



Anuario de Seguridad Vial

Guayaquil 2023



Bloomberg Philanthropies

Initiative for Global Road Safety

Vital Strategies



Anuario de Seguridad Vial

Guayaquil 2023



Anuario de Seguridad Vial

Guayaquil 2023





Créditos

Alcaldía de la Ciudad de Guayaquil

Aquiles Alvarez Henriques
Alcalde de Guayaquil

Luis Alfonso Saltos
Director de DUMCE - Coordinador de la Iniciativa en la Alcaldía

Mónica Menéndez
Proyectos y Cooperación internacional

Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil (EPMTMG)

José Franco Magallanes
Gerente General

Manuel Salvatierra
Subgerente General

Paola Cárdenas
Secretaria General

Puntos focales en la EPMTMG de los ejes de la Iniciativa Bloomberg Philanthropies

Bertha Aguirre
Directora de Control de Tránsito

Manuel Cansing
Director de Planificación de la Movilidad

Pablo Ramírez
Director de Comunicación

Katherine Machado
Directora de Planificación Institucional

Coordinadores y equipo técnico de apoyo de la EPMTMG que participaron en la elaboración de este documento.

Luis Fernando Pin
Gestor de la Iniciativa

Melany Muñoz
Gestor de la Iniciativa

Christian Rochina
Coordinador de Estadística

Stefany Uguña
Analista de Estadística 3

Jonathan Peñafiel
Especialista de Proyectos

Gina Almachi
Técnico de Seguridad Vial

Juan Francisco Dillon
Especialista de Proyectos

Marcelo Ruiz
Analista de Publicidad e Imagen Institucional

Kitty Torres
Coordinadora de Publicidad e Imagen Institucional

Vital Strategies

Sara J. Whitehead
Directora del Programa de Datos e Investigación

Ezequiel Dantas
Subdirector del Programa de Datos e Investigación

Diego Vargas
Asesor técnico regional, Ecuador, Argentina y Colombia

Gabriela Cabascango
Coordinadora de Campaña a nivel nacional

Iniciativa Bloomberg Philanthropies para la Seguridad Vial Global (BIGRS)

Jonás Romo
Director Regional

Jimena Romero
Directora Senior Regional

Amira Cerezo
Coordinadora General Iniciativa Bloomberg

José Carlos Alvarado
Coordinador de Comunicaciones

Carolina Gómez
Coordinadora de Infraestructura y Diseño Seguro

Victor Jiménez
Coordinador de Control y Aplicación de la Ley

Mónica Rojas
Consultora de Datos

Diagramación y armado

Felipe Uribe
Diseñador Gráfico

Fotografías:

Agencia de Tránsito y Movilidad de Guayaquil - ATM
Unsplash
Freepik

Tabla de Contenido

1.	Créditos	5
2.	Prólogo	13
3.	Abreviaciones y siglas	15
4.	Definiciones	16
5.	Resumen Ejecutivo	20
6.	Introducción	22



7.	El contexto de Guayaquil en cifras	25
7.1.	Evolución histórica de los siniestros registrados	27
7.2.	Evolución histórica de siniestros según su grado de severidad	27
7.3.	Evolución de las personas involucradas según su condición	28
7.4.	Evolución histórica de los fallecidos en sitio	28
7.5.	Evolución histórica de la tasa de mortalidad por cada 100 000 habitantes	29
7.6.	Evolución histórica de la tasa de mortalidad por cada 100 000 automotores	29
7.7.	Evolución histórica del porcentaje de fallecidos en sitio según género	29



	Guayaquil 2023	31
8.	Caracterización del siniestro de tránsito	33
8.1.	Siniestros totales según causa probable y tipo de siniestro	35
8.2.	Siniestros totales según rango de hora y día de la semana	36
8.3.	Siniestros con fallecidos en sitio según causa probable y tipo de siniestro	37
8.4.	Siniestros por choque lateral según rango de hora y día de la semana	38
8.5.	Siniestros por atropello según rango de hora y día de la semana	39





9.	Perfil de los fallecidos en sitio por siniestros de tránsito	41
9.1.	Fallecidos en sitio según causa probable versus tipo de siniestro	43
9.2.	Fallecidos en sitio por atropello según tipo de automotor involucrado	44
9.3.	Fallecidos en sitio según grupo de edad y género	44
9.4.	Fallecidos en sitio según grupo de edad y tipo de actor vial	45
9.5.	Fallecidos en sitio según género y tipo de actor vial	46
9.6.	Fallecidos en sitio según mes del año	46
9.7.	Fallecidos en sitio según rango de hora y día de la semana	47
9.8.	Fallecidos en sitio por atropello según rango de hora y día de la semana	48
9.9.	Matriz de fatalidades por siniestro de tránsito	49
9.10.	Tasa de mortalidad por siniestro de tránsito en el cantón Guayaquil	50
9.10.1.	Tasa de mortalidad de Guayaquil versus los 10 cantones más poblados de la provincia del Guayas	50
9.10.2.	Tasa de mortalidad de Guayaquil versus los 10 cantones más poblados	51
9.10.3.	Tasa de mortalidad de Guayaquil versus las 10 provincias más pobladas	51
9.10.4.	Tasa de mortalidad de Guayaquil versus las regiones del país	52



10.	Perfil de los lesionados por siniestro de tránsito	55
10.1.	Evolución histórica de los lesionados	56
10.2.	Evolución histórica de la tasa de morbilidad por cada 100 000 habitantes	56
10.3.	Evolución histórica de la tasa de morbilidad por cada 100 000 automotores	57
10.4.	Evolución histórica del porcentaje de lesionados según género	57
10.5.	Lesionados según causa probable versus tipo de siniestro	58
10.6.	Lesionados por choque lateral según tipo de automotor involucrado	59
10.7.	Lesionados según grupo de edad y género	59
10.8.	Lesionados según grupo de edad y tipo de actor vial	60
10.9.	Lesionados según género y tipo de actor vial	61
10.10.	Lesionados según mes del año	61
10.11.	Lesionados según rango de hora y día de la semana	62
10.12.	Lesionados por choque lateral según rango de hora y día de la semana	63
10.13.	Tasa de morbilidad por siniestro de tránsito en el cantón Guayaquil	64
10.13.1.	Tasa de morbilidad de Guayaquil versus los 10 cantones más poblados de la provincia del Guayas	64
10.13.2.	Tasa de morbilidad de Guayaquil versus los 10 cantones más poblados	64
10.13.3.	Tasa de morbilidad de Guayaquil versus las 10 provincias más pobladas	65
10.13.4.	Tasa de morbilidad de Guayaquil versus las regiones del país	65



11.	Mapas de siniestralidad	67
11.1.	Las vías más críticas de la ciudad	68
11.2.	Causas probables de los fallecidos en sitio en las vías más críticas	69
11.3.	Mapa de siniestralidad de Guayaquil	70
11.3.1.	Mapa de siniestralidad de la Vía Perimetral	71
11.3.2.	Mapa de siniestralidad de la Vía a Daule	72
11.3.3.	Mapa de siniestralidad de la Narcisa de Jesús	73
11.3.4.	Mapa de siniestralidad de Vía a la Costa	74
11.3.5.	Mapa de siniestralidad de la Casuarina	75
11.3.6.	Mapa de siniestralidad de la 25 de Julio	76
11.3.7.	Mapa de siniestralidad de la Francisco de Orellana	77



12.	Factores de riesgo	79
12.1.	Exceder el límite de velocidad permitido	81
12.2.	No utilizar cinturón de seguridad	82
12.3.	No utilizar casco de seguridad	82
12.4.	Conducir en estado de embriaguez y/o bajo efecto de sustancias psicotrópicas	83



13.	Realidad de actor vial	85
13.1.	Peatones	86
13.2.	Ciclistas	86
13.3.	Motociclistas	87
13.4.	Vehículos livianos	87



14.	Proyectos implementados	89
15.	Conclusiones y Recomendaciones	97
16.	Referencias Bibliográficas	98

Índice de Tablas	
Tabla 1: Siniestros de tránsito registrados según su causa probable y tipo, año 2023	35
Tabla 2: Siniestros de tránsito según hora y día de la semana, año 2023	36
Tabla 3: Siniestros de tránsito fatales según su causa probable y tipo, año 2023	37
Tabla 4: Siniestros de tránsito según hora y día de la semana por choque lateral, año 2023	38
Tabla 5: Siniestros de tránsito según hora y día de la semana por atropello, año 2023	39
Tabla 6: Fallecidos en sitio según causa probable y tipo de siniestro, año 2023	43
Tabla 7: Fallecidos en sitio según grupo de edad versus tipo de actor vial, año 2023	45
Tabla 8: Fallecidos en sitio según tramo de hora y día de la semana, año 2023	47
Tabla 9: Fallecidos en sitio por siniestros tipo atropello según actor vial, año 2023	48
Tabla 10: Fallecidos en sitio según tipo de actor vial y tipo de automotor, año 2023	49
Tabla 11: Lesionados según causa probable y tipo, año 2023	58
Tabla 12: Lesionados según grupo de edad versus tipo de actor vial, año 2023	60
Tabla 13: Lesionados según tramo de hora y día de la semana, año 2023	62
Tabla 14: Lesionados por tipo de siniestro choque lateral según tipo de actor vial, año 2023	63
Tabla 15: Fallecidos en sitio según vía y tramos de hora, año 2023	68
Tabla 16: Fallecidos en sitio según vía y causa probable, año 2023	69

Índice de Gráficos	
Ilustración 1: Cantidad de siniestros de tránsito registrados, año 2023	27
Ilustración 2: Siniestros de tránsito según su grado de severidad, año 2023	27
Ilustración 3: Evolución de la cantidad de personas involucradas según su condición, año 2023	28
Ilustración 4: Cantidad de fallecidos en sitio, año 2023	28
Ilustración 5: Tasa de mortalidad medida como fallecidos en sitio por cada 100 000 habitantes, año 2023	29
Ilustración 6: Tasa de mortalidad medida como fallecidos en sitio por cada 100 000 automotores, año 2023	29
Ilustración 7: Distribución porcentual de fallecidos en sitio según género, año 2023	29
Ilustración 8: Fallecidos en sitio por atropello según tipo de automotor involucrado, año 2023	44
Ilustración 9: Distribución porcentual de los fallecidos en sitio según grupo de edad y género, año 2023	44
Ilustración 10: Fallecidos en sitio según género versus tipo de actor vial, año 2023	46
Ilustración 11: Cantidad de fallecidos en sitio registrados por mes, año 2023	46
Ilustración 12: Tasa de mortalidad por cada 100 000 habitantes, Guayaquil versus diez cantones más poblados de la provincia del Guayas, año 2023	50
Ilustración 13: Tasa de mortalidad por cada 100 000 habitantes, Guayaquil versus diez cantones más poblados del país, año 2023	51
Ilustración 14: Tasa de mortalidad por cada 100 000 habitantes, Guayaquil versus diez provincias más pobladas del país, año 2023	51

Ilustración 15: Tasa de mortalidad por cada 100 000 habitantes, Guayaquil versus regiones de Ecuador, año 2023	52
Ilustración 16: Cantidad de lesionados, año 2023	56
Ilustración 17: Tasa de morbilidad medida como lesionados por cada 100 000 habitantes, año 2023	56
Ilustración 18: Tasa de morbilidad medida como lesionados por cada 100 000 automotores, año 2023	57
Ilustración 19: Distribución porcentual de los lesionados según género, año 2023	57
Ilustración 20: Lesionados por choque lateral según tipo de automotor involucrado, año 2023	59
Ilustración 21: Distribución porcentual de los lesionados según grupo de edad y género, año 2023	59
Ilustración 22: Lesionados según género versus tipo de actor vial, año 2023	61
Ilustración 23: Cantidad de lesionados registrados por mes, año 2023	61
Ilustración 24: Tasa de morbilidad por cada 100 000 habitantes, Guayaquil versus diez cantones más poblados de la provincia del Guayas, año 2023	64
Ilustración 25: Tasa de morbilidad por cada 100 000 habitantes, Guayaquil versus diez cantones más poblados del país, año 2023	64
Ilustración 26: Tasa de morbilidad por cada 100 000 habitantes, Guayaquil versus diez provincias más pobladas del país, año 2023	65
Ilustración 27: Tasa de morbilidad por cada 100 000 habitantes, Guayaquil versus regiones, año 2023	65
Ilustración 28: Infracciones registradas de los principales factores de riesgos, año 2023	80
Ilustración 29: Infracciones registradas por exceder el límite de velocidad permitido, año 2023	81

Ilustración 30: Mediciones de velocidad en Guayaquil realizada por Johns Hopkins University, año 2023	81
Ilustración 31: Infracciones registradas por no utilizar el casco de seguridad en el automotor, año 2023	82
Ilustración 32: Infracciones registradas por no utilizar el casco de seguridad, año 2023	82
Ilustración 33: Infracciones registradas por conducir en estado de embriaguez y/o bajo efecto de sustancias psicotrópicas, año 2023	83

Índice de Mapas

Mapa 1: Mapa de siniestralidad de Guayaquil, año 2023	70
Mapa 2: Mapa de siniestralidad de la Vía Perimetral, año 2023	71
Mapa 3: Mapa de siniestralidad de la Vía a Daule, año 2023	72
Mapa 4: Mapa de siniestralidad de la Narcisa de Jesús, año 2023	73
Mapa 5: Mapa de siniestralidad de Vía a la Costa, año 2023	74
Mapa 6: Mapa de siniestralidad de la Casuarina, año 2023	75
Mapa 7: Mapa de siniestralidad de la 25 de Julio, año 2023	76
Mapa 8: Mapa de siniestralidad de la Francisco de Orellana, año 2023	77

**Anuario de
Seguridad Vial**
Guayaquil 2023



Anuario de
Seguridad Vial
Guayaquil 2023



Portecnicio Salazar
Universidad Politécnica Salesiana
Inscripciones abiertas
www.ups.edu.ec

M M
7
Días
Comite de \$ 5
2GB



2. Prólogo

En una ciudad dinámica y en constante crecimiento, se presentan desafíos que demandan nuestra atención diligente. Nuestro compromiso inquebrantable es salvar vidas, una misión arraigada en la esencia misma de nuestra labor como autoridades en tránsito, transporte y seguridad vial.

Para lograrlo nos vemos en la necesidad urgente de abordar un problema que aqueja a nuestra comunidad: los siniestros de tránsito. En este contexto, el exceso de velocidad se alza como el primer factor desencadenante de tragedias en nuestras vías, convirtiéndose en un desafío que trasciende lo meramente vial para convertirse en un problema de salud pública.

El dinamismo de Guayaquil impulsa un crecimiento demográfico acelerado y, a la par, un incremento exponencial de vehículos que transitan por nuestras arterias urbanas. Ante este panorama, trabajamos de manera incansable por una movilidad segura, donde cada ciudadano asuma su responsabilidad y contribuya a forjar una cultura vial arraigada en el respeto y la prevención.

Con un contingente humano y tecnológico a la vanguardia, hemos trazado un plan de acción que nos permita alcanzar nuestras metas con determinación y eficacia, impulsando un cambio de comportamiento en los conductores, apostando por controles y operativos que inspiren una transformación voluntaria.

El presupuesto institucional se traduce en programas, proyectos y acciones tangibles que se despliegan en todos los niveles, en estrecha colaboración con la empresa pública, privada, academia y sociedad civil. Es a través de esta sinergia que aspiramos a mejorar la calidad de vida de nuestros conciudadanos, impulsando iniciativas que fortalezcan el tejido social y fomenten entornos dinámicos y respetuosos para todos los actores de la movilidad.

Con determinación y firmeza, nos comprometemos a ser auténticos agentes de cambio en el devenir de nuestra ciudad. En este viaje hacia un futuro más seguro y próspero, cada paso que damos está inspirado en la convicción de que juntos, como comunidad, podemos forjar un destino donde la vida y el bienestar de todos sean prioridad absoluta.



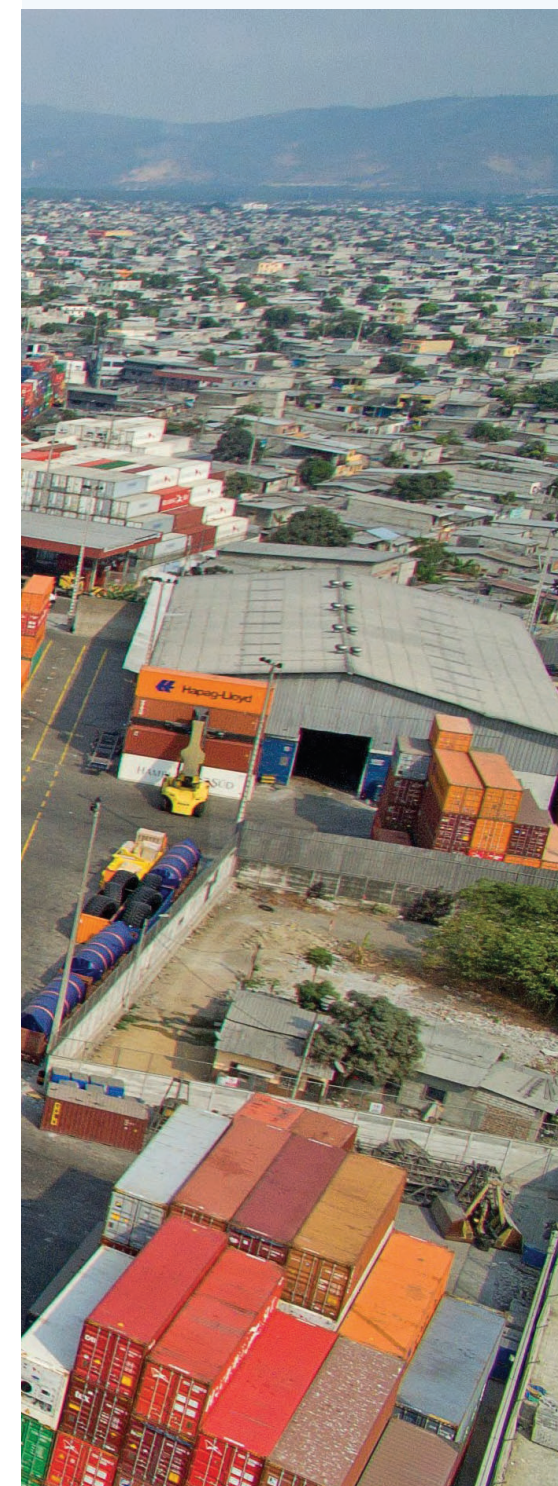
Aspiramos a mejorar la calidad de vida de nuestros conciudadanos, impulsando iniciativas que fortalezcan el tejido social y fomenten entornos dinámicos y respetuosos para todos los actores de la movilidad.



Hacia una movilidad sin riesgos

Anuario de Seguridad Vial Guayaquil 2023





3. Abreviaciones y siglas

Abreviaciones y Siglas	Significado
ANT	Agencia Nacional de Tránsito
ATM	Agencia de Tránsito y Movilidad
CTE	Comisión de Tránsito del Ecuador
DNCTSV	Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial (Policía Nacional)
EPMTMG	Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP.
INEC	Instituto Nacional de Estadística y Censos
INEN	Servicio Ecuatoriano de Normalización
LOTTTSV	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
MDI	Ministerio del Interior
OISEVI	Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial
OMS	Organización Mundial de la Salud
OPS	Organización Panamericana de la Salud
PNMUS	Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible
RLOTTTSV	Reglamento a Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
SNI	Sistema Nacional de Información



4. Definiciones

A fin de que el lector interprete de forma acertada el contenido del presente Anuario de Seguridad Vial, se pone en conocimiento las siguientes definiciones:

ARROLLAMIENTO: Acción por la cual un vehículo pasa con su rueda o ruedas por encima del cuerpo de una persona o animal (RLOTTTSV, 2016).

ATÍPICO: Sucesos eventuales que no se encuentran enmarcados dentro de la tipología (ANT, MDI, DNCTSV, CTE).

ATROPELLO: Impacto de un vehículo en movimiento a un peatón o animal (RLOTTTSV, 2016).

AUTOMÓVIL: Vehículo liviano destinado al transporte de un reducido número de personas (RLOTTTSV, 2016).

BICICLETA: Vehículo de tracción humana de dos o más ruedas en línea (RLOTTTSV, 2016).

BUS: Vehículo automotor diseñado para el transporte de pasajeros compuesto por un chasis y una carrocería acondicionada para el transporte de pasajeros con una capacidad desde 36 asientos incluido el conductor (RLOTTTSV, 2016).

CAÍDA DE PASAJERO: Es la pérdida de equilibrio del pasajero que produce su descenso violento desde el estribo o del interior del vehículo hacia la calzada (RLOTTTSV, 2016).

CAMIÓN: Vehículo a motor construido especialmente para el transporte de carga, con capacidad de más de 3.500 Kg (RLOTTTSV, 2016).

CAMIONETA: Vehículo a motor construido para el transporte de carga, con capacidad de hasta 3.500 Kg (RLOTTTSV, 2016).

CHOQUE FRONTAL: Impacto frontal de dos vehículos, cuyos ejes longitudinales coinciden al momento del impacto y/o forman una paralela (RLOTTTSV, 2016).

CHOQUE LATERAL: Es el impacto de la parte frontal de un vehículo con la parte lateral de otro (RLOTTTSV, 2016).

CHOQUE POSTERIOR O POR ALCANCE: Es el impacto de un vehículo al vehículo que le antecede (RLOTTTSV, 2016).

COLISIÓN: Impacto de más de dos vehículos (RLOTTTSV, 2016).

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

EMERGENCIAS: El perteneciente a la Policía Nacional o al Cuerpo de Bomberos y las ambulancias de las instituciones públicas o privadas que porten los distintivos especiales determinados para el efecto (RLOTTTSV, 2016).

ESPECIAL: Vehículos que pertenecen a las categorías M, N u O destinados al transporte de pasajeros o mercancías que cumplen una función adicional y que presentan características especiales tanto en su carrocería o equipamiento. Ejemplos: casa rodante, porta valores, barredor, estación médica móvil, esparcidor de asfalto, sanitario, tractor, entre otros (NTE INEN 2656:2016).

ESTRELLAMIENTO: Impacto de un vehículo en movimiento contra otro estacionado o contra un objeto fijo (RLOTTTSV, 2016).

FALLECIDO: Cualquier persona fallecida en el acto (en sitio) o durante los 30 días siguientes a un hecho de tránsito con víctimas, excluidos los suicidios. Se excluyen los casos en los que la autoridad competente declara que la causa de la muerte ha sido un suicidio (OISEVI).

FURGONETA: Vehículo ligero diseñado para el transporte de pasajeros y mercancías, compuesto por una superestructura integral entre el chasis y la carrocería. Puede tener una capacidad de pasajeros entre 10 y 18 asientos incluido el conductor (RLOTTTSV, 2016).

LESIONADO: Cualquier persona que como consecuencia de un siniestro vial con víctimas no resulte fallecida en el acto o dentro de las 24 horas siguientes, pero sufra lesiones. Normalmente, estas lesiones requieren tratamiento médico. Se excluyen los intentos de suicidio. Las personas con lesiones muy leves, como pequeños cortes o magulladuras, no suelen ser registradas como heridos. Se excluyen los casos en los que la autoridad competente declara que la causa de la herida ha sido un intento de suicidio (OISEVI).

MOTOCICLETA: Vehículo automóvil de dos, tres o cuatro ruedas cuya masa en vacío no excede de 400 kg. de peso. Se incluyen los vehículos con una cilindrada inferior a 50cc. si no están incluidos en la definición de ciclomotor (OISEVI).

PARQUE AUTOMOTOR: Número de automotores estimadas que circulan en la ciudad. Para el caso de la estimación consideramos aquellos automotores estimados cuya matrícula se originó en Guayaquil y que además su vida útil sea menor de 40 años.

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

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

PÉRDIDA DE CARRIL/PISTA: Es la salida del vehículo de la calzada normal de circulación (ANT, MDI, DNCTSV, CTE).

