

ANUARIO DE SEGURIDAD VIAL

Guayaquil 2024



**MUY ILUSTRE
MUNICIPALIDAD
DE GUAYAQUIL**
POR GUAYAQUIL INDEPENDIENTE



Bloomberg
Philanthropies

Initiative for Global
Road Safety

 Vital
Strategies

Anuario de Seguridad Vial Guayaquil 2024





Créditos

Alcaldía de la Ciudad de Guayaquil

Aquiles Alvarez Henriques
Alcalde de Guayaquil

Tatiana Coronel
Vicealcaldesa de Guayaquil

Blanca Lopez
Concejal delegada para el programa BIGRS

Mónica Menéndez
Proyectos y Cooperación internacional

Luis Alfonso Saltos
Asesor

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

Manuel Salvatierra Cedeño
Gerente General

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

Carlos Alvarado
Director de Control de Tránsito

Cristhian Benalcázar
Director de Planificación y Gestión del Tránsito

Pablo Ramírez
Director de Comunicación

Paola Cárdenas
Directora de Planificación Institucional
Coordinadora del Acuerdo de Colaboración entre EPMTMG y BIGRS

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

Melany Muñoz
Coordinadora delegada del despacho para BIGRS

Christian Rochina
Coordinador de Estadística

Stefany Uguña
Analista de Estadística 7

Maria Cedeño
Coordinadora de Comunicación

Kitty Torres
Especialista de Publicidad e Imagen Institucional 3

Milushka Romero
Especialista de Comunicación 3

Marcelo Ruiz
Analista de Publicidad e Imagen Institucional

Guillermo Guerra
Analista de Publicidad e Imagen Institucional 6

Cristhian Cedeño
Analista de comunicación 5

José Obando
Analista de Comunicación 5

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
Consultor IACP

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

Diagramación y armado

Merlín Arce
Diseñador Gráfico

Fotografías:

Agencia de Tránsito y Movilidad de Guayaquil - ATM

TABLA DE CONTENIDO

1	Créditos	5
2	Abreviaciones y siglas	15
3	Definiciones	18
4	Resumen ejecutivo	22
5	Introducción	24
6	Guayaquil y su contexto	28

SINIESTROS DE TRÁNSITO

8.	Siniestros de tránsito	29
8.1.	Evolución histórica de los siniestros registrados	29
8.2.	Evolución histórica de siniestros según su grado de severidad	29
8.3.	Siniestros totales según causa probable y tipo de siniestro 2024	30
8.4.	Siniestros totales según rango de hora y día de la semana 2024	31
8.5.	Siniestros totales según días festivos 2024	33

FALLECIDOS EN SITIO

9	Fallecidos en sitio por siniestros de tránsito	38
9.1.	Evolución histórica de los fallecidos en sitio	38
9.2.	Evolución histórica de la tasa de mortalidad	39
9.3.	Fallecidos en sitio según causa probable y tipo de siniestro 2024	40
9.4.	Fallecidos en sitio según grupo de edad y género 2024	41
9.5.	Fallecidos en sitio según grupo de edad y tipo de actor vial 2024	43
9.6.	Fallecidos en sitio según mes del año 2024	44
9.7.	Fallecidos en sitio según rango de hora y día de la semana 2024	45
9.8.	Matriz de fatalidades versus tipo de automotor 2024	46
9.9.	Tasa de mortalidad por siniestros de tránsito en el cantón Guayaquil	47
9.9.1.	Tasa de mortalidad de Guayaquil versus los 10 cantones más poblados	47
9.9.2.	Tasa de mortalidad de Guayaquil versus las 10 provincias más pobladas	48
9.9.3.	Tasa de mortalidad de Guayaquil versus las regiones del país	49

LESIONADOS

10	Lesionados por siniestros de tránsito	52
10.1.	Evolución histórica de los lesionados	52
10.2.	Evolución histórica de la tasa de morbilidad	53
10.3.	Lesionados según causa probable y tipo de siniestro 2024	54
10.4.	Lesionados según grupo de edad y género 2024	56
10.5.	Lesionados según grupo de edad y tipo de actor vial 2024	57
10.6.	Lesionados según mes del año 2024	58
10.7.	Lesionados según rango de hora y día de la semana 2024	59
10.8.	Tasa de morbilidad por siniestros de tránsito en el cantón Guayaquil	60
10.8.1.	Tasa de morbilidad de Guayaquil versus los 10 cantones más poblados	60
10.8.2.	Tasa de morbilidad de Guayaquil versus las 10 provincias más pobladas	61
10.8.3.	Tasa de morbilidad de Guayaquil versus las regiones del país	62

MAPA DE SINIESTRALIDAD

11	Georreferenciación de los siniestros de tránsito	66
11.1.	Las vías más peligrosas según la cantidad de fallecidos en sitio por siniestros de tránsito	66
11.2.	Causas probables más frecuentes en las vías más peligrosas	67
11.3.	Puntos críticos de siniestralidad según vía	68
11.3.1.	Mapa de siniestralidad de 7 vías de Guayaquil	68
11.3.2.	Perimetral	69
11.3.3.	Vía a Daule	70
11.3.4.	Narcisa de Jesús	71
11.3.5.	25 de Julio	72
11.3.6.	Vía a la Costa	73
11.3.7.	Francisco de Orellana	74
11.3.8.	Manuela Garaycoa de Calderón (Brahma)	75
11.3.9.	Restos de las vías de Guayaquil	76

FACTORES DE RIESGO

12.	Factores de riesgo	80
12.1.	Exceso de velocidad	81
12.2.	Uso de cinturón de seguridad	82
12.3.	Uso del casco de seguridad	83
12.4.	Conducir en estado de embriaguez y/o bajo efecto de sustancias estupefacientes	84

REALIDAD DEL ACTOR VIAL

13.	Estadísticas de siniestralidad para cada actor vial	88
13.1.	Peatones	88
13.2.	Ciclistas	88
13.3.	Motociclistas	89
13.4.	Ocupantes vehículos livianos	89

PROYECTOS REALIZADOS

14.	Proyectos realizados	92
14.1.	Nuevas unidades Metrovía	92
14.2.	Compensación de la tarifa de la Metrovía (La Guayaca)	93
14.3.	Disminución de límite de velocidad en vía a la Costa	93
14.4.	Señalización, señalética y semaforización	94
14.5.	Nuevas Zonas de Parquímetro	94
14.6.	Urbanismo táctico	95
14.7.	VIPA	96
14.8.	Capacitados y Socializados	96
14.9.	Cooperación interinstitucional	97
14.10.	Observatorio de Movilidad de Guayaquil	98
15.	Conclusiones y recomendaciones	99
16.	Referencias Bibliográficas	100

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Siniestros de tránsito registrados según su causa probable y tipo, año 2024	30
Tabla 2: Siniestros de tránsito según hora y día de la semana, año 2024	31
Tabla 3: Fallecidos en sitio según causas probables y tipos, año 2024	40
Tabla 4: Fallecidos en sitio según grupo de edad versus tipo de actor vial, año 2024	43
Tabla 5: Fallecidos en sitio según tramo de hora y día de la semana, año 2024	45
Tabla 6: Fallecidos en sitio según tipo de actor vial y tipo de automotor, año 2024	46
Tabla 7: Lesionados según causas probables y tipos, año 2024	54
Tabla 8: Lesionados según grupo de edad versus tipo de actor vial, año 2024	57
Tabla 9: Lesionados según tramo de hora y día de la semana, año 2024	59
Tabla 10: Fallecidos en sitio según vía y tramos de hora, año 2024	66
Tabla 11: Fallecidos en sitio según vía y causa probable, año 2024	67

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Ilustración 1: Cantidad de siniestros de tránsito registrados	29
Ilustración 2: Siniestros de tránsito según su grado de severidad	29
Ilustración 3: Siniestros de tránsito totales y promedio diario según días festivos, año 2024	33
Ilustración 4: Cantidad de fallecidos en sitio	38
Ilustración 5: Tasa de mortalidad medida como fallecidos en sitio por cada 100 000 habitantes	39
Ilustración 6: Distribución porcentual de los fallecidos en sitio según grupo de edad y género, año 2024	41
Ilustración 7: Cantidad de fallecidos en sitio por mes, año 2024	44
Ilustración 8: Tasa de mortalidad por cada 100 000 habitantes 2024, Guayaquil versus diez cantones más poblados del país	47

Ilustración 9: Tasa de mortalidad por cada 100 000 habitantes 2024, Guayaquil versus diez provincias más pobladas del país	48
Ilustración 10: Tasa de mortalidad por cada 100 000 habitantes 2024, Guayaquil versus regiones del país	49
Ilustración 11: Cantidad de lesionados	52
Ilustración 12: Tasa de morbilidad medida como lesionados por cada 100 000 habitantes	53
Ilustración 13: Distribución porcentual de los lesionados según grupo de edad y género, año 2024	56
Ilustración 14: Cantidad de lesionados por mes, año 2024	58
Ilustración 15: Tasa de morbilidad por cada 100 000 habitantes 2024, Guayaquil versus diez cantones más poblados del país	60
Ilustración 16: Tasa de morbilidad por cada 100 000 habitantes 2024, Guayaquil versus diez provincias más pobladas del país	61
Ilustración 17: Tasa de morbilidad por cada 100 000 habitantes 2024, Guayaquil versus regiones del país	62
Ilustración 18: Infracciones registradas de los principales factores de riesgos, año 2024	80
Ilustración 19: Infracciones registradas por exceder el límite de velocidad permitido, año 2024	81
Ilustración 20: Infracciones registradas por no utilizar el cinturón de seguridad dentro del automotor, año 2024	82
Ilustración 21: Infracciones registradas por no utilizar el casco de seguridad, año 2024	83
Ilustración 22: Infracciones registradas por conducir en estado de embriaguez y/o bajo efecto de sustancias psicotrópicas, año 2024	84

ÍNDICE DE MAPAS	
Mapa 1: Mapa de siniestralidad de 7 vías de Guayaquil, año 2024	68
Mapa 2: Mapa de siniestralidad de la Vía Perimetral, año 2024	69
Mapa 3: Mapa de siniestralidad de la Vía a Daule, año 2024	70
Mapa 4: Mapa de siniestralidad de la Narcisa de Jesús, año 2024	71
Mapa 5: Mapa de siniestralidad de la 25 de Julio, año 2024	72
Mapa 6: Mapa de siniestralidad de Vía a la Costa, año 2024	73
Mapa 7: Mapa de siniestralidad de la Francisco de Orellana, año 2024	74
Mapa 8: Mapa de siniestralidad de Manuela Garaycoa de Calderón (Brahma), año 2024	75
Mapa 9: Mapa de siniestralidad del resto de las vías de Guayaquil, año 2024	76

Anuario de Seguridad Vial Guayaquil 2024



ATM

CONSTRU
YENDO

La Ciudad de todos

Anuario de Seguridad Vial Guayaquil 2024





ATM

CONSTRU
YENDO **La Ciudad de todos**

Anuario de Seguridad Vial Guayaquil 2024



3. Abreviaciones y siglas

Abreviaciones y Siglas	Significado
ANT	Agencia Nacional de Tránsito
CTE	Comisión de Tránsito del Ecuador
DNCTSV	Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial (Policía Nacional)
EMPTMG	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
OMG	Observatorio de la Movilidad de Guayaquil
OMS	Organización Mundial de la Salud
OISEVI	Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial
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



Anuario de Seguridad Vial Guayaquil 2024



**Anuario de
Seguridad Vial**
Guayaquil 2024



ATM

**CONSTRU
YENDO**

La Ciudad de todos



4. Definiciones

A fin de que el lector interprete de forma acertada el contenido del presente informe, 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 EN SITIO: 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 estimados que circulan en la ciudad. Para el caso de la estimación consideramos aquellos automotores 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).

RESTOS 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 personas 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 en sitio por siniestros viales por cada cien mil automotores.

TASA MORTALIDAD POR CADA CIENTO MIL HABITANTES: Indicador que relaciona la cantidad de personas fallecidas en sitio 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

La Organización Mundial de la Salud ha tipificado a las muertes por siniestros de tránsito, como un problema de salud pública. En Guayaquil, las cifras registradas en 2024 reflejan la realidad de esta problemática:

Durante el año, se reportaron 4 547 siniestros de tránsito con un total de 4 895 personas lesionadas y 260 fallecidos en sitio. Respecto de las causas probables, el exceso de velocidad y el irrespeto a las señales de tránsito fueron las más frecuentes, provocando 2 297 y 722 siniestros, respectivamente.

El grupo de edad con la mayor concentración de personas fallecidas en sitio, para ambos géneros, se dio de 20 a 29 años. Entre las víctimas, los más vulnerables fueron los motociclistas y los peatones, con 121 y 74 peatones fallecidos en sitio, respectivamente, lo que evidencia la alta exposición al riesgo de estos actores viales.

En relación a la tasa de mortalidad, Guayaquil registró 9.2 fallecidos en sitio por cada 100 000 habitantes, ubicándose como el séptimo cantón entre los 10 más poblados del país. Cantones como Santo Domingo, Ambato, Quito, Riobamba, Machala, Cuenca presentan tasas de mortalidad superiores a la de Guayaquil.

En cuanto a personas lesionadas, el grupo de edad con mayor concentración, para ambos géneros, también fue de 20 a 29 años. Entre los actores viales más afectados se encuentran 1 537 motociclistas y 1 023 ocupantes de vehículos livianos, confirmando su condición de vulnerabilidad en el tránsito.

