			Instrucción	El 48% que sacó su licencia en este año era de instrucción bachillerato.
		Formación teórica	Horas teóricas	El 79% de los encuestados recibieron 18 horas de clases teóricas.
			Nivel de formación teórica	El 67% de los encuestados siendo la mayoría, consideran la formación teórica como buena y seguido a esta, el 29% la consideran como regular.
		Formación práctica	Horas prácticas	El 58% de los encuestados, siendo la mayoría recibieron las 15 horas prácticas.
			Nivel de instrucción práctica	El 33% que correspondiente a la mayoría la consideran buena, y existe un empate entre excelente y regular con el 26% y 27%.

Fuente: Investigación de Campo

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 18-3: Cuadro resumen de resultados del 2019

Aspecto General o Categoría	Parámetro principal	Parámetro secundario	Tópico	Situación actual
SEGURIDAD VIAL	Formación Académica de los conductores que sacaron su licencia en el 2019	Antecedentes formativos	Género	El 63% de conductores son hombres y el 37% son mujeres.
			Proceso de aprobación	El 58% solo rindió la evaluación directa sin tomar el curso, y el 42% si realizó todo el curso.
			Escuela	El 45% de los conductores, siendo la mayoría, lo realizaron en la escuela Center Drive. Mientras que la otra mitad fue a Aneta en un 29% y a la GW en un 24%.
			Edad	El 52% sacó su licencia en el rango de edad de 21-30 años y el 31% en el rango de 18-20 años, siendo los índices más altos.
			Nivel de aprendizaje	El 46% de los encuestados manifestaron que no aprendieron a conducir luego de aprobar el curso, de ahí el 29% mencionaron que aprendieron más o menos y solo el 25% mencionaron que sí aprendieron.
			Instrucción	El 46% que sacó su licencia en este año era de instrucción bachillerato, seguido a este el 32% eran de instrucción básica.
		Formación teórica	Horas teóricas	El 88% de los encuestados recibieron las 18 horas de clases teóricas señaladas en el reglamento.
			Nivel de formación teórica	Existe un empate entre excelente y regular, sin embargo el 24% la considera como buena y solo el 15% como mala.
		Formación práctica	Horas prácticas	El 49% de los encuestados, siendo la mayoría recibieron menos de 15 horas prácticas.
			Nivel de instrucción práctica	El 42%, que corresponde a la mayoría la consideran regular, y seguido a esta el 29% la consideran buena.

Fuente: Investigación de Campo

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 19-3: Cuadro resumen de resultados del 2020

Aspecto General o Categoría	Parámetro principal	Parámetro secundario	Tópico	Situación actual
SEGURIDAD VIAL	Formación Académica de los conductores que sacaron su licencia en el 2020	Antecedentes formativos	Género	El 74% de conductores son hombres y el 26% son mujeres.
			Proceso de aprobación	Existe un empate con la única diferencia del 2%, entre los que realizaron todo el curso y los que solo rindieron la evaluación directa.
			Escuela	El 35% de los conductores, lo realizaron en la escuela Center Drive y el 32% en Aneta, siendo los principales índices.
			Edad	El 47% sacó su licencia en el rango de edad de 21-30 años y el 37% en el rango de 18-20 años, siendo los índices más altos.
			Nivel de aprendizaje	El 45% de los encuestados manifestaron que solo aprendieron a conducir más o menos luego de aprobar el curso, mientras que el 30% mencionaron que no aprendieron y solo el 25% mencionaron que sí.
			Instrucción	El 50% que sacó su licencia en este año era de instrucción bachillerato, seguido a este el 26% eran de instrucción superior y el 24% básica.
		Formación teórica	Horas teóricas	El 88% de los encuestados recibieron las 18 horas de clases teóricas señaladas en el reglamento.
			Nivel de formación teórica	El 52% siendo la mayoría, la consideran como buena.
		Formación práctica	Horas prácticas	El 52% de los encuestados, siendo la mayoría recibieron las 15 horas señaladas en el reglamento.
			Nivel de instrucción práctica	El 41%, que correspondiente a la mayoría la consideran buena, y seguido a esta el 37% la consideran regular.

Fuente: Investigación de Campo

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Resultados obtenidos del aforo vehicular de un circuito del centro histórico de la ciudad de Riobamba

3.4.2. Infraestructura Vial

Existen tres factores principales de los cuales depende una buena seguridad vial. El factor humano (conductor), el factor vehículo (seguridad activa y pasiva) y el factor vía (infraestructura vial). Por lo que en este apartado, se han analizado los aspectos de este último, que son el tráfico vehicular, la capa de rodadura y la señalización vertical y horizontal determinando su impacto en la seguridad vial. Cabe mencionar que el análisis se lo efectuó en un circuito del centro histórico de la ciudad de Riobamba, dado que la mayor parte de vehículos particulares frecuentan la circulación por esta zona.

3.4.2.1. Tráfico Vehicular

Para definir el tráfico actual de la parte céntrica de la ciudad de Riobamba, es decir donde se tiene mayor afluencia de vehículos particulares, como en el municipio de Riobamba, parques principales (Sucre y Maldonado) e instituciones financieras y de prestación de servicios (SRI, IESS, BAN ECUADOR), se ha procedido a realizar un conteo vehicular manual por tres días, lunes inicio de semana, miércoles al ser un día intermedio a la semana, y viernes siendo el último día laboral de la semana. Sábado y domingo no se han tomado en cuenta, debido a que existe un ausentismo considerable de tráfico vehicular, ya que las instituciones de prestación de servicios no laboran estos 2 días.

En este sentido, se cubrieron los flujos desde las 08:00 a las 09:00, de las 12:30 a la 13:30 y desde las 17:00 hasta las 18:30, teniendo un total de 4 horas por cada día.

El circuito analizado, engloba las siguientes vías:

Principales:

4. Av. Primera Constituyente
5. Av. 10 de Agosto
6. Av. Guayaquil

Y las transversales:

7. Cristóbal Colón
8. Eugenio Espejo
9. 5 de Junio

Este circuito comprende las intersecciones entre las avenidas principales y transversales antes expuestas. Es decir los nodos: 7, 8, 9, 12, 13, 14, 17, 18 y 19. Cabe mencionar que el nodo 7 y 12 tienen control semafórico y todas las vías tienen un solo carril.



Figura 2-3: Circuito de Análisis

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Los flujos vehiculares recabados por día, se dividieron para las 4 horas de análisis, por lo que estos están dados por vehículos/hora.

Tabla 20-3: Flujo vehicular día lunes

Transversales Principales	Cristóbal Colón		Eugenio Espejo		5 de Junio	
	Recto	Izquierda	Recto	Derecha	Recto	Izquierda
Primera Constituyente	479	80	425	90	456	156
10 de Agosto	Recto	Derecha	Recto	Izquierda	Recto	Derecha
	216	50	182	65	178	92
Guayaquil	Recto	Izquierda	Recto	Derecha	Recto	Izquierda
	347	61	392	60	281	62

Fuente: Investigación de Campo

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Se estableció que la hora de mayor demanda de tráfico es de 12:00 a 13:00 y de 17:00 a 17:30.

3.4.2.1.1. Nivel de servicio del circuito

A continuación, se evidencia el nivel de servicio y porcentaje de utilización de la capacidad de las 9 intersecciones del circuito de análisis, en donde además, se pudo evidenciar los porcentajes de la partición modal por cada tipo de vehículo, determinando su incidencia en la infraestructura vial.

Tabla 21-3: Análisis de intersección día lunes

NIVEL DE SERVICIO DE INTERSECCIÓN	% UTILIZACIÓN (ICU)
	
<p>Todas las intersecciones presentan un nivel de servicio A y B, lo que significa que están en óptimas condiciones para el tráfico actual de los días lunes.</p>	<p>Según las características geométricas de la vía como el ancho de carril, el % de capacidad de la intersección señala que todas son nivel A, ya que su rango va de 0-55%, lo que indica que no se tienen conflictividad de congestión en las intersecciones.</p>

Fuente: Investigación de Campo

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

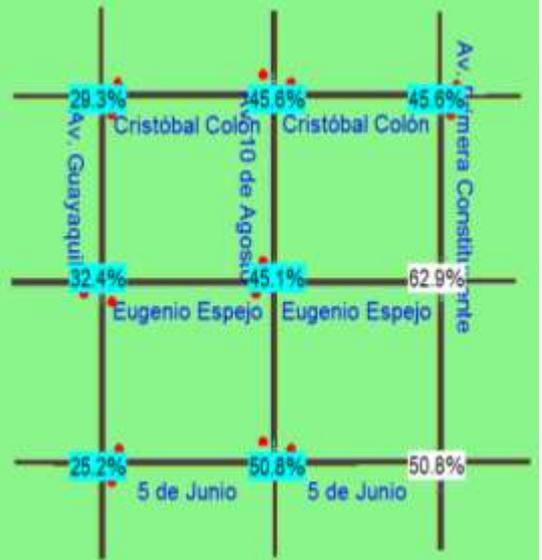
Tabla 22-3: Flujo vehicular día miércoles

Transversales Principales	Cristóbal Colón		Eugenio Espejo		5 de Junio	
	Recto	Izquierda	Recto	Derecha	Recto	Izquierda
Primera Constituyente	575	96	510	108	547	187
	260	63	218	78	213	110
10 de Agosto	416	73	470	72	337	75
	260	63	218	78	213	110
Guayaquil	416	73	470	72	337	75
	416	73	470	72	337	75

Fuente: Investigación de Campo

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 23-3: Análisis de intersección día miércoles

NIVEL DE SERVICIO DE INTERSECCIÓN	% UTILIZACIÓN (ICU)
	
<p>La intersección de la Primera Constituyente con la Cristóbal Colón presenta un nivel de servicio C, que indica que tiene un grado de congestión pero no tan importante, mientras que la intersección de la Primera Constituyente con la 5 de Junio ya presenta un nivel de servicio D, que indica que el grado de congestión ya es un poco importante.</p>	<p>La intersección entre la Primera Constituyente y Eugenio Espejo, presenta un grado de saturación del 62.9%, que indica que se tiene una congestión leve, mientras que el resto de intersecciones no presentan inconvenientes en saturación.</p>

Fuente: Investigación de Campo

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 24-3: Flujo vehicular día viernes

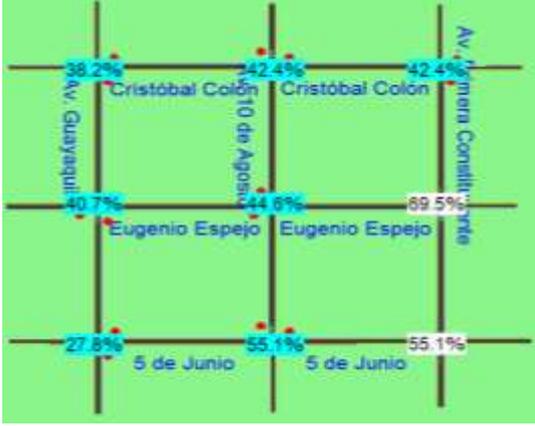
Transversales Principales	Cristóbal Colón		Eugenio Espejo		5 de Junio	
	Recto	Izquierda	Recto	Derecha	Recto	Izquierda
Primera Constituyente	533	78	496	112	606	208
10 de Agosto	Recto	Derecha	Recto	Izquierda	Recto	Derecha
	299	96	314	115	293	168
Guayaquil	Recto	Izquierda	Recto	Derecha	Recto	Izquierda

	520	135	599	96	370	90
--	-----	-----	-----	----	-----	----

Fuente: Investigación de Campo

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 25-3: Análisis de intersección día viernes

NIVEL DE SERVICIO DE INTERSECCIÓN	% UTILIZACIÓN (ICU)
 <p>Diagrama de intersecciones con niveles de servicio. Las intersecciones están etiquetadas con letras A, B, C y E. Las vías principales son Guayaquil y Primera Constituyente. Los niveles de servicio mostrados son: C para las intersecciones de Guayaquil con Cristóbal Colón y Eugenio Espejo; A para la intersección de Agustín de Agosá con Cristóbal Colón; B para las intersecciones de Agustín de Agosá con Eugenio Espejo y 5 de Junio; y E para las intersecciones de 5 de Junio con Primera Constituyente.</p>	 <p>Diagrama de intersecciones con % de utilización (ICU). Los valores de ICU son: 38.2% para la intersección de Guayaquil con Cristóbal Colón; 42.4% para la intersección de Agustín de Agosá con Cristóbal Colón; 42.4% para la intersección de Agustín de Agosá con Eugenio Espejo; 44.6% para la intersección de Agustín de Agosá con 5 de Junio; 69.5% para la intersección de Eugenio Espejo con Primera Constituyente; 27.8% para la intersección de 5 de Junio con Guayaquil; 55.1% para la intersección de 5 de Junio con Primera Constituyente; y 55.1% para la intersección de 5 de Junio con Primera Constituyente.</p>
<p>En este día, las vías principales Guayaquil y Primera Constituyente tienen mayor conflictividad, ya que presentan niveles de servicio C y E, está última dando a entender que la intersección está casi por encima de su capacidad y rango normal de servicio.</p>	<p>Al igual que en el día miércoles, la intersección de la Primera Constituyente y Eugenio Espejo, presentan un % de ocupación del 69.5%, que indica que se tiene una congestión leve.</p>

Fuente: Investigación de Campo

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Se pudo deducir que el día de mayor tráfico vehicular en el circuito analizado es el día viernes, teniendo mayor conflictividad de congestión en las intersecciones Primera Constituyente y Eugenio Espejo y la Primera Constituyente y 5 de Junio, siendo estas las que poseen control semafórico.

A partir de la información recabada, también se pudo evidenciar que actualmente el tráfico vehicular correspondiente al centro histórico de Riobamba está conformado por el 52% de vehículos particulares, seguido a este el 43% está constituido por taxis, y el 5% por motos.

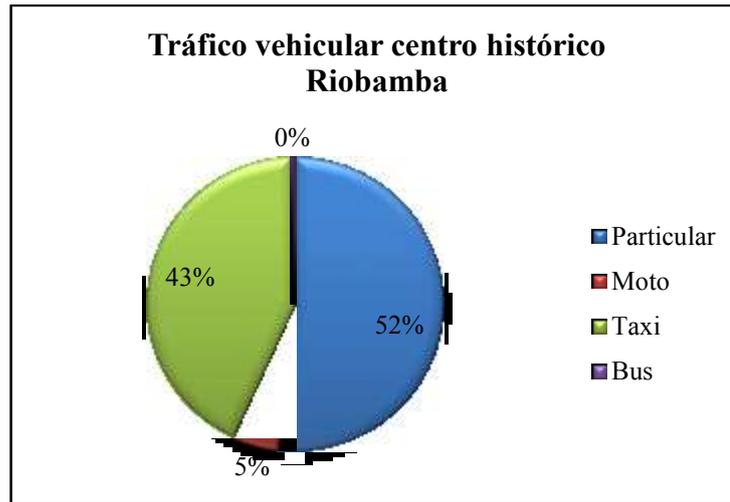


Gráfico 48-3: Tráfico vehicular centro histórico de Riobamba

Fuente: Investigación de Campo

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

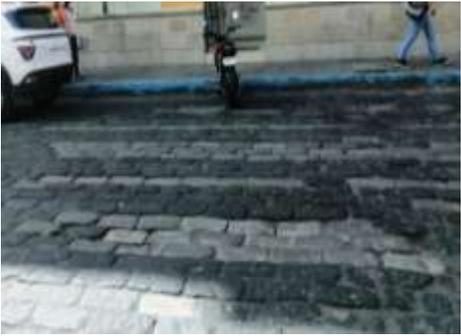
3.4.2.2. *Capa de rodadura*

También se procedió a evidenciar el estado de la capa de rodadura del circuito de análisis, determinando si cumple con las especificaciones técnicas y geométricas de una vía urbana. Para esto, se analizaron las vías por tramos, es decir, entre la unión de dos nodos. Ejemplo: Entre el nodo 17 y 12 es un tramo.

Tabla 26-3: Capa de rodadura centro histórico Riobamba

Tramo	Tipo de capa de rodadura	Estado de la capa de rodadura			N° carriles	Berma (m)		Bordillo (cm)	Estacionamiento (m)	Ancho de carril (m)	Fotografía
		E	R	M		Izq.	Der.				
12-17	Empedrado		X		1	2.10	2.27	13	2.33	5.96	
7-12	Empedrado			X	1	-	2.27	13	2.33	5.96	

18-13	Empedrado		X		1	2.18	2.35	15	No hay	5.98	
13-8	Empedrado		X		1	2.18	2.35	10	No hay	5.98	
14-19	Empedrado	X			1	4.30	2.25	13	2.45	5.95	

9-14	Empedrado		X		1	2.20	2.25	13	2.35	5.95	
17-18	Empedrado		X		1	2.40	2.26	10	2.26	5.93	
18-19	Empedrado			X	1	2.40	2.26	13	2.40	5.43	

13-12	Empedrado		X	1	2.40	2.26	10	2.26	5.93	
14-13	Empedrado		X	1	2.40	2.26	13	2.40	5.43	
7-8	Empedrado		X	1	1.34	1.30	15	2.26	5.93	

8-9	Empedrado		X		1	1.80	1.65	10	2.40	5.43	
-----	-----------	--	---	--	---	------	------	----	------	------	---

Fuente: Investigación de Campo

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Actualmente el estado de la capa de rodadura del centro histórico de la ciudad de Riobamba es de adoquín de piedra y está en el rango de regular a malo, puesto que no se ha dado un mantenimiento a la misma, lo que dificulta una buena circulación vehicular. Además, se ha podido evidenciar que, en cuanto al diseño geométrico y especificaciones técnicas de la vía, se tienen muchos inconvenientes llegando a las siguientes conclusiones:

- El circuito analizado desaprovecha mucha capacidad vial, dado que se pueden demarcar carriles o a su vez implementar el estacionamiento (**Véase en Capítulo I**)
- La Primera Constituyente y Guayaquil, son vías principales de 1 carril por sentido, sin embargo, su capacidad está adaptada para 2 carriles por sentido fuera del área de estacionamiento.
- La 10 de Agosto, tiene 2 alternativas, la primera es la demarcación de 2 carriles, y la segunda es solo contar con un carril e implementar el estacionamiento, ya que de igual forma se está desperdiciando la capacidad vial; y en cuanto a las transversales, se halla el mismo problema de solo contar con un carril y no demarcar en 2 carriles.

3.4.2.3. *Señalización Vertical y Horizontal*

Para determinar la señalización vertical y horizontal del circuito de análisis, se consideró la aplicación de fichas de observación, evidenciando si cumplen o no con lo dispuesto en la Norma NEVI 12 en el apartado de señalización de tránsito vertical y también por el RTE INEN 004-1-2011 de señalización vertical y el RTE INEN 004-2-2011 de señalización horizontal.

3.4.2.3.1. *Señalización Horizontal*

Se ha podido evidenciar que actualmente, en la ciudad de Riobamba la señalización horizontal en cuanto a líneas longitudinales no cumple con el color necesario para estacionamientos tarifados, y en cuanto a líneas transversales estas están en mal estado y en algunas intersecciones se escasean de las mismas. En este sentido, se ha identificado lo siguiente:

➤ **Mal estado de la señalización**

La señalización se halla borrosa y no se la puede identificar de manera adecuada, lo que imposibilita una buena movilidad.

Tabla 27-3: Mal estado de la señalización horizontal



Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

➤ **Mal uso del color de la señalización**

Del circuito analizado, en algunas zonas se pudo observar que no se usa el color adecuado de la señalización, específicamente en los estacionamientos, ya que, por lo general al tratarse del centro histórico de la ciudad, los estacionamientos suelen ser tarifados y por ende la señalización debe ser de color azul, sin embargo, se evidenció que se utilizaba el color amarillo o blanco.

Tabla 28-3: Mal uso del color de la señalización horizontal



Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

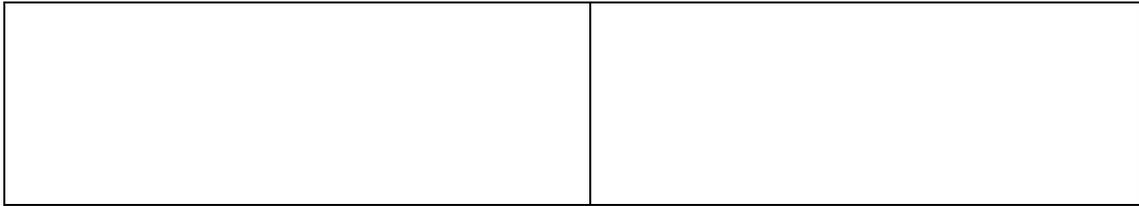
➤ **Ausencia de señalización**

En algunas zonas de estacionamiento no se ha podido evidenciar la línea o leyenda de estacionamiento, o a su vez en el caso de no ser zona de estacionamiento, tampoco se pudo denotar la leyenda de No estacionar.

Además, en algunas intersecciones no se evidenció las líneas de PARE en las transversales ni tampoco los cruces cebrá. No existen líneas de separación de carril color blanco en las vías que tienen capacidad para dos carriles de circulación en el mismo sentido.

Tabla 29-3: Ausencia de señalización horizontal





Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

➤ **Inadecuado uso de la señalización**

Si se sobre entiende que la vía es de un solo carril, ya que no existen líneas de demarcación de carriles, es innecesario de que se ubiquen leyendas de dirección en dos partes, ya que normalmente los vehículos del único carril existente podrán dirigirse o recto o a la izquierda o derecha según lo que indique la señalización vertical de dirección, o solo se debería utilizar una leyenda de dirección en la mitad del carril.

Para las zonas en las que no se permite el estacionamiento, debe utilizarse la leyenda de No estacionar o a su vez la señal vertical de Prohibido estacionar.

Tabla 30-3: Inadecuado uso de la señalización horizontal



Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

3.4.2.3.2. *Señalización Vertical*

Al igual que la señalización horizontal, la vertical también tiene ciertas falencias, lo que aumenta la probabilidad de que se produzcan más siniestros de tránsito dentro de la ciudad de Riobamba. Una vez dicho esto, se ha evidenciado lo siguiente:

➤ **Mal estado de la señalización**

Tabla 31-3: Mal estado de la señalización vertical

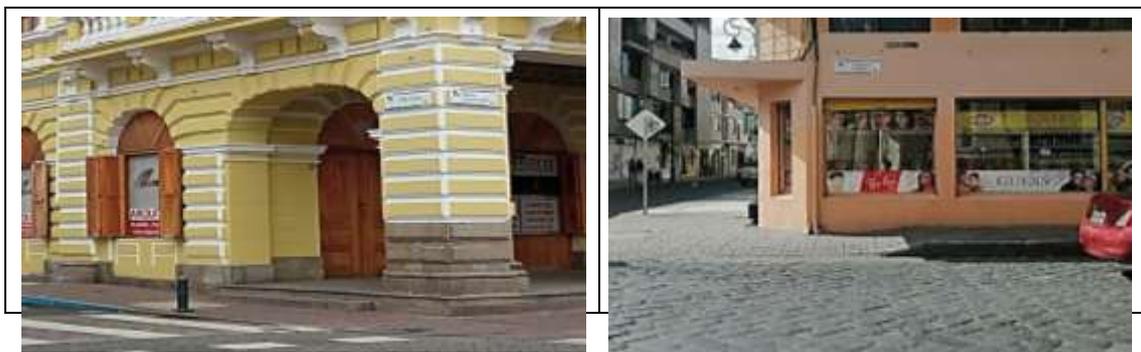


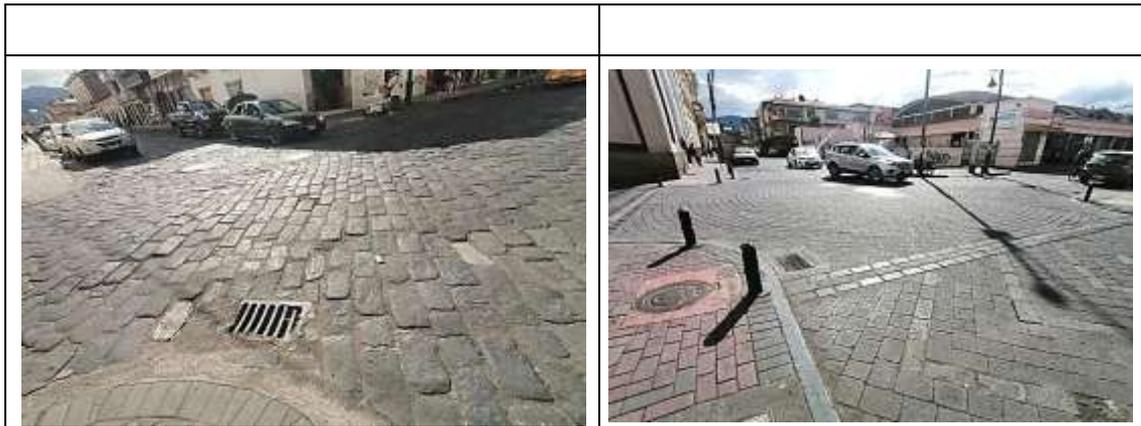
Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

➤ **Ausencia de señalización**

En algunas esquinas de las vías transversales no existe la señalización de dirección y movimiento. No existen PARES al finalizar cada cuadra de una vía transversal.

Tabla 32-3: Ausencia de señalización vertical



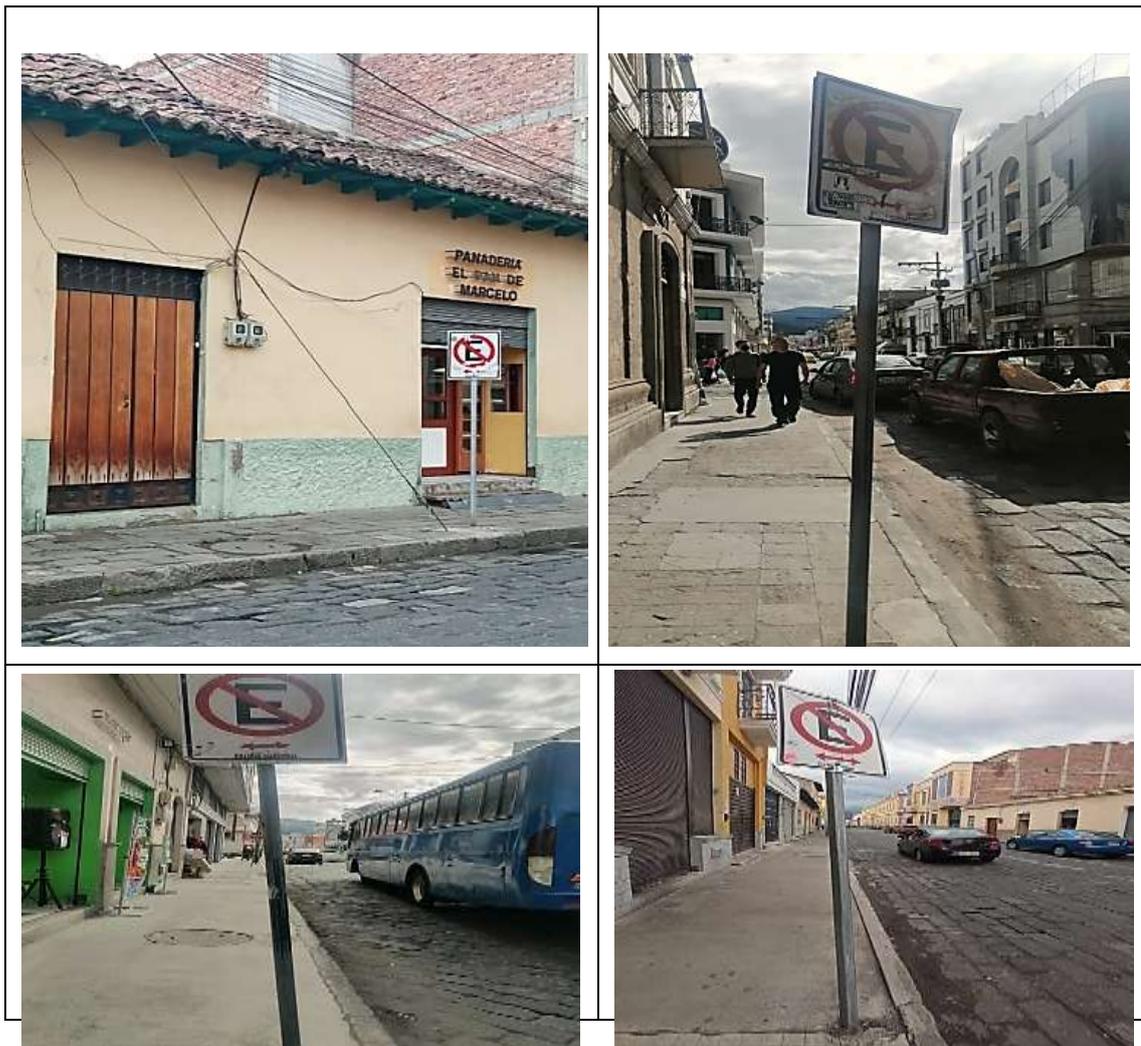


Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

➤ **Inadecuado uso de la señalización**

Se han implementado señales de No estacionar al lado izquierdo de las vías transversales, que ya tienen estacionamiento tarifado a su lado derecho y que son solo de un carril.