OTROS AUTOMOTORES: Dentro de esta categoría se consideraron bicicleta, camión, emergencias, especial y furgoneta.

ROCE NEGATIVO: Cuando los vehículos que intervienen en el roce circulan en el mismo sentido (RLOTTTSV, 2016).



ROCE POSITIVO: Cuando los vehículos que intervienen en el roce circulan en sentido contrario (RLOTTTSV, 2016).

ROZAMIENTO: Es la fricción de la parte lateral de la carrocería de un vehículo en movimiento con un vehículo estacionado o un objeto fijo (RLOTTTSV, 2016).

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

SINIESTRO DE TRÁNSITO: Cualquier hecho de tránsito con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona herida o muerta (PNMUS).

TASA MORBILIDAD POR CADA CIENTO MIL AUTOMOTORES: Indicador que relaciona la cantidad de personas lesionadas por siniestros viales por cada cien mil automotores.

TASA MORBILIDAD POR CADA CIENTO MIL HABITANTES: Indicador que relaciona la cantidad de personas lesionadas por siniestros viales respecto al total de la población en un período de tiempo.

TASA MORTALIDAD POR CADA CIENTO MIL AUTOMOTORES: Indicador que relaciona la cantidad de personas fallecidas por siniestros viales por cada cien mil automotores.

TASA MORTALIDAD POR CADA CIENTO MIL HABITANTES: Indicador que relaciona la cantidad de personas fallecidas por siniestros viales por cada cien mil habitantes.

VEHÍCULO LIVIANO: Categoría que agrupa a camioneta, automóvil y vehículo deportivo utilitario.

VEHÍCULO PESADO: Categoría que agrupa a volqueta, camión, tráiler, grúa, unidad de carga y remolque.

VÍCTIMA: Cualquier persona muerta o herida como consecuencia de un siniestro vial (RLOTTTSV, 2016).

VOLCAMIENTO LATERAL: Es la pérdida de la posición normal del vehículo, por uno de sus laterales, descritos como: 1/4, 2/4, 3/4 o un ciclo completo (RLOTTTSV, 2016).

VOLCAMIENTO LONGITUDINAL: Es la pérdida de la posición normal del vehículo, en el sentido de su eje longitudinal, descritos como: 1/4, 2/4, 3/4 o un ciclo completo (RLOTTTSV, 2016).





5. Resumen Ejecutivo

Los siniestros de tránsito y sus consecuencias son una realidad en distintos lugares del mundo, a tal punto que, la Organización Mundial de la Salud ha tipificado a las muertes por siniestros de tránsito como un problema de salud pública.

Para el caso de Guayaquil considerada como la ciudad con la mayor población de Ecuador según el último censo, en 2023 se resalta los siguientes hechos relacionados con la problemática de falta de seguridad en sus vías tanto en la zona urbana como la rural.

Se registraron 4 272 siniestros de tránsito con un total de 4 541 personas lesionadas y 281 fallecidos en sitio. El choque lateral resultó ser el tipo de siniestro más frecuente, seguido de los atropellos con 1 297 y 773 siniestros registrados, respectivamente. Respecto de la causa probable que lo originó, el exceso de velocidad y el irrespeto a las señales de tránsito fueron las más frecuentes, pues causaron 1 530 y 806 siniestros, en cada categoría.

El grupo de edad con la mayor concentración de personas fallecidas en sitio fue para el caso del género masculino de 30 a 39 años y, del género femenino, de 20 a 29 años. Los registros de 108 peatones y 99 motociclistas fallecidos en sitio posicionan a estos actores viales como los más vulnerables frente a un siniestro de tránsito.

Guayaquil como cantón, registró 11.2 fallecidos en sitio por cada 100 000 habitantes, ubicándose como el sexto cantón de entre los 10 más poblados de la provincia del Guayas y el quinto lugar si se contrasta con los 10 cantones más poblados del país. Cantones como San Jacinto de Yaguachi, Naranjal, Santo Domingo, Machala,

Daule y Ambato tienen mayor tasa de mortalidad que Guayaquil.

Para el caso de las personas lesionadas, el grupo de edad con la mayor concentración para ambos géneros fue de 20 a 29 años. En lo que a actores viales se refiere, 1 483 motociclistas y 1 055 ocupantes de vehículos livianos, se ubican como los más vulnerables.

Guayaquil como cantón, registró 166.9 lesionados por cada 100 000 habitantes, el séptimo cantón de entre los 10 cantones más poblados de la provincia del Guayas y el primer lugar si se contrasta con los 10 cantones más poblados el país. Cantones como San Jacinto de Yaguachi, Milagro, Daule, Naranjal, Samborondón y Playas tienen mayor tasa de morbilidad que Guayaquil.

El 52% de las personas fallecidas en sitio, 147 personas, se concentraron en siete vías: Vía Perimetral (52), Vía a Daule (30), Vía a la Costa (17), Narcisa de Jesús (17), Casuarina (12), 25 de Julio (10) y Francisco de Orellana (9), principalmente a causa del exceso de velocidad y el irrespeto a las señales de tránsito.

Con relación a los principales factores de riesgo, se registraron 162 199 infracciones por exceder el límite de velocidad, 14 293 infracciones por no utilizar el cinturón de seguridad, 4 107 infracciones por no utilizar el casco de seguridad y, finalmente, 32 por conducir en estado de embriaguez y/o bajo el efecto de sustancias psicotrópicas.

Respecto a acciones implementadas durante el 2023 para garantizar una movilidad adecuada, se realizó el mantenimiento preventivo y correctivo de todos los equipos, estructuras y dispositivos del sistema semafórico; compuesto por 1 102 intersecciones semaforizadas que cuentan con 887 reguladores de tráfico y 9 453 semáforos. Se

llevaron a cabo 6 019 operativos institucionales, dando cobertura a toda la ciudad mediante el trabajo de 1 022 agentes civiles de tránsito.

El Centro de Control Integrado de Tránsito y Transporte captó y atendió 258 906 requerimientos de reconocimiento de placas, 10 421 eventos registrados a través de las cámaras, 8 607 detecciones de fallos en semáforos, 1 078 alertas a través de los botones de pánico y 22 004 interacciones en la red social X comunicando eventos viales y respuestas a denuncias ciudadanas.

Para cimentar a la Educación Vial en la población guayaquileña, se benefició a 100 000 ciudadanos con distintos programas de capacitación y ferias en contenidos de sostenibilidad y seguridad vial, lo cual contribuye a tener una comunidad comprometida a fomentar una cultura vial más segura y responsable.

Se fortaleció la recuperación del espacio público mediante el programa RecreoVía, que promueve la actividad física y recreativa al aire libre y que motiva a los ciudadanos a utilizar medios de micromovilidad, de manera segura logrando beneficiar a 30 000 usuarios.

Además, se destacan varias actividades de socialización de obras y proyectos ejecutados por la Municipalidad de Guayaquil y la EPMTMG, EP.; y, sensibilización a través de brigadas, ferias municipales, logrando así contactar e impactar a 170 000 personas en materia de movilidad y seguridad vial.

Todo lo mencionado, muestra el compromiso que día con día como Institución responsable de la gestión del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el cantón Guayaquil, se ha desarrollado durante el año 2023, y que

continúan ejecutándose con la única finalidad de evitar que se pierdan vidas por siniestros en sus vías.





6. Introducción

La Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, en adelante reconocida como ATM por su nombre comercial Agencia de Tránsito y Movilidad, como institución pública consciente de su labor de garantizar seguridad en las vías a los diferentes actores de la movilidad, toma como una de sus herramientas adecuadas para la toma de decisiones, aquella información clave para aprender de las experiencias y proyectar el futuro. En el presente trabajo se recogen las principales variables del sector de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el cantón Guayaquil del año 2023.

Es nuestro interés que se puedan conocer y a partir de esto generar un análisis crítico de la información relevante sobre la siniestralidad vial desde diferentes perspectivas, por lo que se muestra el tipo de causas, actores involucrados, perfil de edades, así como, los grupos más vulnerables y que requieren una mayor atención a través de políticas y acciones claras.

En ese sentido, el contenido del presente anuario inicia con datos generales de Guayaquil, para que el lector conozca el contexto de lo que implica abordar la temática de la siniestralidad vial de uno de los cantones más poblados del país.

Luego se muestra en detalle las características asociadas a los distintos siniestros de tránsito registrados, tales como su tipología, las causas probables más frecuentes, los días y horarios de mayor incidencia.

Respecto de las consecuencias humanas originadas por los siniestros de tránsito registrados, se describen dos capítulos con las características de las personas lesionadas o fallecidas en sitio con relación a la causa probable que originó su condición de víctima, grupo de edad, género, tipo de automotor involucrado, tipo de actor vial. Además, se realiza un contraste de la tasa de mortalidad y morbilidad de Guayaquil versus otros cantones, provincias y por regiones del país.

La visualización espacial de los siniestros de tránsito registrados permite identificar puntos críticos de siniestralidad con mayor concentración de siniestros con fallecidos en sitio, uno de los insumos primordiales para la toma de decisiones. Por tal razón, se dedica un capítulo para examinar las principales vías de la ciudad donde se registra la mayor cantidad de fallecidos en sitio.

Los siniestros de tránsito se pueden evitar, sobre todo, cuando depende del comportamiento humano al conducir un automotor. Por ello, también se devela los registros de infracciones con relación a factores de riesgo identificados en los siniestros de tránsito, a saber: el exceso de velocidad, la falta de uso del casco y cinturón de seguridad y el consumo de alcohol mientras se conduce.

En el penúltimo capítulo denotamos algunos hechos observados para cada uno de los actores viales involucrados en siniestros de tránsito.

Finalmente, se destaca aquellas acciones conjuntas desarrolladas en la ATM que han

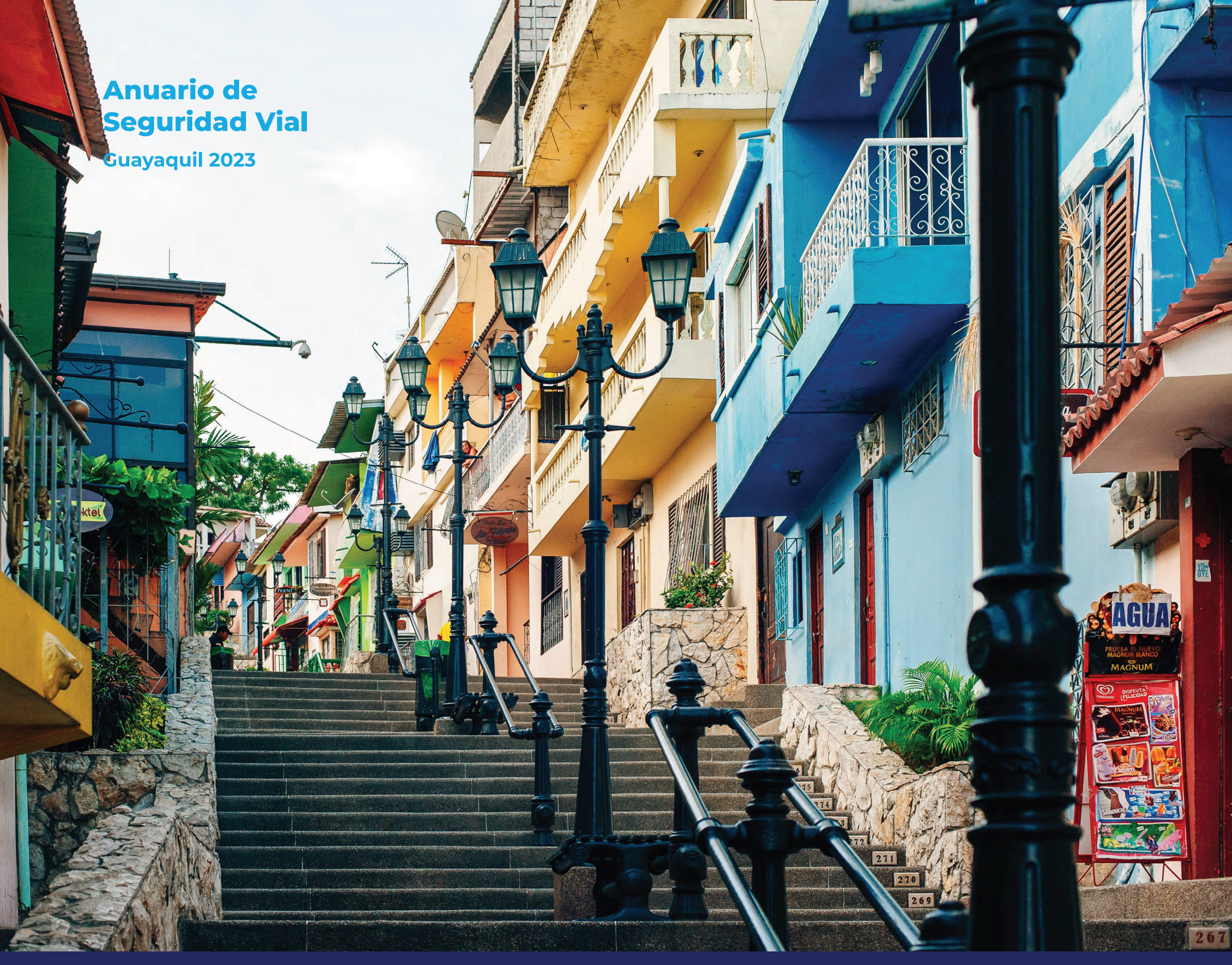
permitido alcanzar metas claras frente a los siniestros de tránsito acontecidos en las vías de Guayaquil.

Tiene en sus manos este documento que ofrece al lector una radiografía completa de la realidad de la ciudad en materia de siniestralidad vial. ATM seguirá trabajando por mejorar la movilidad de sus habitantes en la ciudad, siendo nuestro objetivo principal, evitar más vidas segadas en las vías.



Anuario de Seguridad Vial

Guayaquil 2023



Anuario de
Seguridad Vial
Guayaquil 2023

Guayaquil en cifras



ATM



7. El contexto de Guayaquil en cifras

Antes de abordar el tópic de los siniestros de tránsito, es necesario conocer el contexto de Guayaquil que, según el último censo realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos – INEC en el año 2022, lo ubica como uno de los cantones más poblados del país. A continuación, se muestran algunos indicadores de la ciudad para del año 2023¹:



“
33% del parque automotor son motocicletas
”

1. Para el caso del cálculo de la “Tasa de Motorización” se considera el parque automotor estimado con base en los registros de trámites de matriculación realizados en los Centros de Revisión Técnica Vehicular de la ciudad, mientras que el dato poblacional corresponde al estimado por el INEC.

7.1. Evolución histórica de los siniestros registrados

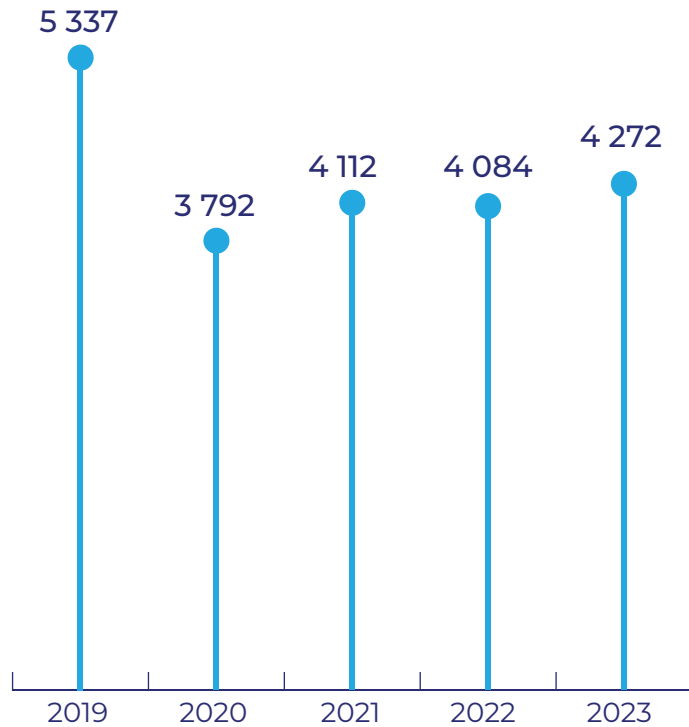


Ilustración 1: Cantidad de siniestros de tránsito registrados, año 2023

En 2023 aumentó la cantidad de siniestros registrados, 5% más que el 2022. Es importante resaltar que, luego de 4 años de la pandemia del COVID-19, la cantidad de siniestros registrados está por debajo de los registrados en 2019, esto es, 20% menos.

7.2. Evolución histórica de siniestros según su grado de severidad

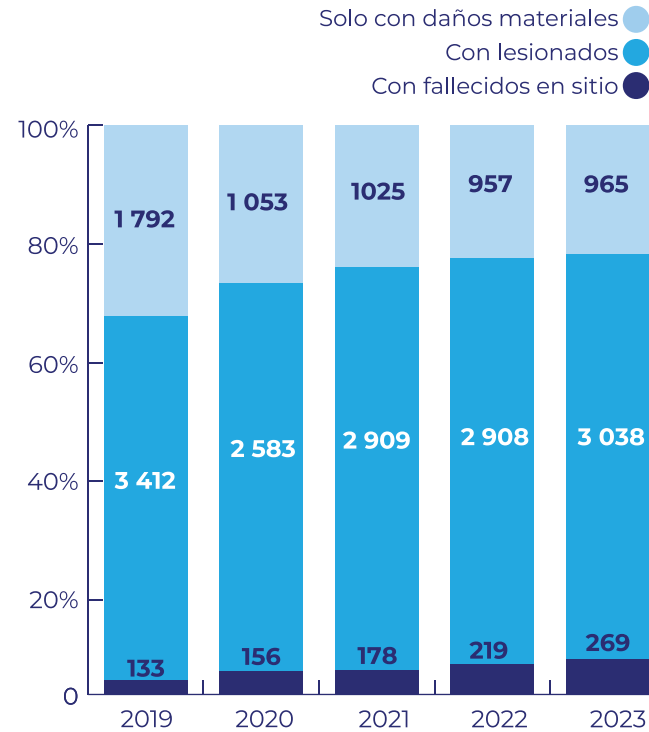


Ilustración 2: Siniestros de tránsito según su grado de severidad, año 2023

Un siniestro de tránsito según las consecuencias que ocasione se tipifica como leve si solo registra daños materiales, grave si causó personas lesionadas y fatal si produjo al menos un fallecido en sitio. En los últimos 5 años, este último muestra una marcada tendencia creciente a tal punto que, en 2023 se registraron 269 siniestros con fallecidos en sitio, 23% más que el 2022.



20%

menos siniestros registrados en 2023 en comparación con 2019





7.3. Evolución de las personas involucradas según su condición

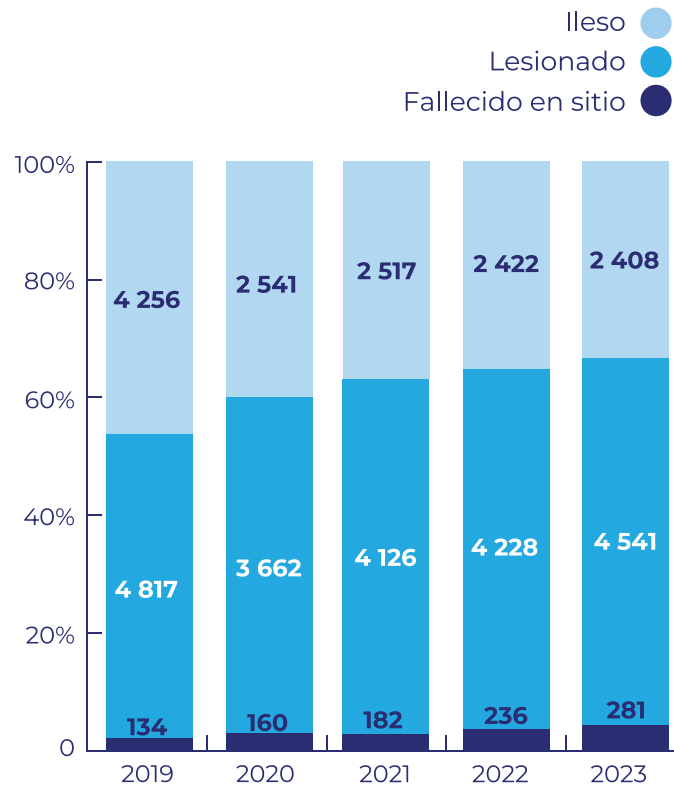


Ilustración 3: Evolución de la cantidad de personas involucradas según su condición, año 2023

Según la gravedad de una persona involucrada en algún siniestro de tránsito, puede ser ilesa si no tuvo consecuencias físicas, lesionada si resultó herida, y fatal si lamentablemente falleció. En los últimos 5 años, el 39% de las personas involucradas en siniestros de tránsito resultaron ilesas, mientras que, el 61% restante lesionadas o fallecidas. Además, se nota en el mismo periodo que el número de las personas que resultaron ilesas ha decrecido anualmente.

7.4. Evolución histórica de los fallecidos en sitio

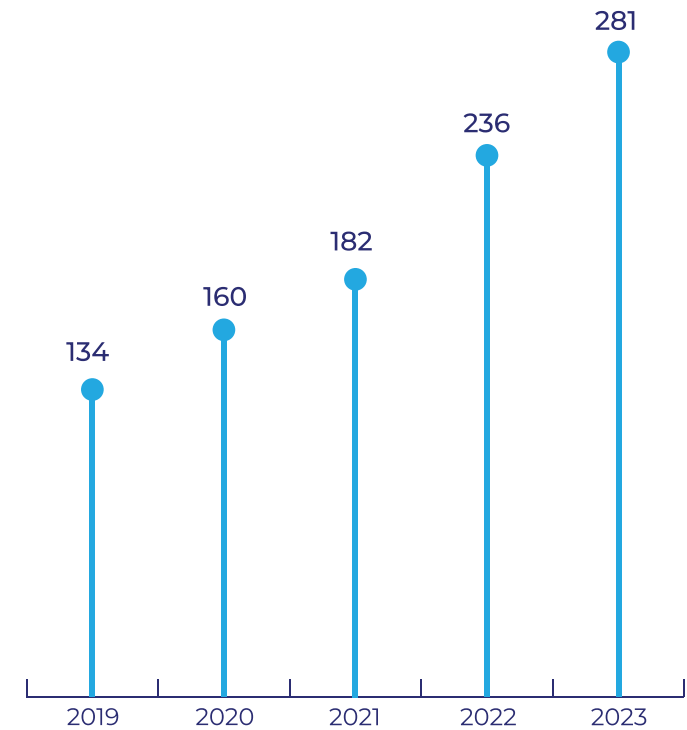


Ilustración 4: Cantidad de fallecidos en sitio, año 2023

La ciudad presenta un crecimiento sostenido en la cantidad de personas fallecidas en sitio por siniestro de tránsito, a tal punto que, en 2023 se registraron 281 personas fallecidas, esto es, 19% más que lo registrado en 2022. En los últimos 5 años, el incremento interanual promedio fue del 20%.

7.5. Evolución histórica de la tasa de mortalidad por cada 100 000 habitantes

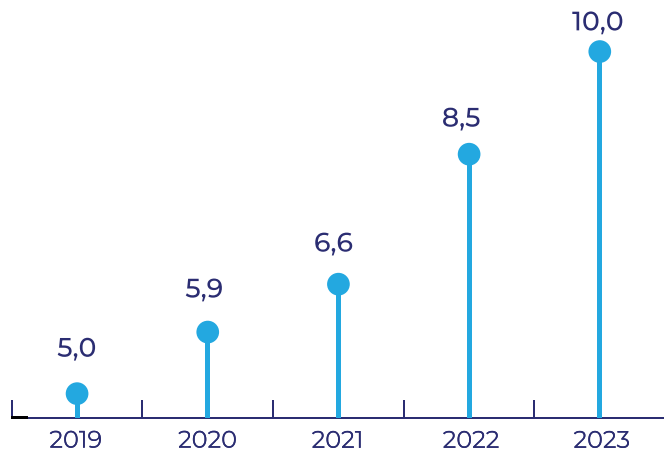


Ilustración 5: Tasa de mortalidad medida como fallecidos en sitio por cada 100 000 habitantes, año 2023

Similar situación ocurre con la tasa de mortalidad cuantificada como la cantidad de fallecidos en sitio por cada 100 000 habitantes. En 2023, ascendió a 10, esto es, 18% más al valor registrado para el 2022.