Guayaquil como cantón, registró 168.8 lesionados por cada 100 000 habitantes, ubicándose como el segundo cantón de entre los 10 más poblados del país superado sólo por Santo Domingo.

El 45% de las personas fallecidas en sitio, esto es 118 personas, se concentraron en siete vías: Vía Perimetral (41), Vía a Daule (27), Narcisa de Jesús (16), 25 de Julio (11), Vía a la Costa (9), Av. Manuela Garaycoa de Calderón (7) y Francisco de Orellana (7), principalmente a causa del exceso de velocidad.

Con relación a los principales factores de riesgo, se registraron 174 252 infracciones por exceder el límite de velocidad, 15 524 infracciones por no utilizar el cinturón de seguridad, 7 055 infracciones por no utilizar el casco de seguridad y, finalmente, 282 infracciones por conducir en estado de embriaguez y/o bajo el efecto de sustancias psicotrópicas.

Respecto de las acciones implementadas por parte de la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP. con el fin de enfocarse en la reducción de personas lesionadas o fallecidas por siniestros de tránsito, se detallan las siguientes: Inclusión y repotenciación de unidades de Metrovía, disminución del límite de velocidad permitido en vía a la Costa, generación de 14 614 órdenes de trabajo para el mantenimiento correctivo y preventivo de la red semafórica de la ciudad. Adicionalmente, con el proyecto "Suministro, instalación y puesta en marcha de equipos para la ampliación del sistema semafórico integrado del Cantón Guayaquil - Fase 3" se trabaja para dotar a 55 nuevas intersecciones de un moderno sistema semafórico que incluye la construcción de rampas para personas con discapacidad.



En la Av. Mariana Argudo Chejín entre la Av. Domingo Comín y Av. Alberto Spencer, así como en la parroquia Cristo Rey; se desarrolló el mantenimiento de intervenciones de urbanismo táctico enfocados principalmente en reducir la longitud en los cruces peatonales y mejorar la seguridad vial mediante señalización vertical y horizontal. Además, a inicios de mayo de 2024, se implementó el proyecto de urbanismo táctico “Calles para la vida” en los alrededores de la Escuela Jorge Enrique Adoum, ubicada en la Cooperativa Pájaro Azul, al norte de Guayaquil. Esta intervención transformó el entorno de la institución en un espacio seguro, accesible y amigable para la movilidad y permanencia de 900 estudiantes de entre 3 y 12 años, y sus cuidadores, promoviendo además la recreación de la niñez.

A través del aplicativo VIPA de la ATM se permite a los ciudadanos reportar infracciones de tránsito y eventos que afectan la movilidad en la ciudad de Guayaquil. Se realizaron distintas actividades en materia de educación vial, entre estas, capacitaciones, ciclopaseos, Recreovía, participación en ferias, entre otras, beneficiando a un total de 122.494 ciudadanos en el cantón.

Se suscribieron 12 convenios interinstitucionales con entidades públicas y privadas, entre las instituciones aliadas se encuentran el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS), LA Universidad Católica Santiago de Guayaquil, EL GAD de Salinas, SEGURA EP, y el Benemérito Cuerpos de Bomberos de Guayaquil, entre otras. Por último, desde septiembre de 2024, Guayaquil cuenta con su primer Observatorio de Movilidad, una herramienta desarrollada por la ATM que fue presentada a la ciudadanía en el marco de

la conmemoración anual de la Semana de la Movilidad Sostenible.

Todas estas acciones reflejan el compromiso institucional de la ATM, responsable de la gestión del tránsito, transporte terrestre y seguridad, que continúa impulsando proyectos, alianzas y sistemas de control con un solo objetivo: salvar vidas y prevenir siniestros de tránsito en Guayaquil.



Anuario de Seguridad Vial Guayaquil 2024



6. Introducción

Los accidentes de tráfico a nivel mundial siguen cobrando más de dos vidas cada minuto, y casi 1.2 millones de vidas al año se pierden por este problema de salud pública.

Como parte de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), se ha fijado el objetivo de reducir a la mitad las muertes en carretera en todo el mundo para el 2030.

La Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil como institución creada en el cantón, ejerce la competencia de rectoría local, planificación, regulación, control y gestión del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; no ajena a la problemática está comprometida desde el 2012 en que la Seguridad vial sea primordial en todas las decisiones y acciones tomadas.

La visión de la ATM es clara, y sus resultados son notables, al reducir la cifra de fallecidos a causa de siniestros de tránsito en un 7% en 2024 en relación con el año 2023.

Por lo que, el trabajo desarrollado en este documento por el equipo técnico de la ATM busca mostrar un análisis y visión de las principales variables del sector entorno al tránsito, transportación y seguridad vial del

cantón Guayaquil en el año 2024, información que también puede ser encontrada en el Observatorio de Movilidad de la ciudad.

En la primera parte del Anuario de Seguridad Vial 2024, se da un panorama general de las tendencias de siniestralidad y sus consecuencias en Guayaquil.

Posterior, se detalla las características fundamentales que identifican un siniestro de tránsito registrado, sus causas, su tipo y las consecuencias e incidencia en la sociedad, con lesionados y fallecidos en las vías.

Además, se da la oportunidad de una visualización espacial de los siniestros de tránsito registrados, lo que permite identificar puntos críticos de siniestralidad con mayor concentración de siniestros con fallecidos en sitio. Por eso, en un siguiente capítulo se observan las principales vías de la ciudad donde hay mayor cantidad de muertes.

Finalmente, la ATM durante el 2024 impulsó varios proyectos y acciones para la reducción de víctimas en las vías, y garantizar su seguridad, los mismos que se muestran en el último capítulo de este anuario.

El esfuerzo y compromiso del personal de la ATM se ve reflejado en este documento, donde se revela el propósito institucional de tomar decisiones de manera informada para mejorar la seguridad en las vías y reducir los siniestros y fallecidos

y lesionados, a partir de información técnica. Compartimos con el lector esta experiencia, que permita aproximarse hacia una comprensión de la problemática para generar verdaderos cambios en la movilidad en Guayaquil.



**Anuario de
Seguridad Vial**
Guayaquil 2024

CONSTRU
YENDO

La Ciudad de todos



ATM

SINIESTROS DE TRÁNSITO



ATM

CONSTRU
YENDO **La Ciudad de todas**

7. Guayaquil y su contexto

Guayaquil, según el último censo realizado en el año 2022 por el Instituto Nacional de Estadística y Censos – INEC, se ubica nuevamente como el cantón de mayor población del país. A continuación, se muestran algunos indicadores de la ciudad para el año 2024:



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

8. Siniestros de tránsito

El presente capítulo muestra con mayor detalle las 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 preventivas.

8.1. Evolución histórica de los siniestros registrados

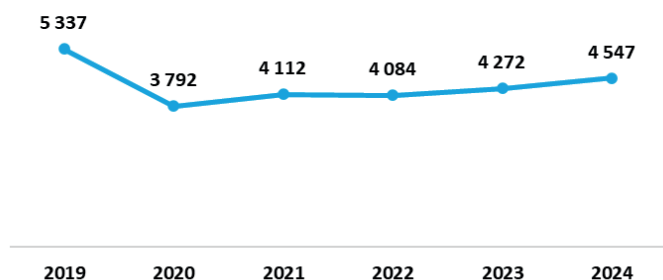


Ilustración 1: Cantidad de siniestros de tránsito registrados

En 2024, la cantidad de siniestros registrados aumentó en un 6% en comparación con el 2023, siendo el exceso de velocidad una de las principales causas identificadas.

Es preciso mencionar que, en el último trimestre del 2024, el país registró una serie de apagones eléctricos que afectaron la vida cotidiana de los ciudadanos. Esto tuvo impacto directo en la seguridad vial, al reducir la visibilidad en las vías y aumentando el riesgo de que se originen siniestros, especialmente en horarios nocturnos.

8.2. Evolución histórica de siniestros según su grado de severidad

Un siniestro de tránsito, según las consecuencias que ocasione, puede ser tipificado como leve, cuando solo hay daños materiales; grave, si hay personas lesionadas; o fatal, cuando se reporta al menos un fallecido en sitio. *En este último caso, durante el 2024, se registraron 252 siniestros con fallecidos en sitio, 6% menos que el 2023.*

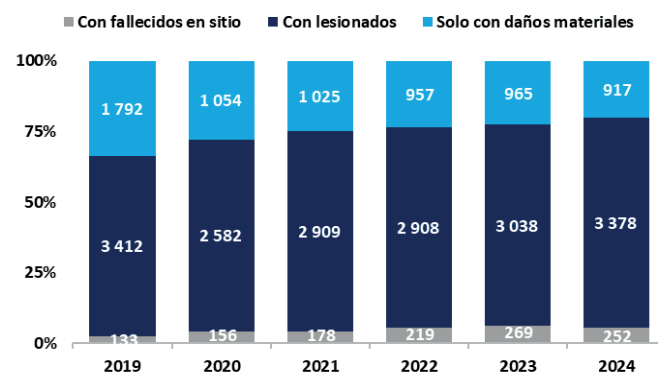


Ilustración 2: Siniestros de tránsito según su grado de severidad





8.3. Siniestros totales según causa probable y tipo de siniestro 2024

De los 4 547 siniestros de tránsito ocurridos en el 2024, la pérdida de carril o pista, causado probablemente, por el exceso de velocidad originó la mayor cantidad de siniestros. En segundo lugar, se encuentra el choque lateral por el irrespeto a las señales reglamentarias de tránsito.

No	Causas Probables/ Tipos de Siniestros	Choque lateral	Pérdida de carril o pista	Atropello	Estrellamiento	Choque por alcance	Roce negativo	Colisión	Volcamiento lateral	Choque frontal	Caída de pasajero	Otros Tipos	Total	% Part.
1	Exceso de velocidad	447	665	495	262	174	60	36	66	29	25	38	2 297	51%
2	Irrespeto a señales reglamentarias de tránsito	658	4	37	10	5	0	3	0	4	0	1	722	16%
3	No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede	25	3	0	14	176	12	36	0	1	0	1	268	6%
4	Conducir bajo la influencia de alcohol y/o medicamentos	30	56	17	51	19	10	3	0	9	1	6	202	4%
5	No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos	41	5	0	5	8	79	1	1	4	0	5	149	3%
6	Conducir desatento por uso de celular u otros objetos	57	18	24	13	7	3	1	2	4	3	4	136	3%
7	Realizar cambio brusco o indebido de carril	99	10	0	4	4	5	2	0	6	0	0	130	3%
8	Caso fortuito o fuerza mayor	17	33	13	13	3	3	1	4	2	10	23	122	3%
9	Peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente	0	0	99	0	1	0	0	0	0	0	2	102	2%
10	No ceder el derecho de vía o preferencia de paso al peatón	0	0	86	0	0	0	0	0	0	0	0	86	2%
	Otras Causas Probables	54	96	73	41	9	3	6	8	17	14	12	333	7%
	Total	1 428	890	844	413	406	175	89	81	76	53	92	4 547	100%
	% Part.	31%	19.5%	18.5%	9%	9%	4%	2%	2%	2%	1%	2%	100%	

Tabla 1: Siniestros de tránsito registrados según su causa probable y tipo, año 2024

8.4. Siniestros totales según rango de hora y día de la semana 2024

De los 4 547 siniestros ocurridos en el 2024, la mayor cantidad ocurrieron en las jornadas nocturnas, especialmente en las franjas horarias 19:00 a 19:59 y de 20:00 a 20:59, seguidas por el horario vespertino en el horario de 17:00 a 17:59.

	Rango de Hora	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Tendencia Diaria	Total	% Part.	
MAÑANA	06:00 - 6:59	29	20	27	32	22	30	59		219	1 184	26%
	07:00 - 07:59	34	39	38	33	30	30	40		244		
	08:00 - 08:59	36	36	36	37	28	28	28		229		
	09:00 - 09:59	28	38	21	36	29	28	28		208		
	10:00 - 10:59	21	28	18	18	20	24	17		146		
	11:00 - 11:59	14	21	23	25	21	20	14		138		
TARDE	12:00 - 12:59	21	23	18	27	20	19	15		143	1 326	29%
	13:00 - 13:59	25	27	31	32	26	24	37		202		
	14:00 - 14:59	33	38	33	37	32	37	39		249		
	15:00 - 15:59	41	38	27	21	30	43	33		233		
	16:00 - 16:59	33	34	36	31	39	39	36		248		
	17:00 - 17:59	42	35	32	33	34	48	27		251		
NOCHE	18:00 - 18:59	28	18	27	26	31	34	35		199	1 228	27%
	19:00 - 19:59	25	25	45	26	33	55	49		258		
	20:00 - 20:59	20	28	24	32	44	61	44		253		
	21:00 - 21:59	21	19	18	25	37	46	25		191		
	22:00 - 22:59	13	22	13	30	23	32	17		150		
	23:00 - 23:59	13	17	16	23	26	60	22		177		
MADRUGADA	00:00 - 0 0:59	20	16	8	13	27	36	46		166	809	18%
	01:00 - 01:59	17	7	12	11	18	31	44		140		
	02:00 - 02:59	13	6	5	6	13	42	49		134		
	03:00 - 03:59	13	6	4	11	16	27	43		120		
	04:00 - 04:59	14	8	8	3	10	35	41		119		
	05:00 - 05:59	14	7	5	16	27	22	39		130		
	TOTAL	568	556	525	584	636	851	827		4 547		100%
	% Part.	12%	12%	12%	13%	14%	19%	18%		100%		

Tabla 2: Siniestros de tránsito según hora y día de la semana, año 2024



**Anuario de
Seguridad Vial
Guayaquil 2024**



8.5. Siniestros totales según días festivos 2024

De todos los feriados que se celebran a nivel nacional, en Guayaquil se conmemoran 10 feriados al año. El feriado del Día del Trabajo, resultó ser el de mayor número de siniestros de tránsito, con un promedio de 19 incidentes por día por día, seguido por la Batalla de Pichincha, con 18 siniestros diarios.