Tabla 33-3: Inadecuado uso de la señalización vertical



<p>Uso de señales diferentes a las señaladas por la normativa vigente</p> 	<p>Implementación de señales consecutivas al lado izquierdo que obstruyen una buena visualización</p> 

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 34-3: Impacto de los resultados de la seguridad vial en los siniestros de tránsito

Aspecto General o Categoría	Parámetro principal	Parámetro secundario	Siniestros e Infracciones de Tránsito
SEGURIDAD VIAL	Formación Académica de los conductores que sacaron su licencia en el 2018, 2019 y 2020	Antecedentes formativos	Del año 2018 al 2020, el promedio de conductores particulares es del 64.7 masculino y 35.3 femenino. El 48% solo rindió la evaluación directa y el 52% tomó todo el curso. Las escuelas de mayor demanda son Aneta 34.7% y Center Drive 37.7% y Gorge W. solo ha tenido el 24.3% de demanda en los 3 años de estudio. En los 3 años la mayoría que es el 49.3% han sido de 21 – 30 años, seguido a este el 34.3% de 18 – 20 años. En el 2018 y 2020 la mayoría que es 48.5% aprendió a conducir más o menos, y en el 2019 la mayoría que es el 46% no aprendió a conducir bien. En los 3 años el 48% eran de bachillerato, el 27% de básica y el 25% de superior. Con esto se puede entender que la seguridad vial en estos últimos años, ha dependido de personas que han estado detrás del volante, sin tener la debida pericia, que quizás aprobaron el curso de manera simultánea sin haber sido formados debidamente, y a penas con instrucción de bachiller, sin por lo menos un grado de formación más avanzado que garantice su enfoque profesional en la conducción.
		Formación teórica	El 85% en los 3 años recibieron las 18 horas de capacitación teórica El 47.7 consideran su formación teórica como buena y el 16.3% como excelente y solo el 11.7% la consideran mala.
		Formación práctica	El tiempo de instrucción práctica solo ha sido de 15 horas e incluso menor a este tiempo, según lo señalan la mayor parte de encuestados, siendo un periodo muy corto para que puedan maniobrar de manera eficiente un vehículo. Por lo que la formación práctica también tiene mucho impacto en los siniestros viales producidos.
	Infraestructura vial	Tráfico vehicular	El 65.1% del parque automotor de la ciudad de Riobamba corresponde a los vehículos particulares, y si hablamos del centro histórico de la misma, este está compuesto en su mayoría por vehículos particulares (52%) y taxis (43%), lo que indica que la mayoría de siniestros han sido producidos por conductores con licencia tipo “b”.
		Capa de Rodadura	La actual capa de rodadura de la ciudad de Riobamba según lo que indica la Fase I del Plan de Movilidad de la ciudad, es de pavimento rígido, si hablamos de las avenidas externas o colectoras, sin embargo estas no cumplen con el diseño geométrico más aún en las intersecciones. (Riobamba, 2020)

			Además, según el levantamiento de información realizado en el circuito de análisis del centro histórico de la misma, sus vías son de adoquín de piedra, y su estado va de regular a malo y de igual forma, no cumple con las especificaciones técnicas de una vía urbana. Lo que indica que este es un problema que pone en riesgo la seguridad vial de los conductores.
		La señalización	<p>La señalización tanto vertical como horizontal de la ciudad, ha enmarcado ciertas falencias en base a las normas INEN. Siendo las principales:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mal estado de la señalización ➤ Mal uso del color de la señalización ➤ Ausencia de señalización ➤ Inadecuado uso de la señalización <p>Debido a estas falencias, los accidentes se han producido en su mayoría, en las inmediaciones de unidades educativas, entidades financieras o de prestación de servicios de manera frontal en ángulo recto o colisión lateral, exponiendo principalmente a niños y personas de la tercera edad.</p>

Fuente: Investigación de Campo

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Resultados obtenidos de la entrevista realizada en la Agencia Nacional de Tránsito - Chimborazo sobre la Normativa legal

3.5. Normativa Legal

Con el fin de evidenciar cómo se lleva a cabo la regulación y supervisión de las escuelas de conducción no profesionales, caso puntual escuela de conducción Gorge Washington; se aplicaron entrevistas exclusivamente al director y técnico de las escuelas de conducción de la ANT – Chimborazo.

3.5.1. *Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*

- **¿Cree usted que obligatoriamente todos los interesados en obtener su licencia de conducir no profesional deban cursar todo el curso o no?**

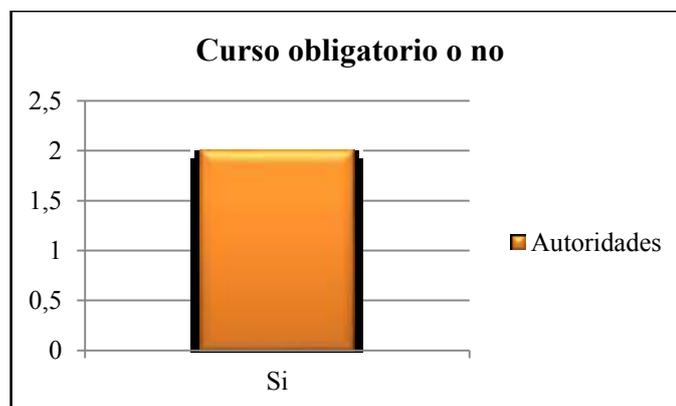


Gráfico 49-3: Obligtoriedad o no de tomar el curso

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

Ambas autoridades consideran que la denominada y muy común realizada “Evaluación directa”, puede ser uno de los principales factores de riesgo cuando se producen los accidentes de tránsito, ya que una persona puede tener suerte a la hora de rendir solo el examen práctico y aprobar con la mínima calificación, sin embargo, este solo tendrá la habilidad psicomotriz para conducir más no la capacidad mental o pericia suficiente sobre la normativa legal y demás temas como la forma en que debe actuar en el caso de un accidente que tenga como consecuencia heridos. Por lo que se debería considerar fundamental y necesario de que las personas tomen todo el curso.

- **¿Cada qué tiempo se realizan campañas de seguridad vial con cada escuela?**



Gráfico 50-3: Campañas de seguridad vial

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

Las dos autoridades indicaron que realizan en conjunto con las escuelas de conducción las campañas de seguridad vial una vez al año. Cabe destacar que sí cumplen con lo señalado en el Art. 188 de la Ley, en el que se señala que deben realizar obligatoriamente las campañas al menos 1 vez al año. Las temáticas que aplican se basan netamente en temas de seguridad vial, como “Usa el cinturón de seguridad”, “Plan de vacaciones seguras”, “Si bebes no conduzcas”, entre otras.

- **¿Cree usted que el nivel de escolaridad de una persona se tenga que considerar para que sea o no un conductor?**



Gráfico 51-3: Nivel de escolaridad

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

El técnico de escuelas considera que no es necesario que las personas que deseen sacar su licencia de conducir tengan un nivel de escolaridad alto, ya que solo se requiere que sepan leer bien y

tengan un nivel básico de educación; mientras que el señor Director cree que por lo menos deberían ser bachilleres. Considerando también que las instituciones de educación básica, incluyan en sus planes de estudios asignaturas de educación vial.

3.5.2. Reglamento de Escuelas de Capacitación de conductores sportman

- **¿Considera que ya se debería reformar la última modificación del Reglamento de escuelas de capacitación de conductores sportman del 2003?**



Gráfico 52-3: Reforma del reglamento

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

Ambas autoridades consideran que más que una reforma, se realice una actualización de este, ya que su permanencia lleva muchos años de aplicabilidad; sin embargo, creen que el vigente es muy útil.

- **¿Cada qué tiempo realizan las inspecciones a las escuelas?, y ¿Qué aspectos se supervisan?**

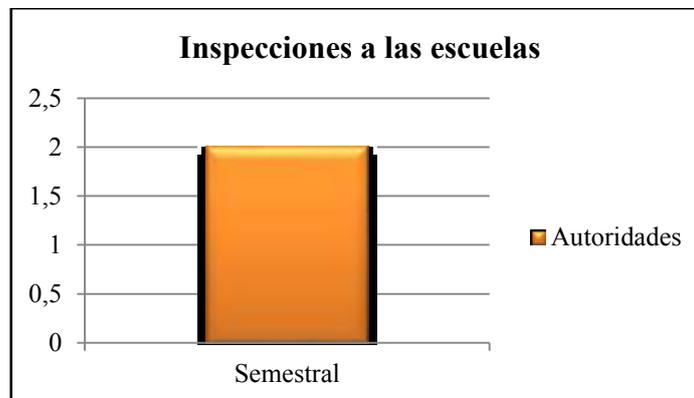


Gráfico 53-3: Inspecciones a las escuelas

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

Las dos autoridades mencionan que las inspecciones se las realizan de manera semestral, mediante un Memorando sobre el informe de control realizado a la escuela. En este informe se inspeccionan los siguientes aspectos:

- ✓ Aulas
- ✓ Equipo psicosenométrico
- ✓ Personal (si cumple o no con los requisitos del puesto según lo señalado en el Reglamento).
- ✓ Vehículos (documentos legales como las matrículas).
- ✓ Documentos legales y de matrícula de los estudiantes.
- ✓ Instructores y Docentes (si cumplen o no con los requisitos del puesto según lo señalado en el Reglamento).
- ✓ Fecha de vigencia otorgada por el GAD para la utilización del circuito vial.
- ✓ Si cuenta con biométricos para registrar alumnos, docentes y frecuencia de accesos.
- ✓ Fechas de vencimiento de las pólizas de responsabilidad civil de los vehículos.
- ✓ Informes sobre el control de alumnos aprobados y en período de capacitación.
- ✓ Informes de realización de campañas de seguridad vial.

- **¿Considera que las 15 horas destinadas para las clases prácticas de conducción son las suficientes para que una persona aprenda a conducir?**



Gráfico 54-3: Horas prácticas

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

Tanto el director como el técnico de escuelas consideran que en el período de 15 horas una persona no alcanza la suficiente experticia para conducir un vehículo, por lo que creen que el tiempo se debería ampliar, sin embargo, solo se rigen a lo estipulado en la Ley y el Reglamento.

- **¿Se ha evaluado en algún momento el aprendizaje práctico de los estudiantes de las escuelas?**



Gráfico 55-3: Evaluación del aprendizaje

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Análisis e Interpretación:

Ellos mencionan que, mediante concesión, las escuelas son aquellas que están habilitadas para evaluar el aprendizaje de los estudiantes, pues en la ANT solo se evalúa el aprendizaje teórico mediante la aplicación del examen en base al simulador de preguntas; y si no se ha evaluado el aprendizaje práctico, es porque no se cuenta con vehículos propios de la ANT y no ha existido ninguna disposición por parte de la ANT-Quito.

3.5.3. Resoluciones

- **¿Actualmente qué resoluciones rigen a las escuelas de capacitación no profesionales?**

Actualmente por la emergencia sanitaria COVID 19, se manejan las resoluciones 028 para las clases mediante plataformas virtuales y la 029 sobre los instructivos de seguridad vial.

3.6. Cuadro Resumen de Investigación

Para mejor comprensión de los resultados y su relación con los aspectos del diseño de investigación; y con el fin de detallar la situación actual de la formación de la escuela de estudio, a continuación, se presenta un cuadro de resumen diagnóstico:

Tabla 35-3: Resumen de investigación administración

Aspecto General o Categoría	Parámetro Principal	Situación Actual	Acción / Solución
Administración	Planificación	Actualmente la escuela no cuenta con ningún plan administrativo.	Es importante que se incorpore un plan estratégico para la escuela, una misión y visión que fortalezca su cultura y metas, y también se planteen estrategias organizacionales.
	Organización	La escuela no cuenta con un documento que respalde su estructura organizacional, simplemente está organizada filosóficamente de manera piramidal.	Formular una estructura organizacional que integre de manera adecuada todas las partes y puestos de la misma, y los que se requieran.
	Dirección	La toma de decisiones es autoritaria, es decir, sin tomar en cuenta opiniones de todos los colaboradores; no se cuenta con un sistema de comunicación, se manejan buenas relaciones interpersonales entre los colaboradores y no se maneja un plan de recompensas y castigos.	Definir el sistema administrativo ideal para la escuela. Se requiere implantar un sistema de comunicación interno y externo y establecer un plan de recompensas y castigos, mediante un programa de recompensas e incentivos.
	Evaluación	Al no contar con planes administrativos, no se maneja ninguna evaluación.	Es necesario establecer un modelo o plan de evaluación de los parámetros de la administración.
	Retroalimentación	No se maneja ningún proceso de retroalimentación.	Es preciso establecer un proceso de retroalimentación y asignar un responsables o responsables que dirijan el mismo.

Fuente: Investigación de Campo

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 36-3: Resumen de investigación GTH

Aspecto General o Categoría	Parámetro Principal	Situación Actual	Acción / Solución
Gestión del Talento Humano	Organización	En la escuela no se emplea el descriptor de puesto para describir el perfil adecuado de cada uno de los puestos, pues solo se basan en los requisitos planteados en el reglamento.	Efectuar el análisis y descriptor de cada uno de los puestos de la escuela.
	Provisión	En la escuela no se cuenta con ningún proceso de reclutamiento de personal, y para la selección, simplemente se aceptan currículums vitae o recomendaciones de personas cercanas al director.	Es necesario que se empleen otras técnicas de selección de personal, como entrevistas de trabajo, pruebas de conocimiento más aún en los docentes e instructores, simulaciones entre otras.
	Retención	La escuela no proporciona los aspectos de seguridad y salud ocupacional.	Implementar un plan de seguridad y salud ocupacional, como aspectos para retener al TH.
	Desarrollo de las personas	No se realizan capacitaciones en la escuela.	Aplicar un plan de capacitación para el TH

Fuente: Investigación de Campo

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 37-3: Resumen de investigación formación académica

Aspecto General o Categoría	Parámetro Principal	Situación Actual	Acción / Solución
Formación Académica	Costos y Financiamiento	El financiamiento de la escuela es interno, y actualmente sí se maneja contabilidad en la misma.	Propender a solventar los costos propios de la misma, y de la formación, manteniendo su estabilidad económica y financiera.
	Plan de estudios	Actualmente se imparten 5 materias: Ley y Reglamento (3 horas), Educación vial (5 horas), Psicología aplicada a la conducción (2 horas), Primeros auxilios (3 horas), y Mecánica básica (5 horas). Existen ciertas inconsistencias tanto en el plan de estudios de la escuela como en el reglamento. Teniendo un total de 18 horas.	<ul style="list-style-type: none"> • Alargar el tiempo destinado para la formación teórica para mejor comprensión y aprendizaje, en base a lo dispuesto a la nueva ley. • Definir un plan de estudios idóneo para la formación de los conductores.
	Infraestructura y equipamiento	<p>La infraestructura y el equipamiento de la escuela, cumple parcialmente con todo lo señalado en el reglamento, por lo que existen algunas falencias como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mala iluminación y ventilación en las aulas. • Escasez de cartelera informativas. • El departamento psicosenométrico es muy oscuro, y no cuenta con el test punteado y el test de palanca. • El taller mecánico prácticamente casi no tiene nada, escasea las herramientas, solo tiene un motor en corte, no tiene embrague en corte, ni sistema de freno en corte, ni un pozo de reparación o elevador del vehículo. 	<p>Es necesario mejorar dichas falencias, para una mejor imagen de la escuela, y una mayor acogida y confort de los estudiantes y demás usuarios.</p> <p>Mediante la aplicación de las normas INEN, sobre los espacios de instituciones educativas, se propondrá la mejora correspondiente para cada uno.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • Los sanitarios no tienen muy buena imagen, los lavabos están en mal estado y no hay secador o toallas, ni tampoco papel higiénico. 	
	Docentes e Instructores	Tanto el cuerpo docente como los instructores que actualmente laboran en la escuela, sí cumplen con el perfil requerido en el reglamento. Sin embargo, los instructores de manejo no son capacitados previa la obtención de su certificado de instructor.	Diseñar un plan de capacitación para instructores de manejo a cargo de la ANT.
	Vehículos	Los vehículos cumplen parcialmente con la normativa vigente, debido a que no cuentan con las franjas de colores fluorescentes a los costados. Además, no se cuenta con un plan de chequeos y mantenimientos adecuado.	<ul style="list-style-type: none"> • Implementar un plan de chequeos y revisiones. • Implementar las franjas fluorescentes.
	Instrucción práctica de manejo	<p>Actualmente en la escuela se aplican las 15 horas de instrucción práctica.</p> <p>El cronograma práctico no coincide con lo señalado en el Art. 29 del reglamento.</p> <p>El examen final de instrucción práctica no considera algunos tópicos como las consideraciones previas a la conducción.</p> <p>La mayor parte de los estudiantes que culminaron el curso, no se sienten satisfechos con la formación práctica que recibieron en la escuela.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Incrementar el tiempo destinado para la instrucción práctica, en función a lo dispuesto en la nueva ley. • Modelar el contenido práctico adecuado para las clases prácticas. • Diseñar una metodología para la evaluación práctica final.

Fuente: Investigación de Campo

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 38-3: Resumen de investigación S.V.

Aspecto General o Categoría	Parámetro Principal	Situación Actual	Acción / Solución
Seguridad Vial	Formación Académica de los conductores que sacaron su licencia en el 2018, 2019, y 2020	<p>Se ha evidenciado que del 2018 al 2020, el 64.7% de conductores son de sexo masculino y el 35.3% de sexo femenino, que en su mayoría rindieron solo la evaluación directa sin tomar el curso, con alta probabilidad de haber sido estudiantes de las escuelas ANETA y Center Drive, enmarcados en el rango de edad de 18 a 30 años, la mayor parte de instrucción bachillerato y teniendo como principal motivo de adquirir su licencia para trasladarse a su lugar de trabajo y lugar de estudio.</p> <p>La mayoría recibió 15 horas de instrucción práctica y la consideran en un promedio como buena y 18 horas de clases teóricas que la consideran en su mayoría como regular.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Recomendar a la ANT de que necesariamente se elimine la opción de la evaluación directa, para que todos tomen el curso completo, en base a lo planteado por la nueva ley. • Los requisitos para la obtención de la licencia deben considerar la edad y la instrucción adecuadas de las personas. • La formación teórica y práctica deben enfocarse al mejor aprendizaje de los conductores. • No obstante, es importante también que se aplique esta evaluación de la formación a la escuela Aneta y Center Drive, ya que son la de mayor incidencia de usuarios.
	Infraestructura vial	<p>Los conductores con licencia tipo “b” se ven diariamente enfrentados al tráfico vial de la ciudad, al estado de su capa de rodadura y señalización, siendo estos componentes principales de la infraestructura vial, y obviamente esta última es otro factor principal de la seguridad vial. Por lo que se ha podido evidenciar que el 65.1% del parque automotor de la misma corresponde a los vehículos particulares, y en el centro histórico de la misma existe un 52% de circulación de tráfico particular y 43% corresponde a taxis.</p> <p>La capa de rodadura está en estado regular y malo, y en la mayoría no cumple con el diseño geométrico de una vía urbana.</p> <p>En cuanto a la señalización, esta es precaria, y tiene varias falencias, entre las principales, el mal estado de la misma, su mala aplicación, y su ausentismo en zonas que si se requieren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • En base a los niveles de servicio de las intersecciones que se midió a través de la herramienta Synchro, proponer las medidas de control necesarias. • Además, es importante que se apliquen medidas para disminuir el tráfico. • Recomendar a la Dirección de Movilidad, de que se realice un mantenimiento de la capa de rodadura de la ciudad y se delimiten dos carriles en las vías del centro histórico. • Se recomienda que se realice una auditoría de seguridad vial en cuanto a la señalización tanto vertical como horizontal de la ciudad, para corregir las falencias principales, tomando como referencia los RTE INEN de señalización vertical y horizontal.

Fuente: Investigación de Campo

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 39-3: Resumen de investigación normativa legal

Aspecto General o Categoría	Parámetro Principal	Situación Actual	Acción / Solución
Normativa Legal	Ley Orgánica de TTTSV	Como se tiene conocimiento, el 10 de agosto del 2021 entró en vigor la nueva reforma de la LOTTTSV, sin embargo, es propicio destacar que el nuevo reglamento de las escuelas no profesionales aún no se ha llevado a cabo, puesto que se ha dado una vigencia de 6 meses para su ejecución. Se ha podido evidenciar que las autoridades de la ANT – Chimborazo consideran que para que una persona obtenga su licencia, deba tomar obligatoriamente el curso. Las campañas de S.V. se ejecutan 1 vez al año con cada escuela, y el nivel de escolaridad de una persona debe ser mínimo básico.	Comparar la situación actual con la nueva reforma a la LOTTTSV, para determinar si se tienen cambios positivos en cuanto a las escuelas y su formación. La ANT debe incluir en los programas de educación de las escuelas y colegios, materias de tránsito y seguridad vial, además es importante que para la renovación de la licencia de conducir que es cada 5 años, las personas deban capacitarse nuevamente por lo menos en educación vial y ley y reglamento.
	Reglamento de escuelas de capacitación de conductores sportman	El último Reglamento de las escuelas de capacitación de conductores sportman es del año 2003, se realizan inspecciones a las escuelas de manera semestral, el tiempo para las clases teóricas es de 18 horas y prácticas solo es de 15 horas, y la ANT no evalúa el aprendizaje práctico de los estudiantes solo el teórico, debido a que no se cuenta con vehículos propios de la ANT, y tampoco ha existido ninguna disposición por parte de la ANT-Quito.	Hay que recomendar que el Reglamento de las escuelas de capacitación de conductores sportman del año 2003 se actualice ya, especialmente en la ampliación del tiempo de clases teóricas y prácticas. <ul style="list-style-type: none"> • Las inspecciones a las escuelas deberían hacerse de manera aleatoria y no solo cada semestre. • La ANT debe disponer de agentes de tránsito calificados para que se encarguen de tomar el examen final práctico.
	Resoluciones	Actualmente por la emergencia sanitaria COVID 19, se manejan las resoluciones 028 para las clases mediante plataformas virtuales y la 029 sobre los instructivos de seguridad vial.	Por la continuidad de la emergencia sanitaria COVID 19, es recomendable que se sigan aplicando estas resoluciones.

Fuente: Investigación de Campo

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

3.7. Comprobación de las interrogantes de estudio “Idea a defender”

Una vez procesada e interpretada la información que se levantó mediante los correspondientes instrumentos de investigación, se pudo justificar la necesidad de ejecutar una evaluación en la escuela de conducción no profesional Gorge Washington de Riobamba, con el fin de fijar un modelo base para que se aplique en el resto de escuelas, y fomentar a la mejora de la seguridad vial de la ciudad de Riobamba. En este sentido se pudo evidenciar lo siguiente:

En relación con los resultados obtenidos en cuanto a los aspectos de administración y GTH, se pudo determinar que:

- Actualmente la escuela no cuenta con ningún plan administrativo, por lo que de igual forma no se maneja ninguna evaluación. Así mismo, tampoco se cuenta con una estructura jerárquica adaptada a sus funciones como una academia con fines educativos.
- La toma de decisiones no es democrática, sino autoritaria, se escasea de un sistema de comunicación tanto interno como externo y tampoco se cuenta con un sistema de recompensas y castigos para el personal. Del mismo modo, la escuela no maneja ningún proceso de retroalimentación.
- Para cada puesto existente no se tiene el descriptor del puesto, ya que solo se rigen en base a los requisitos señalados en el reglamento
- No se cuenta con ningún proceso de provisión y reclutamiento de personal.
- No se cuenta con los aspectos de seguridad y salud ocupacional por parte de la escuela y tampoco se llevan a cabo capacitaciones para el personal tanto administrativo ni como para la planta de docentes e instructores.
- El plan de estudios vigente tiene ciertas inconsistencias y no es el óptimo, para las clases prácticas solo se maneja un cronograma de actividades basado en lo dispuesto en el reglamento.
- De igual forma no se maneja un plan de chequeos y mantenimientos adecuado para los vehículos destinados para las clases prácticas.

En cuanto a los aspectos de la formación académica, se pudo determinar que:

- La infraestructura y el equipamiento que posee actualmente la escuela no son los adecuados, debido al obsoleto estado físico de las aulas, la escasez de materiales necesarios para las clases entre otras cosas que previamente ya se puntualizaron.
- En cuanto a los vehículos, estos no cuentan con las franjas fluorescentes a los costados, y las pólizas de responsabilidad civil no cubren los daños propios en caso de accidente de tránsito, puesto que solo indemniza a terceros.

En relación a los resultados obtenidos de la instrucción práctica de manejo, se estableció que:

- La mayoría de estudiantes no estuvieron conformes con el tiempo del curso que les proporcionaron y tampoco confían en su capacidad para conducir sin ningún inconveniente, puesto que la instrucción práctica recibida no fue la suficiente.

En función a los resultados de la seguridad vial, en función a la formación académica de los años 2018, 2019 y 2020:

- Se puede deducir que la mayoría de los accidentes e infracciones suscitados en la ciudad es por la falta de capacitación a las personas, pues existe un alto porcentaje de personas que obtuvieron su licencia solo rindiendo la evaluación directa, es decir sin tomar el curso.
- En este sentido, lo antes expuesto también se debe al poco tiempo de capacitación de las personas, por lo que evidentemente se requiere que este se alargue para mejores resultados.

Del Plan de Movilidad FASE I DEL CANTÓN Riobamba se puede destacar que:

- El 65.1% del parque automotor está conformado por vehículos particulares.
- Existe una alta discontinuidad de la señalización de la ciudad conforme las normas INEN.
- Uno de los indicadores principales de accidentabilidad de la ciudad es por la impericia e imprudencia de los conductores.

Con respecto a los resultados de la normativa legal, se evidencia:

- No se ha reformado el Reglamento de escuelas de capacitación de conductores sportman desde el año 2003, y se manejan los mismos lineamientos.
- No coordinan capacitaciones para las escuelas de capacitación.
- No evalúan el aprendizaje práctico de los estudiantes, solo receptan las calificaciones emitidas por las escuelas, y se encargan solo de aplicar la prueba teórica en sus instalaciones.

Una vez comprobadas las interrogantes de estudio, se determina la factibilidad de establecer un modelo base de alternativas de mejora para cada aspecto que presenta falencias, con el objeto principal de mejorar la formación académica y reducir los índices de accidentabilidad en la ciudad de Riobamba.

3.8. Marco Propositivo

3.8.1. Título

“EVALUACIÓN DE LA FORMACIÓN EN LAS ESCUELAS DE CONDUCCIÓN NO PROFESIONALES DE LA CIUDAD DE RIOBAMBA CASO: ESCUELA DE CONDUCCIÓN GORGE WASHINGTON”

3.8.2. Descripción de la Propuesta

En base al levantamiento de información que se llevó a cabo mediante los correspondientes instrumentos de investigación (encuestas, entrevistas, aforo y fichas de observación), y al cuadro de resumen de los resultados obtenidos, Véase (**Tabla N°: 40-3 a la 39-3 del Cuadro de Resumen de Investigación**), a continuación, se procederá a la formulación de las propuestas para cada uno de los aspectos principales del presente trabajo de titulación.

La presente propuesta consiste en aplicar acciones de mejora en cada uno de los aspectos principales de la escuela, como es su Administración, GTH, Formación académica, y el impacto de las escuelas en la Seguridad Vial de la ciudad de Riobamba.