7.6. Evolución histórica de la tasa de mortalidad por cada 100 000 automotores

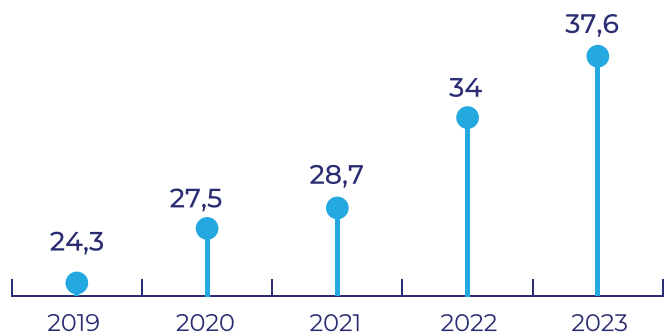


Ilustración 6: Tasa de mortalidad medida como fallecidos en sitio por cada 100 000 automotores, año 2023

Respecto a la tasa de mortalidad con relación al parque automotor, en el 2023 se registró un valor de 37.6 personas fallecidas en sitio por cada 100 000 automotores, 11% más que el año inmediato anterior.

7.7. Evolución histórica del porcentaje de fallecidos en sitio según género

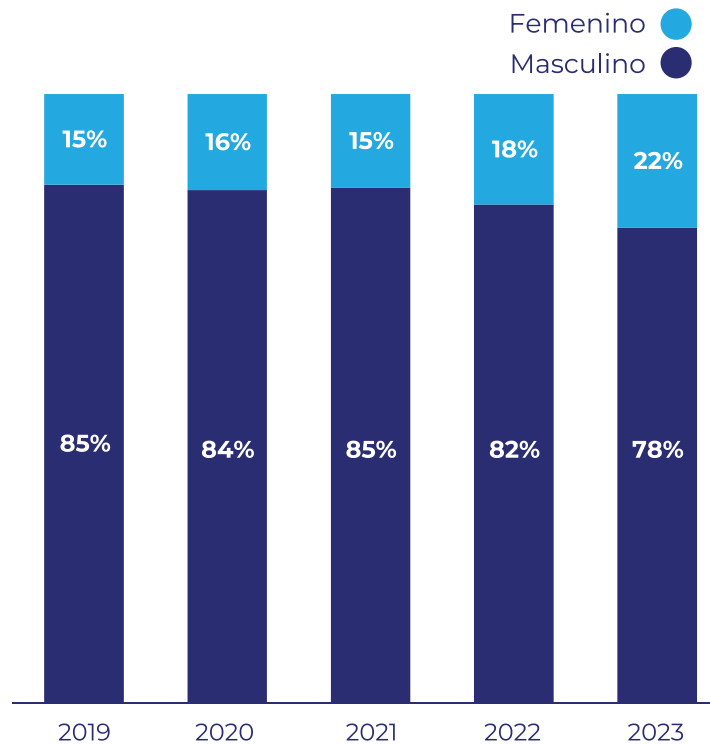


Ilustración 7: Distribución porcentual de fallecidos en sitio según género, año 2023

De los 281 fallecidos en sitio registrados en el 2023, del 94% se identificó su género, de ellos, 8 de cada 10 fueron de género masculino.



19% más fatalidades en Guayaquil durante 2023 en comparación con 2022



**Anuario de
Seguridad Vial
Guayaquil 2023**



Anuario de
Seguridad Vial
Guayaquil 2023

Guayaquil 2023



ATM



Anuario de Seguridad Vial

Guayaquil 2023



Anuario de
Seguridad Vial
Guayaquil 2023

Siniestros de tránsito



ATM





8. Caracterización del siniestro de tránsito

En este capítulo se muestra con mayor detalle aquellas características que identifican a un siniestro de tránsito registrado en la ciudad. Entender el significado de las variables que están detrás de un siniestro sirve de insumo para la toma de decisiones prevención.

8.1. Siniestros totales según causa probable y tipo de siniestro

No	Causas Probables/ Tipos de Siniestros	Choque Lateral	Atropello	Pérdida de carril/pista	Estrellamiento	Choque por alcance	Roce negativo	Colisión	Choque Frontal	Volcamiento lateral	Caída de pasajero	Otros Tipos	Total	% Part.
1	Exceso de velocidad	255	300	488	226	93	33	33	28	37	18	19	1 530	36%
2	Irrespetar las señales de tránsito	667	58	13	32	6	3	11	7	9	0	0	806	19%
3	No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede	34	2	8	19	134	26	37	2	1	0	2	265	6%
4	Conducir bajo la influencia de alcohol y/o medicamentos	42	9	48	81	36	8	8	12	5	0	3	252	6%
5	Conducir desatento por uso de celular u otros objetos	69	43	20	29	14	5	3	3	4	3	6	199	5%
6	Realizar cambio brusco o indebido de carril	100	8	24	12	4	17	1	7	4	1	3	181	4%
7	Caso fortuito o fuerza mayor	17	25	39	26	7	10	0	1	2	16	24	167	4%
8	Peatón cruza sin respetar las señales de tránsito	0	147	0	0	0	0	0	0	0	1	4	152	4%
9	No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos	32	0	5	8	7	58	1	2	1	0	9	123	3%
10	Condiciones ambientales y/o atmosféricas	13	7	41	19	6	1	2	2	4	1	0	96	2%
	Otras Causas Probables	68	174	85	63	8	4	6	30	11	29	23	501	11%
	Total	1 297	773	771	515	315	165	102	94	78	69	93	4 272	100%
	% Part.	31%	18%	18%	12%	7%	4%	2%	2%	2%	2%	2%	100%	

Tabla 1: Siniestros de tránsito registrados según su causa probable y tipo, año 2023

De los 4 272 siniestros de tránsito ocurridos en el 2023, el choque lateral registró la mayor cantidad, causado probablemente, por el irrespeto a las señales de tránsito. En segundo lugar, se encuentra el atropello causado por exceder el límite de velocidad permitido.

8.2. Siniestros totales según rango de hora y día de la semana

	Rango de Hora	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Tendencia Diaria	Total	% Part.	
MAÑANA	6:00 - 6:59	24	15	22	21	25	36	47		190	1 061	25%
	7:00 - 7:59	27	36	37	32	34	32	52		250		
	8:00 - 8:59	30	29	36	30	43	24	31		223		
	9:00 - 9:59	22	25	21	20	22	11	30		151		
	10:00 - 10:59	22	21	18	24	12	19	18		134		
	11:00 - 11:59	13	13	14	16	18	22	17		113		
TARDE	12:00 - 12:59	27	23	17	22	15	28	30		162	1 198	28%
	13:00 - 13:59	35	29	24	29	26	24	25		192		
	14:00 - 14:59	34	25	26	25	24	28	27		189		
	15:00 - 15:59	27	36	23	23	23	34	36		202		
	16:00 - 16:59	35	20	29	40	27	35	40		226		
	17:00 - 17:59	36	35	20	30	32	38	36		227		
NOCHE	18:00 - 18:59	20	23	27	28	38	44	36		216	1 201	28%
	19:00 - 19:59	27	23	25	32	41	66	45		259		
	20:00 - 20:59	24	20	19	24	39	41	53		220		
	21:00 - 21:59	23	9	18	10	36	39	34		169		
	22:00 - 22:59	23	12	11	21	46	39	21		173		
	23:00 - 23:59	11	14	23	26	35	37	18		164		
MADRUGADA	0:00 - 0:59	19	17	9	11	24	32	27		139	812	19%
	1:00 - 1:59	14	8	17	11	18	26	42		136		
	2:00 - 2:59	10	12	5	3	18	30	42		120		
	3:00 - 3:59	14	3	5	6	18	39	44		129		
	4:00 - 4:59	9	6	7	12	18	18	46		116		
	5:00 - 5:59	17	12	15	13	26	28	61		172		
TOTAL		543	466	468	509	658	770	858		4 272	100%	
% Part.		13%	11%	11%	12%	15%	18%	20%		100%		

Tabla 2: Siniestros de tránsito según hora y día de la semana, año 2023

De los 4 272 siniestros ocurridos en el 2023, la mayor cantidad se dan en las jornadas de la tarde en la franja horaria 17:00 a 17:59 y en la noche en horario de 19:00 a 19:59. También se registra un número considerable los fines de semana.



8.3. Sinistros con fallecidos en sitio según causa probable y tipo de siniestro

No	Causas Probables/ Tipos de Sinistros	Atropello	Pérdida de carril/pista	Choque Lateral	Estrella- miento	Choque por alcance	Arrollamiento	Roce negativo	Choque Frontal	Volcamiento lateral	Caída de pasajero	Otros Tipos	Total	% Part.
1	Exceso de velocidad	33	36	12	7	7	2	2	2	2	1	0	104	40%
2	Irrespetar las señales de tránsito	4	0	22	0	2	0	0	1	0	0	1	30	11%
3	Peatón cruza sin respetar las señales de tránsito	24	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	26	10%
4	Caso fortuito o fuerza mayor	2	1	2	0	1	3	2	0	1	1	1	14	5%
5	Conducir bajo la influencia de alcohol y/o medicamentos	1	5	0	4	1	0	1	1	0	0	0	13	5%
6	No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos	0	0	1	1	1	2	5	0	1	0	0	11	4%
7	Condiciones ambientales y/o atmosféricas	0	2	1	2	2	0	0	1	1	0	0	9	3%
8	Realizar cambio brusco o indebido de carril	0	1	4	1	0	0	0	3	0	0	0	9	3%
9	Conducir desatento por uso de celular u otros objetos	1	0	3	2	1	1	1	0	0	0	0	9	3%
10	No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	3%
	Otras Causas Probables	13	5	2	1	3	7	0	0	1	1	3	36	13%
	Total	86	50	47	18	18	17	11	8	6	3	5	269	100%
	% Part.	32%	19%	17%	7%	7%	6%	4%	3%	2%	1%	2%	100%	

Tabla 3: Sinistros de tránsito fatales según su causa probable y tipo, año 2023

Si se consideran solo los siniestros con fallecidos en sitio, los cuales sumaron 269, los tipos de siniestro más frecuentes en el 2023 fueron, en su orden, el atropello y la pérdida de carril/pista, ambos probablemente causados por exceder los límites de velocidad. Los datos revelan que el exceso de velocidad es el factor de riesgo más presente en los siniestros de tránsito con fallecidos en sitio.

8.4. Siniestros por choque lateral según rango de hora y día de la semana

	Rango de Hora	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Tendencia Diaria	Total	% Part.	
MAÑANA	6:00 - 6:59	7	1	10	5	9	7	7		46	346	27%
	7:00 - 7:59	12	19	13	14	10	10	11		89		
	8:00 - 8:59	7	10	12	9	10	8	14		70		
	9:00 - 9:59	5	7	8	11	9	5	13		58		
	10:00 - 10:59	6	8	6	10	4	5	8		47		
	11:00 - 11:59	4	6	2	8	5	6	5		36		
TARDE	12:00 - 12:59	6	4	8	7	5	14	13		57	460	35%
	13:00 - 13:59	16	11	8	12	9	9	8		73		
	14:00 - 14:59	13	12	8	13	11	11	12		80		
	15:00 - 15:59	8	13	9	11	8	13	18		80		
	16:00 - 16:59	14	7	6	15	11	14	16		83		
	17:00 - 17:59	15	13	6	11	12	18	12		87		
NOCHE	18:00 - 18:59	4	8	14	6	11	14	7		64	314	24%
	19:00 - 19:59	1	6	9	11	12	18	10		67		
	20:00 - 20:59	7	6	7	5	13	5	11		54		
	21:00 - 21:59	7	2	5	4	7	10	10		45		
	22:00 - 22:59	7	1	4	7	11	8	0		38		
	23:00 - 23:59	1	3	8	10	10	9	5		46		
MADRUGADA	0:00 - 0:59	4	4	2	5	8	10	8		41	177	14%
	1:00 - 1:59	4	0	4	3	6	5	13		35		
	2:00 - 2:59	0	1	0	0	5	4	4		14		
	3:00 - 3:59	1	1	2	0	2	7	14		27		
	4:00 - 4:59	2	0	1	1	5	1	10		20		
	5:00 - 5:59	5	4	4	6	7	3	11		40		
TOTAL		156	147	156	184	200	214	240		1 297	100%	
% Part.		12%	11%	12%	14%	16%	16%	19%		100%		

Tabla 4: Siniestros de tránsito según hora y día de la semana por choque lateral, año 2023

El tipo de siniestro que registró la mayor cantidad en el 2023 fue de tipo choque lateral con un total de 1 297. Si se considera únicamente a este tipo de siniestro, las jornadas de la mañana y tarde concentran el 62% del total. A la hora de focalizar los operativos de control, las franjas horarias de 7:00 – 7:59 y de 17:00 – 17:59 demandan mayor vigilancia.



8.5. Siniestros por atropello según rango de hora y día de la semana

	Rango de Hora	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Tendencia Diaria	Total	% Part.	
MAÑANA	6:00 - 6:59	5	4	3	2	3	4	6		27	218	28%
	7:00 - 7:59	8	7	10	4	9	2	10		50		
	8:00 - 8:59	8	7	8	6	9	7	3		48		
	9:00 - 9:59	5	3	5	1	5	4	5		28		
	10:00 - 10:59	7	6	3	5	4	3	4		32		
	11:00 - 11:59	4	2	4	2	6	7	8		33		
TARDE	12:00 - 12:59	9	7	3	4	3	3	7		36	225	29%
	13:00 - 13:59	6	6	4	2	5	6	3		32		
	14:00 - 14:59	8	3	7	5	3	5	3		34		
	15:00 - 15:59	5	8	2	6	5	4	5		35		
	16:00 - 16:59	4	4	7	9	4	7	5		40		
	17:00 - 17:59	11	7	4	7	7	8	4		48		
NOCHE	18:00 - 18:59	11	5	5	6	13	8	11		59	264	34%
	19:00 - 19:59	13	6	7	7	9	17	11		70		
	20:00 - 20:59	3	4	3	5	6	14	11		46		
	21:00 - 21:59	1	2	4	3	10	9	2		31		
	22:00 - 22:59	5	2	1	1	9	8	7		33		
	23:00 - 23:59	4	0	5	4	3	7	2		25		
MADRUGADA	0:00 - 0:59	2	1	0	3	2	3	4		15	66	9%
	1:00 - 1:59	1	2	0	2	2	1	5		13		
	2:00 - 2:59	0	1	0	0	0	4	3		8		
	3:00 - 3:59	0	0	1	0	0	3	3		7		
	4:00 - 4:59	0	0	2	3	1	1	3		10		
	5:00 - 5:59	2	1	2	0	2	2	4		13		
TOTAL		122	88	90	87	120	137	129		773	100%	
% Part.		16%	11%	12%	11%	15%	18%	17%		100%		

Tabla 5: Siniestros de tránsito según hora y día de la semana por atropello, año 2023

El segundo tipo de siniestro que registró la mayor cantidad en el 2023 fue atropello con un total de 773. Las jornadas de la tarde y noche concentran el 63% del total. Las franjas horarias de 07:00 – 07:59 y de 18:00 – 19:59 registraron mayor cantidad de siniestros.



Anuario de Seguridad Vial

Guayaquil 2023



**Anuario de
Seguridad Vial**
Guayaquil 2023

Fallecidos en sitio



ATM





9. Perfil de los fallecidos en sitio por siniestros de tránsito

Una vez conocido el contexto detrás de un siniestro de tránsito, en este capítulo se abordará algunas de las características asociadas a las personas que fallecieron en sitio.

9.1. Fallecidos en sitio según causa probable versus tipo de siniestro

No	Causas Probables/ Tipos de Siniestros	Atropello	Pérdida de pista/carril	Choque lateral	Arrollamiento	Estrellamiento	Choque por alcance	Roce negativo	Choque frontal	Volcamiento lateral	Caída de pasajero	Otros Tipos	Total	% Part.
1	Exceso de velocidad	33	38	13	2	7	7	2	2	2	1	0	107	38%
2	Irrespetar las señales de tránsito	4	0	22	0	0	2	0	1	0	0	1	30	11%
3	Peatón cruza sin respetar las señales de tránsito	24	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	26	9%
4	Caso fortuito o fuerza mayor	2	1	3	3	0	1	2	0	1	1	1	15	5%
5	Conducir bajo la influencia de alcohol y/o medicamentos	1	5	0	0	4	1	3	1	0	0	0	15	5%
6	Realizar cambio brusco o indebido de carril	0	1	4	0	1	0	0	6	0	0	0	12	4%
7	No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos	0	0	1	2	1	1	5	0	1	0	0	11	4%
8	Condiciones ambientales y/o atmosféricas	0	3	1	0	2	2	0	1	1	0	0	10	4%
9	Conducir desatento por uso de celular u otros objetos	1	0	3	1	2	1	1	0	0	0	0	9	3%
10	No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	3%
	Otras Causas Probables	13	6	2	8	1	3	0	0	1	1	3	38	14%
	Total	86	54	49	18	18	18	13	11	6	3	5	281	100%
	% Part.	31%	19%	18%	6%	6%	6%	5%	4%	2%	1%	2%	100%	

Tabla 6: Fallecidos en sitio según causa probable y tipo de siniestro, año 2023

De los 281 fallecidos en sitio, el 31% fue por atropello, es decir, 86 personas. El tipo de siniestro más letal resultó ser la pérdida de pista/carril causado probablemente por exceder el límite de velocidad permitido.

9.2. Fallecidos en sitio por atropello según tipo de automotor involucrado

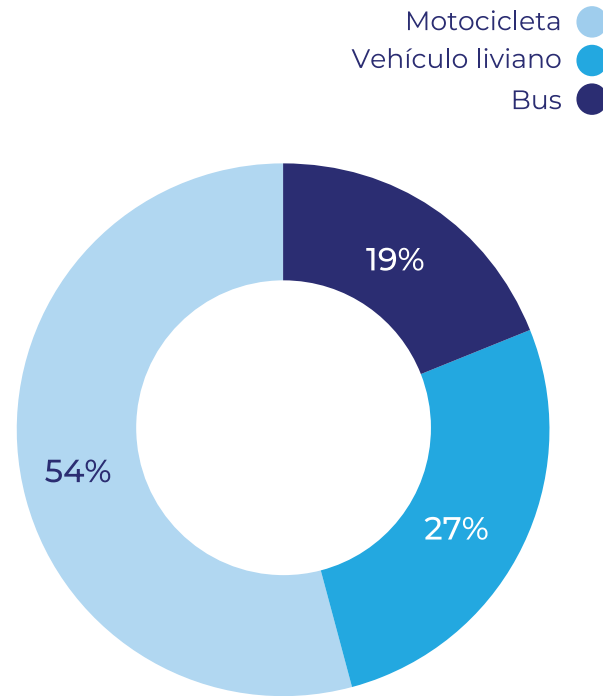


Ilustración 8: Fallecidos en sitio por atropello según tipo de automotor involucrado, año 2023

Con relación a los 86 fallecidos en sitio por siniestros de tránsito tipo atropello, se evidenció que en el 73% de los casos, los conductores de los automotores involucrados huyeron del lugar para no ser identificados. Sin embargo, de los casos que se pudieron identificar, el 54% tuvo como involucrado a conductores de motocicletas.

9.3. Fallecidos en sitio según grupo de edad y género

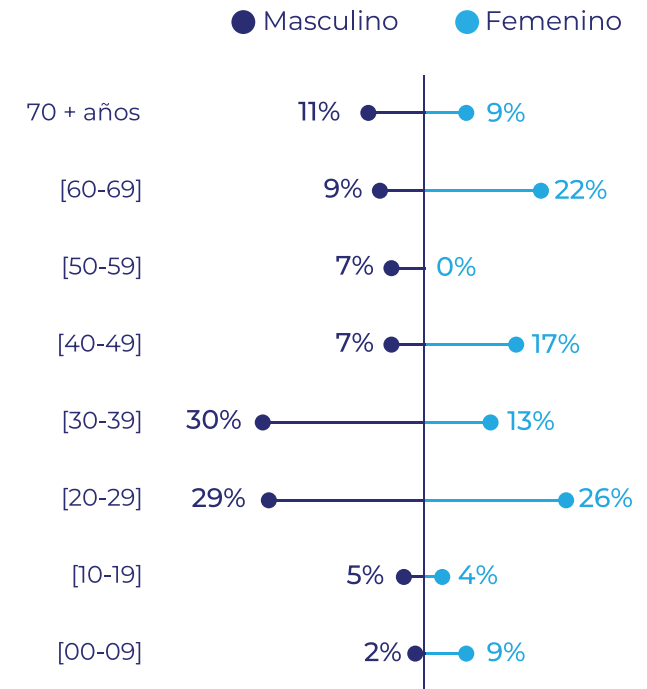


Ilustración 9: Distribución porcentual de los fallecidos en sitio según grupo de edad y género, año 2023

De las personas fallecidas en sitio que fueron 281, cuya edad y género se pudo identificar, el grupo de edad con la mayor concentración para el caso del género masculino fue de 30 a 39 años y, para el caso del género femenino, de 20 a 29 años. Mientras que el grupo de edad con la menor concentración para el caso del género masculino fue de 00 a 09 años, para el género femenino de 50 a 59 años.



“
54%
 de los fallecidos en atropellos en Guayaquil tienen un motociclista involucrado
 ”

9.4. Fallecidos en sitio según grupo de edad y tipo de actor vial

Grupo edad/ Actor vial	Peatón	Motociclista	Ocupante Vehículo Liviano	Ciclista	Ocupante Otros automotores	No identificado	Total	% Part.
00-09 años	3	1	0	0	0	0	4	1%
10-19 años	1	0	4	0	0	1	6	2%
20-29 años	1	25	3	0	0	5	34	12%
30-39 años	4	20	5	0	1	2	32	11%
40-49 años	4	2	2	0	1	2	11	4%
50-59 años	3	1	1	0	2	0	7	3%
60-69 años	8	1	1	2	0	2	14	5%
70 + años	10	0	1	0	0	2	13	5%
No identificado	74	49	16	1	2	18	160	57%
Total	108	99	33	3	6	32	281	100%
% Part.	39%	35%	12%	1%	2%	11%	100%	

Tabla 7: Fallecidos en sitio según grupo de edad versus tipo de actor vial, año 2023

De las personas fallecidas en sitio que fueron 281, cuya edad y tipo de actor vial se pudo identificar que, los más vulnerables fueron los motociclistas que oscilan entre las edades de 20 a 29 años, de los cuales el 88% fueron de género masculino y el 12% femenino. Mientras que los menos vulnerables, probablemente fueron ciclistas.