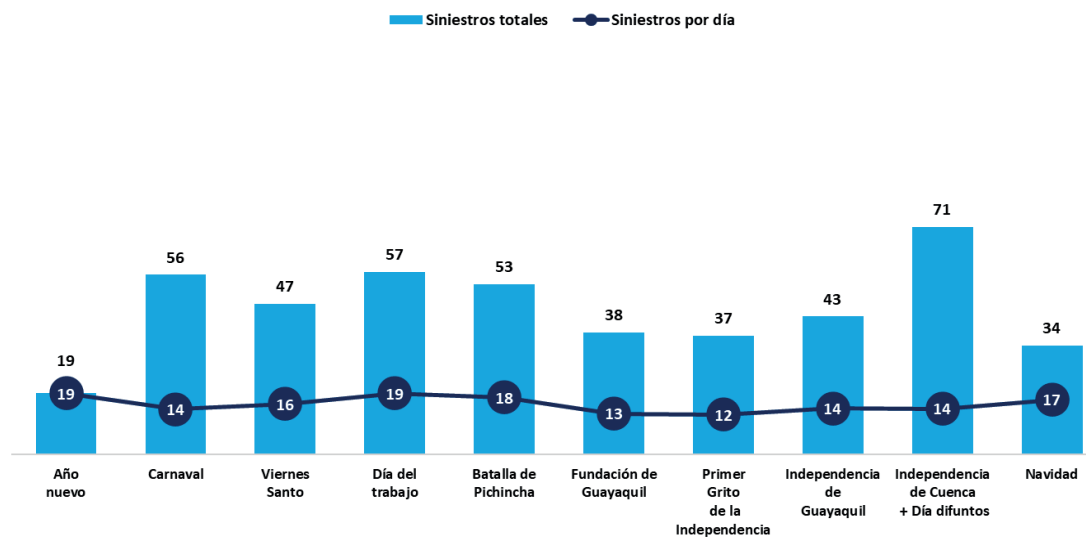


Ilustración 3: Siniestros de tránsito totales y promedio diario según días festivos, año 2024



Anuario de Seguridad Vial Guayaquil 2024



Anuario de Seguridad Vial *Guayaquil 2024*



ATM

CONSTRU
YENDO

La Ciudad de todas



Bloomberg
Philanthropies

Initiative for Global
Road Safety

Vital
Strategies

NO TENÍA QUE PASAR

LA VELOCIDAD MATA,
BAJA LA VELOCIDAD
TU FAMILIA TE ESPERA



FALLECIDOS EN SITIO



ATM

CONSTRU
YENDO **La Ciudad de todos**

9. Fallecidos en sitio por siniestros de tránsito

Una vez contextualizado el origen y las circunstancias de los siniestros de tránsito, en este capítulo se abordará algunas de las características asociadas a las personas que lamentablemente fallecieron en el sitio del siniestro.

9.1. Evolución histórica de los fallecidos en sitio

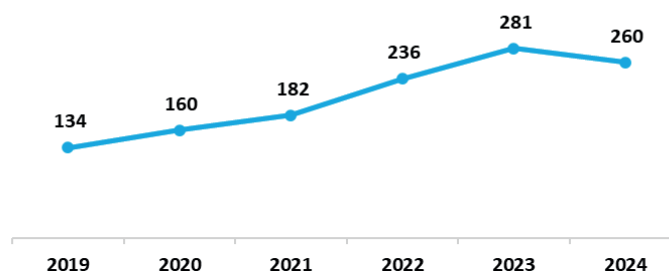


Ilustración 4: Cantidad de fallecidos en sitio

En 2024, se registró una disminución del 7% en el número de fallecidos en sitio, en comparación con 2023. Gran aporte a esta reducción fueron las diversas intervenciones implementadas para mejorar la seguridad vial tales como operativos de control, reducción de límites de velocidad, capacitaciones sobre Educación Vial, entre otras. Sin embargo, en los últimos cinco años, el incremento interanual promedio fue del 14%.

9.2. Evolución histórica de la tasa de mortalidad

Una situación similar se observa en la tasa de mortalidad, medida como la cantidad de fallecidos en sitio por cada 100 000 habitantes. En 2024, esta tasa descendió a 8.8 fallecidos por cada 100 000 habitantes, esto es, 12% menos al valor registrado en el 2023.

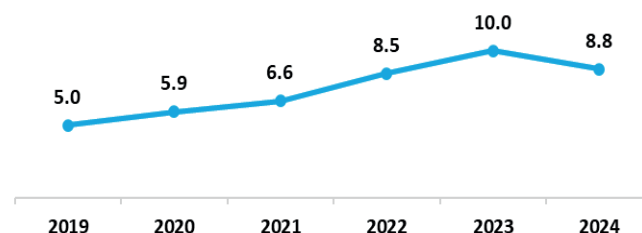


Ilustración 5: Tasa de mortalidad medida como fallecidos en sitio por cada 100 000 habitantes

Considera únicamente los siniestros de tránsito registrados donde la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP asumió la competencia.

Vía Daule hasta el Puente de estero Nato Km 28 (-1.979153, -80.002023)

Vía a la Costa hasta el Peaje de Chongón (-2.221547, -80.088745)



9.3. Fallecidos en sitio según causa probable y tipo de siniestro 2024

No	Causas Probables/ Tipos de Siniestros	Atropello	Choque lateral	Pérdida de carril o pista	Estrellamiento	Choque por alcance	Roce negativo	Arrollamiento	Choque frontal	Volcamiento lateral	Caída de pasajero	Otros Tipos	Total	% Part.
1	Exceso de velocidad	44	28	43	31	10	2	4	4	3	1	0	170	65%
2	Irrespeto a señales reglamentarias de tránsito	2	21	0	0	1	0	1	0	0	0	0	25	10%
3	No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede	0	1	0	0	5	3	1	0	0	0	0	10	4%
4	Caso fortuito o fuerza mayor	5	1	1	0	1	0	0	0	0	1	1	10	4%
5	No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos	0	2	0	0	0	6	0	1	0	0	0	9	3%
6	Peatón cruza sin respetar las señales de tránsito	8	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	9	3%
7	Conducir desatento por uso de celular u otros objetos	3	1	0	0	2	0	1	0	0	0	0	7	3%
8	Conducir bajo la influencia de alcohol y/o medicamentos	0	0	3	2	1	0	0	1	0	0	0	7	3%
9	No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	2%
10	Falla mecánica en los sistemas y/o neumáticos	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	2	1%
	Otras Causas Probables	1	1	2	0	0	0	0	1	0	1	0	6	2%
	Total	68	55	50	33	20	11	8	7	4	3	1	260	100%
	% Part.	26%	21%	19%	13%	8%	4%	3%	3%	2%	1%	0%	100%	

Tabla 3: Fallecidos en sitio según causas probables y tipos, año 2024

De los 260 fallecidos en sitio, el 26% fue por atropello, equivalente a 68 personas. Una de las principales causas probables se relaciona con el exceso del límite de velocidad permitido, pues 7 de cada 10 fallecidos en sitio, habrían sucedido por esta causa. Como causa probable le siguen la pérdida de carril o pista, junto con el estrellamiento.

9.4. Fallecidos en sitio según grupo de edad y género 2024

De las 260 personas fallecidas en sitio, cuyas edades y géneros fueron identificadas, la mayor concentración, en ambos géneros, se dio en el grupo de edad de 20 a 29 años.

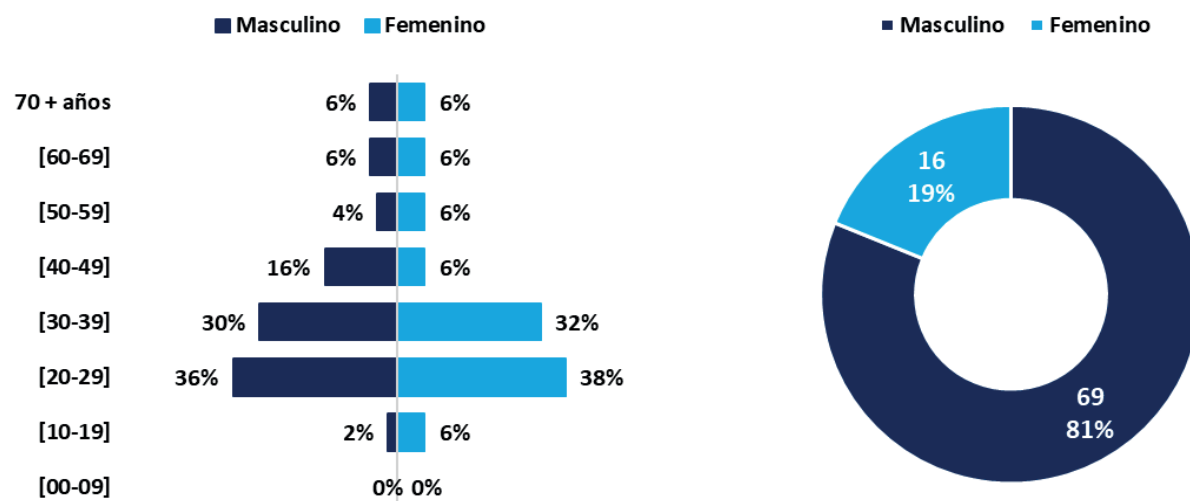


Ilustración 6: Distribución porcentual de los fallecidos en sitio según grupo de edad y género, año 2024



Anuario de Seguridad Vial Guayaquil 2024



9.5. Fallecidos en sitio según grupo de edad y tipo de actor vial 2024

Grupo edad / Actor vial	Motociclista	Peatón	Ocupante vehículo liviano	Ciclista	Ocupante otros automotores	No identificado	Total	% Part.
00-09 años	0	0	0	0	0	0	0	0%
10-19 años	1	1	0	0	0	0	2	1%
20-29 años	24	1	0	0	1	5	31	12%
30-39 años	21	0	2	0	0	3	26	10%
40-49 años	5	5	1	0	0	1	12	5%
50-59 años	1	1	1	0	0	1	4	2%
60-69 años	0	4	0	0	1	0	5	2%
70 + años	0	5	0	0	0	1	6	2%
No identificado	69	57	17	1	3	27	174	66%
Total	121	74	21	1	5	38	260	100%
% Part.	47%	28%	8%	0%	2%	15%	100%	

Tabla 4: Fallecidos en sitio según grupo de edad versus tipo de actor vial, año 2024

De las 260 personas fallecidas en sitio, cuya edad y tipo de actor vial se pudo identificar, los más vulnerables fueron los motociclistas que oscilan entre las edades de 20 a 39 años.





9.6. Fallecidos en sitio según mes del año 2024

Respecto de la distribución mensual, diciembre y junio registraron la mayor cantidad de fallecidos en sitio durante el 2024. Es preciso mencionar que, en el último cuatrimestre de 2024, el país enfrentó una serie de racionamientos de energía eléctrica que habrían afectado la visibilidad y seguridad en las vías. Mientras que, junio coincide con la conmemoración del Día del Padre, una fecha asociada al incremento de actividades sociales.