3.8.2.1. Administración de la Escuela de conducción no profesional “Gorge Washington”

3.8.2.1.1. Planificación

A continuación, se establecerá un plan estratégico a nivel institucional, en donde se considera a la escuela en su totalidad, o de forma macro a largo plazo. (Chiavenato, 2017, p.88)

Para el efecto se aplicarán las etapas de la planeación estratégica:

- **Misión**

Tabla 41-3: Misión escuela “Gorge Washington”

Tipo de organización	Escuela de formación de conductores sportman
Objetivo	Disminuir los accidentes e infracciones de tránsito
Servicio	Brindar la formación teórica y práctica de conducción
Clientes	Usuarios que deseen conducir vehículos particulares de hasta 1,75 tnl. c.u.
Ubicación geográfica	Riobamba, Av. Atahualpa vía a Yaruquíes
Tecnología	Personal calificado, infraestructura y vehículos acondicionados
Filosofía organizacional	Fomentar la seguridad vial en la ciudad y toda la sociedad ecuatoriana

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

“Somos una escuela de conducción dedicada a la formación de conductores no profesionales, con habilidades y destrezas aptas para desenvolverse en cualquier escenario vial, amigables con el medio ambiente, contando con personal calificado, e infraestructura y vehículos acondicionados, con el propósito de fomentar a la seguridad vial de la ciudad de Riobamba y toda la sociedad ecuatoriana”.

- **Visión**

Tabla 42-3: Visión escuela "Gorge Washington"

Horizonte	Ser líder a nivel local y regional
Compromiso	Formación teórica y práctica de conducción con valores y principios organizacionales
Amplitud	Implementación de nuevas tecnologías y procesos innovadores en la metodología educativa, contribuyendo al desarrollo de un nuevo enfoque de cultura vial.
Sinergia	Moderar y mejorar el tráfico y seguridad vial de Riobamba y todo el territorio ecuatoriano

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

“La escuela de conducción Gorge Washington, será líder en la formación de conductores a nivel local y regional, reconocida por su calidad en la formación de conductores, mediante valores y principios organizacionales e implementación de nuevas tecnologías y procesos innovadores en su metodología educativa, contribuyendo al desarrollo de un nuevo enfoque de cultura vial para mejorar el tránsito y seguridad vial de la ciudad y todo el territorio ecuatoriano”.

- **Valores institucionales**

Para mejor el profesionalismo y prestación de servicios de la escuela de conducción Gorge Washington, se han considerado ciertos valores institucionales, mismos que deben ser socializados con todos los colaboradores de la institución.

- a) **Responsabilidad**

Todos los colaboradores, cumplirán a cabalidad con todas sus responsabilidades y tareas asignadas de manera eficiente.

- b) **Cooperación**

Todo el personal de la escuela trabajará en cooperación, promoviendo el bienestar colectivo, con el fin de aportar iniciativas y ayuda para fortalecer su misión y visión.

- c) **Sentido de pertenencia**

Todos los colaboradores se sentirán parte de la institución, por lo que mostrarán preocupación e interés en que esta progrese de manera eficiente.

d) Vocación

Cada uno de los colaboradores, mostrará vocación en su labor, y por lo tanto un desempeño satisfactorio en sus tareas asignadas.

e) Honradez

Todos y cada uno de los puestos que conforman la organización de la institución, será transparente en todo sentido; y rechazará siempre el fraude u otras muestras de corrupción.

• **Diagnóstico estratégico organizacional**

Tabla 43-3: Fortalezas y Oportunidades "Gorge Washington"

Fortalezas	Oportunidades
<ul style="list-style-type: none"> • Tiene horarios flexibles a disposición de los alumnos, regulares o intensivos • Financiamiento de pago del curso hasta la finalización del mismo • Docentes e instructores altamente capacitados • Acreditada para emitir licencia tipo A, B y C • Centro de recuperación de puntos • Documentación al día • Vehículos con matrículas vigentes y póliza de responsabilidad civil • Estacionamiento para vehículos particulares 	<ul style="list-style-type: none"> • Debido a la pandemia COVID - 19, muchas personas quieren hacer el uso del vehículo particular, por lo que requieren obtener su licencia. • Está vinculada a una unidad educativa con el mismo nombre y gestionada por el mismo director. • Cupos disponibles para incrementar vehículos para la instrucción • Disponibilidad para ampliar los horarios de clases

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 44-3: Debilidades y Amenazas "Gorge Washington"

Debilidades	Amenazas
<ul style="list-style-type: none"> • Taller mecánico no acondicionado • Departamento psicotécnico con escasez de dispositivos de prueba • No cuentan con el manual del usuario ni físico ni digital • No se realizan capacitaciones al personal • No cuentan con una plataforma o blog de la escuela, solo con una página en Facebook, que por lo general pasa inmóvil. • Su ubicación está más alejada del centro de la ciudad en comparación al resto de escuelas • Demora en la entrega de documentos habilitantes al estudiante para que pueda sacar su licencia en la ANT 	<ul style="list-style-type: none"> • Existen otras 3 escuelas de conducción no profesional en Riobamba • Escuelas con departamentos psicotécnicos más especializados • Escuelas con parques viales privados • Nuevas reformas de la ley • Altos costos de mantenimiento vehicular

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

- **Objetivos Estratégicos**

- ❖ Promocionar la escuela, como una de las pioneras en la formación de conductores no profesionales a nivel local.
- ❖ Facilitar los procesos internos y externos de la escuela, mediante una planificación ágil y eficiente.
- ❖ Incrementar el número de aspirantes a conductores desde el año 2022 en adelante.
- ❖ Fomentar una organización adecuada dentro de la institución, promoviendo un trabajo estratégico en equipo.
- ❖ Contar con un sistema administrativo ideal para dirigir una buena administración.
- ❖ Brindar servicios de formación y atención al usuario rápido y eficiente.

- **Estrategias Organizacionales**

- ❖ Potenciando una administración ágil y eficiente, que permita agilizar y optimizar los procesos internos y externos de la escuela, se podrán aligerar los trámites de los estudiantes, y responder las necesidades de estos.
- ❖ Socializando el plan estratégico de la escuela, se podrá direccionar a toda la organización hacia los objetivos estratégicos de la misma.
- ❖ Manejando una organización estratégica dentro de la institución, se logrará facilitar los procesos internos y externos.
- ❖ Implementando un sistema de comunicación, se fortalecerá la cultura y clima organizacional, a la vez que se mejorará la divulgación de información en la escuela en la sociedad.

3.8.2.1.2. *Organización*

Gorge Washington CIA LTDA.

A continuación, se presenta un diseño estructural, en función a los lineamientos de una compañía limitada, debido a que, según su RUC, esta es de responsabilidad limitada, definiendo las tareas departamentales en un flujo horizontal, fomentando un trabajo en equipo y en completa coordinación. Cabe mencionar que la estructura presentada a continuación, está diseñada en función a lo dispuesto por el Reglamento de escuelas de capacitación para conductores sportman vigente y al órgano SUPERCIAS (Superintendencia de Compañías).

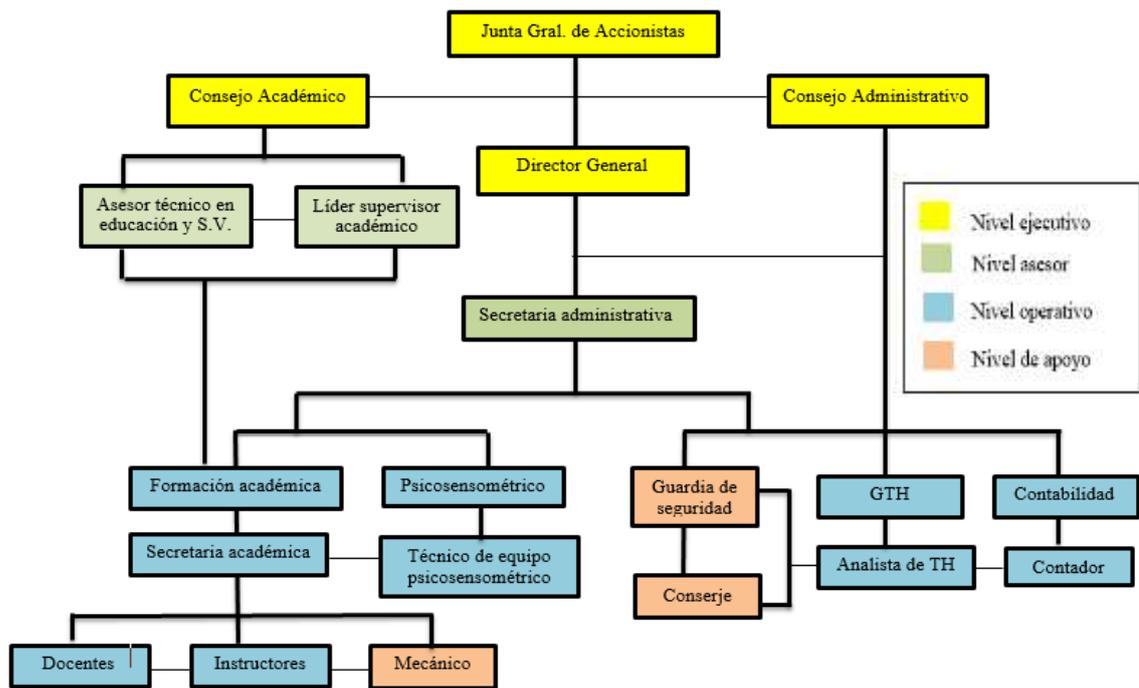


Figura 3-3: Estructura organizacional ideal

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 45-3: Parámetros de la Estructura Organizacional

COMPLEJIDAD	FORMALISMO	CENTRALISMO
<p>Existe una departamentalización estratégica. Por el tamaño de la empresa, todos los colaboradores están distribuidos estratégicamente en los dos consejos.</p>	<p>El formalismo hacia el TH se manejará en función al reglamento interno de la escuela y lo dispuesto en el código del trabajo. Mientras que el formalismo hacia el trabajo se basará en el plan estratégico de la escuela, manuales de procesos y normas ISO.</p>	<p>Las decisiones se enmarcarán en la cúpula organizacional, sin embargo, existirá flexibilidad para dar opiniones a través de los consejos.</p>

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Es necesario puntualizar, que se ha considerado posesionar en la cúspide de la estructura de la escuela a la Junta General de Accionistas, tomando como referencia lo dispuesto en el inciso 5, Art. 116 de la ley de compañías, en el apartado de las compañías de responsabilidad limitada; donde se menciona que la junta general estará formada por los socios legalmente convocados y reunidos de manera ordinaria y extraordinaria. (SUPERCIAS, 2014, p.29)

Se ha idealizado en la parte inicial izquierda el consejo académico, debido a que es la razón de ser de la organización, y en la parte derecha se encuentra el consejo administrativo, que se encargará de apoyar y respaldar los asuntos académicos.

Adicional a ello, cabe indicar que todos los puestos que se aprecian en la misma, están señalados en el artículo 3, capítulo 3: “De la organización”, del reglamento de escuelas de capacitación de conductores sportman. (CNTTTSV, 2003, p. 2).

❖ **Junta General de Accionistas:**

Ente máximo de la escuela, conformado por los integrantes del consejo académico y administrativo, y encargado de la toma de decisiones global de la organización, pues esta junta se encargará de aprobar la gestión social, designar o remover al director, modificar los estatutos, reforma del reglamento interno, nombramiento de los presidentes de los consejos y asesores, aprobación de fusión o transformación de la escuela, entre otras de carácter general.

❖ **Consejo Académico:**

Estará integrado por el asesor técnico en educación y seguridad vial, el líder supervisor académico, un representante de los profesores de teoría y un representante de los instructores de conducción, y como miembros suplentes se tendrá al psicólogo educativo y a la secretaria académica. Este consejo se encargará de presidir todas las cuestiones académicas, sugerir las adquisiciones necesarias que se tengan que realizar en cuanto a vehículos, equipos y materiales pedagógicos para la formación; además este organizará y dirigirá las campañas de seguridad vial.

❖ **Consejo Administrativo:**

Este consejo está constituido por el director general, secretaria administrativa, el contador y el analista de TH, y como miembro suplente se tendrá al guardia de seguridad. Este consejo se encargará de velar por el bienestar de la gestión administrativa de la escuela, recomendar la aceptación de colaboradores, convenios con otras instituciones, presidir la documentación legal de la escuela y evaluar los planes administrativos.

3.8.2.1.3. *Dirección*

Tabla 46-3: Sistema Administrativo Consultivo

Variables principales	Características
Proceso decisorio	Participativo y consultivo, en donde se consulte a los niveles inferiores y se permita la participación y delegación.
Sistema de comunicación	Facilita el flujo en sentido vertical (ascendente y descendente) y horizontal

Relaciones interpersonales	Confianza entre las personas, se maneja el desarrollo de una organización informal saludable
Sistema de recompensas y castigos	Mayor énfasis en las recompensas (salariales), mientras que los castigos no son tan frecuentes

Fuente: Chiavenato, 2001, p. 293

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

- **Toma de decisiones**

El proceso decisorio será participativo, ya que las decisiones específicas serán delegadas a los diversos niveles jerárquicos, siempre y cuando sean orientados por las políticas y directrices definidas en el nivel institucional. Y será consultivo, porque se tomarán en cuenta las diversas opiniones de todos los colaboradores para definir las nuevas políticas y directrices en beneficio de la escuela, obviamente una vez que la junta general de accionistas lo haya aprobado.

- **Sistema de Comunicación**

Plan de Comunicación para la Escuela de formación de conductores “Gorge Washington”

1) Justificación

La comunicación es uno de los elementos fundamentales en una organización, ya que esta permite la interacción entre las personas que se desenvuelven en el mismo entorno, convirtiéndose en una herramienta de gestión muy necesaria para impulsar, motivar y garantizar buenas relaciones interpersonales entre los colaboradores y clientes, teniendo como resultado una productividad de la organización eficiente y enmarcada en función a la estrategia organizacional.

En este contexto, se determina la aplicabilidad del plan de comunicación para escuela de formación de conductores sportman “Gorge Washington”.

2) Objetivos

2.1) Objetivo General:

Establecer un plan de comunicación vertical y horizontal en la organización, para mejorar la interacción entre los colaboradores, fomentando un mejor clima organizacional.

2.2) Objetivos Específicos:

- Definir los sistemas de comunicación más apropiados, para dinamizar la productividad en la escuela.
- Promover una comunicación participativa e interactiva entre todos los colaboradores.

- Facilitar el intercambio de información y proyectar la imagen de la escuela con la sociedad.

3) Orientación

El plan de comunicación estará enfocado al talento humano de la escuela, usuarios y estudiantes, con la finalidad de mantener informados a todos de las novedades de la escuela, así como también de incluirles en todas las acciones que se llevarán a cabo en la escuela, para mejorar su productividad.

4) Mensaje

Este será dirigido al TH que previamente ya se mencionó en la orientación, para lo cual es necesario definir mensajes claves que permitan ser socializados de manera clara y directa, involucrando a todos los colaboradores, dando siempre prioridad a los mensajes que tengan que ver con los procesos académicos formativos.

5) Comunicación

El presente plan de comunicación se centrará en 3 estrategias de comunicación, que serán los pilares para el intercambio de información dentro de la escuela, enfocado siempre en la visión de la escuela y promoviendo un clima organizacional eficiente.

5.1) Sistema de Comunicación 1: Fomentar un buen intercambio de información entre colaboradores, usuarios y estudiantes.

Objetivo: Dar a conocer la imagen de la escuela a los colaboradores, usuarios y estudiantes, así como su planeación estratégica.

Acciones:

a. Implementación de un periódico mural en la escuela

Colocar un periódico mural a vista de todos los espectadores en la escuela, para dar a conocer la imagen de la misma. El mismo que contendrá información exclusiva de la escuela, los tipos de licencia que emite, noticias nuevas en cuanto a la reforma de la ley, nuevas disposiciones, alcances y logros obtenidos, entre otros.

b. Creación de redes sociales y una página web exclusiva

Con el afán de ponerse en contacto con la sociedad, uno de los canales de información más utilizados hoy en día, son las redes sociales, por lo que se crearán cuentas en Instagram, Twitter,

y a la actual página de Facebook que ya posee la escuela, se deberá actualizar y hacer nuevas publicaciones de las novedades y noticias de la escuela.

Además, es importante implementar una página web o un blog, que contenga la información de la escuela, teléfonos de contacto, el plan estratégico con su misión, visión, objetivos, valores y principios.

c. Publicidad en medios de comunicación

Es indispensable, pasar por los principales medios de comunicación la publicidad de la escuela, principalmente por la radio y un canal de televisión. Dando a conocer los cursos para los tipos de licencias que se tienen permiso, los adicionales e innovación implementada a la escuela, la tecnología implementada y las facilidades para los estudiantes como la flexibilidad de horarios.

5.2) Sistema de Comunicación 2: Mejorar la comunicación vertical y horizontal de la escuela.

Objetivo: Optimizar los canales de comunicación interna de la escuela, para un intercambio de información ágil y confiable entre los colaboradores.

Acciones:

a. Realizar reuniones ordinarias con los integrantes de cada consejo para dar seguimiento de las actividades de la escuela

La finalidad de la realización de estas reuniones, es para poder evidenciar el nivel de progreso que ha tenido la escuela durante el mes, es decir su situación actual, además en estas se podrán presentar recomendaciones y nuevos proyectos a socializar en beneficio de la institución, quejas, opiniones y posibles soluciones, para que una vez, llegadas a un consenso, mediante reunión extraordinaria de la junta general de accionistas, mediante disposición escrita se emitan las decisiones tomadas, si fuese el caso.

b. Manejar una base de datos de todo el TH

Con la finalidad de promover una comunicación ágil y rápida, en situaciones imprevistas o por casos de urgencia, se contará con una base que contenga los datos de cada colaborador, mismos que serán: Nombres y apellidos completos, número de cédula, teléfono de contacto, teléfono referencial, dirección, correo electrónico y redes sociales.

c. Programar actividades de integración entre los colaboradores

Esta estrategia va direccionada a fomentar la interacción entre los colaboradores, en donde puedan estrechar sus lazos de amistad y entablar un ambiente más confiable entre los mismos; para lo cual es indispensable que por lo menos cada dos meses se realicen actividades recreativas, como encuentros sociales en parques o en las mismas áreas recreacionales de la escuela, para realizar juegos, dinámicas participativas, intercambios de ideas, entre otras.

5.3) Sistema de Comunicación 3: Fortalecer la cultura organizacional de la escuela.

Objetivo: Promover la participación y colaboración de todo el talento humano de la escuela, para el cumplimiento de los objetivos académicos y administrativos de la misma.

Acciones:

a. Socializar el plan estratégico de la escuela

Resulta importante que todos los que conforman la escuela, tengan conocimiento de la misión, visión, objetivos, valores, principios y políticas de la escuela, para de esta manera fomentar su cultura organizacional y poder desarrollar sus tareas en función a la planeación estratégica, sabiendo a qué tienen que enfocar su esfuerzo y labor.

b. Analizar las quejas y sugerencias de los usuarios y estudiantes

Con la finalidad de evidenciar el nivel de conformidad y satisfacción, es importante que se cuente con un buzón de quejas y sugerencias, además, al final cada curso, es importante aplicar una encuesta de satisfacción a los estudiantes, conforme al proceso formativo que recibieron, para posteriormente analizarlo con los consejos de la escuela y mejorar las falencias.

c. Colocar carteles en cada aula de la misión y visión de la escuela

Con el afán de fortalecer la cultura organizacional de la escuela, se colocarán carteles en cada aula de clases, en donde se contemple la misión y visión de la misma; de este modo tanto los colaboradores como estudiantes tendrán claro cuál es la razón de ser de la institución, y hacia dónde está enfocada.

Tabla 47-3: Matriz del Plan de Comunicación para la Escuela de formación de conductores “Gorge Washington”

Sistema de Comunicación		Objetivo	Responsables	Presupuesto	Materiales / Medios	Plazo	Orientación	Evaluación y Mejora
Acciones								
Fomentar un buen intercambio de información entre colaboradores, usuarios y estudiantes	Implementación de un periódico mural en la escuela	Dar a conocer la imagen de la escuela y difundir información de esta	Líder supervisor académico	\$50,00	<ul style="list-style-type: none"> • Soporte de tabla sobre un muro • Hojas impresas 	2 semanas	TH, usuarios y estudiantes	✓
	Creación de redes sociales y una página web exclusiva	Establecer una herramienta tecnológica para informar a la sociedad sobre las noticias y novedades de la escuela	Líder supervisor académico	\$30,00	<ul style="list-style-type: none"> • Computadora • Internet 	1 semana	Sociedad	✓
	Publicidad en medios de comunicación	Ponerse en contacto con la sociedad para publicitar la escuela	Director general	\$300,00	<ul style="list-style-type: none"> • Teléfono 	1 mes	Sociedad	✓
Mejorar la comunicación vertical y horizontal de la escuela	Realizar reuniones ordinarias de los consejos para dar seguimiento de las actividades de la escuela	Evidenciar el nivel de progreso que ha tenido la escuela durante el mes, es decir su situación actual, presentar recomendaciones y nuevos proyectos	Consejo Administrativo y Consejo Académico	\$0,00	<ul style="list-style-type: none"> • Informes digitales • Aula para la reunión • Pizarra 	Cada mes	Consejo académico y administrativo	✓

	Manejar una base de datos de todo el TH	Promover una comunicación ágil y rápida entre los colaboradores	Secretaria	\$0,00	<ul style="list-style-type: none"> • Computadora • Excel o software 	1 semana	TH	✓
	Programar actividades de integración entre los colaboradores	Fomentar la interacción entre los colaboradores	Junta general de accionistas	\$0,00	<ul style="list-style-type: none"> • Programas digitales o impresos 	Cada 2 meses	TH	✓
Fortalecer la cultura organizacional de la escuela	Socializar el plan estratégico de la escuela	Fomentar la cultura organizacional de la escuela	Líder supervisor académico	\$0,00	<ul style="list-style-type: none"> • Documentos digitales 	1 semana	TH	✓
	Analizar las quejas y sugerencias de los usuarios y estudiantes	Evidenciar el nivel de conformidad y satisfacción de los usuarios y estudiantes	Líder supervisor académico	\$0,00	<ul style="list-style-type: none"> • Buzón de quejas y sugerencias • Hojas impresas 	Permanente	TH	✓
	Colocar carteles en cada aula de la misión y visión de la escuela	Dar a conocer la razón de ser y el enfoque a futuro que tiene la escuela, fortaleciendo la cultura organizacional	Líder supervisor académico	\$40,00	<ul style="list-style-type: none"> • Carteles 	2 semanas	TH y estudiantes	✓

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

- **Sistema de Recompensas y Castigos**

Plan de Recompensas y Castigos para la Escuela de formación de conductores “Gorge Washington”

1) Justificación

Establecer medidas disciplinarias es importante en una organización, para poder exigir mayor responsabilidad en las tareas asignadas, sin embargo, más importante es instaurar recompensas o premios por un trabajo bien realizado, ya que de este modo, las personas se alientan en dar su mejor potencial para ser acreedores de las mismas.

Debido a que actualmente en la escuela no se aplica ningún sistema para recompensar o castigar a los colaboradores, se ha visto la necesidad de definir un plan que induzca a un mejor desempeño organizacional.

2) Objetivos

2.1) Objetivo General

Fomentar una mayor responsabilidad y desempeño organizacional en las tareas asignadas a los colaboradores.

2.2) Objetivos Específicos

- Incentivar a los colaboradores para que den su mayor potencial en las actividades encargadas a cada uno de ellos.
- Definir medidas disciplinarias que se enmarquen con las políticas de la escuela.
- Fortalecer el desempeño organizacional de la escuela.

3) Orientación

Este sistema está orientado a todos los colaboradores que conforma la escuela de conducción.

4) Sistema de Recompensas

Está conformado por incentivos clasificados del siguiente modo:

- **De carácter económico**
 - ✓ Bono o premio de acuerdo a la disponibilidad económica de la escuela, y a la resolución del consejo administrativo; a la persona que haya demostrado mejor potencial en el

desarrollo de sus actividades, haya llegado siempre puntual y demostrado alto nivel de su profesionalismo.

- **De carácter no económico**

- ✓ Condecoración al empleado del mes con una insignia o fotografía en el cuadro de empleados.
- ✓ Publicación de sus logros en medio de circulación local.
- ✓ Reconocimiento público de su labor meritoria.
- ✓ Compensación de días, por laborar horas extras.

5) Sistema de Castigos

Este sistema considerará

- ✓ Aplicación del régimen disciplinario de la escuela que consistirá en:

Tabla 48-3: Régimen disciplinario

Primera falta injustificada o incumplimiento de sus funciones	Amonestación verbal por parte del Director general
Segunda falta o incumplimiento	Sanción
Tercera reiteración de la falta o incumplimiento	Separación automática del puesto

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

3.8.2.1.4. Evaluación

Es importante evaluar cada uno de los parámetros de la administración de la escuela, es decir los planes, la organización, y el sistema administrativo de la misma, con la finalidad de dar un correcto seguimiento; y hacer que se cumplan los objetivos estratégicos de la organización. Del mismo modo, a través de la evaluación, se tendrá que evaluar al talento humano de la organización.

Tabla 49-3: Evaluación

Parámetro Principal	Objetivos estratégicos	Aspecto referencial y Reglamento Interno de Trabajo	Inspección y Comprobación		Medición del nivel de cumplimiento				Acción correctiva
			Eficiencia	Eficacia	25%	50%	75%	100%	
Planificación	Promocionar la escuela, como una de las pioneras en la formación de conductores no profesionales a nivel local.	Misión y Visión de la escuela		X			X		Redefinir la misión o visión de la escuela
	Facilitar los procesos internos y externos de la escuela, mediante una planificación ágil y eficiente.	Agencia Nacional de Tránsito (reglamento de escuelas no profesionales) Planes de la escuela	X				X		1. Modificación del plan estratégico 2. Implementación de planes por proceso
	Incrementar el número de aspirantes a conductores desde el año 2022 en adelante.	Diagnóstico estratégico organizacional	X				X		Detectar todas las oportunidades que se presenten y erradicar las amenazas mediante la aplicación de las estrategias organizacionales

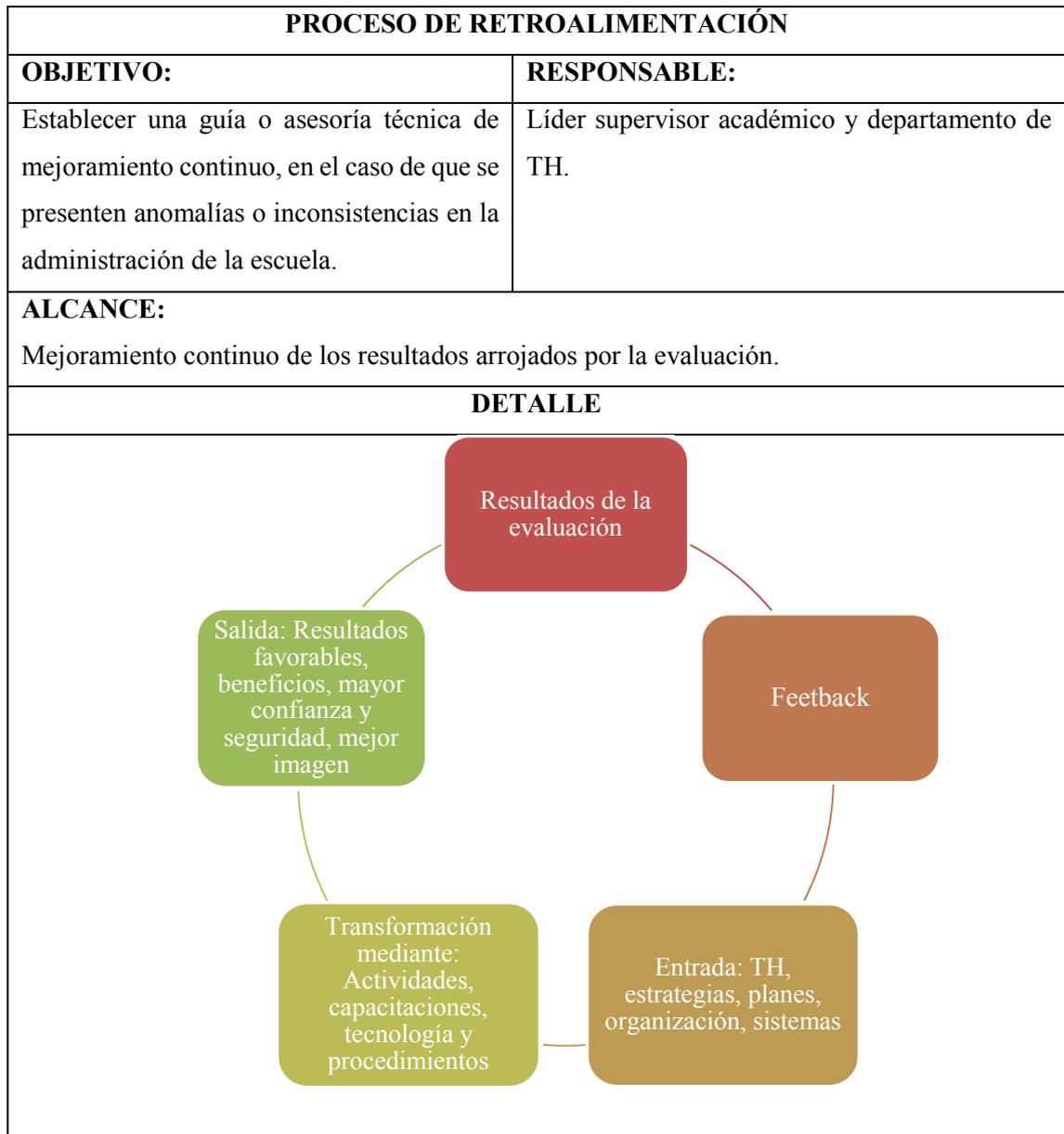
Organización	Fomentar una organización adecuada dentro de la organización, promoviendo un trabajo estratégico en equipo.	Estructura organizacional	X				X		Dar mayor énfasis al formalismo de la organización, mediante una correcta distribución de puestos en función a los planes
Dirección	Contar con un sistema administrativo ideal para dirigir una buena administración.	Sistema administrativo		X		X			<ol style="list-style-type: none"> 1. Aplicación de un nuevo sistema administrativo 2. Énfasis en el sistema de comunicación y el sistema de recompensas y castigos
	Brindar servicios de formación y atenciones al usuario, rápidas y eficientes.	Sistema de comunicación	X				X		Reformar y mejorar los canales de comunicación internos de la escuela

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

3.8.2.1.5. *Retroalimentación*

Con la finalidad de mejorar continuamente y asegurar el logro de los objetivos organizacionales en términos de eficiencia, efectividad y confiabilidad, es necesario implementar la retroalimentación continua, como medio para definir acciones de mejora para el aspecto administrativo que presente inconvenientes o problemas. Es importante mencionar, que la retroalimentación se aplicará siempre y cuando los estándares o aspectos estén funcionando en el margen de las condiciones normales.