9.5. Fallecidos en sitio según género y tipo de actor vial

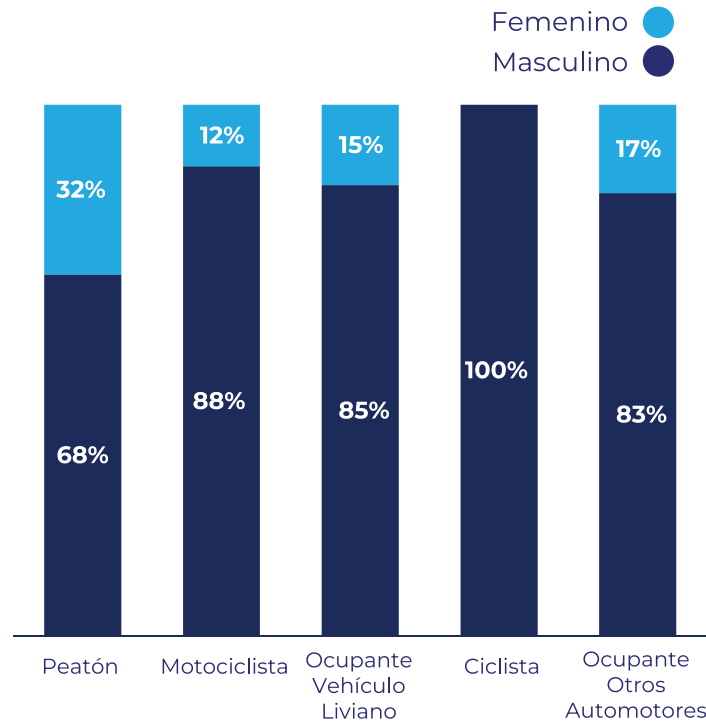


Ilustración 10: Fallecidos en sitio según género versus tipo de actor vial, año 2023

Del gráfico anterior, se puede identificar que, en todos los tipos de actor vial, el género masculino prevalece en comparación con el género femenino. La mayor participación en contraste con el resto de los actores viales, fueron los ciclistas cuyo género se logró identificar 100% como masculino. Respecto del peatón, 32% eran de género femenino.

9.6. Fallecidos en sitio según mes del año



Ilustración 11: Cantidad de fallecidos en sitio registrados por mes, año 2023

De los 281 fallecidos en sitio junio resultó ser el mes de mayor concentración de fallecidos en sitio. Probablemente se debe a que en este mes se celebra el día del padre.



9.7. Fallecidos en sitio según rango de hora y día de la semana

	Rango de Hora	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Tendencia Diaria	Total	% Part.	
MAÑANA	6:00 - 6:59	2	1	1	4	1	2	4		15	60	21%
	7:00 - 7:59	1	0	2	2	0	3	6		14		
	8:00 - 8:59	1	1	1	1	2	2	0		8		
	9:00 - 9:59	1	0	0	1	3	0	3		8		
	10:00 - 10:59	1	0	2	2	2	2	0		9		
	11:00 - 11:59	2	0	2	1	1	0	0		6		
TARDE	12:00 - 12:59	2	3	1	1	1	0	1		9	61	22%
	13:00 - 13:59	2	2	5	0	1	3	1		14		
	14:00 - 14:59	2	2	1	0	1	3	3		12		
	15:00 - 15:59	0	0	0	2	0	1	2		5		
	16:00 - 16:59	4	3	3	3	1	1	2		17		
	17:00 - 17:59	0	1	0	2	1	0	0		4		
NOCHE	18:00 - 18:59	1	1	0	4	1	5	2		14	79	28%
	19:00 - 19:59	2	1	1	1	3	2	4		14		
	20:00 - 20:59	7	4	0	1	2	2	3		19		
	21:00 - 21:59	0	2	0	3	2	1	4		12		
	22:00 - 22:59	4	1	0	0	3	1	2		11		
	23:00 - 23:59	0	1	1	0	4	2	1		9		
MADRUGADA	0:00 - 0:59	1	2	0	0	2	1	1		7	81	29%
	1:00 - 1:59	0	1	0	1	1	3	3		9		
	2:00 - 2:59	0	2	1	1	1	3	4		12		
	3:00 - 3:59	3	1	1	1	2	7	8		23		
	4:00 - 4:59	0	0	2	2	1	5	5		15		
	5:00 - 5:59	2	2	1	0	2	4	4		15		
TOTAL		38	31	25	33	38	53	63		281	100%	
% Part.		14%	11%	9%	12%	14%	19%	21%		100%		

Tabla 8: Fallecidos en sitio según rango de hora y día de la semana, año 2023

De los 281 fallecidos en sitio, la mayor cantidad se dieron en las jornadas de la noche y madrugada, sobre todo, los fines de semana.



“

40% de los fallecidos ocurren entre sábado y domingo, principalmente en jornadas nocturnas

”

9.8. Fallecidos en sitio por atropello según rango de hora y día de la semana

	Rango de Hora	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Tendencia Diaria	Total	% Part.
MAÑANA	6:00 - 6:59	0	1	1	1	0	0	1		4	21 24%
	7:00 - 7:59	1	0	0	0	0	1	0		2	
	8:00 - 8:59	0	0	1	0	2	2	0		5	
	9:00 - 9:59	0	0	0	0	1	0	1		2	
	10:00 - 10:59	1	0	1	0	1	0	0		3	
	11:00 - 11:59	2	0	1	1	1	0	0		5	
TARDE	12:00 - 12:59	0	2	1	0	0	0	0		3	16 19%
	13:00 - 13:59	1	2	0	0	0	1	0		4	
	14:00 - 14:59	0	0	0	0	0	1	0		1	
	15:00 - 15:59	0	0	0	0	0	1	0		1	
	16:00 - 16:59	0	0	1	2	0	0	0		3	
	17:00 - 17:59	0	1	0	2	1	0	0		4	
NOCHE	18:00 - 18:59	0	1	0	2	0	1	2		6	31 36%
	19:00 - 19:59	1	0	1	1	1	0	4		8	
	20:00 - 20:59	2	2	0	0	0	1	1		6	
	21:00 - 21:59	0	1	0	0	1	0	0		2	
	22:00 - 22:59	1	1	0	0	1	1	2		6	
	23:00 - 23:59	0	0	1	0	2	0	0		3	
MADRUGADA	0:00 - 0:59	0	0	0	0	0	0	0		0	18 21%
	1:00 - 1:59	0	1	0	1	0	0	2		4	
	2:00 - 2:59	0	0	0	0	0	0	0		0	
	3:00 - 3:59	0	0	1	0	0	1	1		3	
	4:00 - 4:59	0	0	1	1	0	1	0		3	
	5:00 - 5:59	1	1	1	0	2	1	2		8	
TOTAL		10	13	11	11	13	12	16		86	100%
% Part.		12%	15%	13%	13%	15%	14%	18%		100%	

Tabla 9: Fallecidos en sitio por tipo de siniestro atropello según rango de hora y día de la semana, año 2023

De los 86 fallecidos en sitio por atropello, la mayor cantidad se dieron en las jornadas de la mañana y noche, sobre todo, el domingo.

9.9. Matriz de fatalidades por siniestro de tránsito













Fallecidos/ Tipo Vehículo	Sin Auto- motor	CON						Total	% Part.
		Vehículo Liviano	Vehículo Pesado	Motocicleta	Bus	Otros Automotores	No Identificado		
									
 Peatón	0	15	8	20	10	0	55	108	39%
 Motociclista	34	14	10	3	5	6	27	99	35%
 Ocupante Vehículo Liviano	10	3	12	1	2	2	3	33	12%
 Ciclista	0	2	0	0	1	0	0	3	1%
 Ocupante Otros Automotores	4	0	2	0	0	0	0	6	2%
 No Identificado	21	5	0	1	2	0	3	32	11%
Total	69	39	32	25	20	8	88	281	100%
% Part.	25%	14%	11%	9%	7%	3%	31%	100%	

Tabla 10: Fallecidos en sitio según tipo de actor vial y tipo de automotor, año 2023

De los 281 fallecidos en el lugar debido a siniestros de tránsito registrados en 2023 y de los actores viales identificados, los más vulnerables fueron los peatones y motociclistas, quienes representaron el 74% de los fallecidos en el lugar registrados en la ciudad. Mientras que los menos vulnerables, probablemente, fueron los ciclistas.





9.10. Tasa de mortalidad por siniestro de tránsito en el cantón Guayaquil

La Agencia Nacional de Tránsito como ente rector del país consolida la información de los siniestros de tránsito registrados en todas las ciudades. Para el caso de Guayaquil el control del tránsito está gestionada de los siniestros registrados una parte por la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP. (EPMTMG) y otra por la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE).

A efectos de realizar el contraste con el resto del país desde una perspectiva cantonal, provincial y regional, se suma los registros de fallecidos en sitio por siniestros EMPTMG y CTE para cubrir la totalidad del cantón, lo que representa, 312 los fallecidos en sitio registrados en todo el cantón Guayaquil durante el 2023.

9.10.1. Tasa de mortalidad de Guayaquil versus los 10 cantones más poblados de la provincia del Guayas

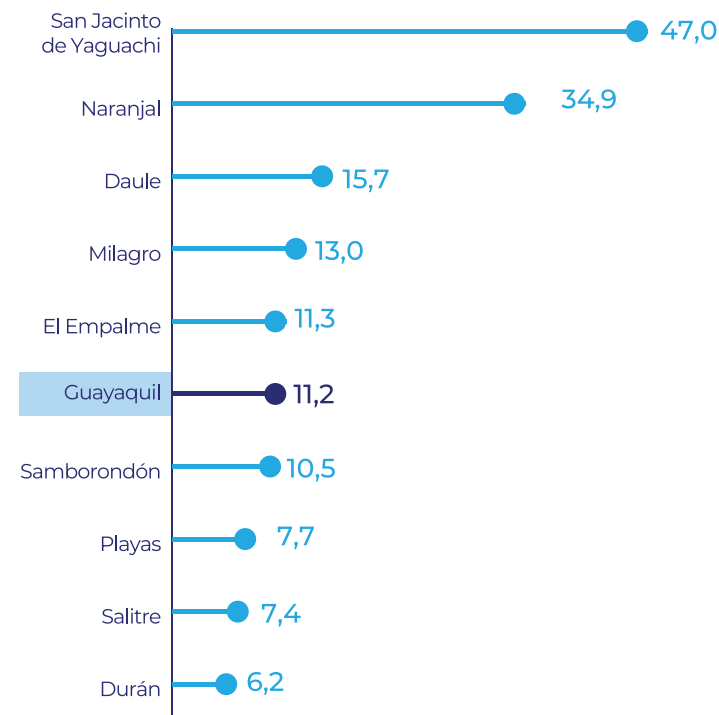


Ilustración 12: Tasa de mortalidad por cada 100 000 habitantes, Guayaquil versus diez cantones más poblados de la provincia del Guayas, año 2023

Entre los 10 cantones más poblados de la provincia del Guayas, Guayaquil ocupó el sexto lugar según su tasa de mortalidad por siniestros de tránsito, pues registró 11.2 fallecidos en sitio por cada 100 000 habitantes. San Jacinto de Yaguachi, Naranjal, Daule y Milagro presentaron una mayor tasa de mortalidad por siniestros de tránsito, en ese orden.

9.10.2. Tasa de mortalidad de Guayaquil versus los 10 cantones más poblados

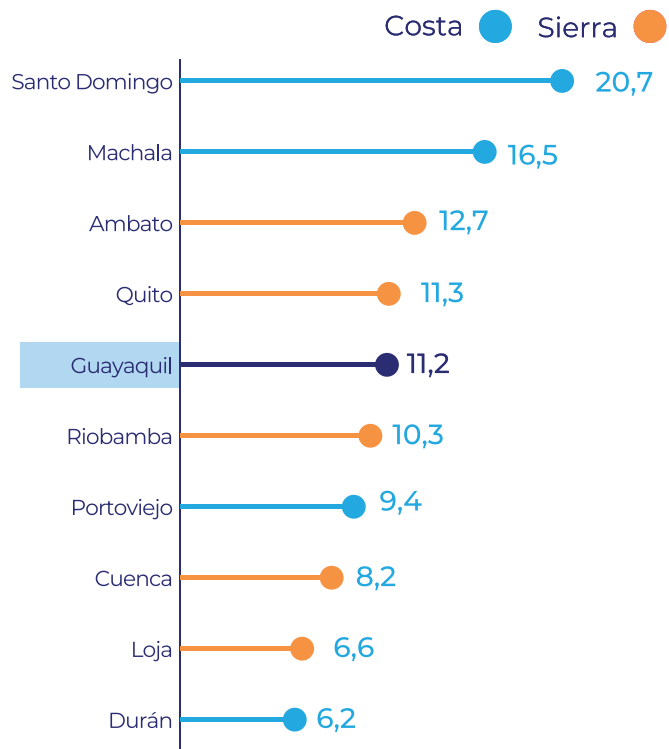


Ilustración 13: Tasa de mortalidad por cada 100 000 habitantes, Guayaquil versus diez cantones más poblados del país, año 2023

Si se analiza la tasa de mortalidad de Guayaquil con los 10 cantones más poblados del país, ocupa el quinto lugar según su tasa de mortalidad por siniestros de tránsito. Santo Domingo, Machala, Ambato y Quito presentaron una mayor tasa de mortalidad por siniestros de tránsito, en ese orden.

9.10.3. Tasa de mortalidad de Guayaquil versus las 10 provincias más pobladas

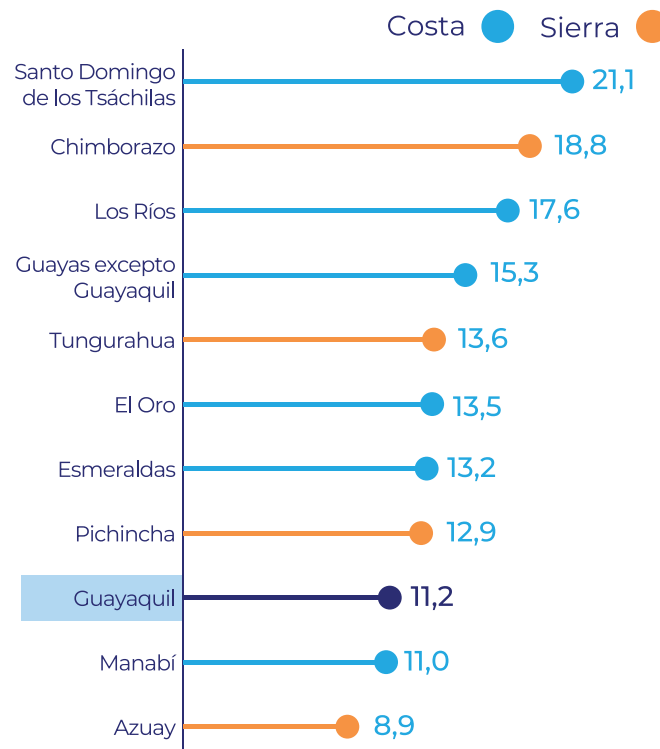


Ilustración 14: Tasa de mortalidad por cada 100 000 habitantes, Guayaquil versus diez provincias más pobladas del país, año 2023

Si se contrasta los resultados de Guayaquil con las 10 provincias más pobladas del país, Manabí y Azuay tienen menor tasa de mortalidad por siniestros de tránsito que Guayaquil.



“
El cantón Guayaquil ocupa el quinto puesto de mayor tasa de mortalidad por 100 mil habitantes entre los 10 cantones más poblados de Ecuador
 ”

9.10.4. Tasa de mortalidad de Guayaquil versus las regiones del país

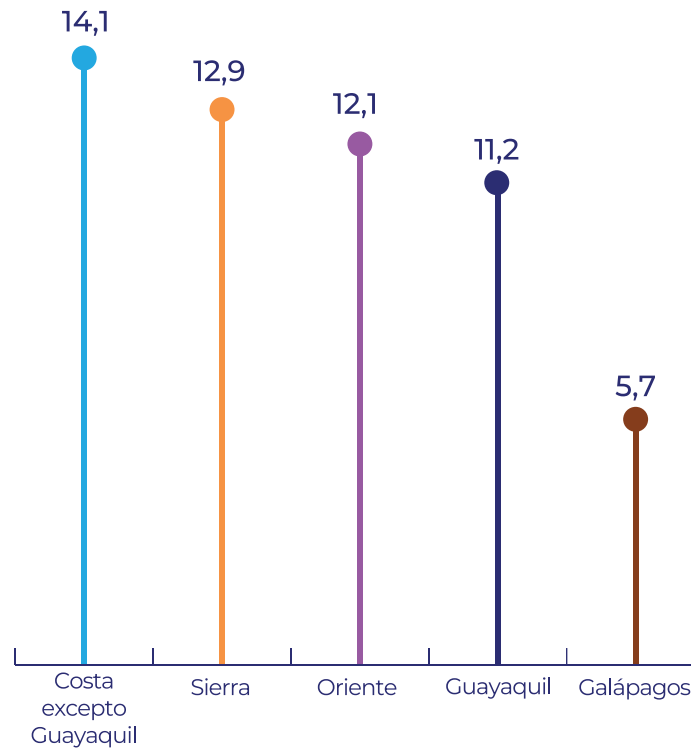


Ilustración 15: Tasa de mortalidad por cada 100 000 habitantes, Guayaquil versus regiones de Ecuador, año 2023

Si se compara con las tasas de mortalidad regional, la región Costa (excepto Guayaquil), la Sierra y el Oriente tienen una tasa de mortalidad por siniestros de tránsito superior a la de Guayaquil.



Guayaquil cuenta con una tasa de mortalidad por habitante mas baja que las regiones de la Costa, Sierra y Oriente de Ecuador



Anuario de Seguridad Vial

Guayaquil 2023



Anuario de
Seguridad Vial
Guayaquil 2023



Anuario de
Seguridad Vial
Guayaquil 2023

Lesionados



ATM



10. Perfil de los lesionados por siniestro de tránsito

Similar a lo descrito en el capítulo del perfil de los fallecidos en sitio, a continuación, se devela la información relacionada con las personas lesionadas por siniestros de tránsito.

10.1. Evolución histórica de los lesionados

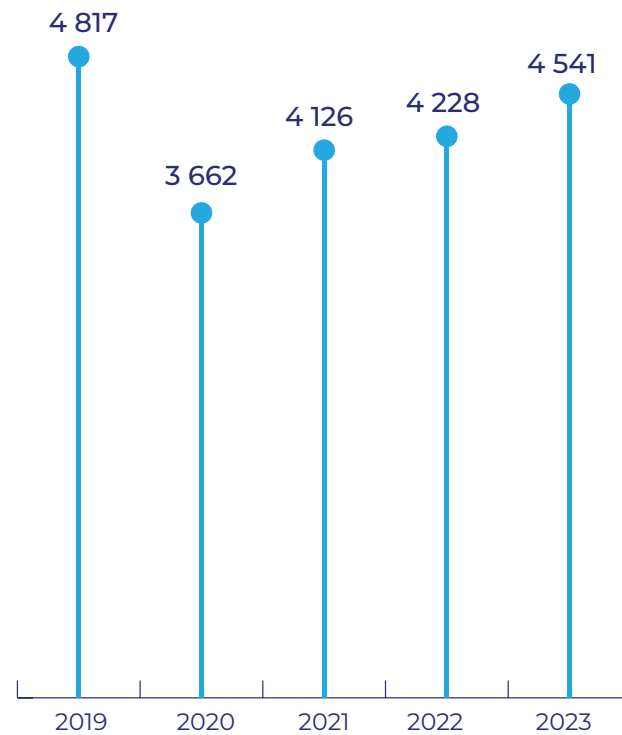


Ilustración 16: Cantidad de lesionados, año 2023

La ciudad presenta un crecimiento en la cantidad de personas lesionadas por siniestro de tránsito. En 2023, se registraron 4 541 personas lesionadas, esto es, 7% más que lo registrado en 2022. Sin embargo, este crecimiento es 6% menor a las registradas en 2019.

10.2. Evolución histórica de la tasa de morbilidad por cada 100 000 habitantes

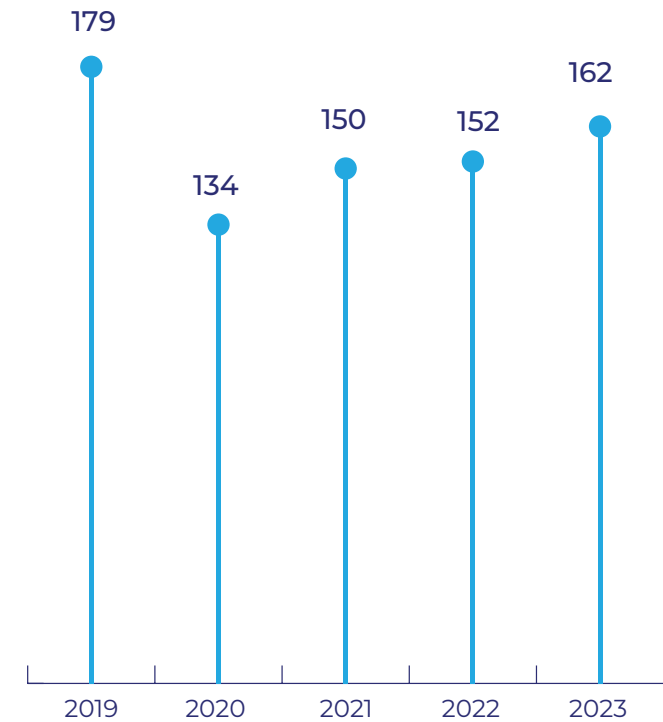


Ilustración 17: Tasa de morbilidad medida como lesionados por cada 100 000 habitantes, año 2023

Similar situación ocurre con la tasa de morbilidad cuantificada como la cantidad de personas lesionadas por cada 100 000 habitantes. En 2023, ascendió a 162, esto es, 7% más al valor registrado para el 2022.



6% menos lesionados en 2023 comparado con 2019



10.3. Evolución histórica de la tasa de morbilidad por cada 100 000 automotores

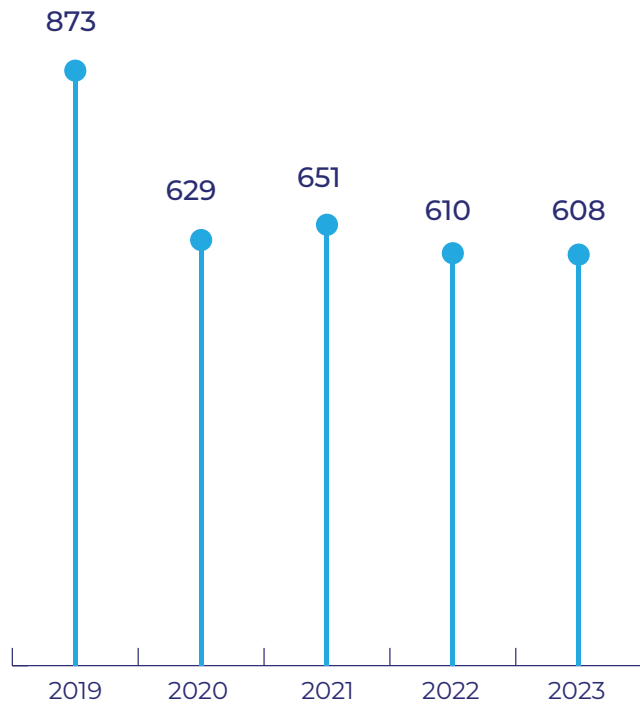


Ilustración 18: Tasa de morbilidad medida como lesionados por cada 100 000 automotores, año 2023

Respecto de la tasa de morbilidad con relación al parque automotor, en el 2023 se registró un valor de 608 personas lesionadas por cada 100 000 automotores, 0.3% menos que el año 2022.

10.4. Evolución histórica del porcentaje de lesionados según género

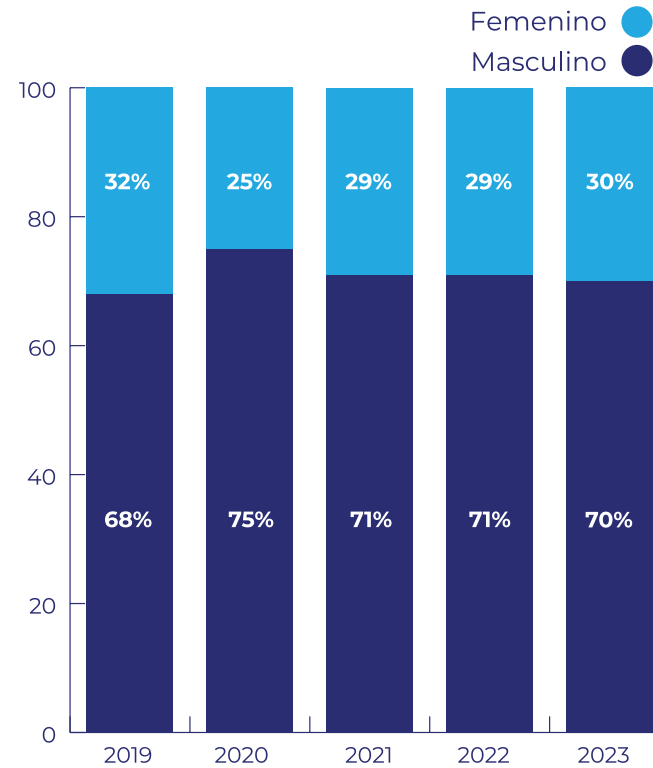


Ilustración 19: Distribución porcentual de los lesionados según género, año 2023

De las 4 541 personas lesionadas en siniestros de tránsito en el 2023, 7 de cada 10 fueron de género masculino.