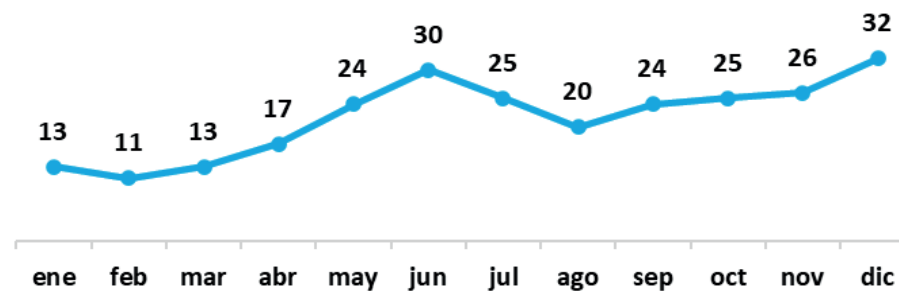


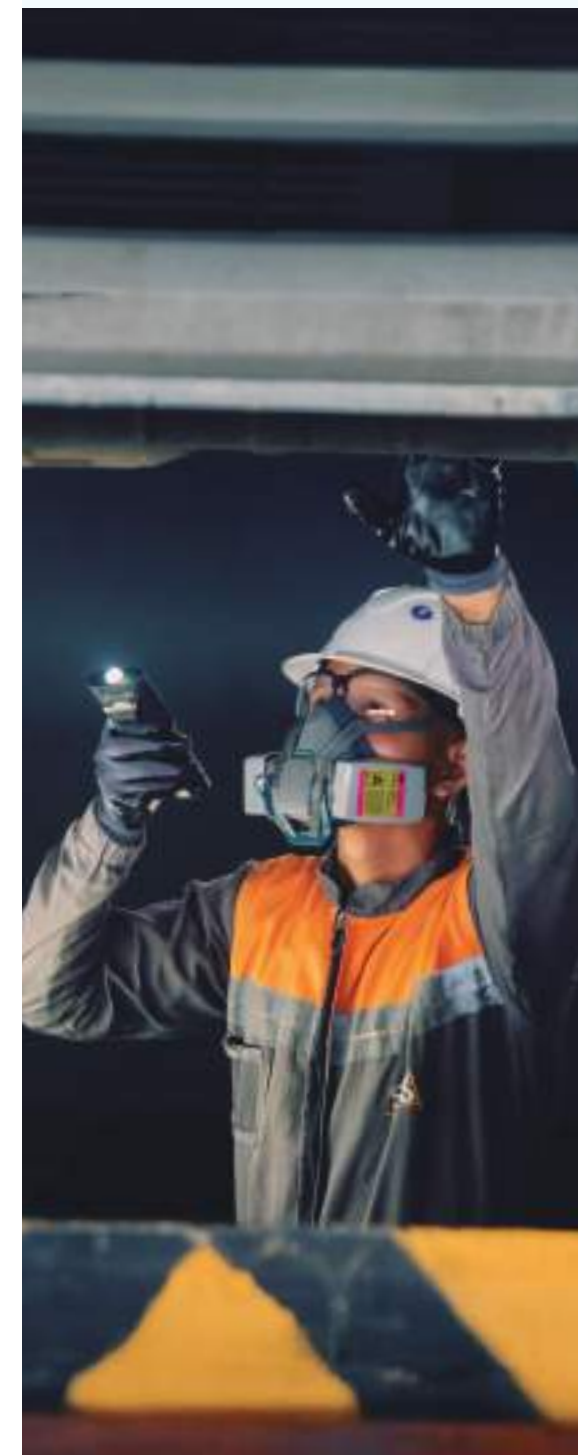
Ilustración 7: Cantidad de fallecidos en sitio por mes, año 2024

9.7. Fallecidos en sitio según rango de hora y día de la semana 2024

	Rango de Hora	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Tendencia Diaria	Total		% Part.
MAÑANA	06:00 - 6:59	2	1	1	1	2	2	6		15	57	22%
	07:00 - 07:59	1	0	0	2	0	2	2		7		
	08:00 - 08:59	1	1	0	2	3	0	3		10		
	09:00 - 09:59	2	1	0	3	1	3	2		12		
	10:00 - 10:59	0	2	0	0	1	2	0		5		
	11:00 - 11:59	2	2	2	1	0	1	0		8		
TARDE	12:00 - 12:59	2	0	2	3	1	1	1		10	46	18%
	13:00 - 13:59	0	1	0	2	2	1	2		8		
	14:00 - 14:59	2	0	0	1	1	1	2		7		
	15:00 - 15:59	1	3	0	2	0	1	1		8		
	16:00 - 16:59	2	1	0	0	2	3	1		9		
	17:00 - 17:59	2	0	0	0	0	1	1		4		
NOCHE	18:00 - 18:59	3	1	2	0	1	2	2		11	83	32%
	19:00 - 19:59	1	1	2	2	1	4	1		12		
	20:00 - 20:59	1	2	3	0	2	3	1		12		
	21:00 - 21:59	2	1	0	1	2	4	3		13		
	22:00 - 22:59	1	2	1	4	2	2	2		14		
	23:00 - 23:59	2	3	2	5	4	5	0		21		
MADRUGADA	00:00 - 00:59	1	1	0	1	3	1	4		11	74	28%
	01:00 - 01:59	1	1	4	0	4	2	5		17		
	02:00 - 02:59	0	1	0	1	1	4	5		12		
	03:00 - 03:59	2	0	1	1	2	4	4		14		
	04:00 - 04:59	0	1	0	0	0	1	6		8		
	05:00 - 05:59	2	1	0	1	1	4	3		12		
	TOTAL	33	27	20	33	36	54	57		260		100%
	% Part.	12.7%	10.4%	7.7%	12.7%	13.8%	20.8%	21.9%		100%		

Tabla 5: Fallecidos en sitio según tramo de hora y día de la semana, año 2024

La mayor cantidad de fallecidos en sitio registrados se da en las jornadas de la noche y madrugada, sobre todo, los fines de semana en los tramos de hora de 23:00 a 23:59 y de 01:00 a 01:59.





9.8. Matriz de fatalidades versus tipo de automotor 2024

De los 260 fallecidos en sitio por siniestros de tránsito registrados en 2024, cuyos actores viales fueron identificados, los motociclistas y peatones resultaron ser los más vulnerables. Ambos representan el 75% de los fallecidos en sitio registrados en la ciudad. La combinación más letal entre actor vial y tipo de automotor fue la del motociclista con un vehículo liviano.

Fallecidos/ Tipo Vehículo	Solo	CON						Total	% Part.
		Vehículo Liviano 	Vehículo Pesado 	Motocicleta 	Bus 	Otros Automotores 	No Identificado 		
Motociclista 	48	25	12	1	4	2	29	121	47%
Peatón 	0	10	4	6	6	1	47	74	28%
Ocupante Vehículo Liviano 	8	5	5	1	0	0	2	21	8%
Ciclista 	0	0	0	0	1	0	0	1	0%
Ocupante Otros Automotores 	2	0	2	0	0	1	0	5	2%
No Identificado 	30	4	1	0	0	2	1	38	15%
Total	88	44	24	8	11	6	79	260	100%
% Part.	34%	17%	9%	3%	4%	2%	30%	100%	

Tabla 6: Fallecidos en sitio según tipo de actor vial y tipo de automotor, año 2024

9.9. Tasa de mortalidad por siniestros de tránsito en el cantón Guayaquil

La Agencia Nacional de Tránsito (ANT) 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 gestionado en una parte por la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP., (EPMTMG, EP.) 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 sumó los registros de fallecidos en sitio por siniestros EMPTMG y CTE para cubrir la totalidad del cantón, lo que representa, 271 los fallecidos en sitio registrados en todo el cantón Guayaquil durante el 2024.

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

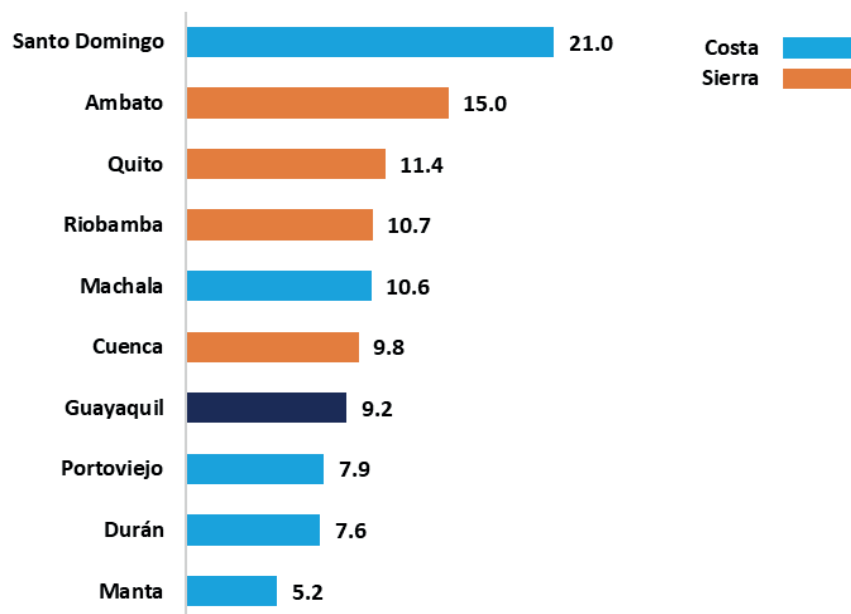


Ilustración 8: Tasa de mortalidad por cada 100 000 habitantes 2024, Guayaquil versus diez cantones más poblados del país

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



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

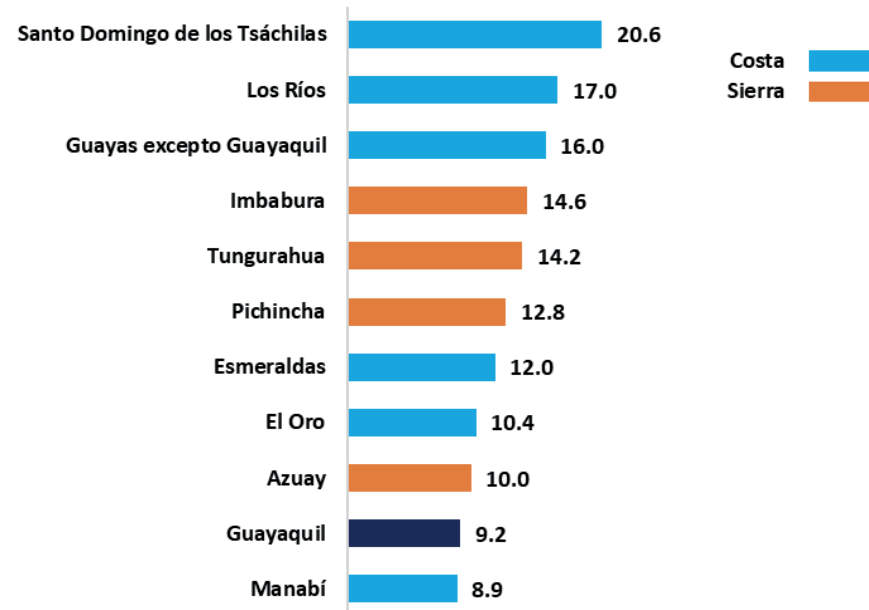


Ilustración 9: Tasa de mortalidad por cada 100 000 habitantes 2024, Guayaquil versus diez provincias más pobladas del país

En cambio, si comparamos a Guayaquil versus las 10 provincias más pobladas del país, ocupa el penúltimo lugar. Solo Manabí, fue la provincia con tasa de mortalidad por siniestros de tránsito inferior que la de Guayaquil.

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

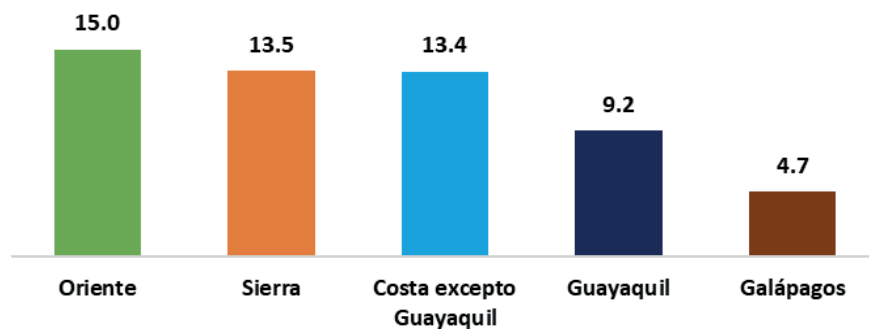


Ilustración 10: Tasa de mortalidad por cada 100 000 habitantes 2024, Guayaquil versus regiones del país

Por último, si se compara las tasas de mortalidad a nivel regional, la región Oriente y Sierra resultaron ser las más críticas. Guayaquil se encuentra en cuarto lugar con 9.2 fallecidos en sitio por cada 100 000 habitantes.



**Anuario de
Seguridad Vial**
Guayaquil 2024



LESIONADOS



ATM

CONSTRU
YENDO **La Ciudad de todos**



10. Lesionados por siniestros de tránsito

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

10.1 Evolución histórica de los lesionados

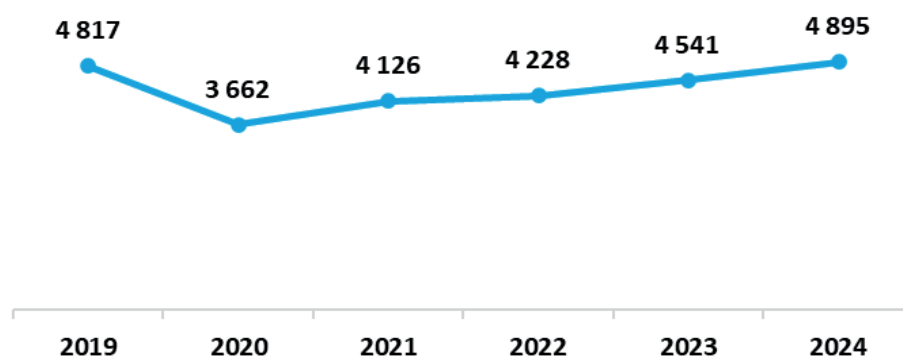


Ilustración 11: Cantidad de lesionados

La ciudad presenta un crecimiento con relación a la cantidad de personas lesionadas por siniestro de tránsito. En 2024, se registraron 4 895 personas lesionadas, esto es, 8% más que lo registrado en 2023. *La tasa interanual de incremento también fue del 8%, en los últimos cuatro años.*

10.2. Evolución histórica de la tasa de morbilidad

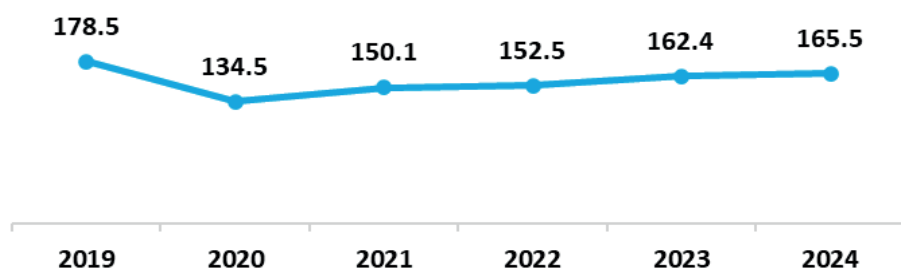


Ilustración 12: Tasa de morbilidad medida como lesionados por cada 100 000 habitantes

Similar situación ocurre con la tasa de morbilidad, cuantificada como la cantidad de personas lesionadas por cada 100 000 habitantes. En 2024, esta cifra ascendió a 165.5, esto es, 2% más al valor registrado para el 2023.