Tabla 50-3: Retroalimentación



Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

3.8.2.2. *Gestión de Talento Humano de la Escuela de conducción no profesional “Gorge Washington”*

3.8.2.2.1. *Proceso de Organización*

Descriptor de puesto de la Escuela de conducción no profesional “Gorge Washington”

Actualmente la escuela no maneja esta herramienta, por lo que se propone aplicar la misma para definir los requisitos, funciones y competencias de cada uno de los puestos. Y para el efecto, se ha tomado en consideración lo dispuesto en el reglamento de escuelas de capacitación de conductores sportman, el código de trabajo, y el criterio profesional propio.

Tabla 51-3: Director general

A. INFORMACIÓN GENERAL	
Puesto:	Director general
Código:	01D
Propósito:	Representar legalmente a la escuela, ante los organismos de control y supervisión, cumplir y hacer cumplir las disposiciones y planes de la junta general de accionistas, así como también de la normativa legal vigente.
Reporta a:	Junta General de Accionistas
Le reportan:	Secretaria administrativa y Contador
B. PERFIL	
Instrucción requerida:	Superior o cuarto nivel
Título:	Ingeniero en gestión de transporte o especialización en temas relacionados al transporte y seguridad vial
Experiencia laboral:	<ul style="list-style-type: none"> • 2 años en dirigir centros educativos • 2 años en haber ejercido el mismo puesto
Capacitación:	<ul style="list-style-type: none"> • Capacitación en seguridad vial • Capacitación en administración de empresas
Conocimientos:	<ul style="list-style-type: none"> • Administración de empresas • Escuelas de conducción • Normativa legal (LOTTTSV, ANT) • SRI, SUT, IEES
C. RELACIONES DE TRABAJO	
Internas:	Externas:
<ul style="list-style-type: none"> • Consejo administrativo • Secretaría • Contabilidad • Asesor técnico en educación y S.V. • Supervisor • Analista de TH 	<ul style="list-style-type: none"> • Agencia Nacional de Tránsito - Chimborazo • Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social • Ministerio del Trabajo • Servicio de Rentas Internas • SUPERCIAS
D. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Representar la escuela ante los organismos de regulación y control como ANT, SUPERCIAS, SRI. ✓ Coordinar las diferentes actividades con la Dirección Provincial de Tránsito – Chimborazo, GAD, dentro de su jurisdicción. ✓ Evaluar los planes administrativos de la escuela. ✓ Legalizar los documentos tanto académicos como administrativos que sean de su responsabilidad. ✓ Poner en marcha las disposiciones de la junta general de accionistas. ✓ Elaborar reportes para presentar a la junta general de accionistas. 	

✓	Coordinar y responsabilizarse del manejo de los fondos de la escuela.			
✓	Estar al día con la información académica y administrativa para difundirla a través del plan de comunicación			
E. COMPETENCIAS		Alto	Medio	Bajo
•	Capacidad para solucionar problemas	X		
•	Trabajo en equipo	X		
•	Orientación a nuevas innovaciones		X	
•	Don de palabra	X		
•	Liderazgo	X		

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 52-3: Asesor Técnico en Educación y Seguridad Vial

A. INFORMACIÓN GENERAL				
Puesto:	Asesor Técnico en Educación y Seguridad Vial			
Código:	02A			
Propósito:	Brindar asesoría en materia de tránsito y seguridad vial, para definir los planes relacionados a la formación en la conducción de la escuela.			
Reporta a:	Director general y consejo académico			
Le reportan:	Docentes e Instructores			
B. PERFIL				
Instrucción requerida:	Superior o cuarto nivel			
Título:	Ingeniero en gestión de transporte o especialización en temas relacionados al transporte y seguridad vial			
Experiencia laboral:	<ul style="list-style-type: none"> • 2 años 			
Capacitación:	<ul style="list-style-type: none"> • Capacitación en seguridad vial • Capacitación en ejercicio de planes 			
Conocimientos:	<ul style="list-style-type: none"> • Escuelas de conducción • Educación y seguridad vial • Diseño de rutas y frecuencias 			
C. RELACIONES DE TRABAJO				
Internas:	Externas:			
<ul style="list-style-type: none"> • Consejo académico • Docentes de teoría • Instructores • Supervisor 	<ul style="list-style-type: none"> • Agencia Nacional de Tránsito - Chimborazo • Dirección de Movilidad – Riobamba 			
D. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES				
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Analizar y revisar el plan de estudio de la escuela. ✓ Diseñar el manual del conductor adecuado en coordinación con los docentes de la escuela. ✓ Presentar al consejo académico informes mensuales sobre las actividades realizadas y novedades presentadas en el proceso formativo. ✓ Preparar los bancos de preguntas para los exámenes teóricos de conducción, en coordinación con los docentes. ✓ Definir la metodología para evaluar el examen práctico de conducción conjuntamente con el cuerpo de instructores de la escuela. ✓ Supervisar la metodología empleada por los docentes para impartir sus clases. ✓ Diseñar el plan de rutas para las clases prácticas en coordinación con el cuerpo de los instructores de conducción. 				
E. COMPETENCIAS		Alto	Medio	Bajo
•	Desarrollo de estrategias	X		
•	Trabajo en equipo	X		

• Planteamiento de ideas	X		
• Asesoramiento	X		
• Relación interpersonal	X		

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 53-3: Líder supervisor académico

A. INFORMACIÓN GENERAL				
Puesto:	Líder supervisor académico			
Código:	02L			
Propósito:	Supervisar personalmente el proceso formativo y los asuntos académicos, a la vez de llevar el control de los estudiantes, docentes e instructores de la escuela.			
Reporta a:	Director general, consejo académico y analista de TH			
Le reportan:	Secretaria académica y técnico de equipo psicosenométrico			
B. PERFIL				
Instrucción requerida:	Superior o cuarto nivel			
Título:	Ingeniero en gestión de transporte o afines			
Experiencia laboral:	• 1 año			
Capacitación:	<ul style="list-style-type: none"> • Capacitación en seguridad vial • Capacitación en evaluación de proyectos 			
Conocimientos:	<ul style="list-style-type: none"> • Manejo de Escuelas de conducción • Talento Humano • Dirección de proyectos • Instrucción teórica y práctica 			
C. RELACIONES DE TRABAJO				
Internas:	Externas:			
<ul style="list-style-type: none"> • Consejo académico • Asesor T. en educación y S.V. • Secretaria académica • Docentes de teoría • Instructores • Analista de TH • Mecánico 	<ul style="list-style-type: none"> • Agencia Nacional de Tránsito – Chimborazo 			
D. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES				
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Llevar el control de los estudiantes de la escuela. ✓ Supervisar la documentación de los estudiantes y mantener el archivo por períodos y años. ✓ Presentar al consejo académico informes mensuales sobre las actividades realizadas y novedades presentadas con los estudiantes. ✓ Coordinar las capacitaciones para el personal de la escuela con el Analista de TH. ✓ Organizar los cursos teóricos y prácticos en coordinación con el departamento de formación académica. 				
E. COMPETENCIAS		Alto	Medio	Bajo
• Capacidad de supervisión		X		
• Trabajo en equipo			X	
• Capacidad de organización		X		
• Relación interpersonal			X	

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 54-3: Secretaria académica

A. INFORMACIÓN GENERAL	
Puesto:	Secretaria académica

Código:	03S		
Propósito:	Brindar el soporte académico necesario, para facilitar las actividades académicas de la escuela.		
Reporta a:	Director general y líder supervisor académico		
Le reportan:	Psicólogo educativo, docentes e instructores		
B. PERFIL			
Instrucción requerida:	Superior		
Título:	Ingeniero/a en administración de empresas o afines		
Experiencia laboral:	<ul style="list-style-type: none"> • 1 año 		
Capacitación:	<ul style="list-style-type: none"> • Capacitación en Planeación estratégica • Capacitación en Excel 		
Conocimientos:	<ul style="list-style-type: none"> • Escuelas de conducción • Ley de transporte vigente y su reglamento • Administración de empresas • Plan de estudios 		
C. RELACIONES DE TRABAJO			
Internas:	Externas:		
<ul style="list-style-type: none"> • Director General • Psicólogo educativo • Docentes • Instructores 	<ul style="list-style-type: none"> • Agencia Nacional de Tránsito – Chimborazo 		
D. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES			
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Llevar el registro de matrículas, asistencia y calificaciones de los estudiantes, y demás propios de la función, siendo responsable de su integridad. ✓ Organizar los cursos teóricos y prácticos conjuntamente con los docentes e instructores y el líder supervisor académico. ✓ Atender los requerimientos de los estudiantes. ✓ Entregar los títulos y resultados de los exámenes psicosenométricos. ✓ Presentar al consejo académico los informes de la formación académica y del departamento psicosenométrico. ✓ Cumplir con las disposiciones señaladas por la dirección general. 			
E. COMPETENCIAS	Alto	Medio	Bajo
• Atención y cooperación	X		
• Trabajo en equipo	X		
• Identificación de inconvenientes o inconsistencias		X	
• Orientación al servicio	X		
• Relación interpersonal	X		

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 55-3: Técnico en equipo psicosenométrico

A. INFORMACIÓN GENERAL	
Puesto:	Técnico de equipo psicosenométrico
Código:	03T
Propósito:	Planear, disponer y operar de los dispositivos psicotécnicos de la escuela, para medir la capacidad visual, auditiva y de reacción de los usuarios.
Reporta a:	Director general y secretaria académica
Le reportan:	Nadie
B. PERFIL	
Instrucción requerida:	Superior

Título:	Técnico en Equipo Psicosensométrico.			
Experiencia laboral:	<ul style="list-style-type: none"> • 2 – 3 años 			
Capacitación:	<ul style="list-style-type: none"> • Capacitación en manejo de equipos psicotécnicos 			
Conocimientos:	<ul style="list-style-type: none"> • Manejo de equipos psicotécnicos • Exámenes psicosenométricos 			
C. RELACIONES DE TRABAJO				
Internas:	Externas:			
<ul style="list-style-type: none"> • Director General • Secretaria académica 	<ul style="list-style-type: none"> • Ninguno 			
D. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES				
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Realizar los exámenes psicosenométricos a los usuarios y estudiantes, mediante el uso de los equipos adecuados para el fin. ✓ Emitir el informe de los resultados de los exámenes a secretaria académica. ✓ Mantener un archivo de los exámenes realizados a los estudiantes que ingresan a la escuela de conducción. ✓ Cumplir con las disposiciones señaladas por la dirección general. 				
E. COMPETENCIAS		Alto	Medio	Bajo
<ul style="list-style-type: none"> • Dominación de uso de equipos psicotécnicos 		X		
<ul style="list-style-type: none"> • Mantenimiento de equipos 		X		
<ul style="list-style-type: none"> • Medición de capacidades 		X		
<ul style="list-style-type: none"> • Relación interpersonal 			X	

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 56-3: Docente de teoría

A. INFORMACIÓN GENERAL	
Puesto:	Docente de teoría
Código:	03D
Propósito:	Impartir a los estudiantes de la escuela, con idoneidad y profesionalismo las clases de la rama de su especialidad, en los horarios establecidos
Reporta a:	Secretaria académica
Le reportan:	Nadie
B. PERFIL	
Instrucción requerida:	Superior o cuarto nivel
Título:	<ul style="list-style-type: none"> • De tercer nivel en la asignatura de especialidad que se requiera. • Título en pedagogía o ciencias de educación
Experiencia laboral:	<ul style="list-style-type: none"> • 2 – 3 años
Capacitación:	<ul style="list-style-type: none"> • Capacitación en educación y cultura vial • Capacitación en seguridad vial
Conocimientos:	<ul style="list-style-type: none"> • LOTTTSV • Técnicas de enseñanza • Modelación de evaluaciones • Sílabo de la asignatura a impartir
C. RELACIONES DE TRABAJO	
Internas:	Externas:
<ul style="list-style-type: none"> • Secretaria académica • Instructores 	<ul style="list-style-type: none"> • SUT • IESS • SRI
D. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Dictar las clases de acuerdo a la cátedra asignada y los planes de estudio, en función al manual del conductor planteado. ✓ Planificar y preparar cada clase de acuerdo al tiempo establecido. 	

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Utilizar los medios, materiales y equipos adecuados para cada clase. ✓ Manejar el registro de asistencia y calificaciones de los estudiantes asignados. ✓ Reportar cualquier novedad de los estudiantes al líder supervisor académico. ✓ Tomar examen al final de cada clase impartida. ✓ Entregar a secretaría académica el informe de los estudiantes aprobados y reprobados en la asignatura. ✓ Coordinar con el asesor técnico en educación vial y seguridad vial las campañas de seguridad vial. ✓ Cumplir con las disposiciones señaladas por la dirección general. 			
E. COMPETENCIAS	Alto	Medio	Bajo
• Dominación de la cátedra	X		
• Facilidad de palabra		X	
• Aprendizaje continuo	X		
• Metodología de enseñanza	X		

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 57-3: Instructor de manejo

A. INFORMACIÓN GENERAL	
Puesto:	Instructor de manejo
Código:	011
Propósito:	Instruir a los estudiantes de la escuela, en la práctica de manejo de vehículos, en base al programa de conducción y los horarios establecidos para el fin.
Reporta a:	Secretaría académica
Le reportan:	Nadie
B. PERFIL	
Instrucción requerida:	Superior
Título:	<ul style="list-style-type: none"> • Ingeniero o tecnólogo mecánicos • Licencia profesional • Título en instrucción vial otorgado por la ANT
Experiencia laboral:	<ul style="list-style-type: none"> • 5 años en conducción autónoma • Poseer 30 puntos en su licencia de conducir • Ser mayor de 23 años • Acreditar buenas relaciones interpersonales e idoneidad moral • No registrar cometimiento de infracciones a la ley en los últimos 3 años antes del inicio de actividades
Capacitación:	<ul style="list-style-type: none"> • Capacitación en pedagogía o instrucción práctica de manejo • Capacitación en seguridad vial
Conocimientos:	<ul style="list-style-type: none"> • LOTTTSV • Leyes de Tránsito • Señalización vertical y horizontal • Jerarquía vial • Tipología de vehículos • Mecánica básica
C. RELACIONES DE TRABAJO	
Internas:	Externas:
<ul style="list-style-type: none"> • Secretaría académica • Docentes de teoría 	<ul style="list-style-type: none"> • SUT • IESS • SRI • ANT
D. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES	

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Planificar con el asesor técnico en educación vial y seguridad vial el programa de enseñanza de manejo. ✓ Instruir las clases prácticas en función con el programa de conducción establecido. ✓ Hacer uso máximo de la paciencia y tolerancia al momento de impartir las clases prácticas de conducción. ✓ Llevar un registro de calificaciones de cada estudiante, después de cada clase. ✓ Cumplir con las disposiciones señaladas por la dirección general. 			
E. COMPETENCIAS	Alto	Medio	Bajo
• Idoneidad moral	X		
• Relación interpersonal	X		
• Reflejos y atención	X		

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 58-3: Mecánico

A. INFORMACIÓN GENERAL			
Puesto:	Mecánico		
Código:	04M		
Propósito:	Brindar el soporte técnico en caso de que ocurra alguna avería en los vehículos destinados para la instrucción práctica, e impartir las clases de mecánica básica.		
Reporta a:	Secretaría académica		
Le reportan:	Nadie		
B. PERFIL			
Instrucción requerida:	Superior o Técnico		
Título:	<ul style="list-style-type: none"> • Ingeniero automotriz o Tecnólogo mecánico 		
Experiencia laboral:	<ul style="list-style-type: none"> • 1 año en el área de la asignatura de mecánica • 3 años en reparación de automotores o afines 		
Capacitación:	<ul style="list-style-type: none"> • Capacitación en mantenimientos preventivos y correctivos vehiculares 		
Conocimientos:	<ul style="list-style-type: none"> • Tipología de vehículos • Mecánica automotriz 		
C. RELACIONES DE TRABAJO			
Internas:	Externas:		
<ul style="list-style-type: none"> • Secretaría académica • Instructores de manejo 	<ul style="list-style-type: none"> • SUT • IESS • SRI 		
D. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES			
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Asistir de manera inmediata, cuando se requiera solucionar cualquier avería que se presente en cualquiera de los vehículos destinados para la instrucción práctica. ✓ Impartir clases de mecánica básica. 			
E. COMPETENCIAS	Alto	Medio	Bajo
• Profesionalismo	X		
• Relación interpersonal		X	
• Facilidad para diagnosticar el origen de la avería	X		

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 59-3: Secretaria administrativa

A. INFORMACIÓN GENERAL	
Puesto:	Secretaría Administrativa
Código:	02S

Propósito:	Ejercer las principales actividades administrativas de la escuela, asistiendo al director general y a los requerimientos de los usuarios		
Reporta a:	Director general y Consejo administrativo		
Le reportan:	Analista de TH, contador y guardia de seguridad		
B. PERFIL			
Instrucción requerida:	Superior		
Título:	<ul style="list-style-type: none"> Ingeniero/a en Administración de empresas 		
Experiencia laboral:	<ul style="list-style-type: none"> 2 años 		
Capacitación:	<ul style="list-style-type: none"> Capacitación en trámites del SUT, SRI, IESS 		
Conocimientos:	<ul style="list-style-type: none"> Planeación estratégica Evaluación y dirección de proyectos 		
C. RELACIONES DE TRABAJO			
Internas:	Externas:		
<ul style="list-style-type: none"> Director general Consejo administrativo Analista de TH Contador Guardia de seguridad 	<ul style="list-style-type: none"> SUT IESS SRI ANT SUPERCIAS 		
D. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES			
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ejecutar las tareas administrativas propias de la escuela. ✓ Conferir previa la autorización del director, copias certificadas y documentos que se soliciten. ✓ Atender los requerimientos de los usuarios vía online, telefónica y presencial. ✓ Convocar a todos los colaboradores y consejos a las reuniones ordinarias y extraordinarias de la escuela. ✓ Receptar y registrar toda la documentación de los diferentes departamentos de la escuela. ✓ Presentar al consejo administrativo los informes de contabilidad y TH. ✓ Acatar las disposiciones de la dirección general. 			
E. COMPETENCIAS	Alto	Medio	Bajo
<ul style="list-style-type: none"> Organización de información 	X		
<ul style="list-style-type: none"> Calidad ortográfica y comprensión escrita 	X		
<ul style="list-style-type: none"> Orientación al servicio 		X	
<ul style="list-style-type: none"> Direccionamiento estratégico 	X		

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 60-3: Analista de TH

A. INFORMACIÓN GENERAL	
Puesto:	Analista de TH
Código:	03A
Propósito:	Gestionar el talento humano de la escuela, a través las diferentes herramientas de gestión.
Reporta a:	Director general y Secretaria administrativa
Le reportan:	Líder supervisor académico
B. PERFIL	
Instrucción requerida:	Cuarto Nivel
Título:	<ul style="list-style-type: none"> Maestría en Gestión del TH
Experiencia laboral:	<ul style="list-style-type: none"> 2 años
Capacitación:	<ul style="list-style-type: none"> Capacitación en Gestión Moderna del TH
Conocimientos:	<ul style="list-style-type: none"> TH Reclutamiento interno y externo Evaluación del desempeño

	<ul style="list-style-type: none"> Programas de capacitación 		
C. RELACIONES DE TRABAJO			
Internas:	Externas:		
<ul style="list-style-type: none"> Director general Secretaria administrativa Líder supervisor académico Asesor técnico en educación y seguridad vial 	<ul style="list-style-type: none"> SUT 		
D. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES			
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Aplicar los descriptores del puesto y evaluar si se cumplen o no las funciones de los mismos. ✓ Ejercer el reclutamiento interno y externo de la escuela. ✓ Organizar las capacitaciones para el personal, conjuntamente con el líder supervisor académico y el asesor técnico en educación y seguridad vial. ✓ Administrar los programas de relaciones laborales entre los colaboradores. 			
E. COMPETENCIAS	Alto	Medio	Bajo
<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de estrategias para el TH 	X		
<ul style="list-style-type: none"> Trabajo en equipo 	X		
<ul style="list-style-type: none"> Capacidad de organización y coordinación de actividades 		X	

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 61-3: Contador

A. INFORMACIÓN GENERAL			
Puesto:	Contador		
Código:	03C		
Propósito:	Manejar la contabilidad y finanzas de la escuela.		
Reporta a:	Director general y Secretaria administrativa		
Le reportan:	Secretaria administrativa		
B. PERFIL			
Instrucción requerida:	Superior o cuarto nivel		
Título:	<ul style="list-style-type: none"> Ingeniero en contabilidad y auditoría 		
Experiencia laboral:	<ul style="list-style-type: none"> 3 años 		
Capacitación:	<ul style="list-style-type: none"> Capacitación en Áreas contables Capacitación en financiamiento interno 		
Conocimientos:	<ul style="list-style-type: none"> Áreas administrativas SRI Balances generales y estados financieros 		
C. RELACIONES DE TRABAJO			
Internas:	Externas:		
<ul style="list-style-type: none"> Director general Secretaria administrativa 	<ul style="list-style-type: none"> SRI 		
D. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES			
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Manejar los recursos económicos de la escuela, llevando la contabilidad pertinente, para presentar los informes contables al consejo administrativo. ✓ Realizar egresos, previamente autorizados y justificados por el director general. ✓ Cumplir con las disposiciones señaladas por la dirección general. 			
E. COMPETENCIAS	Alto	Medio	Bajo

• Destreza en operaciones matemáticas	X		
• Pensamiento crítico		X	
• Dominación de asuntos tributarios	X		

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 62-3: Guardia de seguridad

A. INFORMACIÓN GENERAL			
Puesto:	Guardia de seguridad		
Código:	04G		
Propósito:	Brindar el servicio de seguridad, a más de brindar asesoramiento en cualquier inquietud a usuarios que ingresan a la institución.		
Reporta a:	Director general y secretaria administrativa		
Le reportan:	Nadie		
B. PERFIL			
Instrucción requerida:	Bachiller		
Título:	• Certificado de Guardia de Seguridad		
Experiencia laboral:	• 2 años		
Capacitación:	• Capacitación en legislación aplicada a la seguridad privada • Capacitación en defensa personal		
Conocimientos:	• Seguridad privada • Defensa personal		
C. RELACIONES DE TRABAJO			
Internas:	Externas:		
• Director general • Secretaria administrativa	• Ninguna		
D. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES			
✓ Brindar vigilancia e información, en la entrada de las instalaciones de la escuela de conducción y notificar cualquier novedad a secretaria administrativa.			
E. COMPETENCIAS		Alto	Medio
• Defensa personal		X	
• Buenos modales y cordialidad		X	
• Relación interpersonal		X	

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

3.8.2.2.2. *Proceso de Provisión*

1. **Reclutamiento de Personal**

El reclutamiento puede ser interno o externo. Sin embargo, para el caso de reclutamiento externo, se aplicarán las siguientes técnicas:

- a) Publicación del anuncio de reclutamiento, en la red Socio-empleo Ecuador y en la página oficial o blog de la escuela.

La innovación, personal altamente competente, capacidad instalada de punta y equipos sumamente eficaces, hacen de la escuela de capacitación "Gorge Washington", la pionera a nivel local y provincial en la formación de conductores profesionales y no profesionales. Si deseas ser parte de esta gran familia, y compartir nuestra misión y visión, te invitamos a que participes en

Buscamos un profesional altamente competente, y capaz de asumir retos desafiantes, que cumpla con los siguientes requisitos:

(Detalle de los requisitos del descriptor del puesto)

La escuela te ofrece los beneficios de ley e incentivos por tu buen trabajo.

Envíanos tu curriculum vitae a nuestro correo electrónico: **(Correo electrónico)**

¡Trabaja con nosotros !

Escuela de capacitación de conductores "Gorge Washington"



(NOMBRE DEL PUESTO)

Figura 4-3: Anuncio de reclutamiento "Gorge Washington"

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

- b) Contacto con universidades o instituciones que posean el registro de profesionales con el perfil que se requiere.

Para este reclutamiento, el analista de TH se encargará tomar contacto con la institución o instituciones, específicamente con las carreras que posean los candidatos potenciales que se requieren, para que, de este modo, se comuniquen a los más destacados que cumplan con el perfil para asumir el puesto vacante y se puedan presentar al procedimiento de selección.