El **70%** de los lesionados son hombres





10.5. Lesionados según causa probable versus tipo de siniestro

No	Causas Probables/ Tipos de Siniestros	Choque lateral	Atropello	Pérdida de pista/carril	Choque por alcance	Estrellamiento	Roce negativo	Choque frontal	Colisión	Volcamiento lateral	Caída de pasajero	Otros Tipos	Total	% Part.
1	Exceder límites de velocidad	320	322	401	110	138	44	36	40	41	23	10	1 485	33%
2	Irrespetar las señales de tránsito	900	75	12	4	28	6	7	12	17	0	0	1 061	23%
3	No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede	37	2	7	136	13	26	7	32	0	0	0	260	6%
4	Realizar cambio brusco o indebido de carril	141	13	26	5	8	28	7	1	5	3	2	239	5%
5	Conducir bajo la influencia de alcohol y/o medicamentos	57	14	33	37	47	6	23	9	9	0	3	238	5%
6	Conducir desatento por uso de celular u otros objetos	89	48	19	20	17	1	2	2	4	3	2	207	5%
7	Peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente	0	169	0	0	0	0	0	0	0	1	2	172	4%
8	Caso fortuito o fuerza mayor	25	26	34	7	12	12	2	0	0	15	14	147	3%
9	No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos	35	0	3	9	7	54	3	0	0	0	6	117	3%
10	No ceder el derecho de vía o preferencia de paso al peatón	0	83	0	0	0	0	0	0	0	0	1	84	2%
	Otras Causas Probables	96	119	113	14	60	6	55	5	12	42	9	531	11%
	Total	1 700	871	648	342	330	183	142	101	88	87	49	4 541	100%
	% Part.	37%	19%	14%	8%	7%	4%	3%	2%	2%	2%	2%	100%	

Tabla 11: Lesionados según causa probable y tipo, año 2023

De los 4 541 lesionados, el 37% de ellos sucedieron por siniestros de tipo “Choque lateral”. De estas 1 700 personas lesionadas, la mayor parte se debió probablemente al irrespeto de las señales de tránsito. Dentro de la categoría “Otras Causas Probables”, predominan el no transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto, condiciones ambientales y/o atmosféricas y conducir en sentido contrario a la vía normal de circulación.

10.6. Lesionados por choque lateral según tipo de automotor involucrado

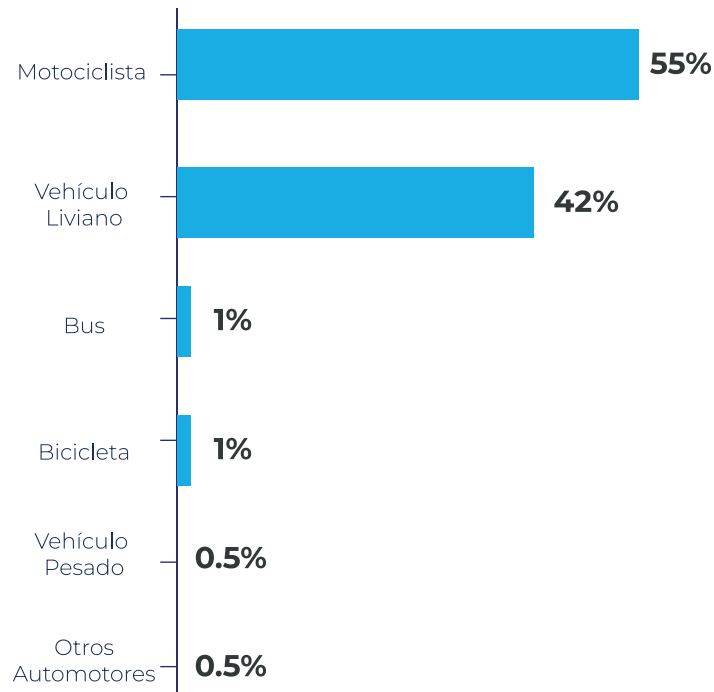


Ilustración 20: Lesionados por choque lateral según tipo de automotor involucrado, año 2023

Con relación a los siniestros de tipo choque lateral que registraron 1 700 lesionados, el 76% de los automotores involucrados se pudo identificar. De ellos, el 55% tuvo como involucrado a conductores de motocicletas.

10.7. Lesionados según grupo de edad y género

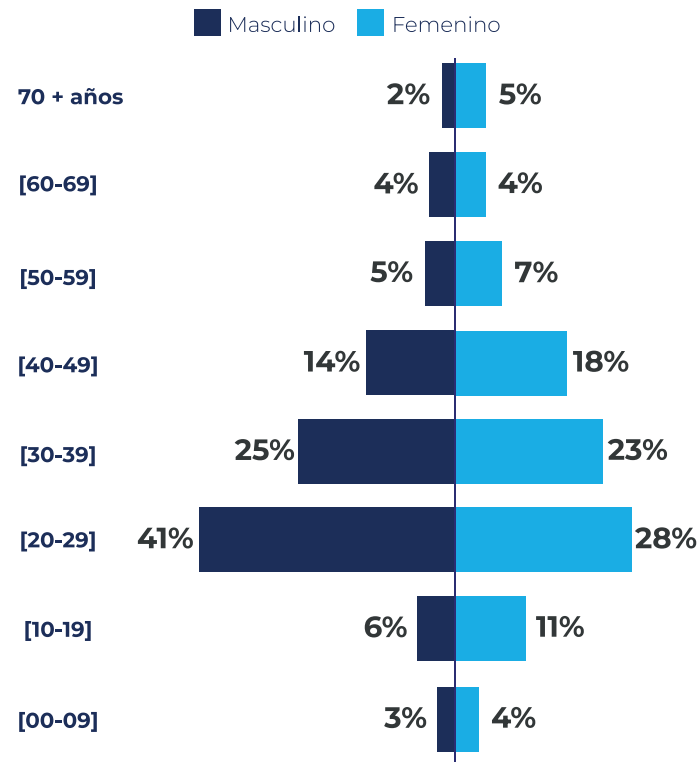


Ilustración 21: Distribución porcentual de los lesionados según grupo de edad y género, año 2023

De las 4 541 personas lesionadas cuya edad y género se pudo identificar, el grupo de edad de mayor concentración, para ambos géneros, fue de 20 a 29 años mientras que, el de menor concentración para el caso del género masculino fue de 70 y más años; y, para el género femenino, de 0 a 9 y 60 a 69 años.



10.8. Lesionados según grupo de edad y tipo de actor vial

Grupo edad/ Actor vial	Motociclista	Ocupante Vehículo Liviano	Peatón	Ciclista	Scooter	Ocupante Otros automotores	No identificado	Total	% Part.
00-09 años	13	22	12	0	0	0	11	58	1%
10-19 años	38	28	38	1	0	8	27	140	3%
20-29 años	360	84	82	3	0	7	182	718	16%
30-39 años	181	130	54	0	0	9	99	473	10%
40-49 años	72	106	39	1	0	13	56	287	6%
50-59 años	19	35	33	0	0	7	10	104	2%
60-69 años	7	27	29	3	0	5	7	78	2%
70 + años	1	15	28	1	0	1	4	50	1%
No identificado	792	608	506	12	2	101	612	2 633	59%
Total	1 483	1 055	821	21	2	151	1 008	4 541	100%
% Part.	33%	23%	18%	1%	0%	3%	22%	100%	

Tabla 12: Lesionados según grupo de edad versus tipo de actor vial, año 2023

De las 4 541 personas lesionadas cuya edad y tipo de actor vial se pudo identificar, los más vulnerables fueron los motociclistas que oscilan entre las edades de 20 a 29 años, de los cuales el 77% fueron de género masculino y el 23% femenino. Mientras que, del grupo de actores viales identificados, entre los menos vulnerables están los de micromovilidad, los ciclistas y usuarios de scooter.

10.9. Lesionados según género y tipo de actor vial

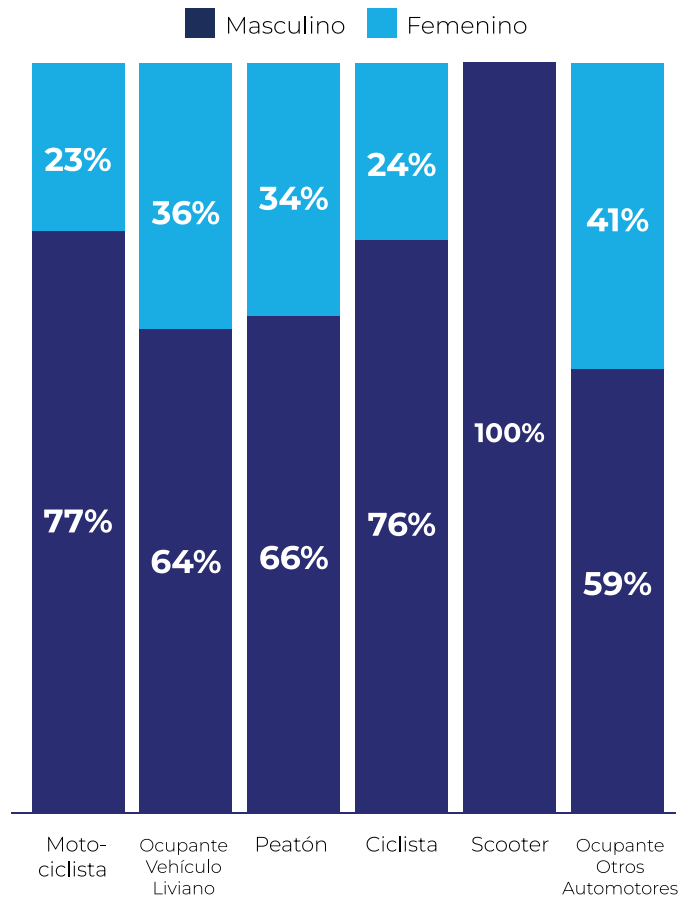


Ilustración 22: Lesionados según género versus tipo de actor vial, año 2023

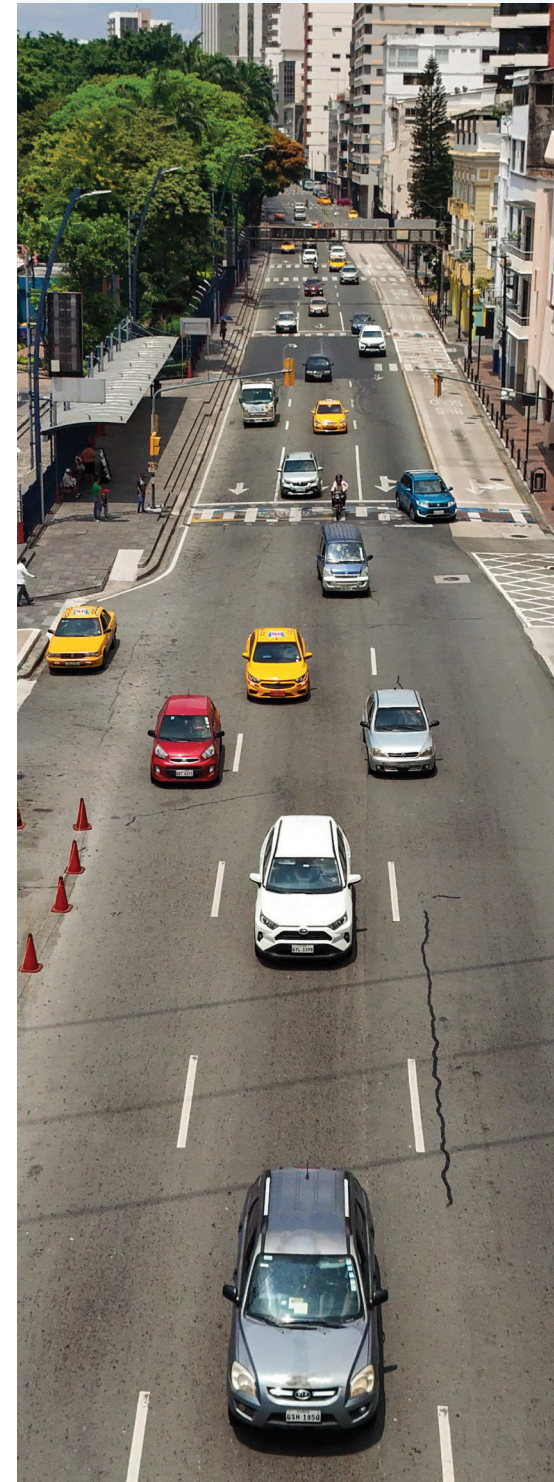
Del gráfico anterior, se puede identificar que, en todos los tipos de actor vial, el género masculino prevalece en comparación con el género femenino. La mayor participación en contraste con el resto de los actores viales, fueron los usuarios de scooter, logrando identificar al 100% como masculino.

10.10. Lesionados según mes del año



Ilustración 23: Cantidad de lesionados registrados por mes, año 2023

De los 4 541 lesionados, se evidencia un cambio de nivel en el segundo semestre del año, resaltando el mes de diciembre con el de mayor cantidad de personas lesionadas registradas por siniestros de tránsito.



10.11. Lesionados según rango de hora y día de la semana

	Rango de Hora	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Tendencia Diaria	Total	% Part.	
MAÑANA	6:00 - 6:59	23	19	32	22	25	20	41		182	1 180	26%
	7:00 - 7:59	37	46	41	40	40	32	51		287		
	8:00 - 8:59	40	36	42	38	39	19	34		248		
	9:00 - 9:59	19	28	30	19	21	15	37		169		
	10:00 - 10:59	29	24	18	38	12	16	21		158		
	11:00 - 11:59	18	13	11	18	17	28	31		136		
TARDE	12:00 - 12:59	27	24	17	29	28	38	39		202	1 389	31%
	13:00 - 13:59	43	41	27	32	25	25	26		219		
	14:00 - 14:59	43	27	28	25	31	33	40		227		
	15:00 - 15:59	27	35	30	24	26	38	43		223		
	16:00 - 16:59	37	20	31	47	27	46	43		251		
	17:00 - 17:59	51	46	21	31	37	35	46		267		
NOCHE	18:00 - 18:59	28	24	26	22	46	42	44		232	1 330	29%
	19:00 - 19:59	31	21	30	43	43	80	69		317		
	20:00 - 20:59	23	18	22	27	37	46	60		233		
	21:00 - 21:59	28	6	26	9	35	39	34		177		
	22:00 - 22:59	28	9	11	27	44	43	24		186		
	23:00 - 23:59	11	17	30	27	30	41	29		185		
MADRUGADA	0:00 - 0:59	13	9	6	13	20	40	28		129	642	14%
	1:00 - 1:59	13	8	15	8	23	18	42		127		
	2:00 - 2:59	5	12	1	1	15	19	36		89		
	3:00 - 3:59	9	1	3	2	11	25	37		88		
	4:00 - 4:59	2	3	2	12	11	10	37		77		
	5:00 - 5:59	15	9	17	17	15	15	44		132		
TOTAL		600	496	517	571	658	763	936		4 541	100%	
% Part.		13%	11%	11%	13%	14%	17%	21%		100%		

Tabla 13: Lesionados según rango de hora y día de la semana, año 2023

De los 4 541 lesionados, la mayor cantidad de personas se registró en las jornadas de la tarde y noche, sobre todo, los fines de semana en los tramos de hora de 16:00 – 16:59 y de 19:00 – 20:59.



El **38%** de los lesionados ocurren entre sábado y domingo



10.12. Lesionados por choque lateral según rango de hora y día de la semana

	Rango de Hora	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Tendencia Diaria	Total	% Part.	
MAÑANA	6:00 - 6:59	7	1	12	5	12	5	12		54	469	28%
	7:00 - 7:59	20	26	18	20	13	11	13		121		
	8:00 - 8:59	9	16	16	10	13	8	20		92		
	9:00 - 9:59	7	10	13	15	10	9	18		82		
	10:00 - 10:59	9	12	10	22	4	2	9		68		
	11:00 - 11:59	7	9	2	7	5	11	11		52		
TARDE	12:00 - 12:59	7	5	10	9	14	21	15		81	601	35%
	13:00 - 13:59	27	21	12	13	9	10	9		101		
	14:00 - 14:59	20	15	10	15	13	17	22		112		
	15:00 - 15:59	9	12	13	11	11	17	22		95		
	16:00 - 16:59	16	5	7	21	16	20	17		102		
	17:00 - 17:59	23	20	8	13	16	14	16		110		
NOCHE	18:00 - 18:59	6	8	12	7	18	15	9		75	424	25%
	19:00 - 19:59	4	7	10	21	12	27	23		104		
	20:00 - 20:59	8	11	8	6	15	7	15		70		
	21:00 - 21:59	7	2	11	2	9	9	13		53		
	22:00 - 22:59	13	1	4	13	11	14	0		56		
	23:00 - 23:59	0	2	12	15	11	13	13		66		
MADRUGADA	0:00 - 0:59	3	0	2	7	6	17	9		44	206	12%
	1:00 - 1:59	5	0	4	3	9	7	21		49		
	2:00 - 2:59	0	0	0	0	6	7	5		18		
	3:00 - 3:59	1	0	2	0	5	7	16		31		
	4:00 - 4:59	1	0	1	1	7	1	11		22		
	5:00 - 5:59	6	2	4	11	6	1	12		42		
TOTAL		215	185	201	247	251	270	331		1 700	100%	
% Part.		13%	11%	12%	14%	15%	16%	19%		100%		

Tabla 14: Lesionados por tipo de siniestro choque lateral según rango de hora y día de la semana, año 2023

En cambio, si se considera únicamente a las 1 700 personas lesionadas por choque lateral, la mayor cantidad se registró en las jornadas de la mañana y tarde, sobre todo, el domingo en los horarios de 7:00 – 7:59 y de 14:00 – 14:59.





10.13. Tasa de morbilidad por siniestro de tránsito en el cantón Guayaquil

Similar al caso de los fallecidos en sitio registrados, para efectos de contrastar a Guayaquil con el resto del país, se suma los registros de lesionados en siniestros por parte de la de EMPTMG y CTE para cubrir la totalidad del cantón, lo que representa, 4 666 lesionados registrados en todo el cantón Guayaquil durante el 2023.

10.13.1. Tasa de morbilidad de Guayaquil versus los 10 cantones más poblados de la provincia del Guayas

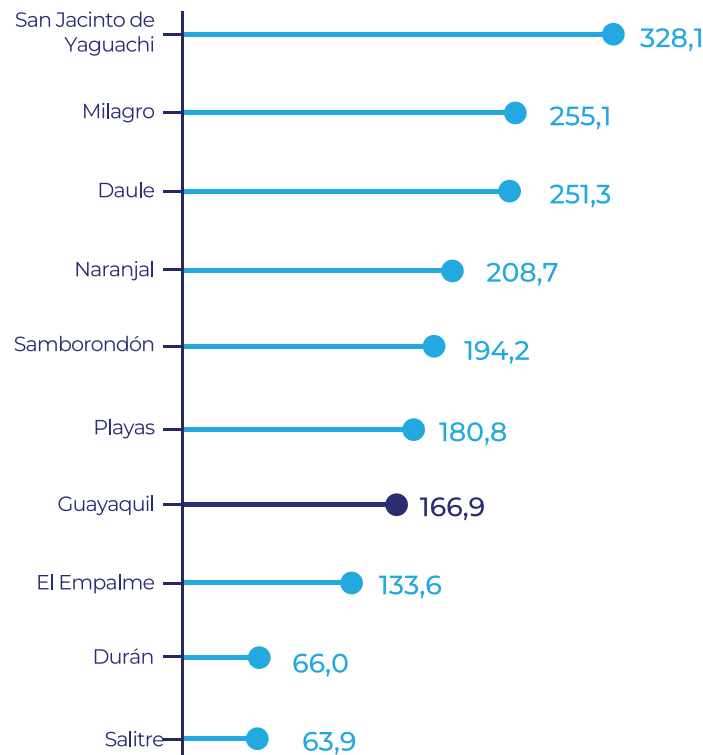


Ilustración 24: Tasa de morbilidad por cada 100 000 habitantes, Guayaquil versus diez cantones más poblados de la provincia del Guayas, año 2023

Entre los 10 cantones más poblados de la provincia del Guayas, Guayaquil ocupó el séptimo lugar según su tasa de morbilidad por siniestros de tránsito, pues registró 166.9 lesionados por cada 100 000 habitantes. San Jacinto de Yaguachi, Milagro, Daule y Naranjal presentaron una mayor tasa de morbilidad por siniestros de tránsito, en ese orden.

10.13.2. Tasa de morbilidad de Guayaquil versus los 10 cantones más poblados

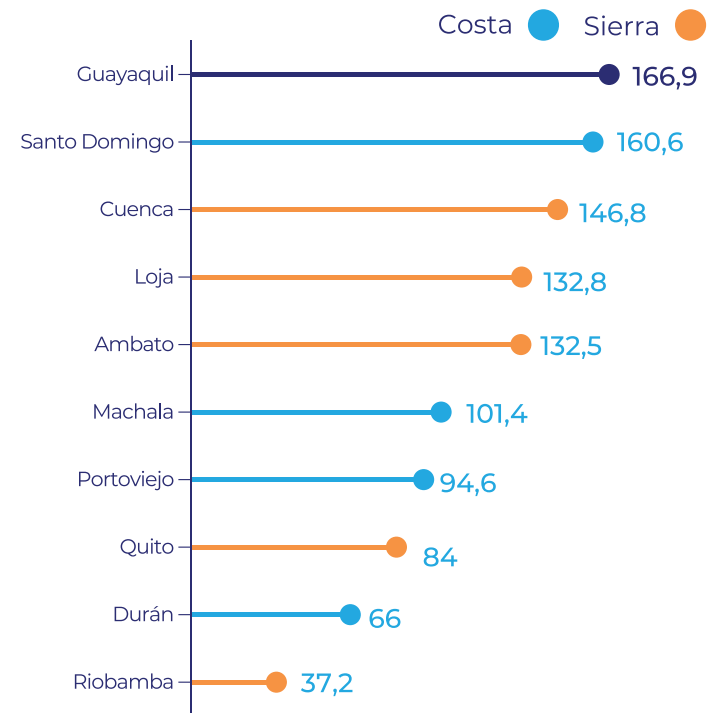


Ilustración 25: Tasa de morbilidad por cada 100 000 habitantes, Guayaquil versus diez cantones más poblados del país, año 2023

Si se contrasta la tasa de morbilidad de Guayaquil con los 10 cantones más poblados del país, ocupa el primer lugar, seguido de Santo Domingo, Cuenca, Loja y Ambato. La tasa de morbilidad de

Lesionados

Guayaquil es casi el doble de la de Quito, siendo este el cantón de mayor similitud en cantidad de habitantes.