10.3. Lesionados según causa probable y tipo de siniestro 2024

De los 4 895 lesionados, el 38% de ellos sucedieron por siniestros de tipo “Choque lateral”. De estas 1 865 personas lesionadas, la mayor parte se debió probablemente al irrespeto de las señales de tránsito. Para el caso de las personas lesionadas, el factor de riesgo del exceso de velocidad nuevamente aparece como causante protagónico.

No	Causas Probables/ Tipos de Siniestros	Choque lateral	Atropello	Pérdida de carril o pista	Choque por alcance	Estrellamiento	Roca negativo	Choque frontal	Colisión	Volcamiento lateral	Caída de pasajero	Otros Tipos	Total	% Part.
1	Exceso de velocidad	560	566	566	178	141	62	51	35	78	26	33	2 296	47%
2	Irrespeto a señales reglamentarias de tránsito	901	44	7	5	4	0	3	5	0	0	0	969	20%
3	No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede	32	0	3	212	6	7	1	37	0	0	0	298	6%
4	Conducir bajo la influencia de alcohol y/o medicamentos	33	22	44	32	32	1	10	8	0	1	1	184	4%
5	Realizar cambio brusco o indebido de carril	137	0	10	4	1	6	11	2	0	0	0	171	3%
6	No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos	48	0	5	5	6	80	6	0	1	0	5	156	3%
7	Conducir desatento por uso de celular u otros objetos	63	29	17	7	8	2	4	0	2	3	2	137	3%
8	Peatón cruza sin respetar las señales de tránsito	0	122	0	2	0	0	0	0	0	0	1	125	3%
9	Caso fortuito o fuerza mayor	20	12	32	2	11	4	5	2	4	9	13	114	2%
10	No ceder el derecho de vía o preferencia de paso al peatón	0	110	0	0	0	0	0	0	0	0	0	110	2%
	Otras Causas Probables	71	96	78	8	22	2	18	5	8	15	12	335	7%
	Total	1 865	1 001	762	455	231	164	109	94	93	54	67	4 895	100%
	% Part.	38%	21%	16%	9%	5%	3%	2%	2%	2%	1%	1%	100%	

Tabla 7: Lesionados según causas probables y tipos, año 2024

**Anuario de
Seguridad Vial**
Guayaquil 2024



ATM

CONSTRU
YENDO **La Ciudad de todas**

10.4. Lesionados según grupo de edad y género 2024

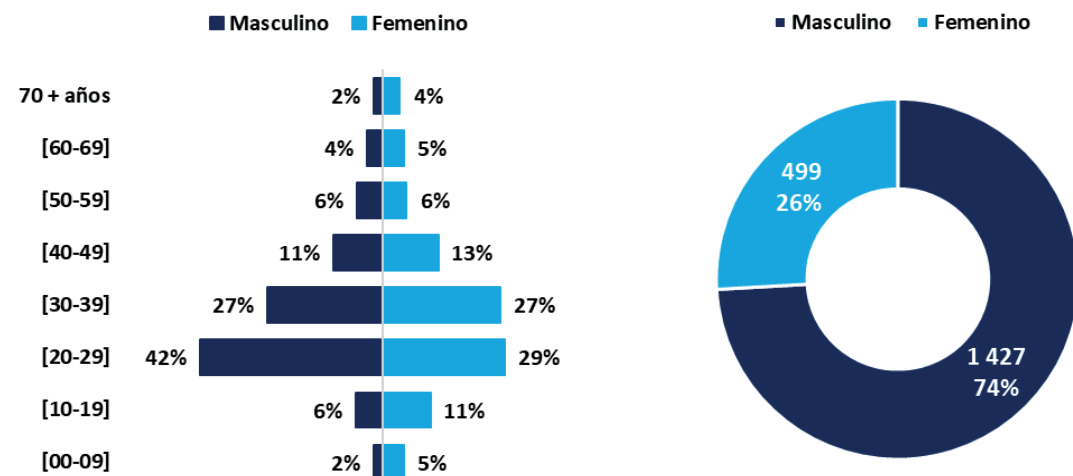


Ilustración 13: Distribución porcentual de los lesionados según grupo de edad y género, año 2024

De las 4 895 personas lesionadas con edad y género identificados, el grupo de 20 a 29 años presentó la mayor concentración en ambos géneros. En contraste, la menor concentración en género masculino se observó en los grupos de 00 a 09 años y mayores de 70, mientras que en género femenino fue en el grupo de mayores de 70.

10.5. Lesionados según grupo de edad y tipo de actor vial 2024

De las 4 895 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.

Grupo edad / Actor vial	Motociclista	Ocupante vehículo liviano	Peatón	Ciclista	Scooter	Ocupante otros automotores	No identificado	Total	% Part.
00-09 años	12	16	9	0	0	1	15	53	1%
10-19 años	34	31	37	3	0	4	35	144	3%
20-29 años	351	78	91	0	0	5	223	748	15%
30-39 años	206	120	60	1	0	8	123	518	11%
40-49 años	60	68	34	0	0	12	54	228	5%
50-59 años	28	24	33	1	0	4	22	112	2%
60-69 años	10	27	26	1	0	1	11	76	2%
70+ años	2	16	24	1	0	2	3	48	1%
No identificado	834	643	615	3	3	74	796	2 968	60%
Total	1 537	1 023	929	10	3	111	1 282	4 895	100%
% Part.	31.4%	21%	19%	0.2%	0.1%	2.3%	26%	100%	

Tabla 8: Lesionados según grupo de edad versus tipo de actor vial, año 2024





10.6. Lesionados según mes del año 2024

Respecto a los meses del año, *mayo y noviembre* fueron los de mayor cantidad de personas lesionadas registradas por siniestros de tránsito.

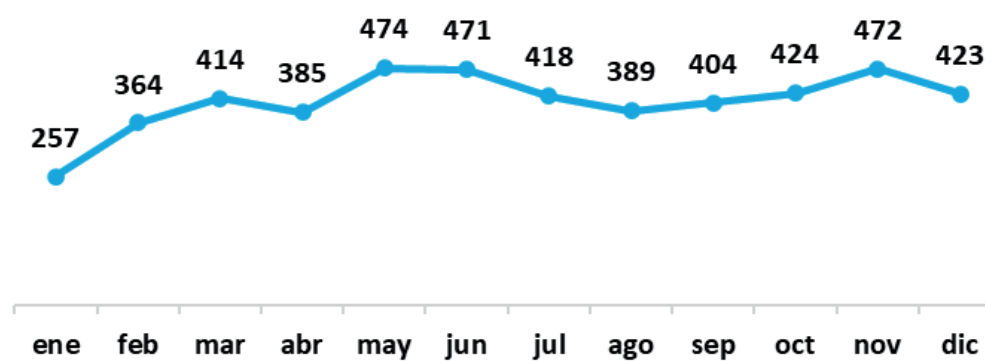


Ilustración 14: Cantidad de lesionados por mes, año 2024

10.7. Lesionados según rango de hora y día de la semana 2024

De los 4 895 lesionados, *la mayor cantidad de personas lesionadas se registró en las jornadas de la mañana y tarde, sobre todo, los fines de semana en los tramos de hora de 07:00 a 07:59, 14:00 a 14:59 y de 16:00 a 16:59.*

	Rango de Hora	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Tendencia Diaria	Total	% Part.
MAÑANA	06:00 - 6:59	35	21	41	41	21	23	48		230	28%
	07:00 - 07:59	38	53	41	38	34	36	53		293	
	08:00 - 08:59	40	40	45	42	29	43	32		271	
	09:00 - 09:59	37	47	28	38	27	27	33		237	
	10:00 - 10:59	28	27	24	25	23	24	23		174	
	11:00 - 11:59	11	16	35	28	27	24	17		158	
TARDE	12:00 - 12:59	26	35	20	34	33	25	16		189	32%
	13:00 - 13:59	28	35	38	40	31	29	50		251	
	14:00 - 14:59	39	51	37	34	42	43	47		293	
	15:00 - 15:59	51	49	33	20	30	46	38		267	
	16:00 - 16:59	37	41	32	42	42	59	46		299	
	17:00 - 17:59	43	42	44	42	40	50	22		283	
NOCHE	18:00 - 18:59	33	24	30	30	29	35	40		221	27%
	19:00 - 19:59	26	31	58	31	39	54	48		287	
	20:00 - 20:59	26	30	22	38	43	67	46		272	
	21:00 - 21:59	26	19	20	31	45	51	25		217	
	22:00 - 22:59	11	25	15	29	24	44	19		167	
	23:00 - 23:59	17	16	10	18	19	42	16		138	
MADRUGADA	00:00 - 00:59	19	20	4	6	31	40	45		165	13%
	01:00 - 01:59	29	6	5	8	13	29	40		130	
	02:00 - 02:59	11	2	5	4	9	31	38		100	
	03:00 - 03:59	9	7	2	3	10	19	36		86	
	04:00 - 04:59	14	4	5	0	2	18	32		75	
	05:00 - 05:59	11	5	3	14	21	15	23		92	
TOTAL		645	646	597	636	664	874	833		4 895	100%
% Part.		13%	13%	12%	13%	14%	18%	17%		100%	

Tabla 9: Lesionados según tramo de hora y día de la semana, año 2024





10.8. Tasa de morbilidad por siniestros 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, 4 993 lesionados registrados en todo el cantón Guayaquil durante el 2024.

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

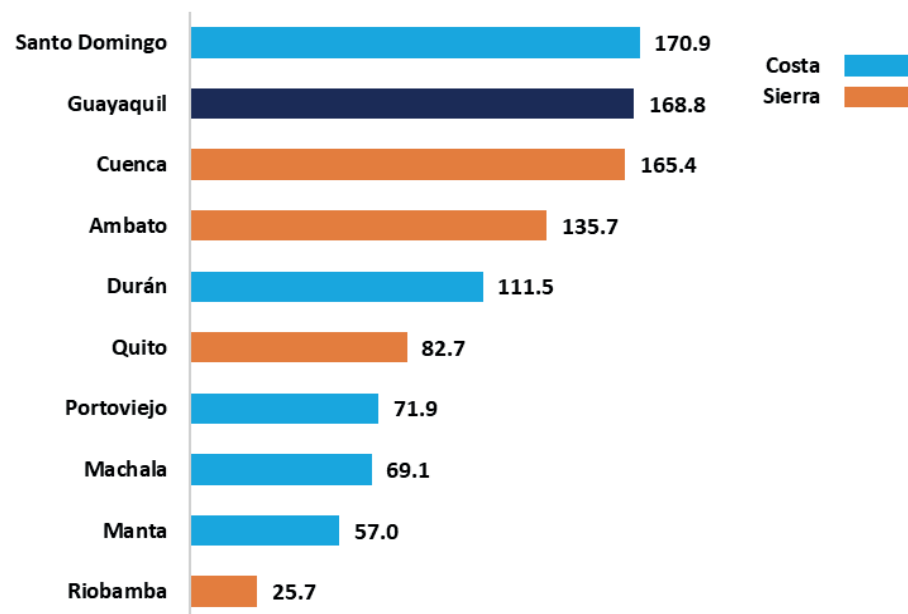


Ilustración 15: Tasa de morbilidad por cada 100 000 habitantes 2024, Guayaquil versus diez cantones más poblados del país

Si se contrasta la tasa de morbilidad de Guayaquil con los 10 cantones más poblados del país, ocupa el segundo lugar, seguido de Cuenca y Ambato, siendo superado solo por el cantón Santo Domingo.

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

En cambio, si se compara con las 10 provincias más pobladas del país, Guayaquil lidera el ranking según su tasa de morbilidad por siniestros de tránsito. De las 10 provincias más pobladas, las que pertenecen a la región Costa superan, en este indicador, a las de la región Sierra.

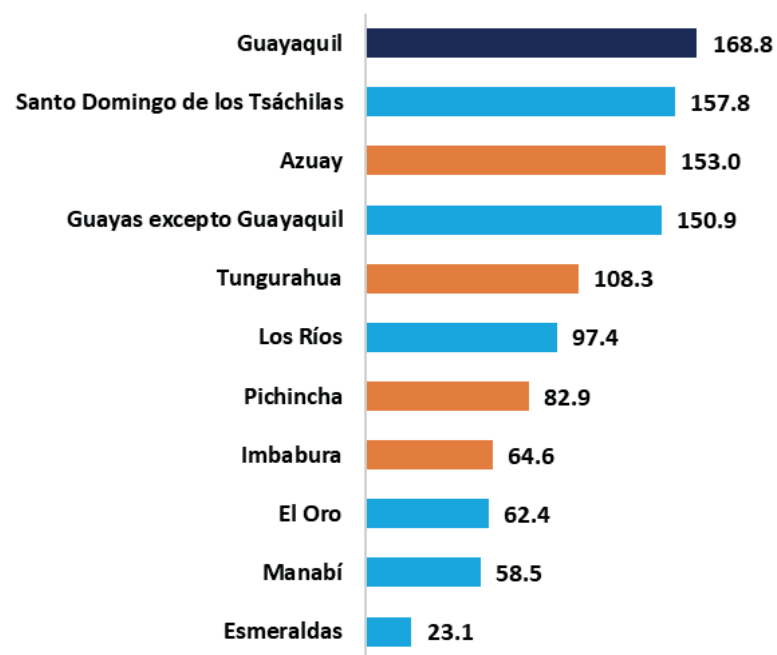


Ilustración 16: Tasa de morbilidad por cada 100 000 habitantes 2024, Guayaquil versus diez provincias más pobladas del país





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

Finalmente, si se contrasta con las tasas de morbilidad a nivel regional, la tasa del cantón Guayaquil supera a todas las regiones.