Una vez identificadas las técnicas se aplicará el siguiente procedimiento:

Tabla 63-3: Procedimiento de reclutamiento

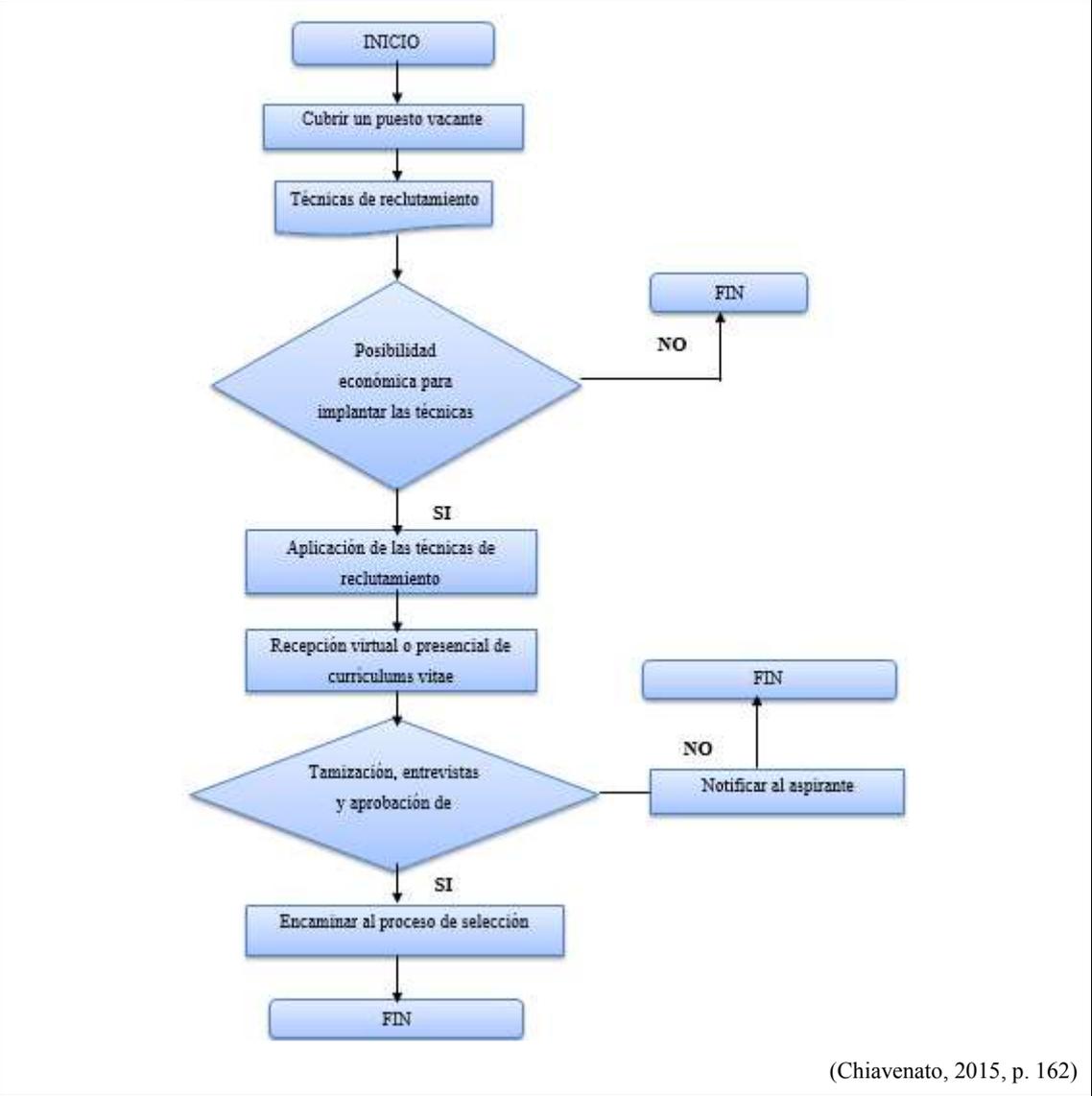
PROCEDIMIENTO DE RECLUTAMIENTO	
OBJETIVO:	RESPONSABLE:

Aplicar la o las técnicas necesarias para reclutar a los candidatos que más se ajusten al perfil que se requiere para cubrir una vacante.	Departamento de Talento Humano, escuela de conducción “Gorge Washington”.
---	---

ALCANCE:
Determinar los candidatos encaminados hacia el proceso de selección.

REFERENCIAS:
Reglamento interno de la escuela de conducción “Gorge Washington”

DETALLE



Fecha:	Realizado por: Cruz, Jessica, 2021	Aprobado por:
---------------	---	----------------------

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

2. Selección de personal

Una vez que concluya el procedimiento de reclutamiento, a través del procedimiento de selección, se podrá filtrar y elegir a la o las personas idóneas, que serán quienes cubran los puestos o puesto vacante.

Dicho esto, se establecen las siguientes técnicas para la selección de TH en la escuela “Gorge Washington”

a) Prueba de conocimientos

Para el caso de docentes, se aplicará una prueba que contenga preguntas abiertas y cerradas que serán clave respecto a la asignatura que van a impartir. Cabe mencionar que para este caso, el analista de TH en coordinación con el asesor técnico en educación y S.V. formularán las preguntas de la prueba.

Para el resto de puestos, como para el caso de contratar un contador, se deberá formular una prueba piloto con el apoyo de un asesor externo.

b) Entrevista

La misma que deberá ser estructurada en base a una guía que contemple los siguientes campos:

- 1) Saludo y bienvenida
- 2) Preguntas de la entrevista:
 - 2.1) Formación académica. Ejemplo: ¿No se ha interesado en aprender otro idioma?, ¿Por qué tardó 6 años en terminar su carrera universitaria?
 - 2.2) Experiencia laboral. Ejemplo: ¿Por qué trabajó solo 4 meses en el empleo anterior?
 - 2.3) Interés por el puesto. Ejemplo: ¿Por qué se interesó por el puesto?
 - 2.4) Relación interpersonal. Ejemplo: ¿Prefiere trabajar individualmente o en equipo?
 - 2.5) Personalidad. Ejemplo: ¿Qué virtudes y defectos considera que tiene?
 - 2.6) Proyectos: ¿Le gustaría seguir estudiando o especializarse?, ¿Cuáles han sido sus mayores logros a lo largo de su vida?
 - 2.7) Preguntas extras
- 3) Agradecimiento.

c) Simulaciones

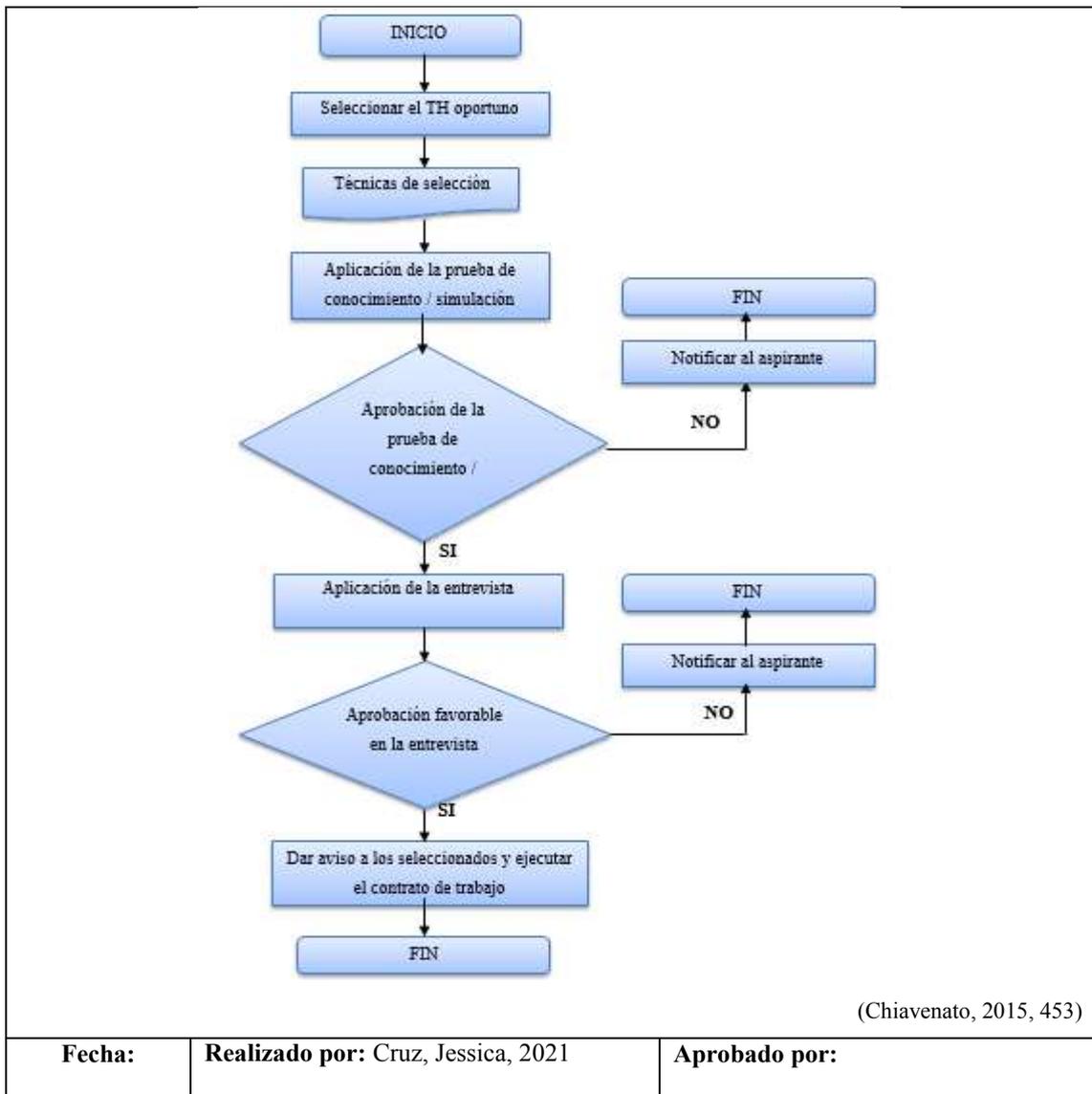
Si es el caso de contratar un instructor de manejo, se requiere que se apliquen simulaciones, en donde se califique el desenvolvimiento que tiene el aspirante a instructor tomando en consideración los siguientes aspectos:

- **Atención:** Tiempos de reacción y observación sobre las maniobras que realiza el estudiante.

- **Interacción con el estudiante:** Capacidad de explicar y entablar un ambiente de confianza para esclarecer cualquier tipo de duda.
- **Nivel de experiencia:** El instructor debe demostrar que tiene amplio conocimiento en señalización, tipología de vehículos, maniobras, vías, velocidades, entre otras, siendo esas las principales.

Tabla 64-3: Procedimiento de selección

PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN	
OBJETIVO:	RESPONSABLE:
Seleccionar al TH necesario para que pueda desempeñar las funciones de la vacante requerida y forme parte de la organización	Departamento de Talento Humano, escuela de conducción “Gorge Washington”. Asesor técnico en educación y S.V.
ALCANCE: Elegir el o los candidatos oportunos que van a ser contratados.	
REFERENCIAS: Reglamento interno de la escuela de conducción “Gorge Washington”	
DETALLE	



Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Contrato de Trabajo a plazo fijo con período de prueba

CONTRATO DE TRABAJO A PLAZO FIJO CON PERÍODO DE PRUEBA

En la ciudad de Riobamba, a los días del mes de del año, comparecen por una parte el/la Sr./a., portador/a del número único de identidad N°, representante legal de la escuela de conducción Gorge Washington, en calidad de EMPLEADOR, y por otra parte el/la Sr./a., portador/a del número único de identidad N°, en calidad de EMPLEADO. Ambas partes son mayores de edad, de nacionalidad ecuatoriana, domiciliados en la ciudad de Riobamba y con capacidad de contratar, quienes a libre voluntad convienen en celebrar el presente CONTRATO DE TRABAJO A PLAZO FIJO CON PERÍODO DE PRUEBA, con sujeción a las declaraciones contenidas en las siguientes cláusulas:

Al EMPLEADOR y EMPLEADO conjuntamente se los denominará como PARTES.

PRIMERA.- ANTECEDENTES:

El EMPLEADOR para inducir al EMPLEADO en sus actividades y tareas propias asignadas, deberá realizar el proceso de socialización y contratar los beneficios laborales de un TRABAJADOR EN GENERAL.

SEGUNDA.- OBJETO DEL CONTRATO:

El EMPLEADOR para el cumplimiento y desarrollo de las actividades y tareas; contrata al EMPLEADO en calidad de TRABAJADOR EN GENERAL. Revisado los requisitos y antecedentes del/la Sr./a., éste/a cumple con el perfil necesario para el desempeño del cargo de, por lo que en base a lo anteriormente estipulado y lo expresado en las siguientes cláusulas, las partes proceden a celebrar el presente contrato de trabajo.

El EMPLEADO, en su calidad de TRABAJADOR EN GENERAL, se compromete en cumplir con las tareas asignadas a su persona de manera eficiente, al igual que cumplir con las normas, procedimientos, horarios y demás disposiciones académicas y administrativas.

TERCERA.- JORNADA Y HORARIO DE TRABAJO:

El EMPLEADO llevará a cabo el cumplimiento de sus tareas en la jornada ordinaria máxima, estipulada en el Art. 47 del Código de Trabajo, de lunes a viernes en el horario de 08:00 a 17:00, con descanso de 12:00 a 13:00.

Ambas PARTES podrán convenir que el EMPLEADO labore tiempo extraordinario y suplementario cuando las circunstancias lo ameriten, para lo cual se aplicará lo estipulado en el Art. 55 del mismo código.

El horario de trabajo podrá ser modificado por el EMPLEADOR cuando lo estime conveniente y dependiendo de las necesidades de la escuela, siempre y cuando dichas modificaciones sean comunicadas con anticipación, conforme lo establecido en el Art. 63 del Código de Trabajo.

Los días sábados y domingos serán de descanso forzoso, según lo que indica el Art. 50 del mismo código señalado anteriormente.

CUARTA.- REMUNERACIÓN:

En función a los artículos 80 y 83 del Código de Trabajo, el EMPLEADOR cancelará al EMPLEADO por concepto de remuneración la suma de....., más beneficios de ley mediante acreditación a la cuenta bancaria del EMPLEADO.

QUINTA.- PLAZO DEL CONTRATO:

El presente contrato, tendrá plazo de hasta máximo 2 años, luego de ese tiempo será indefinido según el Art. 14 del Código del Trabajo. Y según el Art. 15 del mismo Código, se acordará un período de prueba de noventa días contados desde la fecha de suscripción del mismo; dentro del

cual cualquiera de las dos PARTES, podrá darlo por terminado libremente, sin necesidad de dar ningún aviso previo y sin indemnización. Una vez que se venza el período de prueba sin que ninguna de las PARTES haya manifestado su voluntad de terminar el contrato, este se entenderá como prorrogado por el tiempo que faltare para completar todo el plazo del mismo.

Y una vez que se cumpla el plazo completo del contrato, se deberá proceder con lo dispuesto en los artículos 184 y 624 del Código de Trabajo.

El contrato podrá terminar por las causas estipuladas en el Art. 169 del Código de Trabajo.

SEXTA.- LUGAR DE TRABAJO:

El EMPLEADO desempeñará las funciones para las cuales ha sido contratado, en las instalaciones de la escuela, ubicadas en la Av. Atahualpa, parroquia Yaruquíes, de la ciudad de Riobamba.

SÉPTIMA.- OBLIGACIONES DEL EMPLEADOR Y EMPLEADO:

En lo que respecta a las obligaciones, derechos y prohibiciones del empleador y trabajador, estos deberán sujetarse a las disposiciones del CAPÍTULO IV “De las obligaciones del empleador y del trabajador” del Código de Trabajo, a más de las que se han estipulado en este contrato.

OCTAVA.- LEGISLACIÓN APLICABLE:

En todo lo que no se ha previsto en el presente contrato, las PARTES se sujetarán a lo dispuesto en el Código de Trabajo.

NOVENA.- JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA:

En caso de que se acontezcan discrepancias o desconformidades en la interpretación y cumplimiento de este contrato, y cuando no exista la posibilidad de llegar a un acuerdo entre las PARTES, estas se someterán a los procesos pertinentes de la función judicial, con los jueces competentes del lugar en donde se celebró el contrato. (CONGRESO NACIONAL, 2012)

3. Socialización

Como último paso del proceso de provisión de personal, se tiene la socialización u orientación de TH a la organización, con la finalidad de introducir a los nuevos colaboradores en el ambiente de trabajo, y darles a conocer los diferentes aspectos de la organización, para que de este modo se sientan más familiarizados con la misma y puedan desarrollar de mejor manera sus tareas.

Tabla 65-3: Procedimiento de socialización

PROCEDIMIENTO DE SOCIALIZACIÓN	
OBJETIVO:	RESPONSABLE:
Incorporar a los nuevos colaboradores en la escuela, dándoles a conocer los diferentes aspectos de la misma.	Líder supervisor académico

ALCANCE:

Que el nuevo colaborador se sienta familiarizado con el ambiente de trabajo.

REFERENCIAS:

Plan estratégico de la escuela

DETALLE



(Chiavenato, 2015, p.187)

Fecha:

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Aprobado por:

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021



Figura 5-3: Puntos principales del programa de socialización

Fuente: Chiavenato, 2015, p. 191

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

3.8.2.2.3. *Proceso de Retención*

Para el proceso de retención, se ha considerado tomar en cuenta el estilo de administración Y, ya que este va de la mano con el sistema administrativo consultivo que se planteó anteriormente en la administración de la escuela.

Por lo que las personas tienen mayor flexibilidad en la organización y el logro de sus objetivos va a estar ligado a los beneficios o aspectos que garanticen su bienestar y seguridad dentro de la institución.

En este sentido, se ha considerado la aplicación de un plan de seguridad y salud ocupacional para los colaboradores.

Plan de Seguridad y Salud Ocupacional

1) Justificación:

Cualquier actividad laboral corre el riesgo de que se produzcan accidentes, y que se tengan como principales afectados a los colaboradores. Si hablamos de seguridad, este está vinculado a 3 principales áreas de afección: incendios, accidentes y robos. Y si hablamos de salud ocupacional, esta se refiere a las enfermedades. Es poco común que se tomen en consideración este tipo de incidentes en una organización, sin embargo, cuando se presentan son emergentes y requieren de una atención inmediata. Es por ello, que a continuación se plantea un plan emergente de seguridad y salud ocupacional para los colaboradores de la escuela de conducción no profesional “Gorge Washington”.

2) Objetivos

Objetivo General:

Contar con un plan de seguridad y salud ocupacional para salvaguardar el bienestar de todos los colaboradores de la escuela de conducción no profesional “Gorge Washington”.

Objetivos Específicos:

- Garantizar el bienestar de todos los colaboradores de la organización.
- Promover un ambiente seguro y saludable para el desarrollo de todas las funciones y actividades tanto académicas como administrativas.
- Mejorar la calidad de vida de los colaboradores en el lugar de trabajo.

3) Orientación

El presente plan está orientado para todos los colaboradores que conforman la escuela de conducción “Gorge Washington”, desde el guardia de seguridad hasta el director general.

4) Alcance

Establecer una guía para la mitigación de accidentes laborales, y riesgos de salud para los colaboradores.

5) Riesgos de Seguridad

5.1) Accidentes en conducción

Este plan determinará las medidas a aplicar cuando se produzcan accidentes sin separación y con separación del trabajo: Incapacidad temporal e incapacidad parcial permanente.

Objetivo: Mitigar los riesgos que puedan provocar los accidentes durante la instrucción práctica, y en caso de que suceda, hacer frente a la emergencia.

Acciones:

1. Llevar a cabo una capacitación sobre riesgos y accidentes tránsito con la participación de todos los instructores de manejo.
2. Contar con un botiquín de primeros auxilios en la institución y en todos los vehículos.
3. Manejar una base de datos de personal auxiliar en primeros auxilios, que tenga disponibilidad para acudir inmediatamente en caso de accidente.
4. Adecuar todos los vehículos de instrucción práctica con la debida seguridad activa y pasiva.

5.2) Robos

Objetivo: Erradicar la posibilidad de que se produzcan acciones de robo en la escuela.

Acciones:

1. Implementación de cámaras de seguridad en todas las áreas de la escuela: aulas, departamentos, bar, estacionamientos dentro y fuera de las instalaciones.
2. Contar con un guardia de seguridad en la entrada de las instalaciones.
3. Tener un botón de auxilio o pánico en cada departamento y aula.

6) Riesgos de salud ocupacional

6.1) Estrés

Objetivo: Evitar que los colaboradores se sientan estresados o reprimidos por el trabajo.

Acciones:

1. Realizar actividades de socialización y recreación cada cierto tiempo.
2. Establecer un ambiente participativo y promover el trabajo en equipo.
3. No recargar muchas tareas a los colaboradores.

6.2) Enfermedades temporales o catastróficas

Objetivo: Crear y mantener un ambiente laboral saludable para todos los colaboradores de la escuela de conducción “Gorge Washington”.

Acciones:

1. Asegurarse de que exista una correcta ventilación en cada departamento y aula, limpiando regularmente los ductos para evitar la propagación de hongos.
2. Señalar la prohibición de humo de tabaco en toda la escuela.

3. Cerciorarse de la posición adecuada de equipos y materiales, así como de la ergonomía de muebles como de pupitres, sillas y mesas, para evitar malas deformaciones en la columna y promover un buen proceso de aprendizaje.
4. Limpiar diariamente las aulas, departamentos y demás áreas, y realizar la desinfección de los sanitarios.

6.3) Caídas o muerte

Se ha considerado este riesgo, mayormente para el caso del proceso de instrucción práctica, ya que la acción de conducción, tiene alto riesgo de que se produzcan accidentes de tránsito.

Objetivo: Dar auxilio y atención médica prioritaria en el caso de que se produzcan heridas y por último la muerte dentro del trabajo.

Acciones:

1. Contratar un seguro de salud y vida para cada colaborador.
2. Contratar un seguro de responsabilidad civil que cubra daños y perjuicios propios y a terceros.

6.4) Biológico (covid)

En la actualidad, uno de los principales factores de riesgo en cuanto a salud que ha venido atacando a las diferentes organizaciones e instituciones, es el factor biológico covid 19, conllevando que de manera obligatoria, las personas que porten en su organismo del mismo, se aislen de su puesto de trabajo.

Objetivo: Conceder al colaborador afectado, a un tiempo pertinente de aislamiento de su puesto de trabajo para que se pueda recuperar, además de brindar el aspecto de protección de su salud mediante el seguro de salud.

Acciones:

1. Realizar pruebas mensuales de covid a todos los colaboradores.
2. En el caso de contagio, conceder el aislamiento de la persona, y si es pertinente, que realice su trabajo en modalidad de teletrabajo.
3. Manejar un seguro privado de salud con un médico especialista en el factor biológico de covid, para atención inmediata del colaborador.

Tabla 66-3: Matriz del Plan de seguridad y salud ocupacional

Plan de Seguridad y Salud Ocupacional										
Riesgo	Acción de Mitigación	Objetivo	Capacidad de Aplicación			Responsable	Presupuesto	Materiales /Medios	Seguimiento	
			A	M	B					
Seguridad	Accidentes en conducción	Capacitación sobre riesgos y accidentes de tránsito	Preparar a los colaboradores para que puedan evitar y hacer frente ante cualquier tipo de accidente de tránsito	✓			Analista de TH y docente de primeros auxilios	\$5,00	<ul style="list-style-type: none"> Pizarra e Infocus Hojas impresas 	2 semanas
		Implementación de un botiquín de primeros auxilios en todos los vehículos	Brindar primeros auxilios en caso de emergencia	✓			Consejo administrativo y secretaria administrativa	\$50,00	<ul style="list-style-type: none"> Botiquín e insumos médicos 	1 semana
		Contar con una base de datos de personal auxiliar en primeros auxilios	Dar asistencia auxiliar en el caso que se requiera		✓		Secretaria administrativa	\$0,00	<ul style="list-style-type: none"> Computadora Teléfono 	1 semana
		Acondicionar los vehículos de instrucción práctica con la debida seguridad activa y pasiva	Evitar que el instructor y estudiante sufran lesiones, fracturas o golpes			✓	Instructores y mecánico	\$500,00	<ul style="list-style-type: none"> Insumos mecánicos o automotrices 	1 mes
	Robos	Implementación de cámaras de seguridad	Mantener vigilancia progresiva de todas las instalaciones de la escuela		✓		Consejo administrativo	\$500,00	<ul style="list-style-type: none"> Cámaras de seguridad 	2 semanas
		Contratar un guardia de seguridad	Fomentar la seguridad dentro de la institución	✓			Analista de TH	\$0,00	<ul style="list-style-type: none"> Técnicas de reclutamiento y selección 	1 semana

		Acondicionar un botón de auxilio o pánico en cada departamento y aula.	Evitar robos y manipulación o intimidación a los colaboradores y docentes			✓	Consejo administrativo	\$0,00	<ul style="list-style-type: none"> Dispositivo eléctrico 	2 semanas
Salud Ocupacional	Estrés	Realizar actividades de socialización y recreación entre los colaboradores	Fomentar la relajación y reducir la ansiedad en los colaboradores	✓			Junta general de accionistas	\$0,00	<ul style="list-style-type: none"> Programas digitales o impresos 	Permanente cada mes
		Promover el trabajo en equipo y la participación entre todos los colaboradores	Mejor desarrollo de actividades y mejor humor de los colaboradores	✓			Analista de TH y líder supervisor académico	\$0,00		Permanente
		No recargar muchas tareas a los colaboradores	Mayor eficiencia en las tareas asignadas y buenas actitudes en los colaboradores	✓			Director general	\$0,00		Permanente
	Enfermedades temporales o catastróficas	Limpieza regular de los ductos de ventilación	Respiración oportuna y mayor concentración		✓		Conserje	\$30,00	<ul style="list-style-type: none"> Equipo de aspiración o limpieza 	Cada mes
		Implementar señales de “Prohibido fumar” en toda la escuela	Prevenir enfermedades pulmonares	✓			Consejo administrativo y secretaria administrativa	\$35,00	<ul style="list-style-type: none"> Señales de “Prohibido fumar” 	2 semanas
		Ubicar de manera correcta los dispositivos y equipos; y adquirir muebles en	Prevenir enfermedades lumbares y dorsales		✓		Consejo académico	\$100,00	<ul style="list-style-type: none"> Pupitres y sillas ergonómicas 	1 mes

		función a la ergonomía de la persona								
Heridas o muerte	Contratar un seguro de salud y vida para los colaboradores	Cubrir gastos de salud y vida		✓		Junta general de accionistas	\$20,00 por colaborador mensual		1 semana	
	Contratar un seguro de responsabilidad civil	Cubrir gastos en caso de accidentes de tránsito		✓		Consejo académico y director general	\$20,00 por colaborador mensual		1 semana	
Biológico (covid)	Realizar pruebas mensuales de covid a todos los colaboradores	Con el fin de aislar a las personas que estén positivas y evitar el contagio con el resto de colaboradores		✓		Líder supervisor académico	\$28,00 por colaborador cada mes	• Pruebas inmediatas hisopado nasal	Cada mes	
	Realizar pruebas									
	En el caso de contagio, conceder el aislamiento de la persona, y si es pertinente, que realice su trabajo en modalidad de teletrabajo.	Con el fin de evitar el contagio al resto de colaboradores		✓		Líder supervisor académico	\$0,00		3 semanas	
	Manejar un seguro privado con un médico especialista en el factor biológico de covid, para atención inmediata del colaborador.	Garantizar una buena atención médica del colaborador, y precautelar su bienestar a tiempo		✓		Director general	\$25,00 por consulta		-	

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

3.8.2.2.4. *Proceso de Desarrollo*

1. Capacitación al TH

Plan de Capacitación

1) Justificación

La capacitación es un procedimiento fundamental para desarrollar las cualidades, aptitudes y capacidades de las personas, preparándolos para que sean más productivos y contribuyan de mejor manera al logro de los objetivos de la institución. Sin embargo, en la escuela actualmente no se maneja ningún plan de capacitación. Por lo que es fundamental su aplicación, considerando las principales necesidades de capacitación a satisfacer.

2) Objetivos

2.1) Objetivo General:

Implantar una guía de capacitación para el TH de la escuela de conducción Gorge Washington, con el fin de desarrollar sus competencias, habilidades y actitudes.

2.2) Objetivos Específicos:

- Aumentar el conocimiento intelectual de los colaboradores.
- Mejorar las destrezas y habilidades, elevando el nivel de abstracción del TH.
- Corregir y desarrollar comportamientos ambiguos e innecesarios.

3) Orientación:

El plan de capacitación estará dirigido a todo el TH de la escuela.

4) Alcance:

Lograr que el TH desarrolle sus capacidades intelectuales, cualidades, destrezas y actitudes, incrementando su potencial y compromiso organizacional.