10.13.3. Tasa de morbilidad de Guayaquil versus las 10 provincias más pobladas

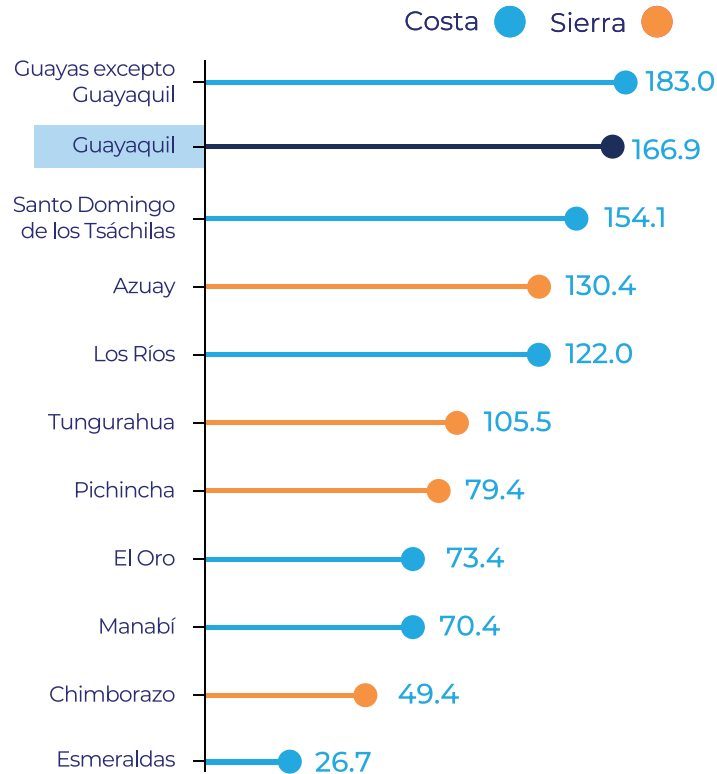


Ilustración 26: Tasa de morbilidad por cada 100 000 habitantes, Guayaquil versus diez provincias más pobladas del país, año 2023

Si se contrasta los resultados del cantón Guayaquil con las 10 provincias más pobladas del país, Guayas sin considerar los registros de Guayaquil tiene mayor tasa de morbilidad por siniestros de tránsito. De las 10 provincias más pobladas, las que pertenecen a la región Costa superan en esta tasa a las de la región Sierra.

10.13.4. Tasa de morbilidad de Guayaquil versus las regiones del país

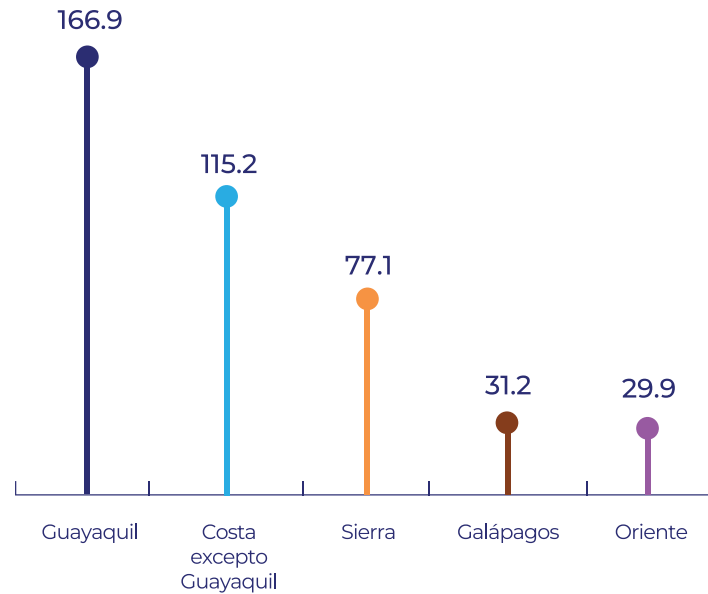


Ilustración 27: Tasa de morbilidad por cada 100 000 habitantes, Guayaquil versus regiones, año 2023

Por último, si se compara con las tasas de morbilidad regional, la tasa del cantón Guayaquil supera a todas las regiones. La tasa de morbilidad de Guayaquil es 5.6 veces mayor a la registrada en el Oriente.

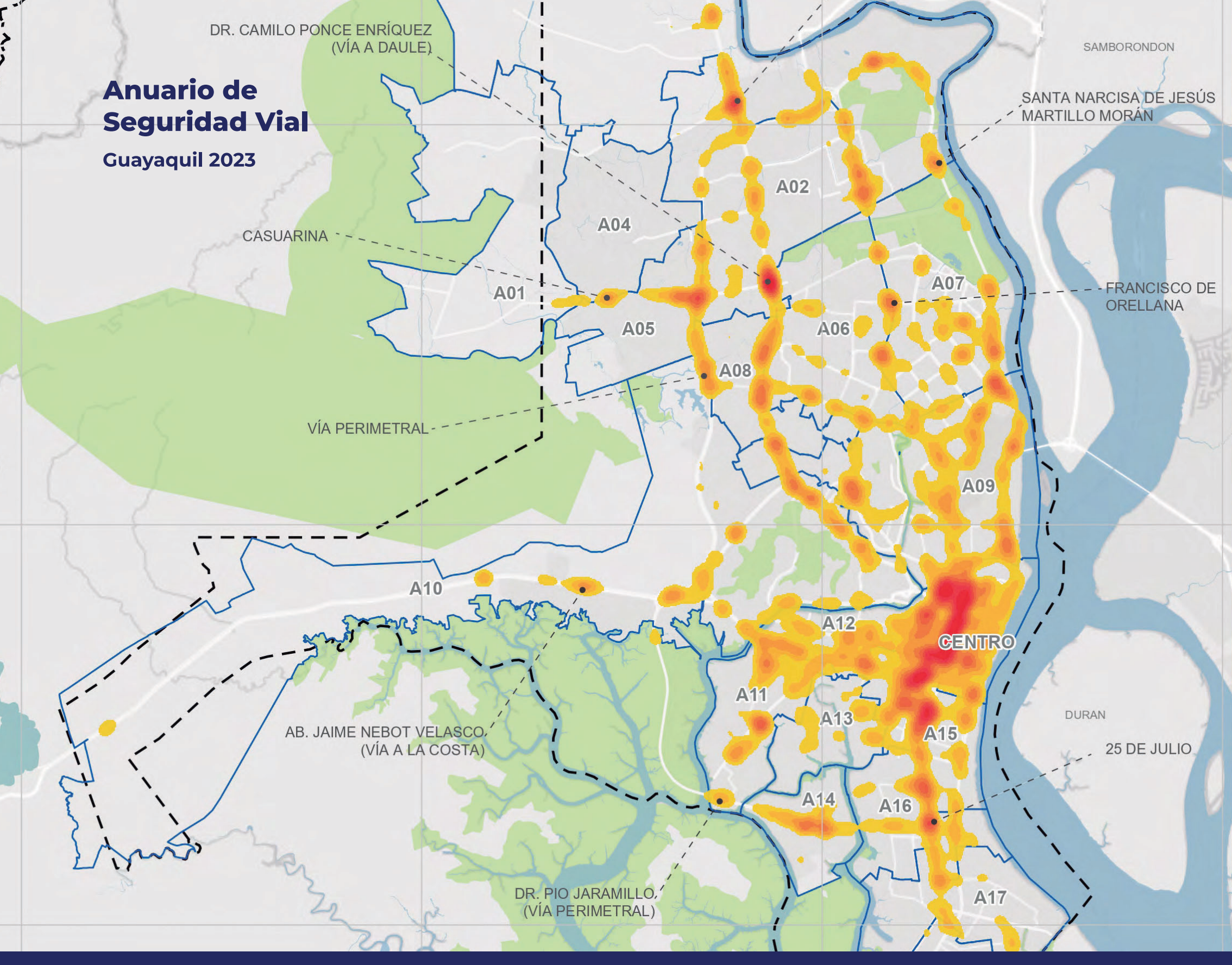


La provincia del Guayas y el cantón Guayaquil cuentan con las tasas de morbilidad por habitante más altas de Ecuador



Anuario de Seguridad Vial

Guayaquil 2023



DR. CAMILO PONCE ENRÍQUEZ
(VÍA A DAULE)

SAMBORONDON

SANTA NARCISA DE JESÚS
MARTILLO MORÁN

CASUARINA

A04

A02

A01

A07

FRANCISCO DE
ORELLANA

A05

A06

VÍA PERIMETRAL

A08

A09

A10

A12

CENTRO

AB. JAIME NEBOT VELASCO
(VÍA A LA COSTA)

A11

A13

DURAN

25 DE JULIO

A15

DR. PIO JARAMILLO
(VÍA PERIMETRAL)

A14

A16

A17

**Anuario de
Seguridad Vial**
Guayaquil 2023

Mapas de siniestralidad



11. Mapas de siniestralidad

11.1. Las vías más críticas de la ciudad

Un siniestro de tránsito puede originarse en cualquier vía de la ciudad, sin embargo, resulta de mucho interés identificar las vías donde se concentran aquellos siniestros que lamentablemente culmina con personas fallecidas en sitio.

Con este antecedente, se evidenció que el 52% de las personas fallecidas en sitio por siniestros de tránsito en 2023 se concentraron en las siguientes siete vías de la ciudad:

N°	Vías	Mañana					Tarde					Noche					Madrugada					Fallecidos en sitio	% Part.				
		06:00 - 06:59	07:00 - 07:59	08:00 - 08:59	09:00 - 09:59	10:00 - 10:59	11:00 - 11:59	12:00 - 12:59	13:00 - 13:59	14:00 - 14:59	15:00 - 15:59	16:00 - 16:59	17:00 - 17:59	18:00 - 18:59	19:00 - 19:59	20:00 - 20:59	21:00 - 21:59	22:00 - 22:59	23:00 - 23:59	00:00 - 00:59	01:00 - 01:59			02:00 - 02:59	03:00 - 03:59	04:00 - 04:59	05:00 - 05:59
1	Vía Perimetral	2	2	2	2	4	0	2	1	0	2	2	0	3	3	8	1	4	0	0	2	4	3	3	2	52	18%
2	Vía a Daule	0	0	2	1	0	2	3	4	2	0	1	1	2	2	0	1	1	0	1	0	1	5	1	0	30	11%
3	Vía a la Costa	0	5	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	3	0	2	0	3	0	1	17	6%	
4	Narcisca de Jesús	3	1	0	0	0	0	1	0	0	3	1	1	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1	2	17	6%	
5	Casuarina	3	1	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	12	4%	
6	25 de Julio	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	1	1	1	10	4%	
7	Francisco de Orellana	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	1	2	0	0	9	3%	
	Resto Guayaquil	6	5	4	4	5	3	3	6	5	2	11	2	8	6	8	7	4	5	5	4	5	8	9	9	134	48%
	Total	15	14	8	8	9	6	9	14	12	5	17	4	14	14	19	12	11	9	7	9	12	23	15	15	281	100%
		60					61					79					81										
		21%					22%					28%					29%										

Tabla 15: Fallecidos en sitio según vía y tramos de hora, año 2023

Además, esta visualización permite conocer, por ejemplo, que los siniestros con fallecidos en sitio se registraron en mayor proporción en la noche y madrugada, sobre todo, de 20:00 – 20:59 y de 03:00 – 03:59.



El **41%** de las fatalidades de Guayaquil se concentran en la vía Perimetral, vía a Daule, vía a la Costa y la Narcisca de Jesús



11.2. Causas probables de los fallecidos en sitio en las vías más críticas

No	Causas Probables/ Vías	Perimetral	Vía a Daule	Vía a la Costa	Narcisca de Jesús	Casuarina	25 de Julio	Francisco de Orellana	Total	% Part.
1	Exceder límites de velocidad	17	9	8	7	8	5	5	59	40%
2	Peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente	7	1	2	8	1	2	0	21	14%
3	Irrespetar las señales de tránsito	1	4	1	0	0	1	1	8	5%
4	Caso fortuito o fuerza mayor	6	0	0	0	0	0	2	8	5%
5	Conducir bajo la influencia de alcohol y/o medicamentos	2	1	3	0	0	0	1	7	5%
6	Realizar cambio brusco o indebido de carril	1	5	0	0	1	0	0	7	5%
7	Condiciones ambientales y/o atmosféricas	4	1	0	0	0	0	0	5	3%
8	No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto	1	2	1	0	0	1	0	5	3%
9	No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos	2	2	1	0	0	0	0	5	3%
10	No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede	2	2	0	0	0	0	0	4	3%
	Otras Causas Probables	9	3	1	2	2	1	0	18	14%
	Total	52	30	17	17	12	10	9	147	100%
	% Part.	35%	20%	12%	12%	8%	7%	6%	100%	

Tabla 16: Fallecidos en sitio según vía y causa probable, año 2023

Si se considera las siete vías más críticas según la cantidad de fallecidos en sitio registrados en 2023, el exceso de velocidad, el cruce indebido del peatón y el irrespeto a las señales de tránsito fueron las causas más probables por las que se originó el siniestro con cifras fatales.



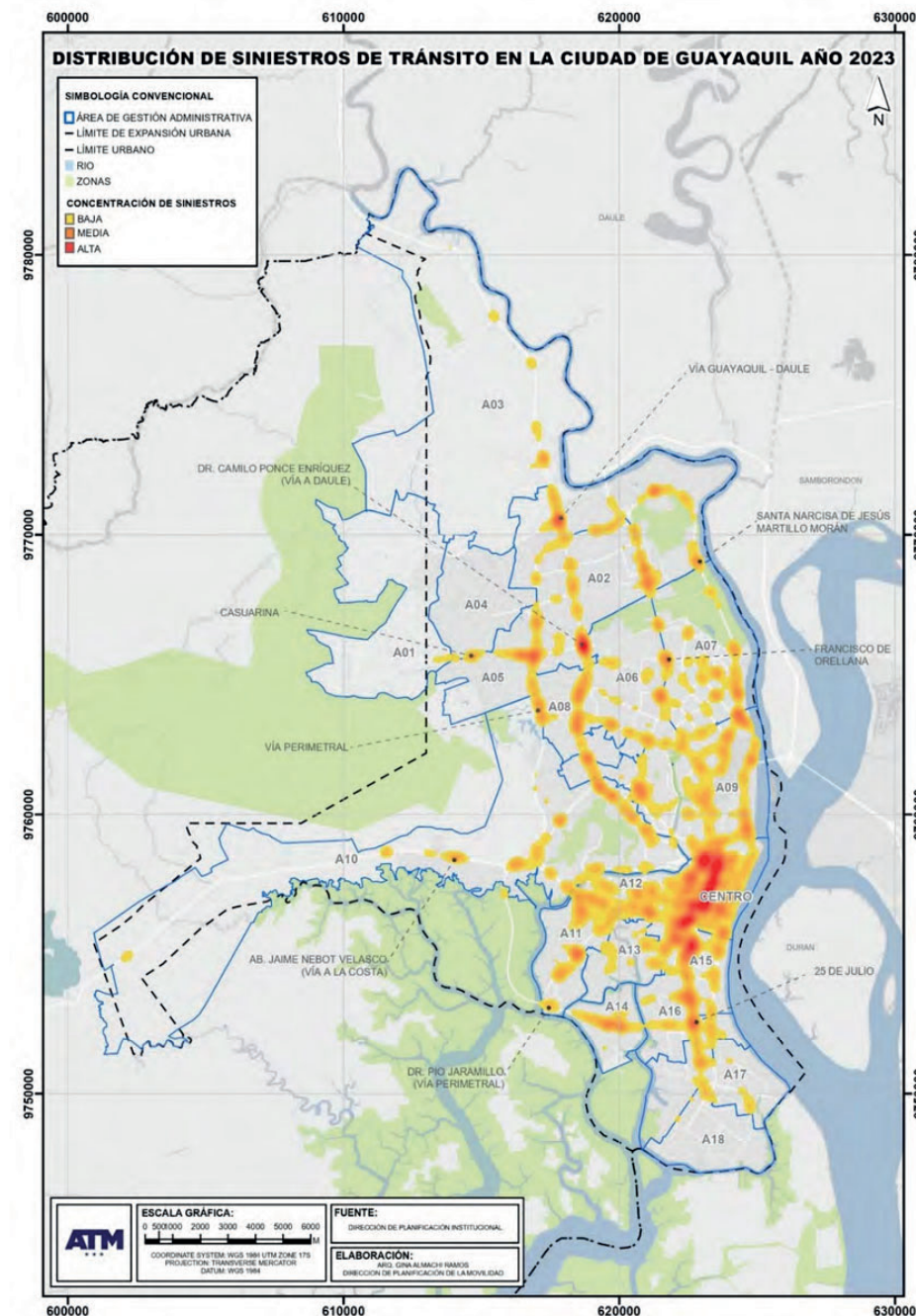


11.3. Mapa de siniestralidad de Guayaquil

Las vías más críticas con relación a la cantidad de fallecidos en sitio registrados en 2023 fueron, Perimetral, Vía a Daule, Narcisca de Jesús, Vía a la Costa, Casuarina, 25 de Julio y Francisco de Orellana.

La tabla a continuación muestra las cifras en esta vía durante los últimos cinco años

Año	Siniestros	Lesionados	Fallecidos en sitio
2019	5 337	4 817	134
2020	3 792	3 662	160
2021	4 112	4 126	182
2022	4 084	4 228	236
2023	4 272	4 541	281



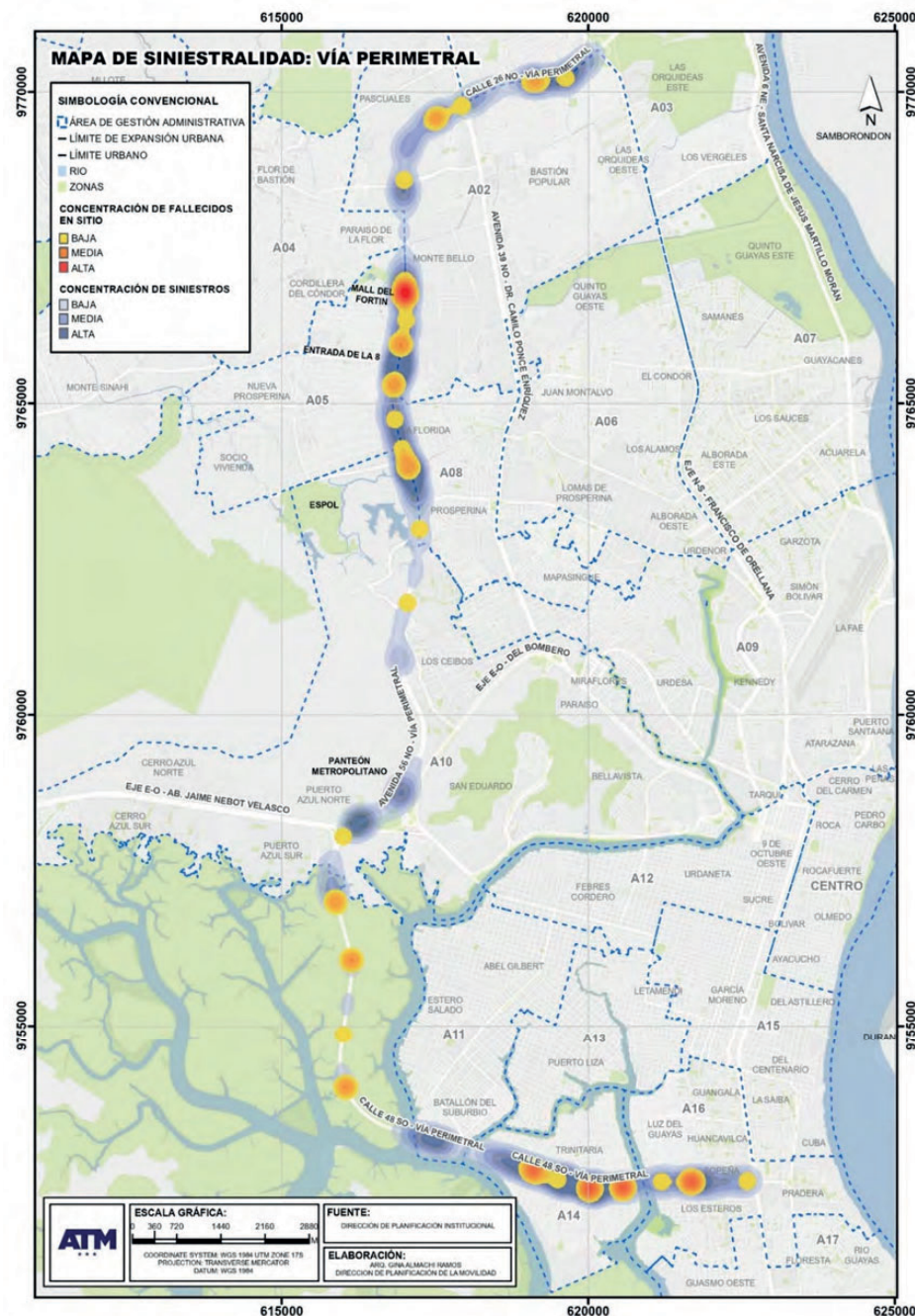
Mapa 1: Mapa de siniestralidad de Guayaquil, año 2023

11.3.1. Mapa de siniestralidad de la Vía Perimetral

En la vía Perimetral que atraviesa la ciudad de norte a sur, se registraron 52 personas fallecidas en sitio durante el 2023, siendo la vía más crítica según este indicador.

Los puntos referenciales de mayor concentración de fallecidos en sitio se encuentran a la altura de Mall El Fortín, Entrada de la 8, Universidad ESPOL y el sector de la Trinitaria.

Año	Siniestros	Lesionados	Fallecidos en sitio
2019	373	319	19
2020	276	238	33
2021	288	267	37
2022	310	281	45
2023	321	345	52



Mapa 2: Mapa de siniestralidad de la Vía Perimetral, año 2023



52 fallecidos ocurrieron en la vía Perimetral durante el 2023, siendo la vía más crítica de la ciudad



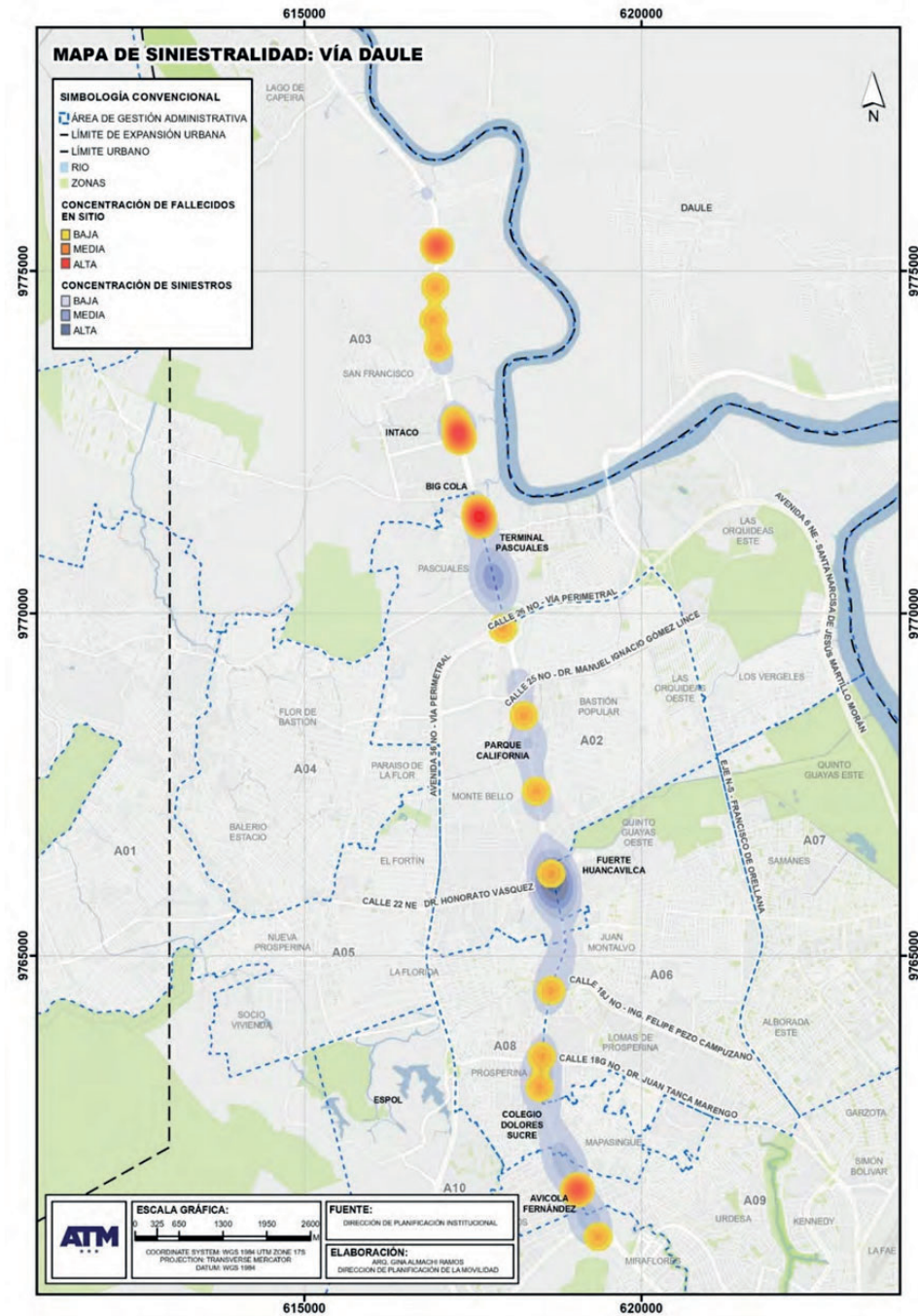
11.3.2. Mapa de siniestralidad de la Vía a Daule

La Vía a Daule registró 30 personas fallecidas en sitio durante el 2023. Los puntos referenciales de mayor concentración de fallecidos en sitio se dieron a la altura de Bodegas Farmacéuticas del Grupo Difare, Intaco, Terminal Terrestre Pascuales y el sector de Mapasingue.