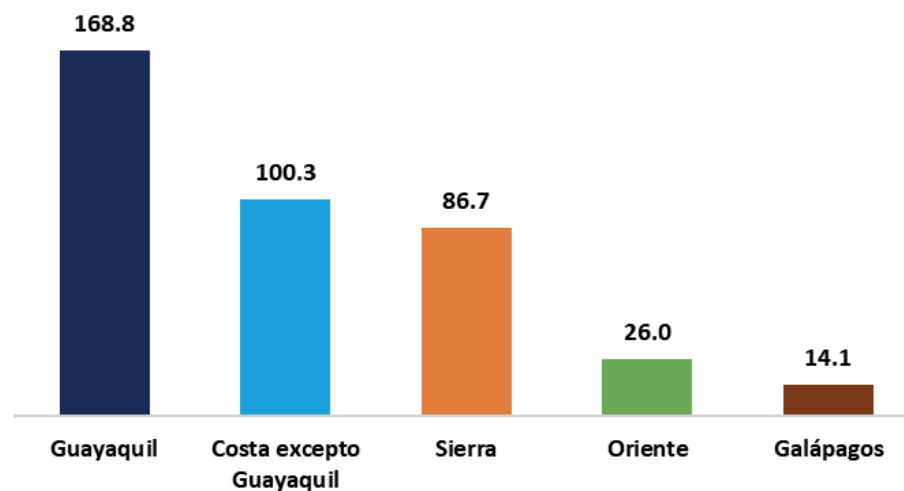


Ilustración 17: Tasa de morbilidad por cada 100 000 habitantes 2024, Guayaquil versus regiones del país



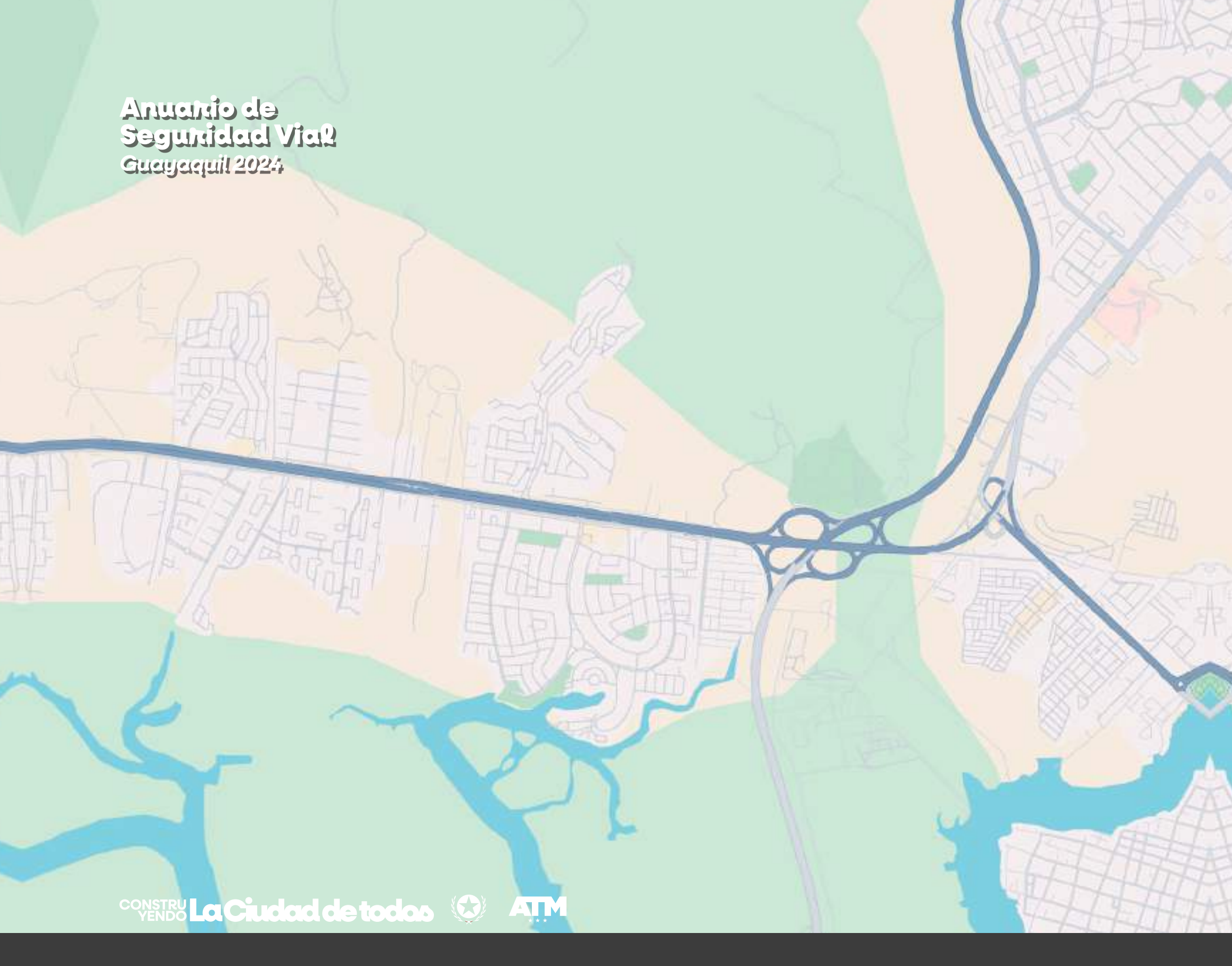
Anuario de Seguridad Vial Guayaquil 2024



ATM

CONSTRU
YENDO

La Ciudad de todos



Anuario de Seguridad Vial

Guayaquil 2024

MAPA DE SINIESTRALIDAD



ATM

CONSTRU
YENDO **La Ciudad de todos**

11. Georreferenciación de los siniestros de tránsito

La visualización de los siniestros de tránsito, que se presenta en este apartado a través de un mapa, facilita la identificación de puntos críticos y patrones potenciales de riesgo. Esto, a su vez, permite la planificación de intervenciones estratégicas para mejorar la seguridad vial en la ciudad.

11.1. Las vías más peligrosas según la cantidad de fallecidos en sitio por siniestros de tránsito

Un siniestro de tránsito puede originarse en cualquier vía de la ciudad; sin embargo, es relevante identificar aquellas donde se concentra el mayor número de siniestros fatales, ya que esto implica una alta pérdida de vidas humanas.

En 2024, el 45% de las personas fallecidas en sitio por siniestros de tránsito; es decir, 118 de las 260 víctimas, se concentraron en siete vías de la ciudad, a saber:

		MAÑANA					TARDE					NOCHE					MADRUGADA										
No	Vías	06:00 - 6:59	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 - 0 0:59	01:00 - 01:59	02:00 - 02:59	03:00 - 03:59	04:00 - 04:59	05:00 - 05:59	Fallecidos en sitio	% Part.
1	Vía Perimetral	1	0	3	0	2	2	0	2	0	1	1	0	3	2	3	1	6	3	1	3	3	2	1	1	41	16%
2	Vía a Daule	2	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	3	2	3	1	2	0	3	1	1	2	27	10%
3	Narcisca de Jesús	2	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	2	1	0	1	0	1	2	2	0	16	6%
4	Av. 25 de Julio	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	0	0	0	1	1	1	0	1	0	0	1	1	0	1	11	4%
5	Vía a la Costa	1	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	1	9	3%
6	Av. Manuela Garaycoa de Calderón (Brahma)	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	3	7	3%
7	Av. Francisco de Orellana	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	0	7	3%
	Resto Guayaquil	8	5	5	9	2	5	7	4	5	4	7	4	5	8	5	7	4	13	7	12	4	4	4	4	142	55%
	Total	15	7	10	12	5	8	10	8	7	8	9	4	11	12	12	13	14	21	11	17	12	14	8	12	260	100%
		57					46					83					74										
		22%					18%					32%					28%										

Tabla 10: Fallecidos en sitio según vía y tramos de hora, año 2024

Además, se puede identificar, que los siniestros de tránsito con fallecidos en sitio se registraron en mayor proporción durante la noche y madrugada, sobre todo en las franjas horarias de 23:00 – 23:59 y de 01:00 – 01:59, respectivamente.

11.2. Causas probables más frecuentes en las vías más peligrosas

Considerando las siete vías más críticas según la cantidad de fallecidos en sitio registrados en 2024, el exceso de velocidad resultó ser la causa más probable en los siniestros de tránsito que dejaron al menos una persona fallecida en el lugar del hecho.

No	Causas Probables/ Vías	Vía Perimetral	Vía a Daule	Narcisca de Jesús	Av. 25 de Julio	Vía a la Costa	Av. Manuela Garaycoa de Calderón (Brahma)	Av. Francisco de Orellana	Total	% Part.
1	Exceso de velocidad	29	19	11	5	6	6	6	82	69%
2	Caso fortuito o fuerza mayor	2	1	1	0	2	0	0	6	5%
3	No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede	1	1	1	1	0	1	0	5	4%
4	Peatón cruza sin respetar las señales de tránsito	3	0	1	1	0	0	0	5	4%
5	Conducir bajo la influencia de alcohol y/o medicamentos	1	2	1	0	0	0	1	5	4%
6	No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos	2	2	0	0	0	0	0	4	3%
7	No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto	1	0	0	3	0	0	0	4	3%
8	Irrespeto a señales reglamentarias de tránsito	1	2	0	0	0	0	0	3	3%
9	Falla mecánica en los sistemas y/o neumáticos	0	0	1	0	1	0	0	2	2%
10	Conducir desatento por uso de celular u otros objetos	1	0	0	0	0	0	0	1	1%
	Otras Causas Probables	0	0	0	1	0	0	0	1	1%
	Total	41	27	16	11	9	7	7	118	100%
	% Part.	35%	23%	14%	9%	8%	6%	6%	100%	

Tabla 11: Fallecidos en sitio según vía y causa probable, año 2024

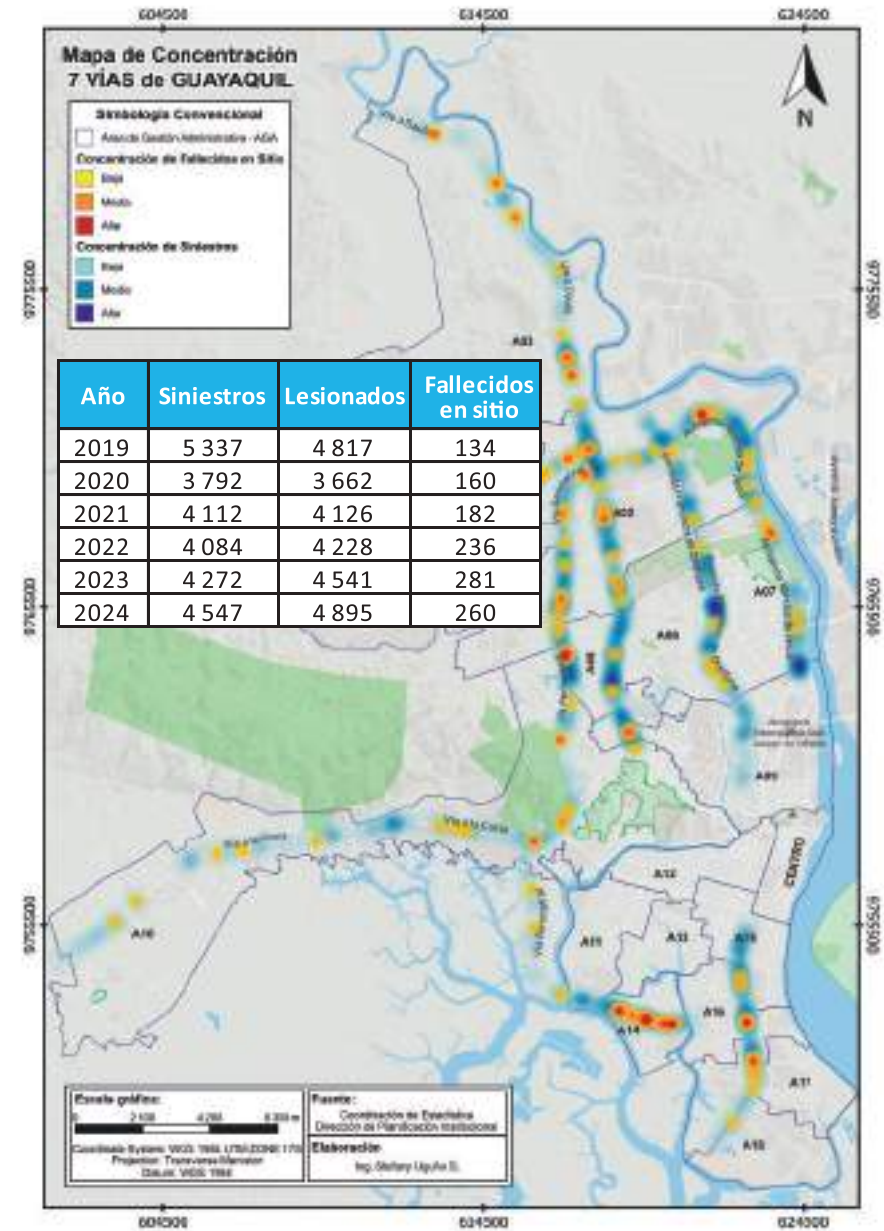




11.3. Puntos críticos de siniestralidad según vía

Las vías más críticas en cuanto a la cantidad de fallecidos en sitio registrados en 2024, fueron: Vía Perimetral, Vía a Daule, autopista Narcisca de Jesús, avenida 25 de Julio, Vía a la Costa, Manuela Garaycoa de Calderón (Brahma) y avenida Francisco de Orellana.