Tabla 67-3: Plan de Capacitación

Necesidades de capacitación	Objetivo	Responsables	Costo		Materiales / Medios	Orientación	Nivel de cumplimiento			Medición y evaluación
			▲	▼			25%	50%	100%	
Plan estratégico de la escuela y desempeño organizacional	Dar a conocer a todos los colaboradores la misión, visión, valores institucionales, y estrategias organizacionales, con el fin de que enfoquen sus esfuerzos en alcanzar los objetivos estratégicos	Líder supervisor académico y analista de TH	X		Infocus, hojas impresas, aula, computadora, internet, presentación en diapositivas	Todo el TH			X	Monitoreo y seguimiento
Optimización de procesos internos y avances científicos y tecnológicos	Establecer estrategias para optimizar los procesos internos de la escuela	Líder supervisor académico y analista de TH	X		Infocus, hojas impresas, aula, computadora, internet, presentación en diapositivas	Contador, Docentes, Instructores, Médico			X	Análisis costo / beneficio
Nuevas disposiciones legales e institucionales	Socializar e indicar los nuevos cambios y modificaciones normativos y legales tanto de la ANT como de la escuela	Líder supervisor académico, analista de TH y Técnico de escuelas ANT	X		Infocus, hojas impresas, aula, computadora, internet, presentación en diapositivas	Todo el TH			X	Comparación de la situación actual con la anterior
Estrategias organizacionales y desarrollo de nuevas competencias	Inducir nuevos métodos y técnicas para el desarrollo de las competencias de los colaboradores	Líder supervisor académico y analista de TH	X		Infocus, hojas impresas, aula, computadora, internet, presentación en diapositivas	Todo el TH			X	Diagrama de causa y efecto

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Capacitación a Instructores de Manejo

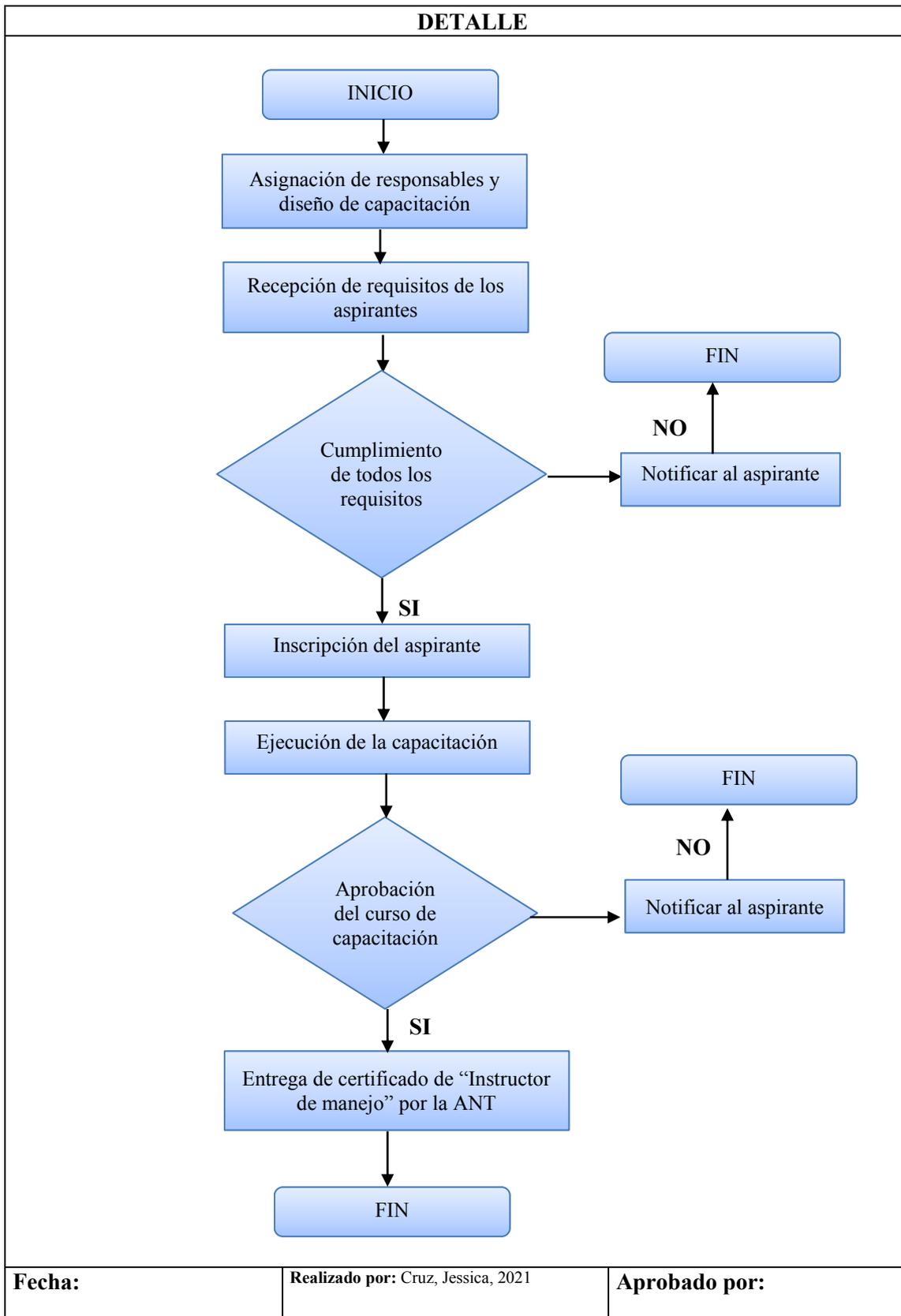
Actualmente los instructores de manejo no reciben una capacitación adecuada para obtener su certificación como tal, pues simplemente cumplen con los requisitos señalados en el reglamento. Por lo que es importante que estos se sometan a un proceso previo de capacitación.

Retomando lo dispuesto en el Art. 190 de la ley, que menciona que estos deben ser formados, capacitados y entrenados por escuelas o instituciones de educación superior, especializadas en tránsito y seguridad vial (ANE, 2021, p.70). Lo cual podría llevarse a cabo mediante concesión de la ANT, para certificar a los mismos. Para tal efecto, se ha diseñado el siguiente modelo de capacitación:

Tabla 68-3: Capacitación para instructores de manejo

Capacitación a aspirantes para Instructores de Manejo	
Responsables: <ul style="list-style-type: none"> • Policía Nacional • Agentes civiles de tránsito especializados • Universidades o institutos con especialidades en transporte, tránsito y seguridad vial 	Objetivo: Formar, capacitar y entrenar a los instructores de manejo para los diferentes centros de capacitación de conductores.
Responsable de certificación: Agencia Nacional de Tránsito	
Duración: 4 meses	Requisitos: <ul style="list-style-type: none"> • Título de tercer nivel • 5 años en conducción autónoma • Poseer 30 puntos en su licencia de conducir • Ser mayor de 23 años • Certificado de antecedentes penales • No registrar cometimiento de infracciones a la ley en los últimos 3 años
Metodología:	
1. Etapa inicial	Generalidades, motivación y ambientación del curso.
2. Etapa de transmisión de información	<ul style="list-style-type: none"> • Capacitación en: • Temas de seguridad vial y tránsito • Conducción bajo control • Técnicas y métodos para una enseñanza fluida de manejo • Técnicas para manejar estudiantes dificultosos • Manejo y control de ira e impaciencia • Buen trato al estudiante • Demás definidas por la ANT
3. Etapa de abstracción	Puesta a prueba de los conocimientos adquiridos

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021



Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

3.8.2.3. *Gestión de la Formación Académica de la Escuela de conducción no profesional “Gorge Washington”*

3.8.2.3.1. *Plan de Estudios de la Escuela de conducción no profesional “Gorge Washington”*

Tomando en consideración la nueva reforma a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, que tuvo su registro oficial el 10 de agosto del 2021, aun cuando no se expide el nuevo reglamento de reforma al actual reglamento de escuelas de capacitación sportman del 2003; se procede a plantear el presente plan de estudios idóneo para la escuela de conducción “Gorge Washington”, licencia no profesional tipo “b”, conductores sportman para vehículos motorizados con acoplados de hasta 1,75 toneladas de carga útil.

Es importante señalar que, el modelo que a continuación se planea, puede ser considerado por el órgano regulador ANT para el resto de las escuelas, ya que se han planteado ciertas modificaciones en base al criterio profesional, en cuanto a los nombres de las asignaturas, cargas horarias y objetivos.

Ahora, en cuanto al tiempo de duración del curso, la ley señala en su Art. 188.a, que los cursos de formación no profesionales no podrán ser menores a 90 horas académicas.

PLAN DE ESTUDIOS DE LA ESCUELA DE CONDUCCIÓN NO PROFESIONAL “GORGE WASHINGTON”



ALCANCE:

El plan de estudios, para la escuela Gorge Washington, según lo estipulado en el Art. 188 a. de la ley, tendrá como objetivos, impartir conocimientos enfocados a la cultura de tránsito, convivencia y seguridad vial; y desarrollar habilidades y destrezas a fin de identificar factores de riesgo, que eleven el nivel de conciencia y responsabilidad vial de los conductores. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2021, pp.68-69).

TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL

Tabla 69-3: Transporte y Seguridad Vial

Categoría:	No profesional				
Tipo de licencia:	Licencia tipo “B”				
Modalidad:	Teórica	X	Práctica		

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

1. Detalle de asignatura

Tabla 70-3: Asignatura Transporte y seguridad vial

Código:	EGW006
Asignatura:	Transporte y seguridad vial
Pre - requisitos	Tercer nivel (educación media o culminada)
	Certificado de antecedentes penales
Carga horaria:	10 horas
Docente coordinador:	(Nombre del docente asignado)

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

2. Contenido de asignatura

Tabla 71-3: Contenido de asignatura Transporte y seguridad vial

Objetivo:	Inducir en los aspirantes a conductores, una visión global y fructífera de la educación, cultura y seguridad vial.
Temáticas:	<ul style="list-style-type: none">• Términos y definiciones de transporte y seguridad vial.• Contenidos de inclusión social a personas con discapacidad, enfoque intercultural y derechos de niños, niñas y adolescentes a una vida sin violencia, discriminación y abuso, y derechos de los grupos de atención prioritaria. (República del Ecuador, Art. 5 Capacitación a conductores profesionales y no profesionales, 2021)• Temas de seguridad vial, distractores de tránsito, actores de la seguridad vial, seguridad activa y pasiva, señalización vertical y horizontal.• Manual de respeto al biciusuario emitido por la ANT. (República del Ecuador, Art. 93 Requisitos para el otorgamiento de la licencia por primera vez, 2021)• Programas de movilidad sostenible y sensibilización del conductor mediante situaciones vivenciales.

	<ul style="list-style-type: none"> • Demás definidos por la ANT y la escuela.
--	--

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

NORMATIVA LEGAL

Tabla 72-3: Normativa Legal

Categoría:	No profesional				
Tipo de licencia:	Licencia tipo “B”				
Modalidad:	Teórica	X	Práctica		

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

1. Detalle de asignatura

Tabla 73-3: Asignatura Normativa legal

Código:	EGW007
Asignatura:	Normativa Legal
Pre – requisitos	Tercer nivel (educación media o culminada)
	Certificado de antecedentes penales
Carga horaria:	6 horas
Docente coordinador:	(Nombre del docente asignado)

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

2. Contenido de asignatura

Tabla 74-3: Contenido Asignatura Normativa legal

Objetivo:	Capacitar a los aspirantes a conductores, en la normativa legal vigente que aplica a toda la conducción, transporte y seguridad vial.
Temáticas:	<ul style="list-style-type: none"> • La Constitución del Ecuador del 2008: Sección duodécima Transporte (Art. 394). • LOTTTSV: <ul style="list-style-type: none"> ❖ Disposiciones legales en cuanto a las licencias de conducir, como los incentivos por buenas prácticas de conducción, recuperación de puntos, anulación, revocación o suspensión de las mismas. ❖ Organismos de transporte, objetivos de la educación para el tránsito y seguridad vial. (ANE, 2021, p.67).

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Objetivos de ley, proceso de matriculación, placas, SPPAT, Movilidad Activa. • COIP: ❖ Infracciones de tránsito: delitos y contravenciones, y sus sanciones. ❖ Circunstancias atenuantes y circunstancias agravantes. • Demás definidos por la ANT y la escuela.
--	--

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

PSICOLOGÍA APLICADA A LA CONDUCCIÓN

Tabla 75-3: Psicología aplicada a la conducción

Categoría:	No profesional				
Tipo de licencia:	Licencia tipo “B”				
Modalidad:	Teórica	X	Práctica		

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

1. Detalle de asignatura

Tabla 76-3: Asignatura Psicología aplicada a la conducción

Código:	EGW008
Asignatura:	Psicología aplicada a la conducción
Pre – requisitos	Tercer nivel (educación media o culminada)
	Certificado de antecedentes penales
Carga horaria:	6 horas
Docente coordinador:	(Nombre del docente asignado)

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

2. Contenido de asignatura

Tabla 77-3: Contenido asignatura Psicología aplicada a la conducción

Objetivo:	Inducir en los aspirantes a conductores, reflexiones y conductas sobre su intervención en la conducción, mediante el desarrollo de su conciencia moral y acciones responsables.
Temáticas:	<ul style="list-style-type: none"> • Introducción y generalidades • La personalidad en el proceso de conducción • Tipos de conductores

	<ul style="list-style-type: none"> • Influencia de los estímulos en la propensión a los accidentes de tránsito • El estrés • La atención y percepción • Control de emociones y la adrenalina • El cansancio y la fatiga • Estaciones de descanso • Tiempos de reacción • Análisis de situaciones • Demás definidos por la ANT y la escuela.
--	--

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

PRIMEROS AUXILIOS

Tabla 78-3: Primeros Auxilios

Categoría:	No profesional				
Tipo de licencia:	Licencia tipo “B”				
Modalidad:	Teórica	X	Práctica		

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

1. Detalle de asignatura

Tabla 79-3: Asignatura Primeros auxilios

Código:	EGW009
Asignatura:	Primeros auxilios
Pre - requisitos	Tercer nivel (educación media o culminada) Certificado de antecedentes penales
Carga horaria:	8 horas
Docente coordinador:	(Nombre del docente asignado)

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

2. Contenido de asignatura

Tabla 80-3: Contenido Asignatura Primeros auxilios

Objetivo:	Impartir maniobras de auxilio y acciones básicas para saber actuar en caso de emergencia suscitada por accidente o siniestro de tránsito.
Temáticas:	<ul style="list-style-type: none"> • Generalidades y emergencias en primeros auxilios

	<ul style="list-style-type: none"> • Información adecuada al ECU 911 • Signos vitales • Botiquín de primeros auxilios • Heridas y contusiones • Estado de shock • Hemorragias y torniquetes • Quemaduras • Asfixia y atragantamiento • Lesiones osteomusculares • Vendajes • Inmovilización y traslado adecuado de pacientes • Demás definidos por la ANT y la escuela.
--	---

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

MECÁNICA BÁSICA

Tabla 81-3: Mecánica Básica

Categoría:	No profesional				
Tipo de licencia:	Licencia tipo "B"				
Modalidad:	Teórica	X	Práctica		

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

1. Detalle de asignatura

Tabla 82-3: Asignatura Mecánica básica

Código:	EGW010
Asignatura:	Mecánica básica
Pre - requisitos	Tercer nivel (educación media o culminada)
	Certificado de antecedentes penales
Carga horaria:	10 horas
Docente coordinador:	(Nombre del docente asignado)

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

2. Contenido de asignatura

Tabla 83-3: Contenido Asignatura Mecánica básica

Objetivo:	Enseñar al estudiante principios y funciones básicas de mecánica, reparaciones, mantenimientos y prevención de averías automotrices.
Temáticas:	<ul style="list-style-type: none"> • Introducción a la mecánica • El motor y su clasificación • Sistema de alimentación • Sistema eléctrico • Sistema de lubricación • Sistema de refrigeración • Sistema de transmisión • Sistema de frenos • Sistema de dirección • Sistema de suspensión • Neumáticos • Demás definidos por la ANT y la escuela.

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

EDUCACIÓN AMBIENTAL**Tabla 84-3:** Educación Ambiental

Categoría:	No profesional				
Tipo de licencia:	Licencia tipo “B”				
Modalidad:	Teórica	X	Práctica		

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

1. Detalle de asignatura**Tabla 85-3:** Asignatura Educación ambiental

Código:	EGW011
Asignatura:	Educación ambiental
Pre - requisitos	Tercer nivel (educación media o culminada)
	Certificado de antecedentes penales
Carga horaria:	5 horas
Docente coordinador:	(Nombre del docente asignado)

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

2. Contenido de asignatura

Tabla 86-3: Contenido Asignatura Educación ambiental

Objetivo:	Dotar a los estudiantes de conciencia y responsabilidad ambiental a la hora de conducir.
Temáticas:	<ul style="list-style-type: none"> • Constitución del Ecuador del 2008: <ul style="list-style-type: none"> ❖ Capítulo segundo: Biodiversidad y recursos naturales. • LOTTTSV: <ul style="list-style-type: none"> ❖ De la Movilidad Sostenible y el Ambiente. ❖ Sección II: De la promoción del uso de vehículos cero emisiones. • COIP: <ul style="list-style-type: none"> ❖ Capítulo cuarto: Delitos contra el ambiente o la naturaleza o Pacha Mama. • Desarrollo sustentable y conservación del medio ambiente • Contaminación vehicular

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

GEOGRAFÍA

Tabla 87-3: Geografía

Categoría:	No profesional				
Tipo de licencia:	Licencia tipo “B”				
Modalidad:	Teórica	X	Práctica		

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

1. Detalle de asignatura

Tabla 88-3: Asignatura Geografía

Código:	EGW012
Asignatura:	Geografía
Pre - requisitos	Tercer nivel (educación media o culminada)
	Certificado de antecedentes penales
Carga horaria:	5 horas
Docente coordinador:	(Nombre del docente asignado)

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

2. Contenido de asignatura

Tabla 89-3: Contenido Asignatura Geografía

Objetivo:	Enseñar a los estudiantes, técnicas de ubicación y localización, así como también la composición de la Red vial del Ecuador.
Temáticas:	<ul style="list-style-type: none"> • Generalidades de la geografía ecuatoriana • División de la geografía del Ecuador • Accidentes geográficos del Ecuador • Densidad poblacional • Crecimiento del parque automotor • Ubicación geográfica de las provincias del Ecuador • Conducción con GPS • Reservas naturales y áreas protegidas del Ecuador • Jerarquización de la Red Vial Estatal • Herramientas para la conducción segura

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

MALLA CURRICULAR**Tabla 90-3:** Malla curricular tipo “b” Gorge Washington

NUM.	ASIGNATURA	CARGA HORARIA (HORAS)		TOTAL HORAS	REQUISITOS
		APRENDIZAJE TEÓRICO	APRENDIZAJE PRÁCTICO		
1	Transporte y seguridad vial	6	4	10	Matrícula
2	Normativa Legal	6	-	6	Matrícula
3	Psicología aplicada a la conducción	6	-	6	Matrícula
4	Primeros auxilios	4	4	8	Matrícula
5	Mecánica básica	5	5	10	Matrícula
6	Educación ambiental	5	-	5	Matrícula
7	Geografía	3	2	5	Matrícula

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Se han definido 50 horas académicas para el plan de estudios de la escuela, categoría no profesional tipo “b”, tomando como referencia 7 asignaturas y fuera de la instrucción práctica de manejo. Cabe mencionar que la carga horaria, se ha planteado en función a los contenidos e importancia de cada una de las asignaturas. La escuela obligatoriamente deberá proporcionar a

los estudiantes el manual del usuario en el que se detallen cada una de las asignaturas que se plantearon anteriormente, y presentar a la ANT para su debida revisión y aprobación.

3.8.2.3.2. Infraestructura y Equipamiento

Aulas

Las aulas destinadas para el aprendizaje de los estudiantes se encuentran en estado regular, por lo que se requiere que se tomen en consideración los siguientes aspectos para su mejora:

- Normas técnicas de acondicionamiento

Es importante considerar las siguientes normas, para un buen acondicionamiento de las aulas:

- ✓ Capacidad del aula (estudiantes) recomendado: de 35 a 45 estudiantes
- ✓ Largo (m): 8,5
- ✓ Ancho (m): 4,5
- ✓ Altura de montaje (m): 3,4
- ✓ Área bruta (m²): 72,00
- ✓ Área útil (m²): 64,00
- ✓ Las puertas abaten hacia el interior del aula, permitiendo la circulación en el pasillo.

(Ministerio de educación, 2013, pp. 1-4)

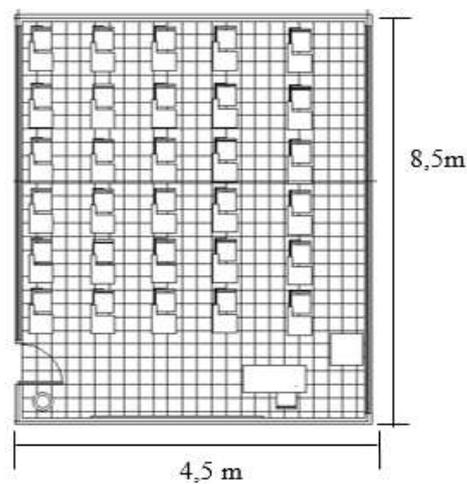


Figura 6-3: Aulas

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

- Pupitres

Es importante que cada estudiante disponga de su escritorio y silla, para mayor facilidad de sus instrumentos de aprendizaje y con la ergonomía adecuada para no producir daños en su columna vertebral.

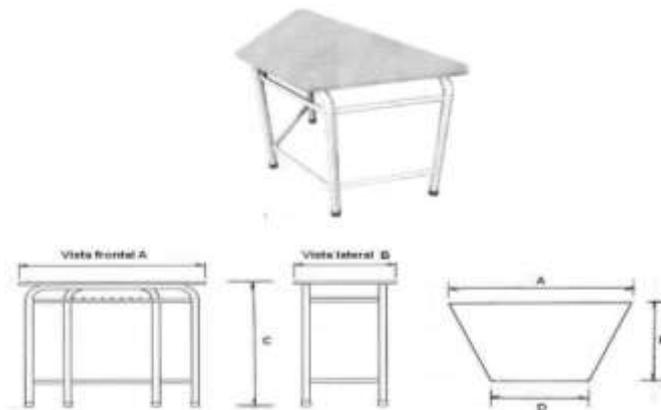


Figura 7-3: Pupitre unipersonal

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

✓ Especificaciones:

Tabla 91-3: Especificaciones pupitre unipersonal

Tipo	A (cm)	B (cm)	C (cm)	D (cm)	Color
5	65	48	73	47	Aluminio (RAL 9007)

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021



Figura 8-3: Silla

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

✓ Especificaciones:

Tabla 92-3: Especificaciones silla

Tipo	A (cm)	B (cm)	C (cm)	D (cm)	Color
5	40	35	80	45	Aluminio (RAL 9007)

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

- Iluminación

Es importante contar con una buena iluminación, para facilitar la concentración de las personas y mejorar el proceso de enseñanza – aprendizaje.

- ✓ Color del techo: Blanco
- ✓ Color de paredes: Claras
- ✓ Tipos de lámparas a utilizarse: incandescentes, fluorescentes, halógenas de baja potencia o fluorescentes compactadas.
- ✓ Ventanas modulares en la parte posterior del aula
- ✓ Iluminación media en servicio (lux):

Tabla 93-3: Iluminación de aulas (lux)

Mínimo	Recomendado	Óptimo
300 lux	400 lux	500lux

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

- Ventilación
- ✓ Ventilación cruzada: Ventana posterior y puerta abiertas. (Instituto Ecuatoriano de Normalización, 2011)
- Carteleras pedagógicas

Como parte funcional de la acción formativa, es necesaria la implementación de carteleras pedagógicas que aporten al aprendizaje de los estudiantes. Siendo las principales de:

- ✓ Señales preventivas
- ✓ Señales regulatorias
- ✓ Señales informativas
- ✓ Misión y Visión de la escuela

Departamento Psicosensométrico

Actualmente, el departamento psicosensométrico de la escuela, cuenta con el ADS plus que actualmente se encuentra homologado por la ANT y en vigencia para su comercialización. Sin embargo, es preciso señalar que este sistema no contaba con dos instrumentos necesarios:

- Test punteado



Figura 9-3: Test punteado

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

- Test de palanca



Figura 10-3: Test de palanca

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Es importante indicar que también existen actualmente los siguientes equipos psicosenométricos homologados por la ANT:

Tabla 94-3: Equipos psicosenométricos homologados ANT

Nombre de la empresa o institución	Marca	Modelo	No. De certificado	Fecha de emisión de homologación	Estado
SAA BERNSTEIN JOHNY ALFREDO	ADS & TECHNOLOGY	ADS PLUS	ANT-DRTTTSV- 2016-EP-002-R	17/10/2019	Vigente
AUTOMOVIL CLUB DEL ECUADOR ANETA	PETRINOVIC	ATS II	ANT-DRTTTSV- 2020- EP-003-R	05/03/2020	Vigente
DE HOWITT LANAS JOHN	SENSOMETRICS PLUS	DP-5302	ANT-DRTTTSV- 2017- EP-004-R	29/10/2019	Vigente
MERA REINA ALVARO DAVID	ADMR	TEST DRIVE	ANT-DRTTTSV- 2018- EP-005-R	03/09/2020	Vigente

ÁREA FUTURA SISTEMAS INFORMÁTICOS AREAFUTURASI CIA. LTDA.	RV 5000	RIGTECH 5	ANT-DRTTTSV- 2019- EP-006	27/05/2019	Vigente
---	---------	-----------	------------------------------	------------	---------

Fuente: ANT, 2020

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Y también el simulador de conducción:

Tabla 95-3: Simulador de conducción homologado ANT

Nombre de la empresa o institución	Marca	Modelo	No. De certificado	Fecha de emisión de homologación	Estado
EMPRESA UNIPERSONAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA JOHNY SAA B. E.U.R.L.	BERNSTEIN	DRIVING PRACTICE	ANT- DRTTTSV2016- SV-001	15/11/2016	Vigente

Fuente: ANT, 2020

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

- Iluminación

Se consideran las mismas determinaciones planteadas en la iluminación de las aulas.

Taller Mecánico

En la actualidad, el taller mecánico de la escuela no está debidamente acondicionado, por lo que es preciso que se incluyan los siguientes elementos dentro del mismo para su acondicionamiento:

- Herramientas

Se debe contar por lo menos con las siguientes:

- ✓ Alicates

Son herramientas necesarias para sujetar, doblar o cortar. (Hernández, 2015, pp. 3-4)

Siendo los principales:

- ❖ Punta redonda (saca seguros)
- ❖ De tenaza
- ❖ De corte (diagonal)

- ❖ De mecánico
- ❖ De punta semiplana o fina (plana)
- ❖ De electricista

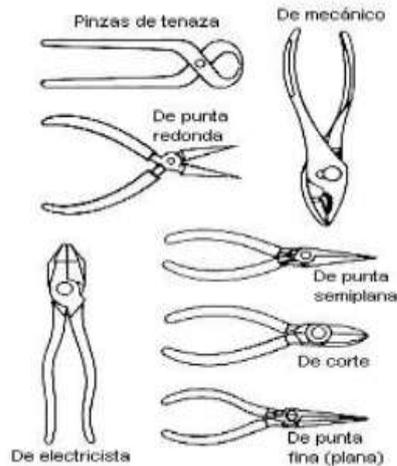


Figura 11-3: Alicates

Fuente: Hernández, 2015, p. 3

- ✓ Destornilladores

Herramientas manuales para apretar o aflojar tornillos ranurados de fijación sobre materiales de madera, plásticos, de madera, etc. Los más necesarios son: (Hernández, 2015, pp. 5-6)

- ❖ Tipo plano
- ❖ Tipo estrella o cruz
- ❖ Tipo acodado
- ❖ Tipo de horquilla

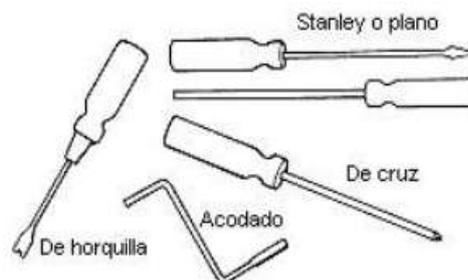


Figura 12-3: Destornilladores

Fuente: Hernández, 2015, p. 6

- ✓ Llaves

De boca fija: Para ejercer esfuerzos de torsión al apretar o aflojar tuercas, pernos que tengan cabezas que se ajusten a las bocas de las llaves. (Hernández, 2015, pp. 9-10)

Las principales son:

- ❖ Españolas (punta – punta)
- ❖ Estriadas
- ❖ Combinadas
- ❖ Llaves de gancho
- ❖ Tubulares
- ❖ Trinquete
- ❖ Hexagonal o allen



Figura 13-3: Llaves de boca fija

Fuente: Hernández, 2015, p.9

De boca ajustable

Herramientas manuales para ejercer esfuerzos de torsión, con la particularidad de que se puedan ajustar sus quijadas en función del tamaño de la tuerca a apretar o aflojar. (Hernández, 2015, p.9)

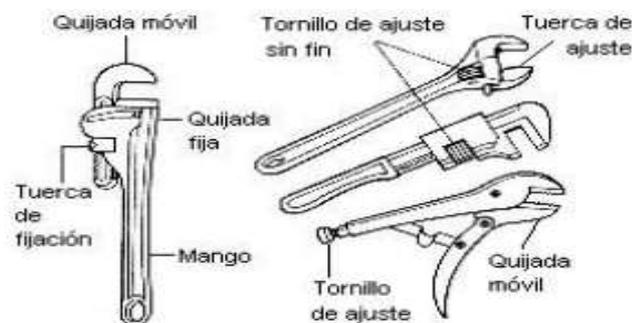


Figura 14-3: Llaves de boca ajustable

Fuente: Hernández, 2015, p.9

- Motores en corte

Es importante, que se realicen demostraciones sobre el funcionamiento de los tipos de motores, de manera física, para lo cual es importante contar por lo menos con los siguientes motores en corte:



Motor de gasolina



Motor de diésel



Motor eléctrico

Figura 15-3: Tipos de motores

Fuente: Hernández, 2015

- Embrague en corte



Figura 16-3: Embrague en corte

Fuente: Hernández, 2015

- Foso o elevador de reparación

Destinado para la inspección, mantenimiento y reparación de los vehículos.