Año	Siniestros	Lesionados	Fallecidos en sitio
2019	171	153	5
2020	133	123	4
2021	166	153	5
2022	285	323	20
2023	335	354	30



“
30 fallecidos ocurrieron en la vía a Daule durante el 2023, siendo la segunda vía mas crítica de la ciudad
 ”

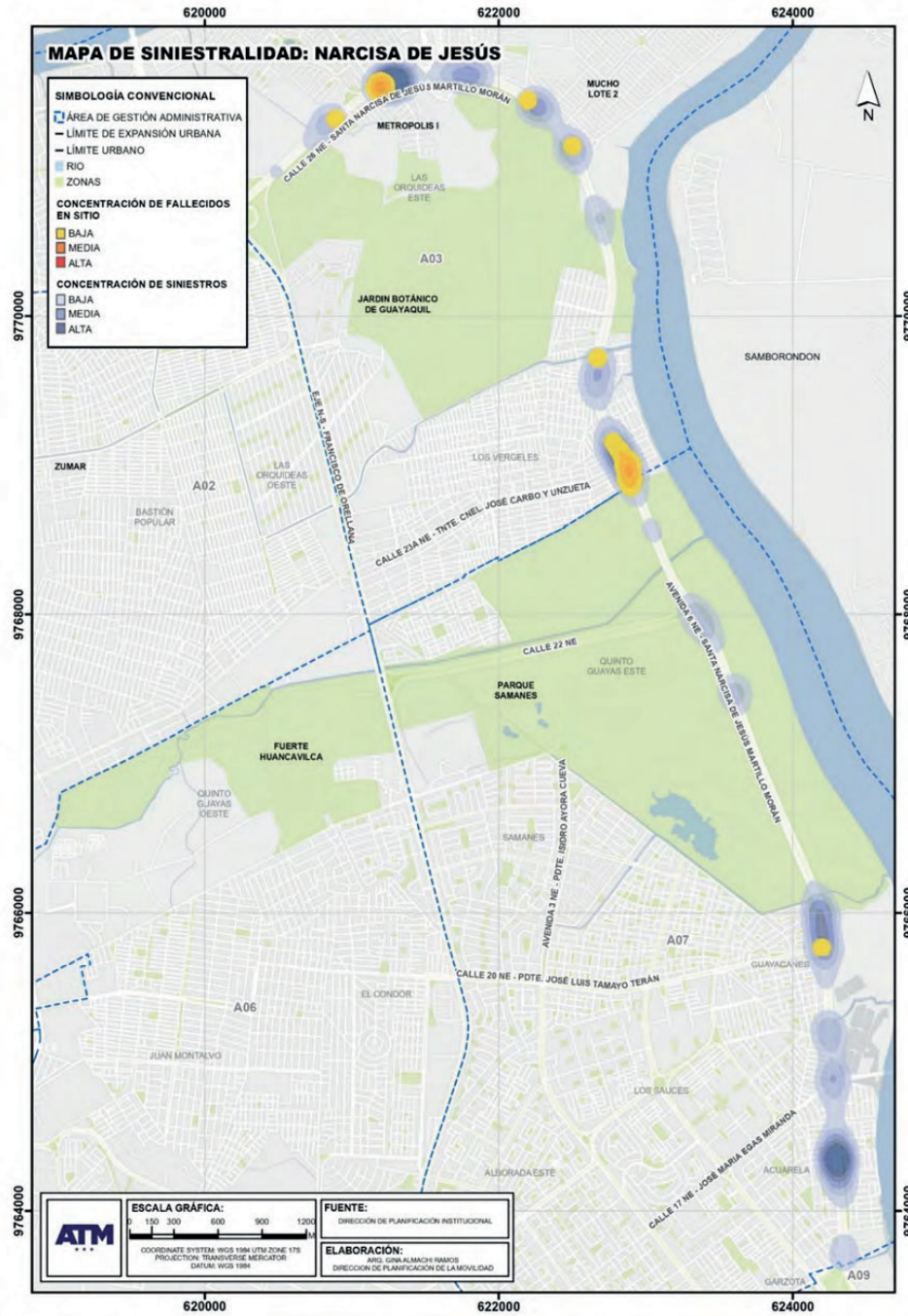


Mapa 3: Mapa de siniestralidad de la Vía a Daule, año 2023

11.3.3. Mapa de siniestralidad de la Narcisa de Jesús

La Narcisa de Jesús registró 17 personas fallecidas en sitio durante el 2023. Los puntos referenciales de mayor concentración fueron a la altura de Urbanización Metrópolis I, Ciudadela Los Vergeles y Ciudadela Guayaquanes.

Año	Siniestros	Lesionados	Fallecidos en sitio
2019	184	139	7
2020	127	103	12
2021	161	132	16
2022	158	138	11
2023	166	133	17

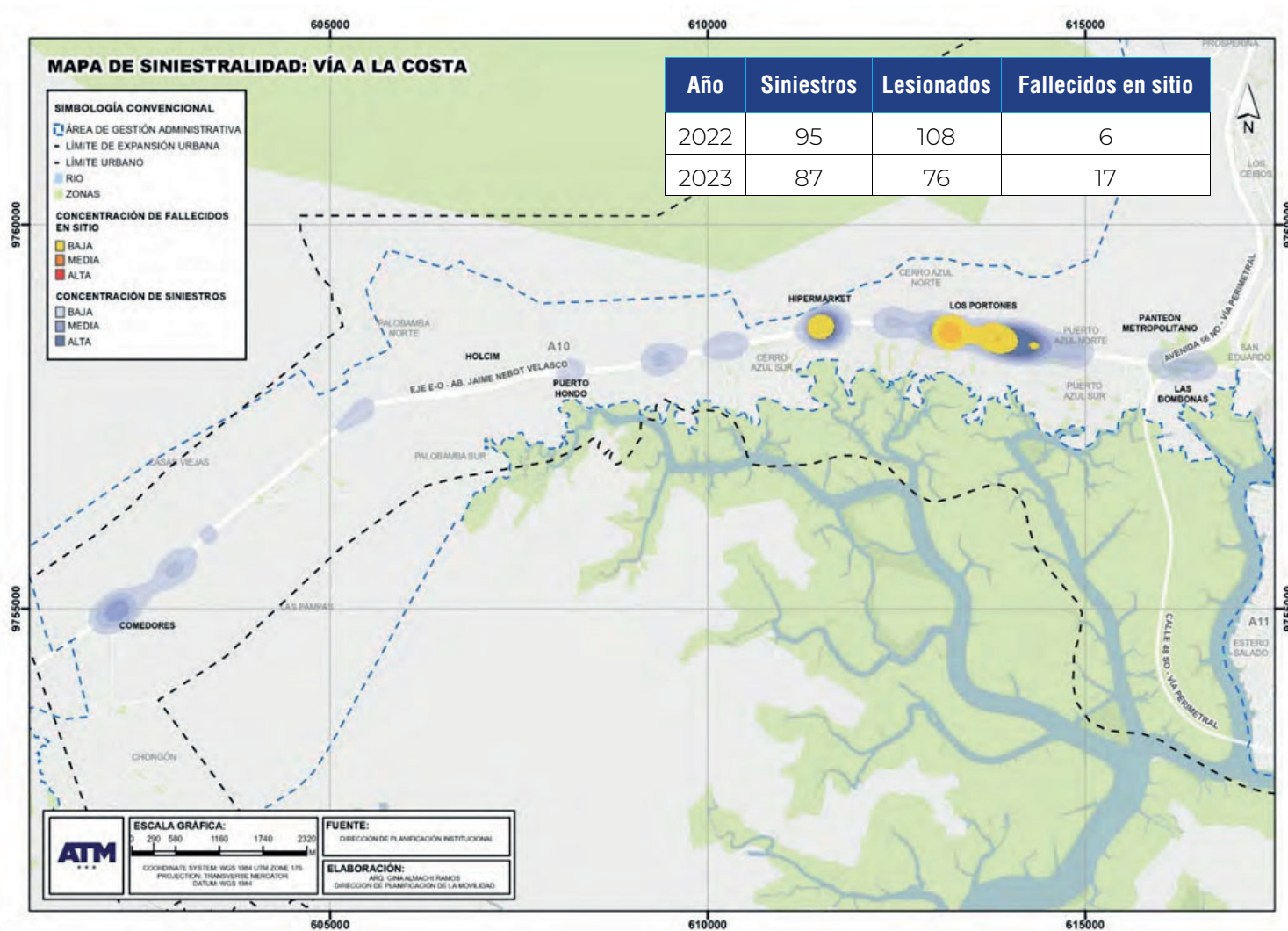


Mapa 4: Mapa de siniestralidad de la Narcisa de Jesús, año 2023





11.3.4. Mapa de siniestralidad de Vía a la Costa

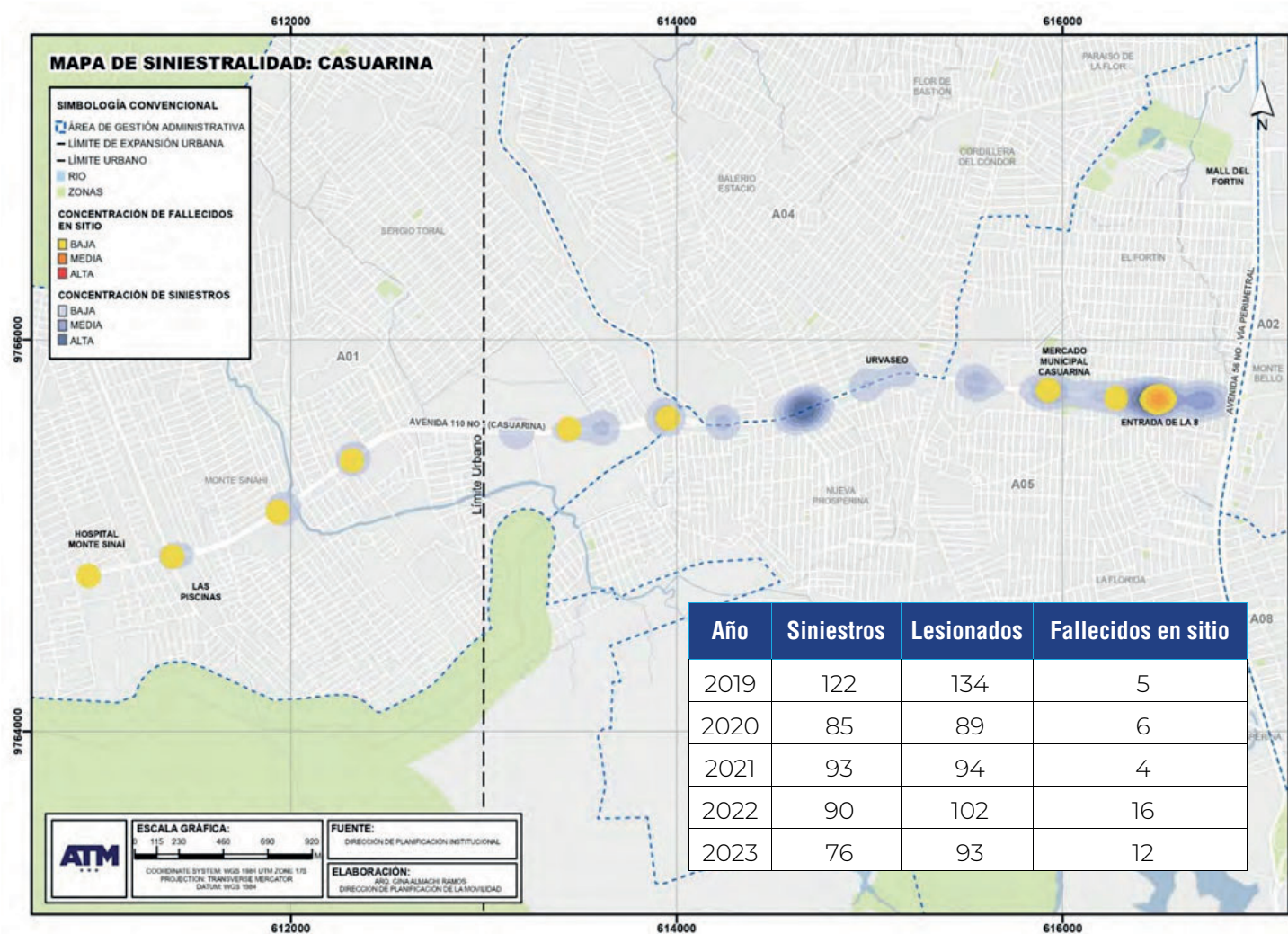


Mapa 5: Mapa de siniestralidad de Vía a la Costa, año 2023

Para el caso de la Vía a la Costa, se muestra información del 2022 en adelante debido a que la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP., asumió la competencia de 16 kilómetros de esta vía a partir del mes de febrero de ese año.

En esta vía, los puntos de mayor concentración según la cantidad de fallecidos en sitio se dieron a la altura del Centro Comercial Bamboo Plaza (Km. 10), Restaurante Los Portones (Km. 11) y el Hipermarket (Km. 14).

11.3.5. Mapa de siniestralidad de la Casuarina



Mapa 6: Mapa de siniestralidad de la Casuarina, año 2023

La Casuarina es otra vía de alta siniestralidad, registró 12 personas fallecidas en sitio durante el 2023. Los puntos referenciales de mayor concentración de fallecidos en sitio se registraron a la altura de Almacenes TIA (Entrada de la 8) y el Mercado de Víveres Casuarina.

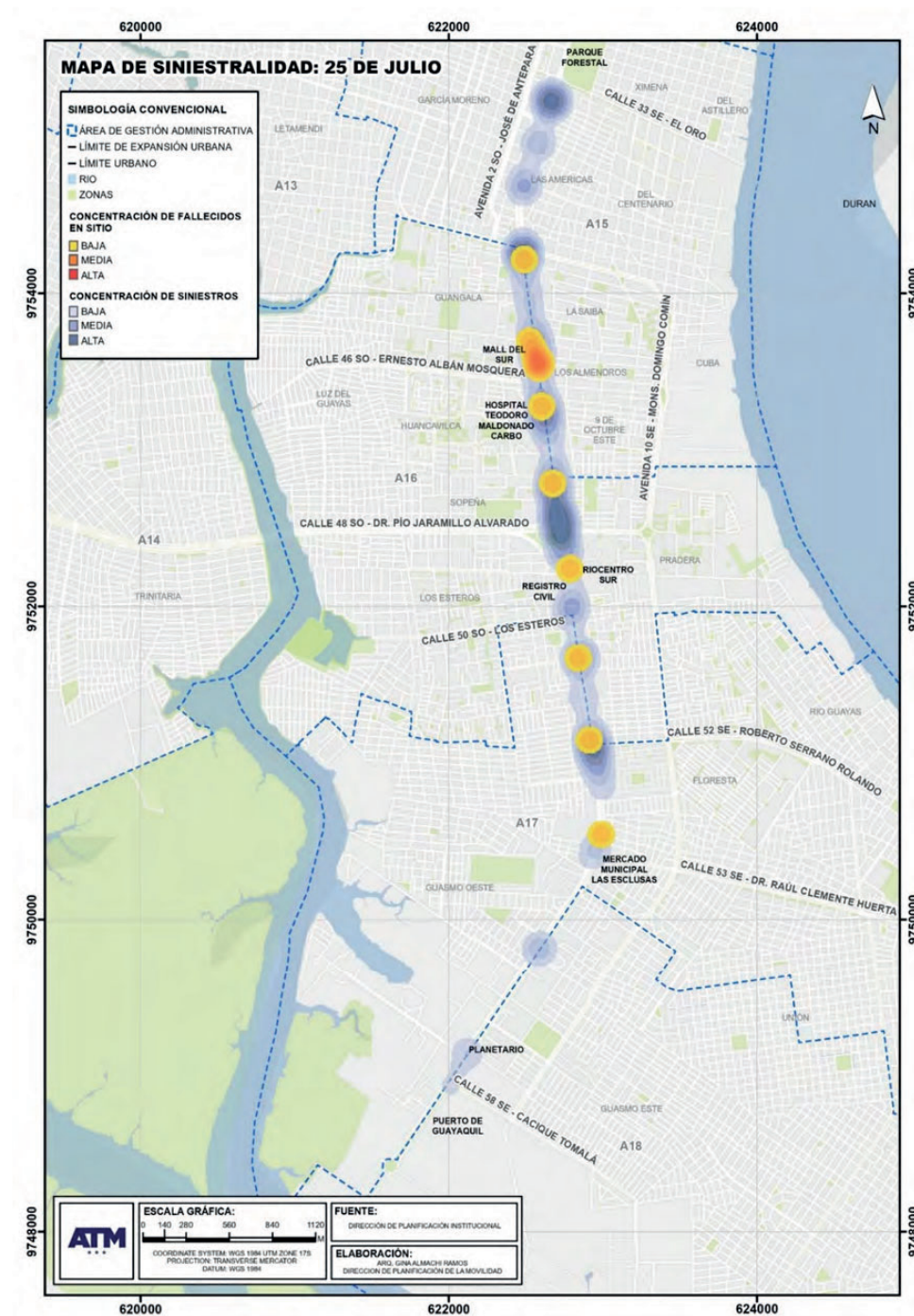




11.3.6. Mapa de siniestralidad de la 25 de Julio

La 25 de Julio registró 10 personas fallecidas en sitio durante el 2023. Los puntos referenciales de mayor concentración se encuentran a la altura de Mall del Sur, Hospital Teodoro Maldonado, Riocentro Sur y el mercado de Las Esclusas.

Año	Siniestros	Lesionados	Fallecidos en sitio
2019	171	180	6
2020	111	105	5
2021	123	107	4
2022	109	98	9
2023	121	129	10



Mapa 7: Mapa de siniestralidad de la 25 de Julio, año 2023

11.3.7. Mapa de siniestralidad de la Francisco de Orellana

La Francisco de Orellana registró 9 personas fallecidas en sitio durante el 2023. Los puntos referenciales de mayor concentración de fallecidos en sitio fueron, Parque Samanes, Mall del Norte y la Ciudadela Alborada XIV etapa.

Año	Siniestros	Lesionados	Fallecidos en sitio
2019	207	174	6
2020	139	148	8
2021	175	175	12
2022	173	172	10
2023	169	189	9



Mapa 8: Mapa de siniestralidad de la Francisco de Orellana, año 2023



Anuario de Seguridad Vial

Guayaquil 2023



**Anuario de
Seguridad Vial**
Guayaquil 2023

Factores de riesgo



ATM



12. Factores de riesgo

En las secciones anteriores se mostraron algunas características que tienen los siniestros registrados en Guayaquil, destacando que la causa principal por la que estos ocurren es en su mayoría al factor humano, es decir, que se pueden evitar.

Bajo esta premisa, es importante enfocar la atención al comportamiento del ciudadano respecto del cumplimiento de normas de tránsito estipuladas en el marco legal, principalmente, en aquellas que constituyen factores de riesgo por aumentar la frecuencia de que se origine un siniestro de tránsito y con ello, posibles víctimas fallecidas en sitio o lesionadas.

A continuación, se ilustra la evolución del incumplimiento de las normas de tránsito relacionadas con los principales factores de riesgo de acuerdo con el número de infracciones registradas en el 2023:

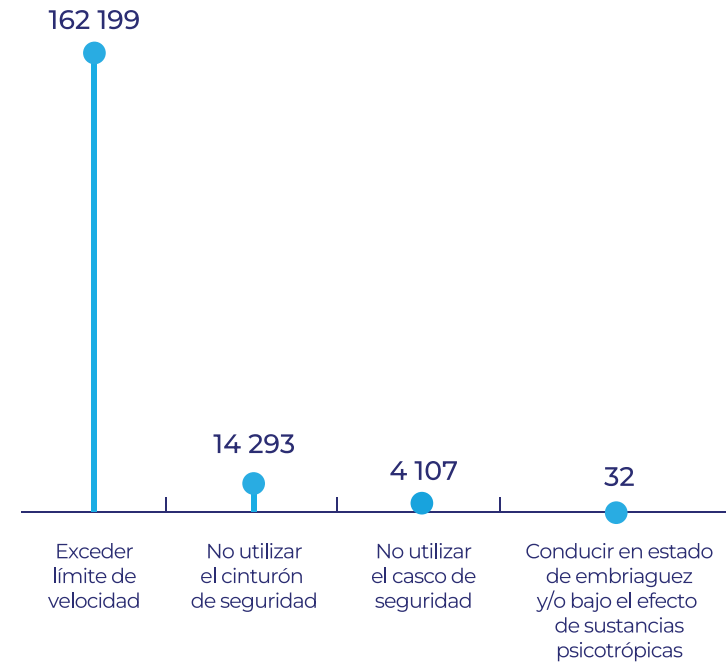


Ilustración 28: Infracciones registradas de los principales factores de riesgos, año 2023



“

El **56%** de los vehículos en Guayaquil transitan a velocidades superiores a 50 km/h, principal factor de riesgo en siniestros viales

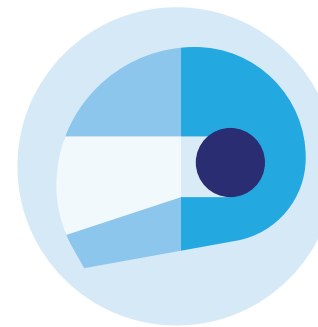
”



Exceder el límite de velocidad



No utilizar el cinturón de seguridad



No utilizar el casco de seguridad



Conducir en estado de embriaguez y/o bajo el efecto de sustancias psicotrópicas

12.1. Exceder el límite de velocidad permitido

En el 2023 se registraron un total de 162 199 infracciones por exceder el límite de velocidad permitido en las vías, es decir, un promedio de 444 infracciones diarias. Respecto del 2022, las infracciones disminuyeron en 44%.