11.3.1. Mapa de siniestralidad de 7 vías de Guayaquil



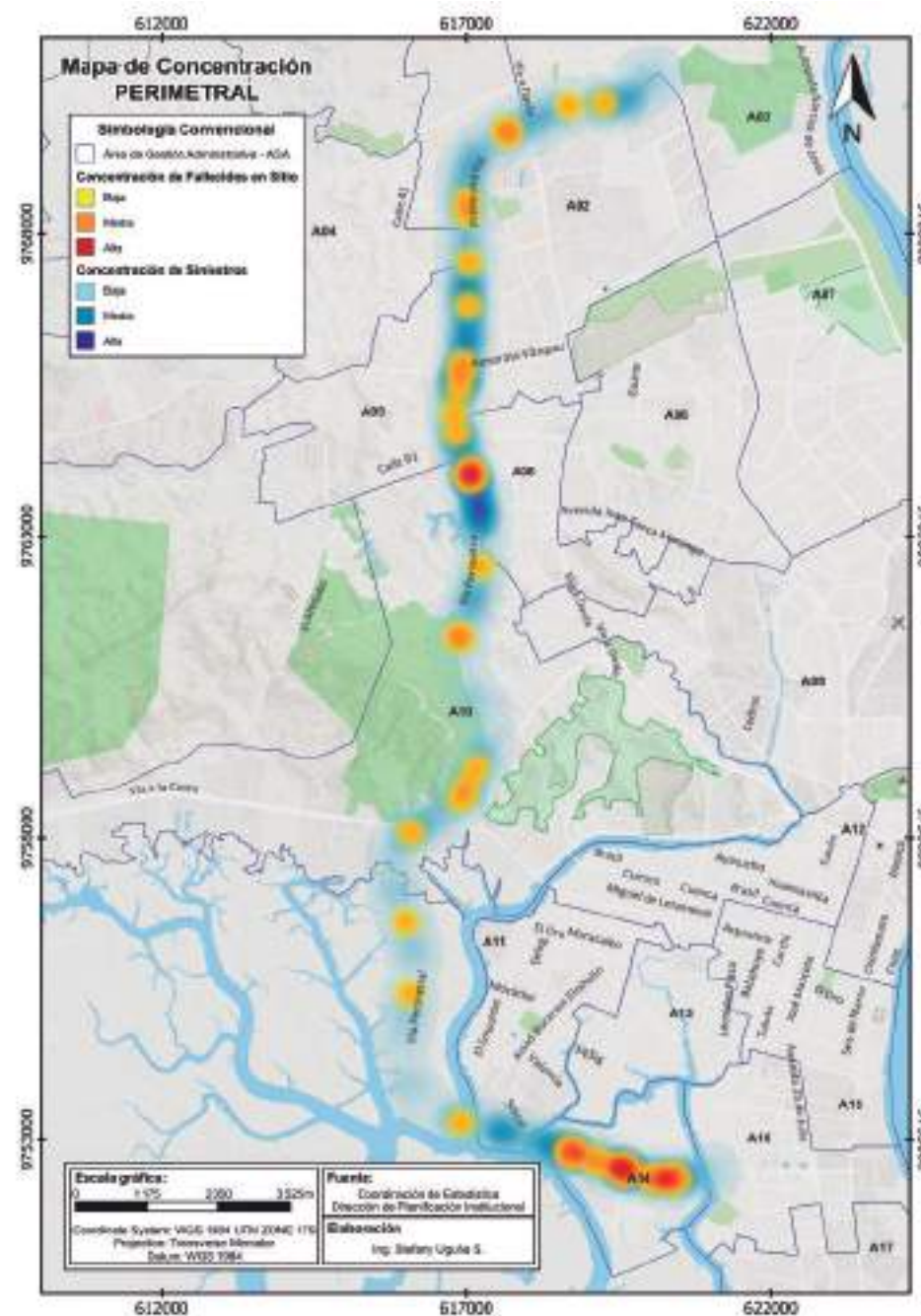
Mapa 1: Mapa de siniestralidad de 7 vías de Guayaquil, año 2024

11.3.2. Perimetral

En la vía Perimetral que atraviesa la ciudad de norte a sur, se registraron 41 personas fallecidas en sitio durante el 2024, ubicándose como la vía más crítica según este indicador.

Los puntos de mayor concentración de víctimas fatales en sitio, se ubican a la altura del Hospital Universitario, Entrada de la 8, Socio Vivienda, Universidad del Pacífico y el tramo de la Isla Trinitaria.

Año	Siniestros	Lesionados	Fallecidos en sitio
2019	373	319	19
2020	276	237	33
2021	288	267	37
2022	310	281	45
2023	321	345	52
2024	356	367	41



Mapa 2: Mapa de siniestralidad de la Vía Perimetral, año 2024

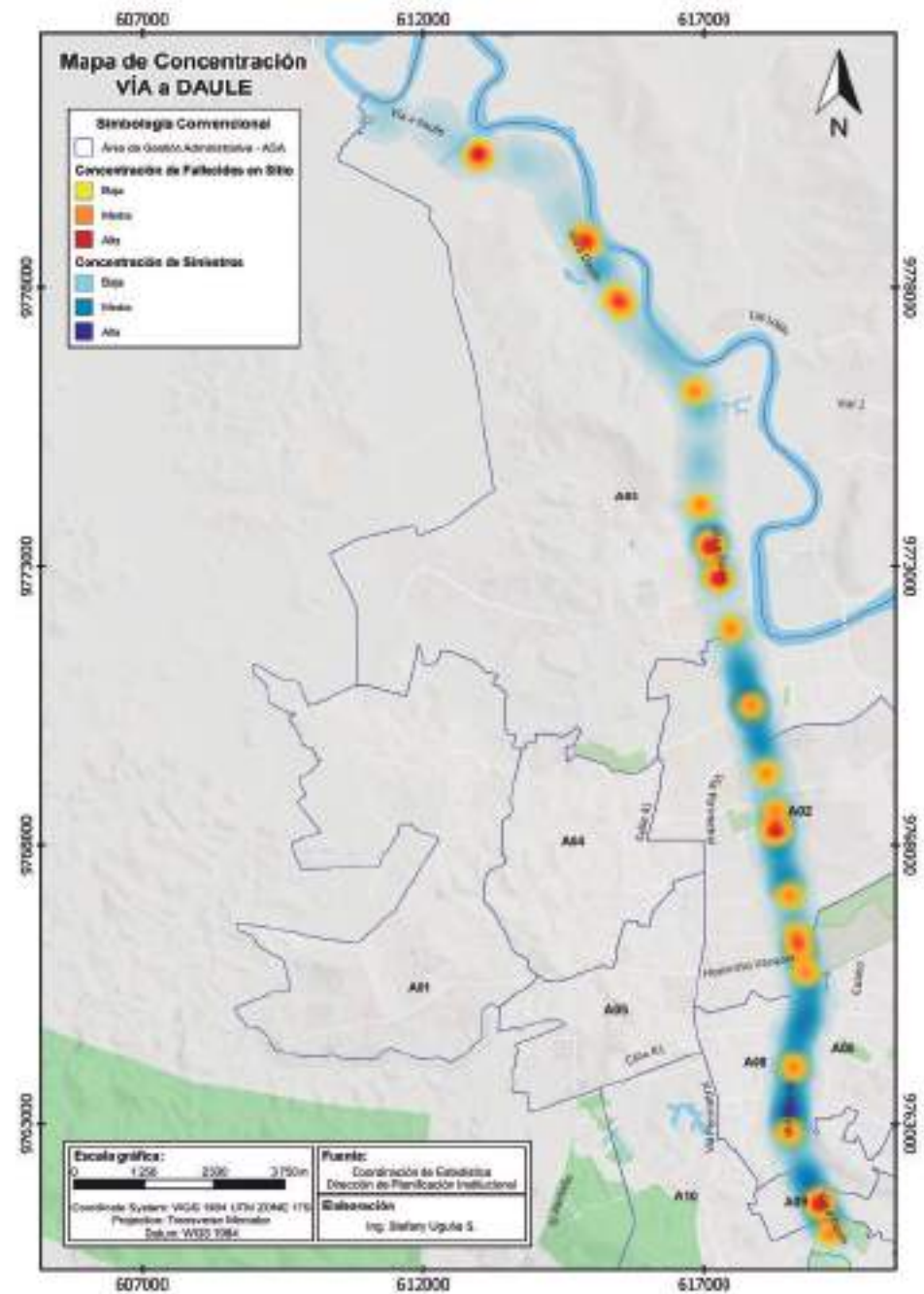




11.3.3. Vía a Daule

En la Vía a Daule se registraron 27 personas fallecidas en sitio, durante el 2024. Los puntos referenciales de mayor concentración se dieron a la altura de Puente Lucía, Zoológico El Pantanal, Intaco, Parque California 2, Fuerte Militar Huancavilca, y el sector de Mapasingue.

Año	Siniestros	Lesionados	Fallecidos en sitio
2019	171	153	5
2020	133	124	4
2021	166	153	5
2022	285	323	20
2023	335	354	30
2024	379	404	27

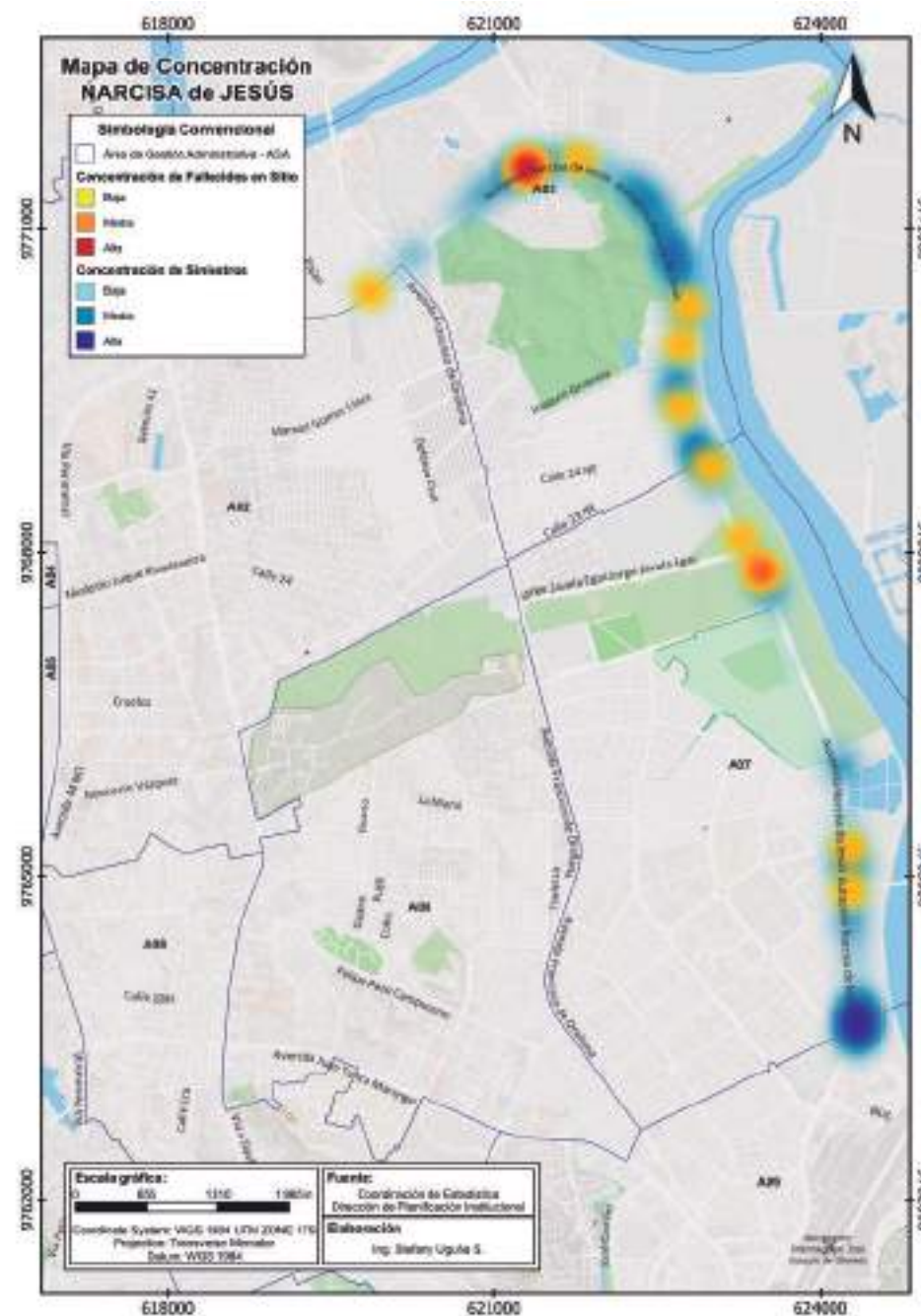


Mapa 3: Mapa de siniestralidad de la Vía a Daule, año 2024

11.3.4. Narcisa de Jesús

En la vía Narcisa de Jesús se registraron 16 personas fallecidas en sitio, durante el 2024. Los puntos referenciales de mayor concentración fueron a la altura de Mucho Lote, Urbanización Ciudad del Río 2, Av. Paseo del Parque, Ciudadela Los Vergeles y Ciudadela Guayacanes.