- ✓ Foso de reparación

Es importante que el foso cuente con las escaleras de acceso en sus extremos.

La longitud del foso varía de acuerdo con la longitud de los vehículos a inspeccionar, pero para livianos por lo general es de 5m y el ancho varía en la parte superior de 0,80 a 1m, mientras que en la parte inferior puede incrementarse hasta 1,40m. La altura varía de 1,80 a 2,00m. (INSHT, 2015, pp. 1-3)



Figura 17-3: Foso de reparación

Fuente: INSHT, 2015, p.3

- ✓ Iluminación

Se consideran las mismas determinaciones planteadas en la iluminación de las aulas.

Sanitarios

- Normas técnicas de acondicionamiento

Tabla 96-3: Acondicionamiento de sanitarios

Ambiente	Área bruta (m ²)	Área útil (m ²)	Normativa
Baterías sanitarias hombres	25	21	1 inodoro / 30 estudiantes 1 urinario / 30 estudiantes 1 lavabo / 2 inodoros
Baterías sanitarias mujeres	25	21	1 inodoro / 20 estudiantes 1 lavabo / 2 inodoros

Fuente: Ministerio de educación, 2013, p.4

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

- Implementos de aseo

Es necesario implementar en cada sanitario los siguientes implementos de aseo:

- ✓ Papel industrial
- ✓ Dispensadores de jabón líquido
- ✓ Secador automático o toallas para manos

Además, es necesario que:

- ✓ Los espejos estén limpios y en buen estado
- ✓ Basureros con funda blanca
- ✓ Letreros de indicación de género a la entrada
- ✓ Los pisos deben estar siempre secos, no mojados

3.8.2.3.3. Vehículos

Plan de Chequeos y Mantenimientos

El plan de chequeo vehicular se lo llevará a cabo de manera mensual, debido a que los vehículos de la escuela están destinados para la instrucción práctica diaria, y por el mismo hecho debe garantizar la seguridad de sus ocupantes y encontrarse en las mejores condiciones de funcionamiento.

Tabla 97-3: Chequeo vehicular

FORMATO DE CHEQUEO VEHICULAR ESCUELA DE CONDUCCIÓN NO PROFESIONAL “GORGE WASHINGTON”				
				
Fecha:	/ /		Modelo:	
Responsable:			Placa:	
Hora de inspección:			Núm. de vehículo:	
Marca:				
Nivel de Líquidos				
Factor	Max.	Med.	Mín.	Observación
Aceite de motor				
Líquido de frenos				
Refrigerante				
Líquido de limpiaparabrisas				
Líquido de dirección				
Revisión de Neumáticos				
Factor	Correcta	Incorrecta	Observación	
Presión de los neumáticos				
Estado de rodadura				
Estado de llanta de emergencia				
Gato hidráulico y herramientas				
Triángulos				
Revisión de Alumbrado				
Factor	Correcta	Incorrecta	Observación	

Faros delanteros			
Luces intermitentes de parqueo			
Luces de freno y marcha atrás			
Batería			
Estado de Limpiaparabrisas			
Factor	Óptimo	No óptimo	Observación
Funcionamiento de limpiaparab.			
Interior y Exterior del vehículo			
Factor	Óptimo	No óptimo	Observación
Tapicería			
Cinturones de seguridad y apoya cabezas.			
Tablero			
Pintura			
Vidrios			

Fuente: Gestión preventiva en Escuelas, 2016

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Para los mantenimientos preventivos, es necesario considerar las siguientes frecuencias de intervención para cada uno de los insumos de los vehículos.

Tabla 98-3: Mantenimientos preventivos

Insumo de mantenimiento	Frecuencia de mantenimiento (kilometraje/tiempo)
Luces y presión de los neumáticos	Cada mes
Afinación menor y lubricación de chasis	5.000 km o 3 meses
Inspección de manguera y correa debajo del capó	5.000 km o 3 meses
Rotación y balanceo de neumáticos	10.000 km
Inspección de frenos o cambio de pastillas	10.000 km
Reemplazo o cambio del filtro de aire	Inspeccionar a ver si es necesario en cada cambio de aceite
Reemplazo o cambio de filtro de combustible	Cada 20.000 – 40.000 km / 2 años
Afinación de transmisión automática	Cada 40.000 km / 2 años
Cambio de neumáticos	De 20.000 a 40.000 km
Lavado y purgado del sistema de enfriamiento	De 80.000 a 100.000 km
Inspección general del motor	De 100.000 a 160.000 km / Entre 5-8 años

Fuente: Bonnick y Newbold, 2011

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

En el caso de acontecer alguna avería imprevista a cualquier vehículo, se deberá aplicar el mantenimiento correctivo necesario, en primera instancia por el mecánico de la escuela, sin embargo, si se trata de algún procedimiento de mayor complejidad, se deberá acudir obligatoriamente a un centro de reparación especializado.

Acondicionamiento normativo

Franjas de colores fluorescentes

Los vehículos de instrucción práctica deberán contar con franjas fluorescentes a sus costados laterales, con la finalidad de fijar distinción y aviso al resto de vehículos en la noche, y alertar de que se trata de un estudiante conduciendo. (CNTTTSV, 2003, p.12) Además es necesario implementar el logotipo de la escuela en la parte frontal del vehículo.



Figura 18-3: Franjas de colores fluorescentes

Fuente: CNTTTSV, 2003

3.8.2.3.4. Instrucción práctica de manejo

Programa de Instrucción Práctica

El cronograma de clases prácticas que actualmente se aplica en la escuela, no ha tenido los resultados esperados, por lo que es indispensable definir un programa de clases prácticas idóneo para que los estudiantes aprendan conducir.

En cuanto al tiempo de duración de la instrucción; la ley en su Art. 188.a señala que las horas de formación práctica, no podrán ser inferiores al 40% del contenido total de la malla curricular. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2021, p.69)

Es importante indicar que el presente programa debe tener continuidad, es decir, que una vez que se tenga la acción de aprendizaje “alcanzada”, se proceda con la siguiente acción.

Además, es obligatorio que todos los estudiantes sin excepción alguna cumplan con todo el programa de instrucción práctica.

Tabla 99-3: Programa de instrucción práctica

PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN PRÁCTICA “GORGE WASHINGTON”				
Objetivo:	Definir un programa integral y adecuado para impartir las clases prácticas en la escuela de conducción Gorge Washington.			
Responsables:	Líder supervisor académico e instructores de manejo			
Categoría:	No profesional			
Tipo de licencia:	Licencia tipo “B”			
Modalidad:	Teórica		Práctica	X

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Tabla 100-3: Fases de aprendizaje

Fuente: Woolfolk, 2016

Aprendizaje cognitivo - FASE I: INTRODUCCIÓN A LA CONDUCCIÓN				
Alcance: Que el estudiante conozca qué comprobaciones y acciones debe realizar antes de conducir.				
Aspectos	Tiempo (min)	Alcance		
		Alcanzado	Medianamente alcanzado	No alcanzado
Comprobaciones previas del vehículo	120	✓		
Indicadores del tablero instrumental	90	✓		
Adecuación del apoyacabeza	30	✓		
Uso correcto del cinturón de seguridad	30	✓		
Regulación del asiento	30	✓		
Regulación de espejos retrovisores	60	✓		
Carga horaria referencial:	360 min			
FASE II: INICIO DE LA CONDUCCIÓN				
Alcance: Dominio de habilidades motrices básicas para iniciar una conducción segura.				
Aspectos	Tiempo (min)	Alcance		
		Alcanzado	Medianamente alcanzado	No alcanzado
Encendido correcto del vehículo	30	✓		
Accionar y quitar el freno de mano	25	✓		
Utilización del freno, acelerador y embrague	30	✓		
Manejo de marchas	45	✓		
Control del volante	30	✓		
Aceleración y frenado	60	✓		
Salida o partida segura del vehículo	30	✓		
Carga horaria referencial:	250 min			

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Aprendizaje Significativo-FASE III: CONDUCCIÓN CONTROLADA				
Alcance: Que el estudiante conduzca con cuidado y control de las habilidades ya adquiridas.				
Aspectos	Tiempo (min)	Alcance		
		Alcanzado	Medianamente alcanzado	No alcanzado
Sincronización de cambios	100	✓		
Control de velocidad	90	✓		
Manejo de direccionales	30	✓		
Giros	60	✓		
Cambios de carril	60	✓		
Salidas en disco PARE y Ceda el paso	90	✓		
Distancias prudentiales	30	✓		
Cruce de vías	60	✓		
Pendientes	120	✓		
Redondeles	90	✓		
Carga horaria referencial:	730 min			
FASE IV: CONDUCCIÓN AUTÓNOMA				
Alcance: Que el estudiante conduzca con la pericia y seguridad adecuada.				
Aspectos	Tiempo (min)	Alcance		
		Alcanzado	Medianamente alcanzado	No alcanzado
Semáforos	90	✓		
Interpretación de señales de tránsito	30	✓		
Rebasamientos	90	✓		
Estacionamiento normal	60	✓		
Estacionamiento en pendientes	90	✓		
Marcha atrás	70	✓		
Pendientes de mayor complejidad	90	✓		
Retro en pendientes	150	✓		
Carga horaria referencial:	670 min			
Aprendizaje Experimental-FASE V: PERFECCIONAMIENTO DE CONDUCCIÓN				
Alcance: Dominio y confianza del estudiante en su conducción.				
Aspectos	Tiempo (min)	Alcance		
		Alcanzado	Medianamente alcanzado	No alcanzado
Conducción interurbana	120	✓		

Conducción en vehículo diferente	180	✓		
Autopistas	60	✓		
Abastecimiento en estaciones de servicio	30	✓		
Carga horaria referencial:	390 min			

Se ha determinado que la carga horaria de la instrucción práctica deber ser de 40 horas, siendo este tiempo referencial, tomando en cuenta la complejidad de cada una de las acciones de aprendizaje, sin embargo, este puede variar debido al avance de cada estudiante en sus destrezas y habilidades de conducción. Además, este tiempo cumple con lo estipulado en la ley vigente.

Evaluación final de instrucción práctica

Se pudo evidenciar que el examen final de instrucción que se aplica en la escuela no sigue una metodología adecuada (**Véase en Anexo N**) y se omiten las comprobaciones previas a la conducción. Por lo que a continuación se plantea un modelo de evaluación final de conducción al estudiante.

Es importante señalar que el examinador responsable de avaluar el examen final de conducción será un Agente Civil de Tránsito especializado (para cada estudiante), denominado por el técnico de escuelas de la Agencia Nacional de Tránsito.

Tabla 101-3: Evaluación final práctica

<p align="center">ESCUELA DE CONDUCCIÓN NO PROFESIONAL “GORGE WASHINGTON” EVALUACIÓN FINAL PRÁCTICA - CATEGORÍA NO PROFESIONAL TIPO “B”</p> 					
Examinador:		Fecha:	Hora de salida:	Hora de llegada:	
Estudiante:		Núm. de vehículo:	Calificación:		
Parámetro	Tópico	Aspectos a calificar	Cumple	No cumple	Observación
Comprobaciones previas a la conducción	Inspección previa	Verifica el estado de los neumáticos			
		Inspecciona visualmente el estado general del vehículo			
		Verifica triángulos de seguridad y herramientas			
		Regula el asiento y el apoyacabeza			
		Regula los espejos retrovisores			
		Revisa el funcionamiento de las luces			
		Se ajusta correctamente el cinturón de seguridad y obliga a su acompañante a ponérselo			
Destreza y habilidad en la conducción	Arranque	Verifica que está en neutro y enciende correctamente el vehículo			
		Reconoce los indicadores del tablero			
		Pone el direccional y regresa a mirar para salir			
		Retira el freno de mano antes de partir			
		Sale correctamente en primera marcha			
	Sincronización de cambios	Ejecuta correctamente los cambios de marcha			
		Realiza a tiempo el cambio de marcha			
		No hace sonar la caja de cambios			
		Evitar mirar la palanca al realizar los cambios			
	Uso del embrague	Controla adecuadamente el embrague			
		Coloca el pie izquierdo sobre el pedal de embrague			

	Uso del freno	Presiona el freno con el pie derecho			
		Frena despacio y no bruscamente			
Destreza y habilidad en la conducción	Luces intermitentes y direccionales	Acciona correctamente el direccional antes de virar			
		Acciona correctamente el direccional antes de cambiar de carril			
		Acciona correctamente el direccional de la dirección a la que se va a dirigir			
		Activa las luces intermitentes de parqueo antes de estacionarse			
	Maniobras en circulación	Rebasa y adelanta de manera segura			
		Realiza el cruce seguro de vías e intersecciones			
		Utiliza las dos manos sobre el volante			
		En carriles unidireccionales conduce por la mitad del carril			
		En vías bidireccionales respeta las líneas de separación de carril o calzada			
		Cede si alguien quiere rebasarlo			
		Antes de cambiar de carril, ¿revisa el retrovisor y mira hacia tras por el hombro?			
		Mantiene distancia prudencial con otro vehículos frontal y lateral			
		Al pararse detrás de un vehículo, logra mirar sus llantas traseras			
		Al detenerse más de 15 segundos en una zona de congestión, acciona el freno de mano			
		Al dar retro, mira los espejos retrovisores			
	Realiza la acción de retro correcta				
	Intersecciones	Al aproximarse, ¿reduce la velocidad?			
		Evita quedarse en la mitad de la intersección			
		Cede el paso al otro tráfico vehicular			
Cede siempre el paso a los peatones					
Semáforos	Al aproximarse reduce la velocidad				
	Se detiene ante la luz roja				
	Se detiene antes de la línea de PARE				
	Se detiene al encenderse el ámbar del semáforo				

	Redondeles	Al aproximarse reduce la velocidad				
		Observa si hay vehículos aproximándose				
		Utilizar las direccionales antes de ingresar				
		Ingresa por el carril adecuado al redondel				
		Al salir utiliza las direccionales derechas				
	Cuestas	Acciona el freno de mano				
		Pone el cambio en primera marcha				
		Al salir suelta el freno de mano				
		No retrocede mucho el vehículo al salir				
	Virajes	Antes de iniciar el viraje activa los direccionales				
		Antes de iniciar el viraje revisa si viene tránsito				
		Realiza un buen giro				
	Destreza y habilidad en la conducción	Estacionamiento	Antes de detenerse observa el tráfico que se acerca por detrás			
			Acciona las luces intermitentes de parqueo			
			Se estaciona de manera correcta			
Comportamiento del conductor, en función al cumplimiento de las señales de tránsito	Señales de tránsito	Respetar los límites de velocidad				
		Reconoce y respeta las señales regulatorias				
		Reconoce y respeta las señales preventivas				
		Respetar los pasos de cebra				
		Cede siempre el paso a los peatones				
		Identifica y respeta la doble línea de separación de carril				
		Conoce y respeta los límites máximos de velocidad				
		Toma en cuenta las señales del tráfico cercano				
		Utiliza adecuadamente la bocina				

Causales por las que un aspirante debe reprobar automáticamente el examen:

- No se puso el cinturón de seguridad
- Utilizó el celular mientras conducía
- Se pasó el semáforo en rojo

- Incurrió en el cometimiento de un accidente de tránsito
- No se detuvo ante una señal de PARE

Nota: Si en el caso de que, durante la evaluación, no se ha evaluado alguno de los aspectos, el examinador deberá compensar la puntuación formulando preguntas sobre dicho aspecto.

Firma del estudiante: **Firma del examinador:**

C.I. estudiante: **C.I. examinador:**

Sello de la escuela: **Firma del líder supervisor académico:**

(Mejía, 2017)

3.8.2.4. Seguridad Vial

Tomando como referencia el cuadro de “Impacto de los resultados de la seguridad vial en los siniestros e infracciones de tránsito” en la sección de resultados, se han aplicado las siguientes medidas para reducir el impacto de los diferentes parámetros de la seguridad vial en los siniestros de tránsito.

3.8.2.4.1. Mejoras de la Formación Académica de las escuelas de conducción no profesionales para la Seguridad Vial de la ciudad de Riobamba

- **Modalidad de Formación**

Solamente quienes concluyan y aprueben el curso podrán obtener su licencia de conducir. (CNTTTSV, 2021, p. 49)

Por lo que queda eliminada la opción de evaluación directa, garantizando que todos los aspirantes a conductores realicen todo el curso de formación y se capaciten de la mejor manera.

- **Requisitos de los aspirantes a conductores**

- ✓ Edad

Es recomendable que los aspirantes a conductores sean mayores a 20 y menores a 50 años, ya que, en este rango de edad, las personas tienen mayor idoneidad moral.

- ✓ Instrucción

Mínimo bachilleres titulados.

- **Formación teórica**

- ✓ Tiempo de duración del curso teórico

El curso teórico tendrá una duración equivalente a 50 horas académicas (**Véase en Plan de estudios de la escuela de conducción no profesional “Gorge Washington”**), distribuidas en 7 asignaturas. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2021, p. 69)

- ✓ **Del contenido teórico**

Se aplicarán 7 asignaturas: Transporte y seguridad vial, Normativa legal, Psicología aplicada a la conducción, Primeros auxilios, Mecánica básica, Educación ambiental y Geografía. (**Véase en Plan de estudios de la escuela de conducción no profesional “Gorge Washington”**).

- **Formación Práctica**

- ✓ Tiempo de duración de la instrucción práctica

El tiempo destinado para la instrucción práctica será de 40 horas académicas (**Véase en programa de instrucción práctica “Gorge Washington”**). Mismo que equivale al 41% del total de horas de la malla curricular, cumpliendo de este modo con lo estipulado en la ley. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2021, p. 69)

- ✓ **Del contenido práctico**

El contenido práctico consistirá en un programa que considera 3 aprendizajes dados en 5 fases: Aprendizaje cognitivo: Fase I: Introducción a la conducción y Fase II: Inicio de la conducción. Aprendizaje significativo: Fase III: Conducción controlada y Fase IV: Conducción autónoma. Aprendizaje experimental: Fase V: Perfeccionamiento de conducción. (**Véase en programa de instrucción práctica “Gorge Washington”**).

3.8.2.4.2. *Mejora de la Infraestructura Vial para la Seguridad Vial de la ciudad de Riobamba*

Tabla 102-3: Acciones de mejora en la infraestructura vial

Parámetro Principal	Tópico	Objetivo	Acciones	Norma técnica	Costo		Responsable	Nivel de cumplimiento				Impacto en la seguridad vial			Observación		
					▲	▼		25%	50%	75%	100%	A	M	B			
Infraestructura Vial	Tráfico vehicular	Mantener un tráfico vehicular moderado, que facilite una buena movilidad	Implementar medidas de control de tráfico en la ciudad. De preferencia la de “Pico y Placa” o el “Auto compartido”	Plan de movilidad 2020		X	Dirección de Movilidad de Riobamba			X				X			
	Capa de rodadura	Mejorar la capa de rodadura de las vías de la ciudad de Riobamba y sus especificaciones técnicas	Ejercer mantenimiento de las vías de la ciudad que se encuentran en mal estado.	NEVI 12 – Volumen 6 Conservación vial	X		MTOP y Movilidad		X				X				
			Corregir las falencias técnicas y geométricas de las vías	NEVI 12- Volumen 2 Norma para estudios y diseños viales	X		MTOP y Movilidad			X			X				
	Señalización vertical y horizontal	Optimizar la señalización vertical y horizontal de la ciudad	Reemplazar la señalización obsoleta o en mal estado, por nueva	RTE INEN 004-1:2011	X		MTOP y Movilidad		X				X				
			Implementar la señalización adecuada y reemplazar por la inadecuada	Señalización vertical RTE INEN 004-2:2011	X		MTOP y Movilidad		X				X				
			Implantar señalización en zonas donde se tenga ausencia de la misma y donde necesariamente se requiera	Señalización horizontal	X		MTOP y Movilidad		X				X				

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

3.8.2.4.3. Mejoras en la Normativa Legal de las escuelas de conducción no profesionales

Tabla 103-3: Acciones de mejora en cuando a la normativa legal

Realizado por: Cruz, Jessica, 2021

Norma legal	Sustentación legal	Acciones	Responsable	Nivel de Cumplimiento				Tiempo
				25%	50%	75%	100%	
Ley Orgánica reformativa de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	Art. 92 Licencia para conducir	Eliminación de la evaluación directa.	ANT				X	Desde enero 2022
		Se exigirá un proceso periódico de evaluación a los conductores.	ANT y GAD				X	Desde enero 2022
	Art.186 Diseño y autorización de programas educativos	Se diseñarán planes y programas educativos en materia de tránsito, transporte terrestre y S.V. Priorizando el fomento a la movilidad activa y el respeto al peatón y ciclista.	Ministerio de Educación, ANT, GAD				X	Desde enero 2022
		Se instará en las instituciones de educación superior a que promuevan jornadas de concientización y sensibilización del uso adecuado.	Ministerio de Educación				X	Desde enero 2022
	Art. 188 Escuelas de formación, capacitación y entrenamiento	Las escuelas de formación realizarán obligatoriamente al menos 2 veces al año actividades y programas con la comunidad gratuitos de educación y S.V.	Escuela de formación y ANT				X	Desde enero 2022

	Art. 196 Programas para la reducción de siniestros	Ejecución de planes, programas, proyectos y campañas de prevención, educación y seguridad, la realización de estudios, formulación de soluciones y ejecución de acciones para la reducción de la siniestralidad, con base en los factores y causas de incidencia.	ANT y GAD				X	Desde enero 2022
Reglamento de las escuelas de capacitación de conductores sportman	Nueva reforma del Reglamento	El presente reglamento de las escuelas de capacitación de conductores sportman del 2003, debe reformarse en función a los lineamientos de la nueva ley, y considerar los lineamientos planteados en el presente trabajo de titulación.	ANT				X	Desde enero 2022
		Recomendar que las inspecciones realizadas a las escuelas, para evidenciar si cumplen con todo lo establecido para impartir sus clases, debe ser de manera aleatoria, es decir, en cualquier momento, mínimo unas 4 veces al año.	Técnico de escuelas de la ANT					Desde enero 2022
		Disponer de agentes civiles especializados, para que sean estos quienes se encarguen de evaluar a los estudiantes en su examen práctico final.	ANT				X	Desde enero 2022
Resoluciones	Resolución 028-DE-2020-ANT	En vista de que continúa la emergencia sanitaria COVID 19, y para cualquier emergencia que se tenga en la escuela, es importante que se aplique el instructivo para la capacitación en línea.	ANT				X	Desde enero 2022
	Resolución 029-DE-ANT-2020	De igual forma, por la emergencia sanitaria, es necesario que también se lleve a cabo el instructivo de protocolo de bioseguridad.	ANT				X	Desde enero 2022

CONCLUSIONES

- Se pudo evidenciar que la escuela de conducción Gorge Washington no cuenta con una administración adecuada y tampoco gestiona su talento humano.
- Se ha determinado que en cuanto a los parámetros principales de la formación académica; la escuela G.W. cumple parcialmente, teniendo como principales falencias el plan de estudios, el taller mecánico y la instrucción práctica.
- Del 2018 al 2020, el 48% ha rendido la evaluación directa y el 52% ha tomado todo el curso, siendo de estos el 48% de instrucción bachillerato y el 27% básica.
- Se pudo determinar que el 52% del parque automotor del centro histórico de Riobamba está constituido por vehículos particulares, y seguido a este, el 43% por taxis.
- La capa de rodadura y la señalización, son los componentes de la infraestructura vial que han generado mayor impacto negativo en la seguridad vial de Riobamba.

RECOMENDACIONES

- Es importante que la LOTTTSV, también regule mejoras como la edad y el nivel de escolaridad de las personas, mínimo a 19 años de edad e instrucción a bachiller titulado, para que puedan acceder a un curso de formación de conductores, que se capaciten a los instructores de manejo.
- Es importante que la escuela adopte el modelo de administración y GTH planteado, para mejorar modelo organizacional y fomentar una mejor productividad y formación.
- Las inspecciones de la ANT realizadas a las escuelas, para evidenciar si cumplen con todo lo establecido para impartir sus clases, deben ser de manera aleatoria, es decir, en cualquier momento, mínimo unas 4 veces al año.
- Es importante que la ANT disponga de agentes civiles especializados, para que sean estos quienes se encarguen de evaluar a los estudiantes en su examen final práctico.
- Tomar en cuenta la evaluación planteada a la escuela Gorge Washington, como modelo base para que se aplique en el resto de escuelas; mejorando de este modo la formación de los futuros conductores, y promoviendo una seguridad vial adecuada para todos los actores viales.
- Acondicionar las vías y la señalización en función a las normas Nevi 12 y los RTE de señalización.