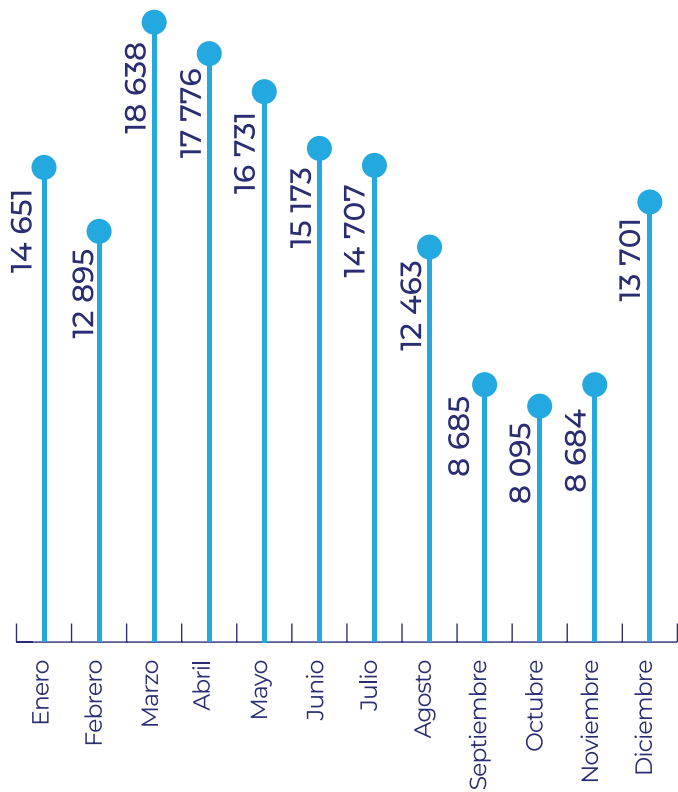


Ilustración 29: Infracciones registradas por exceder el límite de velocidad permitido, año 2023

Como dato adicional se tiene los resultados del monitoreo de velocidad realizada por la Universidad Johns Hopkins donde se obtuvo que la velocidad promedio a la que circula un automotor en Guayaquil es de 55 km/h y que, el porcentaje de automotores que superan el límite de velocidad urbano de 50 km/h es del 56%. Estos resultados develan nuevamente a la velocidad como uno de los factores de riesgo más potencial para que se origine un siniestro de tránsito.

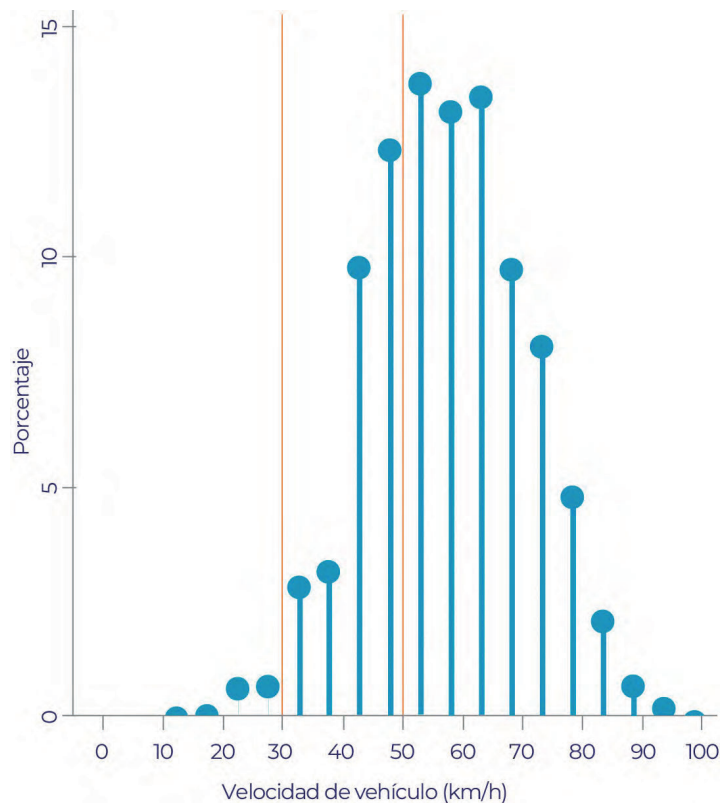


Ilustración 30: Mediciones de velocidad en Guayaquil realizada por Johns Hopkins University, año 2023





12.2. No utilizar cinturón de seguridad

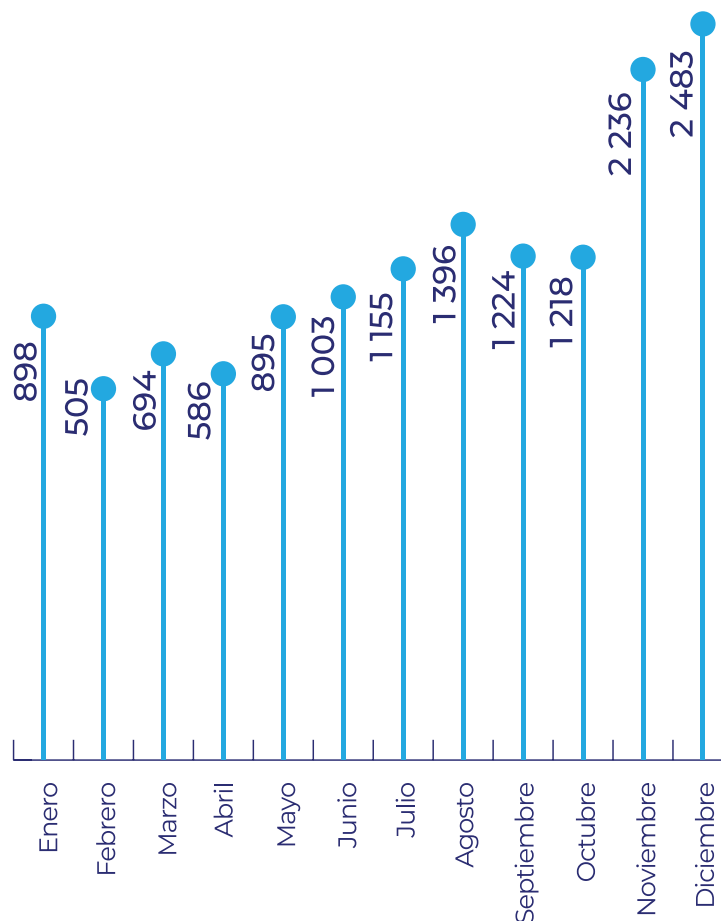


Ilustración 31: Infracciones registradas por no utilizar el casco de seguridad dentro del automotor, año 2023

En el 2023, se registraron un total de 14 293 infracciones por no utilizar el cinturón de seguridad dentro del automotor, ya sea como conductor o pasajero. En promedio se registraron 39 infracciones diarias de este tipo y, versus el 2022, hubo un incremento del 5%.

12.3. No utilizar casco de seguridad

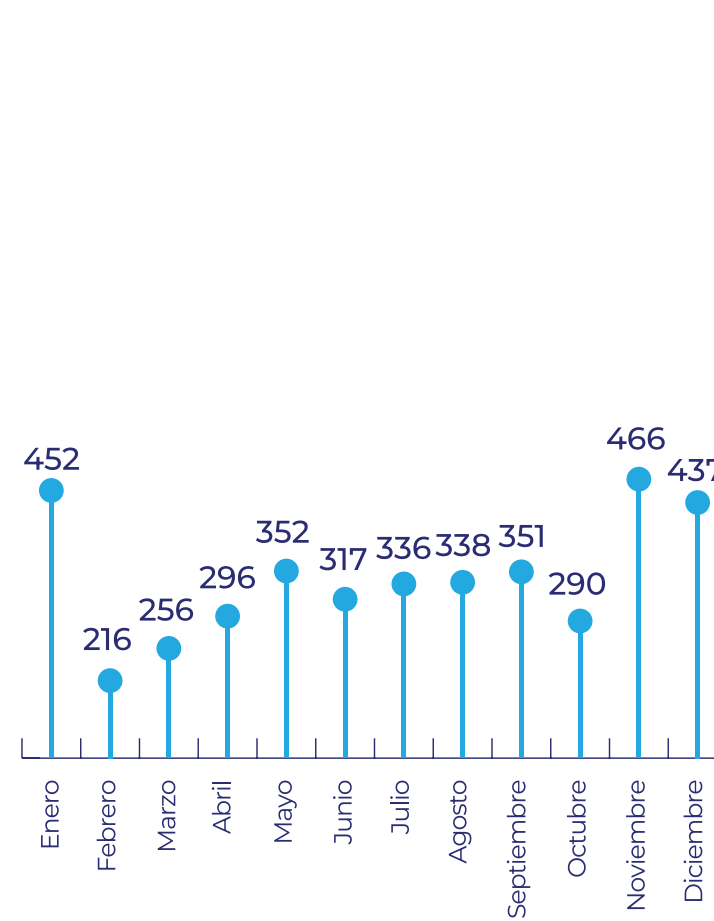


Ilustración 32: Infracciones registradas por no utilizar el casco de seguridad, año 2023

Con relación a este factor de riesgo, en el 2023 se registraron un total de 4 107 infracciones, es decir, un promedio de 11 infracciones diarias. Respecto del 2022, hubo una disminución del 45%.

12.4. Conducir en estado de embriaguez y/o bajo efecto de sustancias psicoactivas

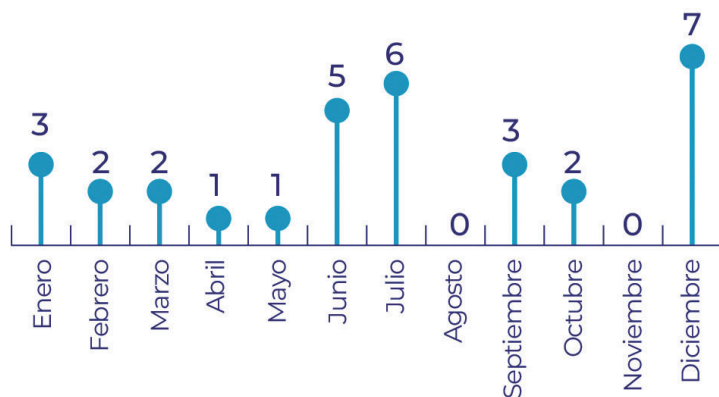


Ilustración 33: Infracciones registradas por conducir en estado de embriaguez y/o bajo efecto de sustancias psicoactivas, año 2023

En el 2023, se registraron un total de 32 infracciones por conducir en estado de embriaguez y/o bajo el efecto de sustancias psicoactivas. Este tipo de infracción tuvo una disminución del 30% respecto del 2022.



Anuario de Seguridad Vial

Guayaquil 2023



**Anuario de
Seguridad Vial**
Guayaquil 2023

Realidad de actor vial



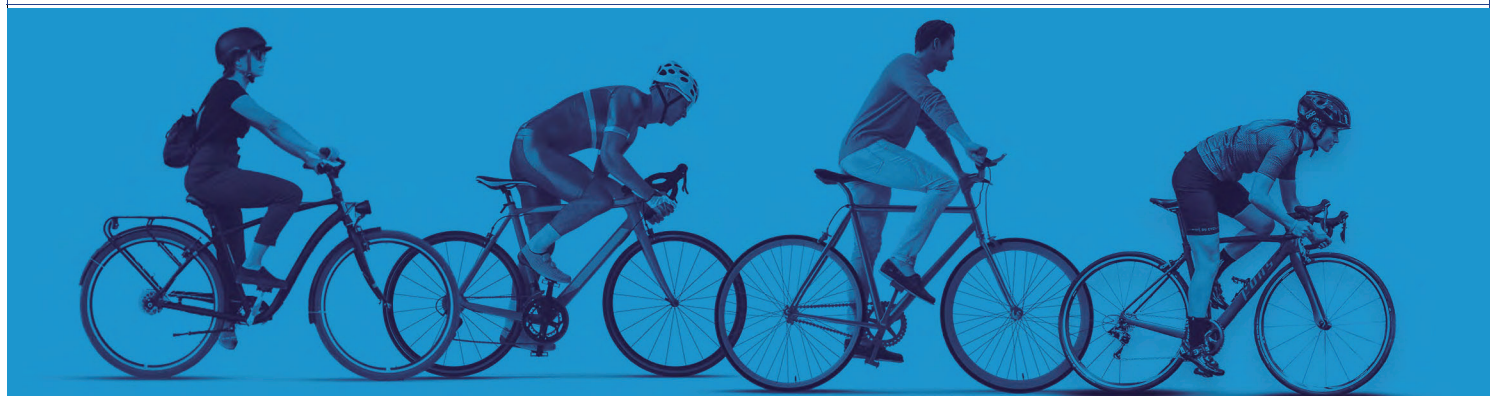
ATM





13.1. Peatones

- Cada 10 horas ocurrió un siniestro con peatón involucrado.
- 9 de cada 10 peatones involucrados resultaron lesionados.
- Por cada 3 días del año falleció un peatón.



13.2. Ciclistas

- Por cada 16 días del año ocurrió un siniestro con ciclista involucrado.
- 9 de cada 10 ciclistas involucrados resultaron lesionados.
- Por cada cuatrimestre del año falleció un ciclista.



13.3. Motociclistas

- Cada 7 horas ocurrió un siniestro con motociclista involucrado.
- 9 de cada 10 motociclistas involucrados resultaron lesionados.
- Por cada 4 días del año falleció un motociclista.



13.4. Vehículos livianos

- Cada 4 horas ocurrió un siniestro con vehículo liviano involucrado.
- 4 de cada 10 ocupantes del vehículo liviano resultaron lesionados.
- Por cada 11 días del año falleció un ocupante de vehículo liviano.



Anuario de Seguridad Vial

Guayaquil 2023



Anuario de
Seguridad Vial
Guayaquil 2023

Proyectos implementados



ATM



14. Proyectos implementados



1. Purificadores de diésel en la Metrovía: un transporte urbano más limpio para Guayaquil

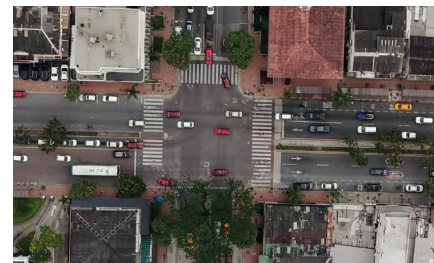
Avanzamos hacia una movilidad sostenible reduciendo el impacto ambiental generado por las unidades de transporte público masivo Metrovía. Hoy, todas las estaciones de recarga de combustible cuentan con purificadores de diésel que retienen el 100% del material particulado a partir de 10 micras en adelante del humo generado por la combustión de los motores de los vehículos. Así, al disminuir los niveles de emisión de contaminantes, proveemos a los usuarios y a la ciudad de una transportación pública más limpia



2. Mejoras en el registro de automotores para optimizar el servicio

Optimizamos el control sobre la flota de transporte público y comercial de la ciudad, asignando y reponiendo el Registro Único de la Autoridad de Tránsito (RUAT). El sistema permite regular mejor el servicio y además verificar el estado técnico de las unidades para una correcta prestación.



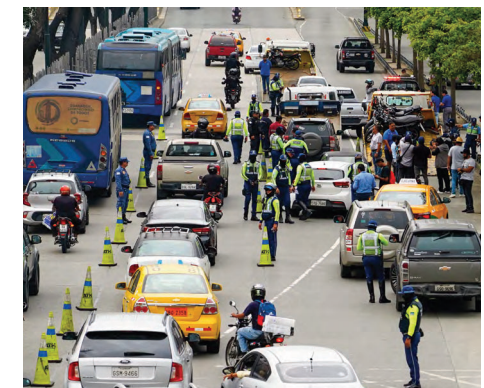


3. Estudios y diseños que contribuyen a una movilidad inclusiva

Los puntos conflictivos de la ciudad requieren de soluciones viales. Por eso, en conjunto con la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil y otras entidades locales, realizamos los estudios y diseños necesarios para generar una obra pública inclusiva que brinde un mejor servicio a los ciudadanos, incremente la seguridad en las vías y aporte a la movilidad urbana.

4. Cruces e intersecciones más seguras con señalización

Hemos priorizado la seguridad peatonal en cruces e intersecciones implementando señalización vial horizontal y vertical. Esto nos ha permitido, además, también ordenar y jerarquizar el flujo vehicular en las vías principales, secundarias y terciarias. Durante el 2023, se ejecutaron varias obras de señalización en intersecciones y se pintaron pasos de cebra, flechas y límites de velocidad, además de la instalación de varias unidades de señales verticales preventivas.



5. Ampliación y mantenimiento del sistema semafórico

El sistema semafórico de la ciudad permite regular el tránsito vehicular y peatonal, reduciendo los índices de siniestros viales y mortalidad en intersecciones y cruces peatonales, utilizando estándares internacionales. Es así que, para asegurar la calidad de la operación y preservar el equipamiento del sistema en Guayaquil, se semaforizaron nuevas intersecciones y realizamos el mantenimiento preventivo y correctivo de todos los equipos, estructuras y dispositivos. El sistema está conformado por 1 102 intersecciones semaforizadas con 887 reguladores de tráfico (armarios de control semafórico), y más de 9 400 semáforos.

6. Control de tránsito permanente

El control operativo de tránsito ha sido ininterrumpido en Guayaquil, dando cobertura a la ciudad con el apoyo de 1 022 Agentes de Tránsito. Al cierre de 2023, se realizaron 6 019 operativos institucionales para la verificación del cumplimiento de la normativa establecida en la Ley y ordenanzas correspondientes. Así también, participamos interinstitucionalmente en el control del transporte informal en conjunto con las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional, y en los eventos y espectáculos masivos.



7. Monitoreo Integrado de Tránsito y Transporte

Nuestro Centro de Control Integrado de Tránsito y Transporte (CCITT), incorpora los distintos sistemas institucionales en un solo lugar con la finalidad de monitorear, gestionar y comunicar oportunamente los eventos suscitados en las vías de Guayaquil. Como parte del monitoreo, durante el 2023, el CCITT detectó y atendió alrededor de 258 906 requerimientos de reconocimiento de placas y 10 421 incidentes, todas registradas a través del sistema de cámaras. Además, se detectaron aproximadamente 8 607 fallos en semáforos y más de 1 078 alertas a través de los botones de pánico. Por otra parte, tuvimos cerca de 22.004 interacciones en la red social X, tanto por reportes ciudadanos sobre eventos viales, como respuestas a denuncias.



8. Programas de capacitación y ferias para generar cultura vial

En el 2023, al menos 100 000 ciudadanos se beneficiaron con programas educativos de sostenibilidad y seguridad vial, lo que contribuyó a generar una comunidad más comprometida. Mejorar las prácticas viales para disminuir los siniestros de tránsito ha sido la búsqueda permanente en estos espacios.

Organizamos ferias para la promoción de una movilidad segura y, con apoyo de simuladores y de la realidad virtual, sensibilizamos a los ciudadanos sobre las infracciones más comunes. Los participantes pudieron comprender, de una manera recreativa, la responsabilidad que conlleva ser un usuario vial, ya sea peatón, ciclista, conductor o Agente de Control de Tránsito (ACT), y así generar una verdadera cultura de prevención con un comportamiento adecuado en las vías.



9. Prácticas que promueven el uso y recuperación del espacio público

La RecreoVía de Guayaquil nace con la idea de promover la actividad física y recreativa al aire libre y que motiva a los ciudadanos a salir en bicicleta, patines o patinetas, o caminar de manera segura. Este espacio es utilizado por personas de todas las edades y niveles de condición física. Durante 2023, la RecreoVía tuvo más de 30 000 usuarios.

Este proyecto obtuvo un reconocimiento a la Buena Práctica en la categoría Uso y Recuperación de Espacio Público como parte

del concurso Prácticas Ejemplares Ecuador 2023, organizado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y la Corporación Líderes para Gobernar.

Asimismo, con apoyo de la Iniciativa de Bloomberg Philanthropies para la Seguridad Vial, realizamos el mantenimiento de las obras de urbanismo táctico en el sector de la parroquia Cristo Rey, en el suburbio de Guayaquil, con la participación de los habitantes de este sector.



10. Vinculación ciudadana

La atención a las necesidades de la comunidad en materia de movilidad y seguridad vial es un factor clave para la ATM. Es así como, durante 2023 se realizaron varias actividades de socialización de obras y proyectos, y de sensibilización a través de brigadas y ferias municipales, con un impacto en más de 170 000 personas.



11. Cooperación Interinstitucional

La Institución, plenamente comprometida con cimentar la cultura vial en la sociedad guayaquileña, ha optado como estrategia el concretar acciones de cooperación con instituciones tanto públicas como privadas, nacionales y extranjeras, que en conjunto buscan comprometerse formalmente para generar cambios positivos y sostenidos en el tiempo, respecto a la planificación, regulación, control y gestión del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el cantón Guayaquil.

Se destacan convenios con la academia, entre universidades e institutos tecnológicos; con organismos no gubernamentales, dedicados a apoyar a disminuir las cifras de siniestros de tránsito y fallecidos por esta causa; e, instituciones públicas que complementan la gestión de la Empresa para garantizar seguridad en las vías y una movilidad sostenible en la ciudad, principalmente.

15. Conclusiones y recomendaciones

- Se evidencia una tendencia sostenida respecto de las personas fallecidas en sitio, 281 personas, 1 cada 31 horas, en su mayoría causado probablemente, por el exceso de velocidad y el irrespeto a las señales de tránsito.
- Los peatones y motociclistas son los actores viales más vulnerables, pues representaron el 74% de las personas fallecidas en sitio.
- Con relación al grupo de edad, las personas de 20 a 39 años resultaron ser los más vulnerables entre fallecidas y lesionadas.
- La jornada nocturna y madrugada es la más crítica en fatalidades por siniestros de tránsito, sobre todo, los fines de semana en los horarios de 20:00 – 20:59 y de 03:00 – 03:59.
- El desarrollo de las actividades de educación vial están dirigidas a todos los actores viales, focalizando acciones a personas de edades de 20 a 29 años, particularmente motociclistas, a más de continuar con actividades a los estudiantes de las unidades educativas para fomentar una nueva cultura vial en las generaciones futuras.
- Según la característica de la vía, realizar los estudios pertinentes para implementar mejoras en infraestructura vial con señalización horizontal y vertical, semaforización, reductores de velocidad, controles tecnológicos, paso cebras, entre otros, principalmente en vías como la Perimetral, vía a Daule, vía a la Costa, Narcisa de Jesús, Casuarina, 25 de Julio y Francisco de Orellana, que concentraron la mayor cantidad de personas fallecidas en sitio por siniestro de tránsito.
- Sensibilizar a los actores viales sobre la importancia de la conducción responsable, a través de actividades de educación vial que aborden temas como el exceso de velocidad, el respeto a las señales de tránsito, la importancia del uso de cinturón y/o casco de seguridad y el riesgo que conlleva conducir bajo los efectos del alcohol, es una tarea constante planificada y ejecutada por el personal de la Institución.
- Continuar con campañas comunicacionales que difunden los resultados de las cifras estadísticas de siniestralidad y la gestión de la institución, fomentando así la corresponsabilidad de todos los actores viales que contribuyen a la reconstrucción del tejido social.



16. Referencias Bibliográficas

Agencia Nacional de Tránsito.
<http://www.ant.gob.ec>

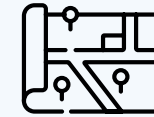
Instituto Nacional de Estadística y Censos.
<https://www.ecuadorencifras.gob.ec/institucional/home/>

Sistema Nacional de Información.
<https://sni.gob.ec/>

Anuarios de Seguridad Vial publicados por la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP.: 2020, 2021 y 2022.
<https://www.atm.gob.ec/>

Technical Appendix 2024: Road Safety Risk Factors in Guayaquil, Ecuador, 2021-2023. Baltimore: Johns Hopkins International Injury Research Unit; 2024.
<https://publichealth.jhu.edu/>

Mapas de calor de las vías con mayor siniestralidad



Visualizador interactivo de siniestralidad



Anuario de Seguridad Vial Guayaquil 2023



Descargue el
Anuario con el
siguiente QR

 ATMGuayaquil

|  ATMGuayaquil

|  atm.guayaquil

 @BloombergDotOrg

|  @VitalStrat



Bloomberg
Philanthropies

Initiative for Global
Road Safety

 Vital
Strategies