BIBLIOGRAFÍA

- A & V CONSULTORES. (2019). *Plan de Movilidad del Cantón Riobamba- Informe FASE I*. Recuperado de: <https://www.gadmriobamba.gob.ec/index.php/descarga/category/1126-plan-de-movilidad-2020?download=2027:plan-movilidad-informe-fase-i-completo-pdf>
- Abal, D. (2021). *Manual de Conducción Vehicular Práctica: Automóvil*. Recuperado de: https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/manual__de_conduccion_vehicular.pdf
- ANT. (2017). *Licencias de conducir*. Recuperado de: https://www.ant.gob.ec/?page_id=4064
- ANT. (2019). *Estadísticas de siniestros de tránsito*. Recuperado de: file:///C:/Users/IntelPC/Downloads/Siniestros-Diciembre_2018.pdf
- ANT. (2019). *Fallecidos en sitio por siniestros de tránsito*. Recuperado de: https://www.ant.gob.ec/?page_id=2670
- ANT. (2020). *Estadísticas de siniestros de tránsito*. Recuperado de: https://www.ant.gob.ec/?page_id=2670#42-43-siniestros-2018
- ANT. (2020). *Homologación de equipos y dispositivos de control*. Recuperado de: file:///C:/Users/EROBER/Downloads/Listado_de_dispositivos_homologados_al_30-10-2020.pdf
- ANT. (2020). *Listado de Escuelas de Capacitación Tipo A y B por Provincia*. Recuperado de: https://www.ant.gob.ec/?page_id=2567
- ANT. (2020). *Estadísticas de siniestros de tránsito*. Recuperado de: https://www.ant.gob.ec/?page_id=2670#42-43-siniestros-2018
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). *Constitución de la Republica del Ecuador*. Recuperado de: https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2012). *Código de Trabajo*. Recuperado de: <https://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/11/C%C3%B3digo-de-Tabajo-PDF.pdf>

Asamblea Nacional del Ecuador. (2014). *Código Orgánico Integral Penal COIP*. Recuperado de:

https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/EQU/INT_CEDAW_ARL_ECU_18950_S.pdf

Asamblea Nacional del Ecuador. (2014). *Ley de Compañías*. Recuperado de:

<https://portal.supercias.gob.ec/wps/wcm/connect/77091929-52ad-4c36-9b16-64c2d8dc1318/LEY+DE+COMPAC3%91IAS+act.+Mayo+20+2014.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=77091929-52ad-4c36-9b16-64c2d8dc1318>

Asamblea Nacional del Ecuador. (2021). *Ley orgánica reformativa de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial*. Recuperado de:

<https://portovial.gob.ec/sitio/descargas/leyes/ley-organica-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-vial.pdf>

Asamblea Nacional del Ecuador. (2013). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Recuperado de:

<https://www.quito-turismo.gob.ec/descargas/septiembre2013/baselegal/LOTTTSV.pdf>

Asamblea Nacional del Ecuador. (2014). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Recuperado de:

<https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>

Asamblea Nacional del Ecuador. (2014). *Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito Y Seguridad Vial*. Recuperado de:

<https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>

Autoantioquia. (2018). *Clases de conducción: importancia y beneficios*. Recuperado de:

<https://www.autoantioquia.edu.co/clases-de-conduccion-medellin-beneficios/>

Autoescuelas. (2016). *Mantenimiento de vehículos*. Recuperado de:

<file:///C:/Users/IntelPC/Downloads/DocPRL-11%20Mantenimiento%20de%20vehiculos.pdf>

- Bonnick, A., & Newbold, D. (2011). *A Practical Approach to Motor Vehicle Engineering and Maintenance*. Recuperado de: <https://oxvard.files.wordpress.com/2018/06/practical-approach-to-motor-vehicle-engineering-and-maintenance.pdf>
- Chiavenato, I. (2001). *Administración Proceso Administrativo*. (Vol. Tercera edición). Bogotá, Colombia: Mc Graw Hill.
- Chiavenato, I. (2006, Mayo). *Introducción a la teoría general de la administración*. México: Mc Graw Hill.
- Chiavenato, I. (2009). *Gestión del Talento Humano*. México: Mc Graw Hill.
- Chiavenato, I. (2017). *Planeación estratégica, fundamentos y aplicaciones*. Santa Fe, México: Mc Graw Hill Education.
- CNTTTSV. (2003). *Reglamento de escuelas de capacitación de conductores sportman*. Recuperado de: https://especiales.elcomercio.com/documentos/2014/11/reglamento_escuelas_no_profesionales.pdf
- COIP. (2014). *Registro oficial, órgano del gobierno del Ecuador*. Recuperado de: https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/EQU/INT_CEDAW_ARL_ECU_18950_S.pdf
- CONGRESO NACIONAL. (2012). *Código de Trabajo*. Recuperado de: <https://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/11/C%C3%B3digo-de-Tabajo-PDF.pdf>
- Constante, N. (2017). *Accidentes de Tránsito producidos por Imprudencia y Negligencia de Conductores y Peatones en la Avenida Simón Bolívar del DMQ, Año 2016*. (Tesis de pregrado, Universidad Central del Ecuador). Recuperado de: <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/13253/1/T-UCE-0013-Ab-167.pdf>
- Constitución de la Republica del Ecuador. (2008). *Constitución de la Republica del Ecuador año 2008*. Recuperado de: https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf
- Cusme, M. (2014). *Necesidad de reformar el Art. 26 del reglamento de escuelas de capacitación de conductores sportman, con la finalidad de incrementar las horas de capacitación, en el Ecuador*. (Tesis de pregrado, Universidad Nacional de Loja). Recuperado de:

<https://dspace.unl.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/7567/1/Miguel%20Angel%20Cusme%20Cabezas.pdf>

Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2021). *Cuadro tarifario de servicios ANT para el año 2021. Resolución-002-DIR-2021-ANT*. Recuperado de: https://www.ant.gob.ec/wp-admin/admin-ajax.php?juwpfisadmin=false&action=wpfd&task=file.download&wpfd_category_id=312&wpfd_file_id=5169

Farfán, C. (2018). *Licencia para matar: Cada año mueren unos 3000 ecuatorianos en las vías*. Recuperado de: <https://www.vistazo.com/actualidad/nacional/licencia-para-matar-cada-ano-mueren-unos-ecuatorianos-en-las-EFVI103236>

Gestión preventiva en Escuelas. (2016). *Mantenimiento de vehículos*. Recuperado de: <https://autoescuelasprevencion.jimdofree.com/d%C3%B3nde-estamos/>

Hernández, J. (2015). *Herramientas y máquinas utilizadas en un taller de mecánica automotriz*. Recuperado de: <http://www.inacap.cl/web/material-apoyo-cedem/alumno/Mecanica/Mantenimiento-Industrial-SMTM01-Taller-Mecanico-I/GuiaHerramientasymaquinas.pdf>

INEC. (2019). *Anuario de Estadísticas de Transporte 2018*. Recuperado de: https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2018/2018_ANET_PP_T.pdf

INEN. (2011). *Muebles escolares. Pupitre con silla para alumnos. Requisitos e inspección*. Recuperado de: <https://archive.org/details/ec.nte.2583.2011/page/n5/mode/2up>

INSHT. (2015). *Notas técnicas de prevención- Fosos de inspección de vehículos: seguridad*. Recuperado de: <https://www.insst.es/documents/94886/566858/ntp-1060w.pdf/86ce0090-0894-47a2-b29a-8bd9dd7b11ad?version=1.0&t=1614697789546>

Jaramillo, L., & Puga, L. (2016). Sophia, Colección de Filosofía de la Educación. *El pensamiento lógico - abstracto como sustento para potenciar los procesos cognitivos en la educación*, 2(21). [31-55]. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/4418/441849209001.pdf>

Luzuriaga, L. M. (2016). *Psicología Educativa como recurso para la formación académica en conducción no profesional*. Loja: Universidad Católica de Loja.

- Manso V. & Castaño M. (2008). *Educación y seguridad vial. La aportación de los agentes sociales en la movilidad segura*. España: ETRASA.
- Mejía, L. (2017). *Evaluación práctica como recurso para la formación académica en conducción no profesional en la Escuela Sportmancar, ubicada en la Parroquia Sucre, cantón y provincia de Loja, período lectivo 2016-2017*. (Tesis de maestría, Universidad Técnica particular de Loja). Recuperado de: <https://dspace.utpl.edu.ec/bitstream/20.500.11962/21171/1/Mej%C3%ada%20Luzuriaga%20Lizabeth%20Narcisa%20.pdf>
- Ministerio de educación. (2013). *Normas técnicas y estándares para el diseño de espacios educativos*. Recuperado de: <https://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/01/ACUERDO-483-12.pdf>
- MTOP. (2013). *Volumen N° 2 - Libro A Norma para estudios y diseños viales NEVI-12-MTOP*. Recuperado de: https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/12/01-12-2013_Manual_NEVI-12_VOLUMEN_2A.pdf
- MTOP. (2016). *Plan estratégico de movilidad 2013-2037*. Recuperado de: https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/04/Plan_Estrategico-de-Movilidad.pdf
- Ministerio del Trabajo. (2021). *Salarios mínimos sectoriales 2021*. Recuperado de: <https://www.trabajo.gob.ec/wp-content/uploads/2020/12/ANEXO-1%E2%80%9CEstructuras-ocupacionales-%E2%80%93-salarios-m%C3%ADnimos-sectoriales-y-tarifas-sa.pdf?x42051>
- Morantes, A., & Acuña, G. (2013). Zona Próxima-revista del Instituto de Estudios en Educación Universidad del Norte. *Propuesta de modelo de gestión para educación superior a distancia: una aproximación*, 2(18). [72-92]. Recuperado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/zop/n18/n18a07.pdf>
- MOTORGIGA. (2015). *Escuela de Conducción*. Recuperado de: <https://diccionario.motorgiga.com/diccionario/escuela-de-conduccion-definicion-significado/gmx-niv15-con194044.htm>

- Naranjo, B. (2021). *Ecuador vuelve la mirada a la Educación Vial*. Recuperado de: <https://culturavial.net/2021/05/16/ecuador-vuelve-la-mirada-a-la-educacion-vial/>
- Newbold, D. (2011). *A Practical Approach to Motor Vehicle Engineering and Maintenance*. USA: Elsevier Inc.
- Ruiz, G. (2013). Foro de Educación. *La teoría de la experiencia de John Dewey: significación histórica y vigencia en el debate teórico contemporáneo*, 11(15), pp. 103-124. doi: <http://dx.doi.org/10.14516/fde.2013.011.015.005>
- SECAP. (2015). *Servicio Ecuatoriano de Capacitación Profesional*. Recuperado de: <http://190.152.45.247/planificacion/PROYECTO%20ESCUELA%20DE%20CONDUCI%C3%93N%20LICENCIAS%20B.pdf>
- SUPERCIAS. (2014, 20 de Mayo). *Ley de Compañías*. Recuperado de: <https://portal.supercias.gob.ec/wps/wcm/connect/77091929-52ad-4c36-9b16-64c2d8dc1318/LEY+DE+COMPAC3%91IAS+act.+Mayo+20+2014.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=77091929-52ad-4c36-9b16-64c2d8dc131864c2d8dc1318/LEY+DE+COMPAC3%91IAS+act.+Mayo+20+2014.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=77091929-52ad-4c36-9b16-64c2d8dc1318>
- Tamariz, J. (2015). *La cobertura del sistema público para pago de accidentes de tránsito (sppat) y su impacto en las víctimas de accidentes de tránsito en la provincia de Santa Elena primer trimestre 2015*. (Tesis de pregrado, Universidad Estatal Península de Santa Elena). Recuperado de: <https://repositorio.upse.edu.ec/bitstream/46000/3757/1/UPSE-TDR-2015-0011.pdf>
- Valencia, J. (2007). *Herramientas y máquinas utilizadas en un taller de mecánica automotriz*. Recuperado de: <http://www.inacap.cl/web/material-apoyocedem/alumno/Mecanica/Mantenimiento-Industrial-SMTM01-Taller-Mecanico-I/Guia1Herramientasymaquinas.pbf>
- Woolfolk, A. (2010). *Psicología Educativa*. México: PEARSON.



ANEXOS

ANEXO A: Entrevista al TH de la escuela de conducción “Gorge Washington”



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
ESCUELA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE



Objetivo: Determinar la actual administración, gestión del talento humano y formación académica que se aplica en la escuela de estudio.

1. ¿La escuela cuenta con planes administrativos?
2. ¿Se cuenta con una estructura organizacional?
3. ¿Cómo es el proceso de la toma de decisiones?
4. ¿Se cuenta con un sistema de comunicación?
5. ¿Cómo considera su relación laboral con el resto de colaboradores?
6. ¿Existe un programa de recompensas y castigos?
7. ¿Se lleva a cabo la evaluación de las actividades y planes de la escuela?
8. ¿Se aplica algún proceso de retroalimentación en la escuela?
9. ¿Se ha utilizado la herramienta del descriptor de puesto?
10. ¿Se cuenta con algún proceso para reclutar personal?
11. ¿Qué mecanismo se utiliza para la selección del TH?
12. ¿La escuela proporciona beneficios de seguridad y salud ocupacional?
13. ¿Se realizan capacitaciones al TH, y cada qué tiempo?
14. ¿La escuela está obligada a llevar contabilidad?
15. ¿Cuántas materias se imparten para la licencia tipo “b”?
16. ¿Cuántos docentes e instructores están asignados para las clases de conducción?
17. ¿Se cuenta con alguna metodología o programa de enseñanza de manejo?

ANEXO B: Ficha de observación de la infraestructura y equipamiento de la escuela de conducción “Gorge Washington”



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
ESCUELA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE



Parámetro Principal	Parámetro Secundario	Ítem	Elementos	Valoración/Estado				Observación
				E	B	R	M	
Infraestructura y Equipamiento	Instalaciones	Aulas	Escritorio					
			Pupitres					
			Pizarra					
			Piso					
			Paredes					
			Infocus					
			Ventilación					
			Iluminación					
			Cartelera					
			Dirección					
			Secretaría					
		Archivo						
		Tesorería						
		Sala de espera						
		Departamento Psicosensométrico	Nictómetro (probador de visión)					
			Test punteado					
			Test de palanca					
			Reactímetro					
			Audiómetro					
		Taller Mecánico	Herramientas					
			Motores en corte					
	Embrague en corte							
	Sistema de freno en corte							
	Pozo de reparación o elevador del vehículo							
	Iluminación							
	Áreas Complementarias	Sanitarios	Pisos					
			Paredes					
			Inodoros					
			Lavabos					
			Dispensador de jabón					
			Secador o toallas					
			Papel higiénico					
			Espejos					
		Parqueaderos	De practicar					
			De autoridades					
			De usuarios					
		Área Recreacional	Áreas verdes de socialización					
		Bar	Sanidad y alimentos					

ANEXO C: Ficha de observación de los vehículos de instrucción práctica de la escuela de conducción “Gorge Washington”



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

ESCUELA DE INGENIERÍA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE



Parámetro Principal	Parámetro Secundario	Elementos	SI	NO	Observación
Vehículos	Acondicionamiento y señalización	<ul style="list-style-type: none"> • Cuentan con el sistema de doble control 			
		<ul style="list-style-type: none"> • Tienen las señales a los costados, al frente y • detrás con el logo de la escuela 			
		<ul style="list-style-type: none"> • Cuentan con franjas de colores fluorescentes 			
		<ul style="list-style-type: none"> • Letras de: “PRECAUCIÓN ESTUDIANTE • CONDUCIENDO” en la parte posterior 			
		<ul style="list-style-type: none"> • Letra “E” de 20cm fluorescente en el techo 			

ANEXO D: Encuesta a conductores del 2018, 2019 y 2020



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

ESCUELA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE



Objetivo: Medir el nivel de formación de los conductores que sacaron por primera vez su licencia de conducir en los años 2018, 2019 y 2020 respectivamente.

1. Género

Masculino () Femenino ()

2. ¿En qué año sacó por primera vez su licencia de conducir?

2018 () 2019 () 2020 ()

3. Para obtener su licencia de conducir:

Realizó todo el curso de conducción ()

Solo rindió el examen práctico en la escuela ()

4. ¿En qué escuela lo realizó?

Aneta ()

Center Drive ()

Gorge Washington

Otra ()

5. Al sacar por primera vez su licencia de conducir. ¿Qué edad tenía?

De 16 a 20 años ()

De 21 a 30 años ()

De 31 a 40 años ()

Más de 40 años ()

6. Luego de aprobar el curso de conducción. ¿Aprendió a conducir bien?

Si ()

No ()

Más o menos ()

7. ¿Cuál es su nivel de instrucción?

Básica ()

Bachillerato ()

Superior ()

8. ¿Cuánto tiempo duró su curso de conducción?

Una semana ()

Dos semanas ()

Un mes ()

Más de un mes ()

No lo tomé ()

9. ¿Por qué motivo sacó su licencia de conducir?

Para trasladarse al trabajo ()

Para trasladarse al lugar de estudio ()

Preferencia del uso del vehículo particular ()

Otro motivo ()

10. ¿Cómo considera la infraestructura vial de la ciudad?

Excelente ()

Buena ()

Regular Mala ()

ANEXO E: Encuesta aplicada a los estudiantes que culminaron el curso en la escuela de conducción “Gorge Washington”



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

ESCUELA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE



Objetivo: Medir el grado de aprendizaje práctico de los estudiantes que tomaron el curso de conducción en la escuela Gorge Washington

1. ¿Aprendió a conducir en la escuela?

Si () No ()

2. ¿Se siente lo suficientemente capacitado para conducir un vehículo?

Si () No ()

3. ¿Luego de terminar el curso de conducción, ha empezado a conducir regularmente?

Si () No ()

4. ¿Actualmente tiene confianza en su capacidad de conducción?

Si () No ()

5. ¿Considera suficiente el tiempo de instrucción práctica de manejo que le dieron?

Si () No ()

ANEXO I: Ficha de observación de la señalización horizontal en intersecciones del centro histórico de Riobamba.



SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL EN INTERSECCIONES						
NODO	ESTADO DE LA SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL			LÍNEA DE PARE	CRUCE CEBRA	OBSERVACIÓN
	E	R	M			
17						
12						
7						
18						
13						
8						
19						
14						
9						

ANEXO K: Plan de estudios escuela de conducción "Gorge Washington"



ESCUELA DE CONDUCCIÓN PROFESIONAL
"Gorge Washington"

MALLA CURRICULAR ESCUELA DE CONDUCCIÓN GORGE WASHINGTON

EDUCACIÓN VIAL – 5 HORAS

- Definiciones
- Documentación
- Factor humano y tiempo de reacción
- Factor vehículo (seguridad activa y pasiva)
- Factor vía (seguridad activa y pasiva)
- Acomodación y manejo
- Otros usuarios viales
- Dispositivos de control de tránsito (señalización vertical y horizontal)
- Señalización óptica y alumbrado (luces)
- La vía
- Velocidad
- Maniobras en la vía
- Intersecciones
- Transporte de personas o carga
- Conducción a la defensiva
- Accidentes de tránsito
- Preparación y desarrollo de un viaje

PSICOLOGIA EDUCATIVA – 2 HORAS

- Tipos de conductores
- Emociones
- El estrés
- La depresión
- La ansiedad

PRIMEROS AUXILIOS – 3 HORAS

- Movilización del herido
- Normas básicas
- Valoración primaria
- Consciencia
- Preparación
- Respiración
- Boca a Boca
- Pulso
- Masaje cardíaco externo
- Finalización de la reanimación



ESCUELA DE CONDUCCIÓN PROFESIONAL "George Washington"

- Inconsciencia
- Colapso (shock)
- Hemorragias
- Valoración secundaria
- Fracturas
- Botiquín de primeros auxilios
- Información para el seguro

MECÁNICA BÁSICA - 5 HORAS

- Motor
- Refrigeración
- Sistema Eléctrico
- Transmisión
- Dirección
- Suspensión
- Frenos
- Ruedas

LEY Y REGLAMENTO - 3 HORAS

- Infracciones de Tránsito: Delitos y contravenciones de tránsito





PLANIFICACIÓN DE CONTENIDOS

LEY Y REGLAMENTO (3 horas hábiles)

- Infracciones de Tránsito

EDUCACIÓN VIAL (7 horas hábiles)

- Definiciones
- Documentación
- Factor humano y tiempo de reacción
- Factor vehículo (seguridad activa y pasiva)
- Factor vía (seguridad activa y pasiva)
- Acomodación y manejo
- Otros usuarios viales
- Dispositivos de control de tránsito (señalización vertical y horizontal)
- Señalización óptica y alumbrado (luces)
- La vía
- Velocidad
- Maniobras en la vía
- Intersecciones
- Transporte de personas o carga
- Conducción a la defensiva
- Accidentes de tránsito
- Preparación y desarrollo de un viaje



ANEXO M: Plan de estudios escuela del SCHPCH



PLAN DE ESTUDIOS SCHPCH
LICENCIA TIPO E

NUM.	ASIGNATURA	COMPONENTES DE APRENDIZAJE (HORAS)		TOTAL HORAS	REQUISITOS	DÍAS / ASIGNATURA
		DOCENCIA APRENDIZAJE EN CONTACTO CON EL DOCENTE	APRENDIZAJE PRÁCTICO			
1	Educación Vial	30	-	-	Matrícula	13
2	Psicología aplicada a la conducción	22	-	-	Matrícula	11
3	Mecánica básica	40	-	-	Matrícula	17
4	Ley y Reg.	20	-	-	Matrícula	10
5	Primeros Aux.	15	-	-	Matrícula	8
6	Computación	15	-	-	Matrícula	8
7	Relaciones humanas	15	-	-	Matrícula	8
8	Educ. Ambiental	12	-	-	Matrícula	6
9	Geografía	30				13
10	Atención al cliente	30				13
11	Inglés	6				3
TOTAL		220	140	360		110

ANEXO N: Examen práctico de la escuela de conducción "Gorge Washington"

1.- ANTES DE ARRANCAR		7.- CONTROL GENERAL DEL VEHÍCULO 1	
¿Regula el asiento?.....	<input type="checkbox"/>	¿Excede los límites de velocidad?.....	<input type="checkbox"/>
¿Cierra bien la puerta?.....	<input type="checkbox"/>	¿Conduce muy despacio para las condiciones del tránsito?.....	<input type="checkbox"/>
¿Revisa y regula los espejos retrovisores?.....	<input type="checkbox"/>	¿Mantiene de acuerdo a las condiciones del tránsito, la velocidad adecuada pero sin exceder los límites máximos?.....	<input type="checkbox"/>
¿Se pone el cinturón de seguridad?.....	<input type="checkbox"/>	En vías sin demarcaciones de carriles, ¿Mantiene siempre el lado derecho de la vía?.....	<input type="checkbox"/>
¿Se ajusta correctamente el cinturón de seguridad?.....	<input type="checkbox"/>	Al rebasar o pasar cerca de otros vehículos estacionados ¿Mantiene distancia lateral segura? (mínimo 1,5 metros).....	<input type="checkbox"/>
2.- AL ARRANQUE		8.- CONTROL GENERAL DEL VEHÍCULO 2	
Antes de encender el motor ¿Pone cambio en neutro y freno de mano accionado?.....	<input type="checkbox"/>	Al parar detrás de otro vehículo, ¿Observa las llantas posteriores del vehículo que se detiene delante?.....	<input type="checkbox"/>
Antes de salir ¿Mira alrededor del vehículo?.....	<input type="checkbox"/>	¿Toma en cuenta las señales de otro tráfico?.....	<input type="checkbox"/>
¿Revisa y desactiva el freno de mano?.....	<input type="checkbox"/>	¿Mantiene la distancia de 3 segundos respecto al vehículo que circula delante?.....	<input type="checkbox"/>
Antes de salir ¿Regresa a ver virando la cabeza y cuello?.....	<input type="checkbox"/>	Al detenerse ante una luz roja, congestión, etc. por más de 15 segundos ¿Pone cambio de marcha neutro y acciona el freno de mano?.....	<input type="checkbox"/>
Al salir ¿Obstruye a otro tránsito?.....	<input type="checkbox"/>	9.- CONTROL DEL VOLANTE	
3.- AL REALIZAR CAMBIOS DE MARCHA		¿Utiliza siempre las 2 manos sobre el volante?.....	<input type="checkbox"/>
¿Selecciona el cambio de marcha correcto?.....	<input type="checkbox"/>	¿Mantiene control seguro de la dirección?.....	<input type="checkbox"/>
¿Hace sonar los cambios de marcha?.....	<input type="checkbox"/>	10.- CONDUCCIÓN EN CARRILES UNIDIRECCIONALES	
¿Realiza a tiempo cambios de marcha?.....	<input type="checkbox"/>	¿Conduce por la mitad del carril marcado con líneas?.....	<input type="checkbox"/>
¿Al realizar cambios de marcha mira a la palanca de cambios?.....	<input type="checkbox"/>	¿Se cambia de carriles con seguridad?.....	<input type="checkbox"/>
¿Conduce en cambio-marcha neutro?.....	<input type="checkbox"/>	Antes de cambiarse de carril, ¿Revisa el retrovisor y mirar hacia atrás por sobre el hombro?.....	<input type="checkbox"/>
4.- USO DEL EMBRAGUE		¿Circula "pisando" las líneas de carriles marcados?.....	<input type="checkbox"/>
¿Controla adecuadamente el embrague?.....	<input type="checkbox"/>	11.- AL REBASAR Y SIENDO REBASADO	
¿Conduce con el pie izquierdo sobre el pedal del embrague?.....	<input type="checkbox"/>	¿Acelera cuando algún otro conductor va a rebasarlo?.....	<input type="checkbox"/>
5.- USO DE LOS FRENOS		¿Realiza rebasamientos con seguridad?.....	<input type="checkbox"/>
Ante emergencias o peligro ¿Apunta el pedal del freno con el pie derecho?.....	<input type="checkbox"/>	¿Coopera si alguien le rebasa?.....	<input type="checkbox"/>
¿Frena innecesariamente?.....	<input type="checkbox"/>	Al rebasar ¿Excede los límites máximos de velocidad?.....	<input type="checkbox"/>
6.- USO DE LAS LUCES INTERMITENTES			
¿Señaliza con anticipación toda intención de virar?.....	<input type="checkbox"/>		
¿Señaliza con anticipación todo cambio de carril?.....	<input type="checkbox"/>		
¿Señaliza con anticipación la intención de estacionarse?.....	<input type="checkbox"/>		
¿Señaliza con anticipación intención de detenerse?.....	<input type="checkbox"/>		

12.- EN INTERSECCIONES

- Al aproximarse ¿Reduce la velocidad?
- ¿Obstruye el paso a otro tránsito? (se detiene en la mitad de una intersección)
- ¿Cede el paso a otro tráfico vehicular?
- ¿Cede siempre el paso a los peatones?

13.- EN SEMÁFOROS

- Al aproximarse ¿Reduce la velocidad?
- ¿Detiene el vehículo detrás de la línea de pare?
- ¿Detiene el vehículo (si hay tiempo) al encenderse luz amarilla?
- En luz verde antes de iniciar la marcha ¿Mira a los costados?

14.- SEÑALES DE TRANSITO, BOCINA Y PLUMAS

- Al ver una señal preventiva, ¿Reduce la velocidad?
- ¿Reconoce una señal Regulatoria? (evaluador debe preguntarle sobre este particular)
- ¿Utiliza adecuadamente la bocina?
- ¿Utiliza las plumas? (si llueve)

15.- AL VIRAR A LA IZQUIERDA Y DERECHA

- Antes de virar, ¿utiliza las direccionales?
- Antes de virar, ¿Se posiciona en el carril correcto?
- Al terminar un viraje, ¿Sale al carril correcto?
- Al virar a la izquierda, ¿Cede el paso al tráfico que viene de frente?

16.- EN CRUCES PEATONALES MARCADOS (cebra)

- Al aproximarse ¿Reduce la velocidad?
- ¿Cede siempre el paso a peatones?

17.- AL ARRANCAR EN CUESTA

- ¿Acciona el freno de mano?
- ¿Pone el cambio de marcha en primera?
- Al salir ¿Suelta el freno de mano?
- Al salir ¿Retrocede el vehículo por más de más de 25 centímetros?

18.- VIRAJES EN U UTILIZANDO CAMBIOS HACIA DELANTE Y ATRÁS (3 puntos)

- Antes de iniciar el viraje ¿Revisa por otro tránsito?
- Al ir hacia delante ¿Golpea duro el filo de vereda?
- ¿Retrocede mucho espacio? (muy largo)
- ¿Mueve el volante correctamente antes de ir hacia delante?

19.- ESTACIONAMIENTO DE RETRO

- Antes de detenerse, ¿Revisa el tráfico que se acerca por detrás?
- Los movimientos del volante ¿lo hace correctamente?
- Al estacionarse en paralelo, ¿Lo hace lo más cerca posible al bordillo de la vereda?
- Al estacionarse en batería o en ángulo, ¿Lo hace con la parte posterior hacia el borde de la vereda?

20.- EN REDONDELES

- Al aproximarse ¿Reduce la velocidad?
- De acuerdo a la maniobra de salida, ¿Utiliza las luces direccionales antes de ingresar?
- Al salir ¿Utiliza las luces direccionales derechas?
- De acuerdo al carril de ingreso ¿Al salir utiliza el carril correcto?

NOTA 1: Causas para suspensión del examen práctico:

- Se pasa un semáforo en rojo
- No se detiene ante una señal de Pare
- Conducción peligrosa (casi accidente, posible choque, etc.)
- Otros

NOTA 2: Si durante la evaluación práctica, alguna de las preguntas no se evalúa, el instructor al final de la evaluación deberá verificar preguntando verbalmente el conocimiento del aspirante en dichos aspectos.

Firma del Alumno.....

N° C.I. del Alumno.....

Firma Examinador.....

Sello y Firma
Del Supervisor.....

Observaciones.....

.....
.....

ANEXO O: Informe de inspección a la escuela de conducción “Gorge Washington” por parte de la Agencia Nacional de Tránsito



Nro. 001-AABB-DPB-2021-ANT

INFORME DE CONTROL A LA ESCUELA DE CONDUCTORES NO PROFESIONALES

Fecha de Inspección: 12 de julio de 2021

Fecha de Elaboración de Informe: 13 de Julio de 2021

Elaborado Por: Washington Gallegos

1. Datos Informativos

Provincia: CHIMBORAZO

Cantón: RIOBAMBA

RUC: 0691717771001

Inicio de Actividades: 07/11/2006

Dirección: AV. ATAHUALPA

Representante Legal: COLCHA AREVALO LIZARDO ENRIQUE

2. ANTECEDENTES

3. ANÁLISIS

Parte fundamental del informe de inspección ya que se verifica e indica el cumplimiento de la normativa legal vigente, por parte de las escuelas de capacitación para conductores no profesionales, tal como:

3.1 Legal.

3.1.1 Documentos Habilitantes

- a) RUC.- Documento indispensable para la verificación de:
- Actividad económica.- ESCUELA DE CAPACITACION PARA CONDUCTORES DE VEHICULOS
 - Razón social: GORGE WASHINGTON CIA LTDA
 - Dirección: AV. ATAHUALPA

Av. Antonio José de Sucre (Av. Occidental) y J. Sánchez

PBX (593) (2) 3828-890

Quito- Ecuador

www.ant.gob.ec



**UNIDAD DE PROCESOS TÉCNICOS Y ANÁLISIS BIBLIOGRÁFICO Y
DOCUMENTAL**

REVISIÓN DE NORMAS TÉCNICAS, RESUMEN Y BIBLIOGRAFÍA

Fecha de entrega: 16 / 05 / 2022

INFORMACIÓN DEL AUTOR/A (S)
Nombres – Apellidos: JESSICA ALEXANDRA CRUZ ROJAS
INFORMACIÓN INSTITUCIONAL
Facultad: ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
Carrera: GESTIÓN DEL TRANSPORTE
Título a optar: INGENIERA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE
f. Analista de Biblioteca responsable: Ing. CPA. Jhonatan Rodrigo Parreño Uquillas. MBA.



16 / 05 / 2022

0759-DBRA-UTP-2022