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
2024	180	164	16



Mapa 4: Mapa de siniestralidad de la Narcisa de Jesús, año 2024

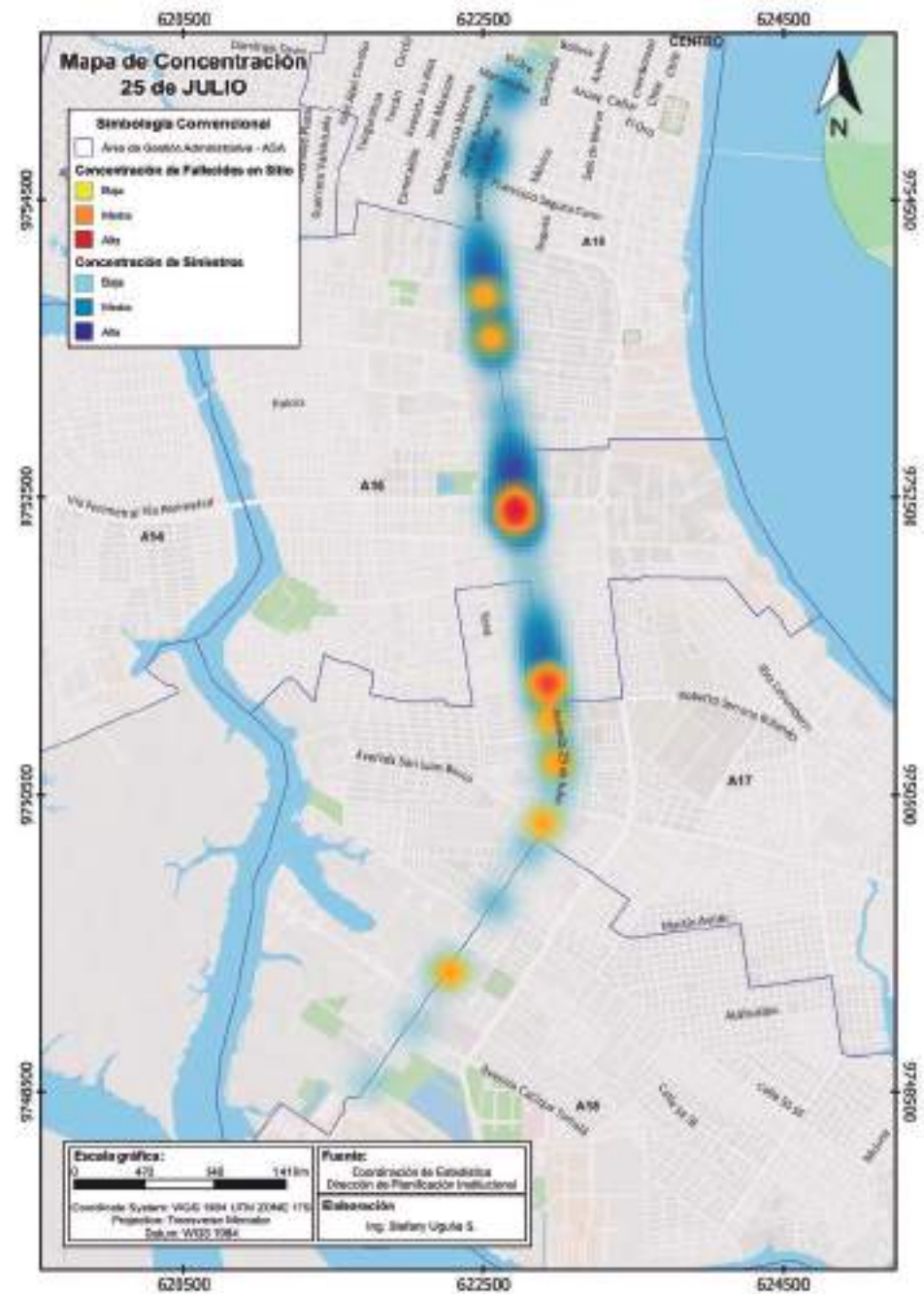




11.3.5. 25 de Julio

En la vía 25 de Julio se registraron 11 personas fallecidas en sitio, durante el 2024. Los puntos referenciales de mayor concentración se encuentran a la altura de la Ciudadela La Saiba, Ciudadela Almendros, Universidad Agraria y Supermercado Titan.

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
2024	129	129	11

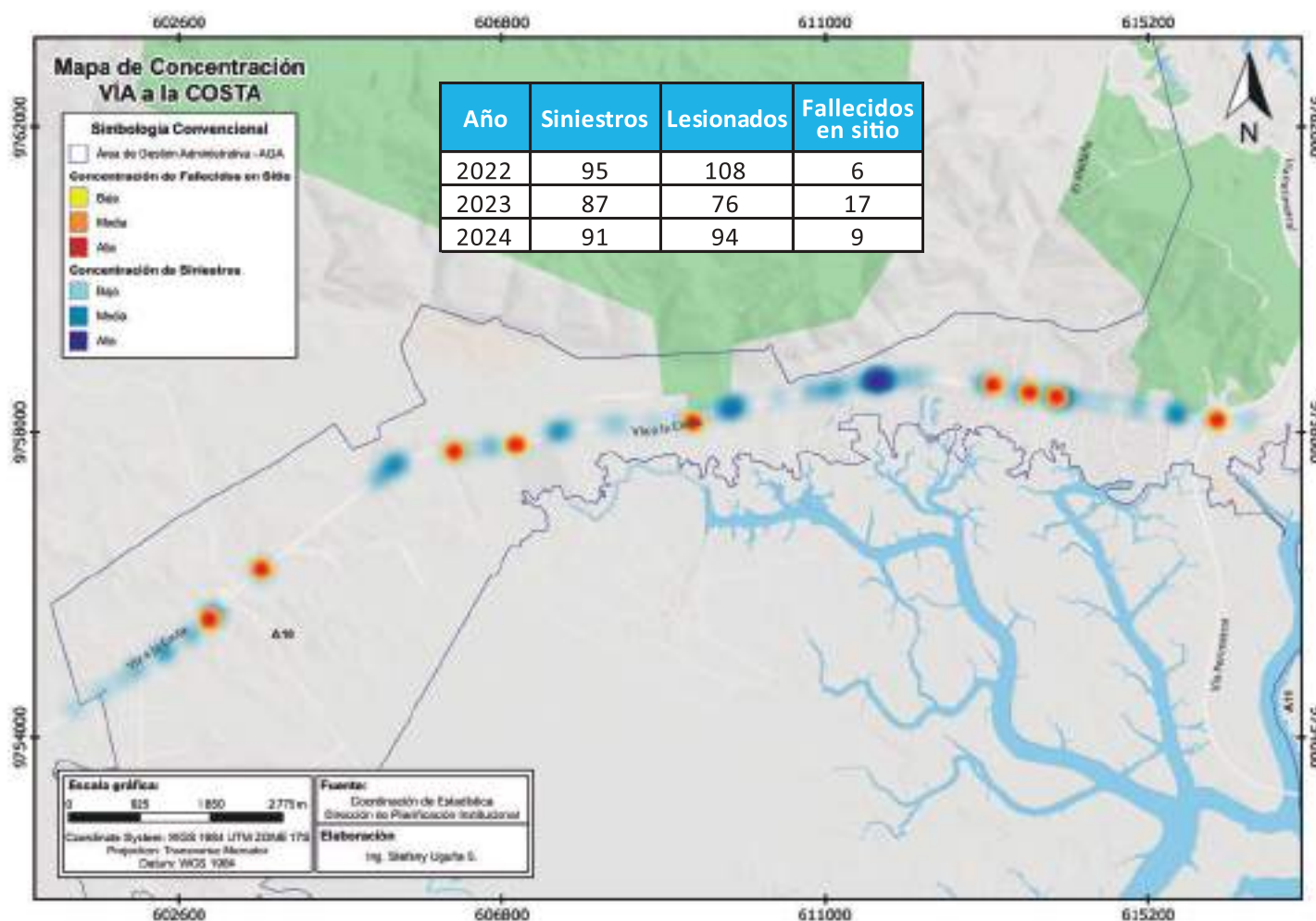


Mapa 5: Mapa de siniestralidad de la 25 de Julio, año 2024

11.3.6. Vía a la Costa

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

En esta vía se registraron 9 personas fallecidas en sitio, durante el 2024. Los puntos de mayor concentración se dieron a la altura del Centro Comercial Bamboo Plaza (Km. 10), Restaurante Los Portones (Km. 11) y el Hipermarket (Km. 14).



Mapa 6: Mapa de siniestralidad de Vía a la Costa, año 2024

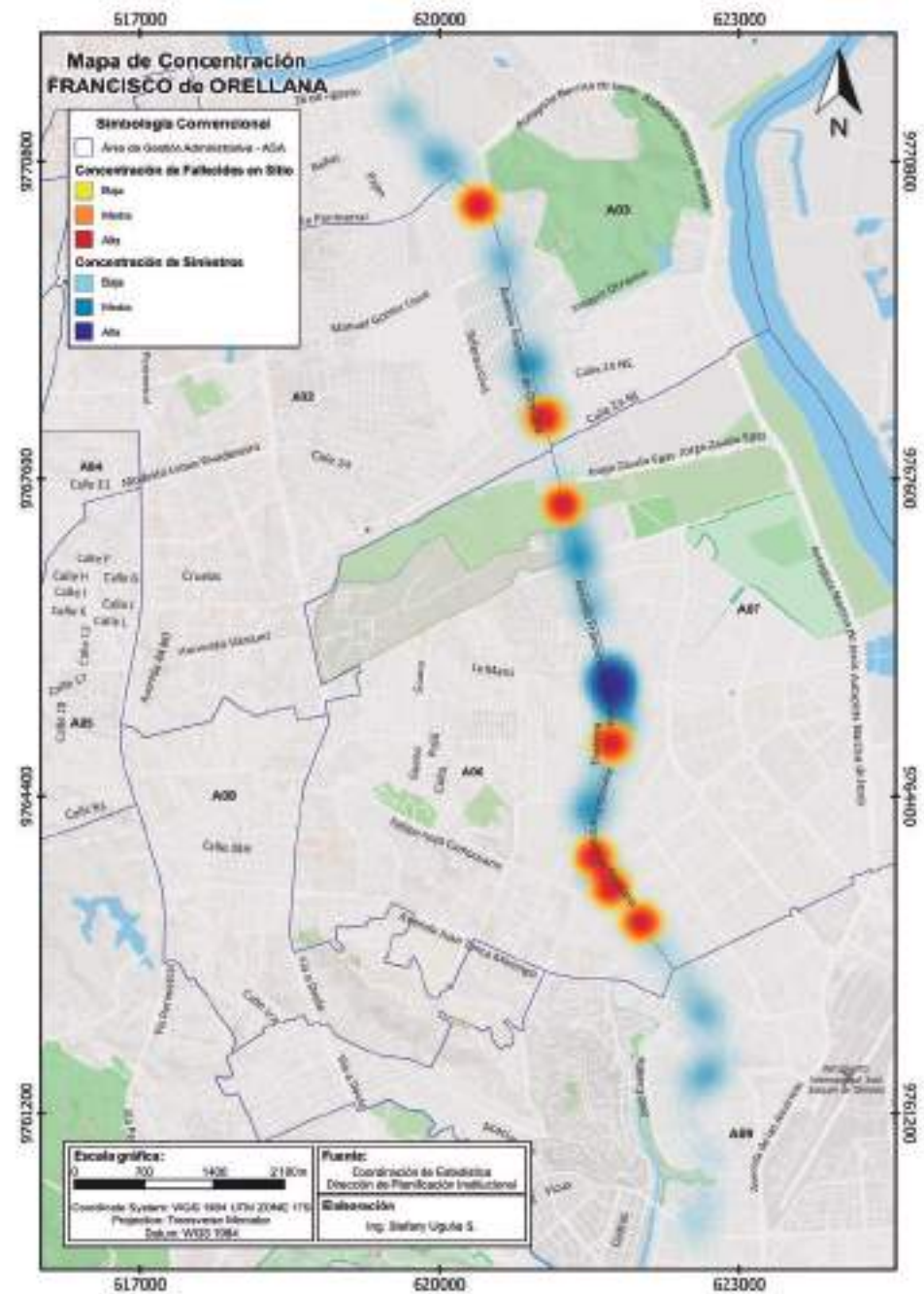




11.3.7. Francisco de Orellana

En la avenida Francisco de Orellana se registraron 7 personas fallecidas en sitio, durante el 2024. Los puntos referenciales de mayor concentración fueron a la altura de Mucho Lote, Parque Samanes, Riocentro Norte y la Ciudadela La Alborada.

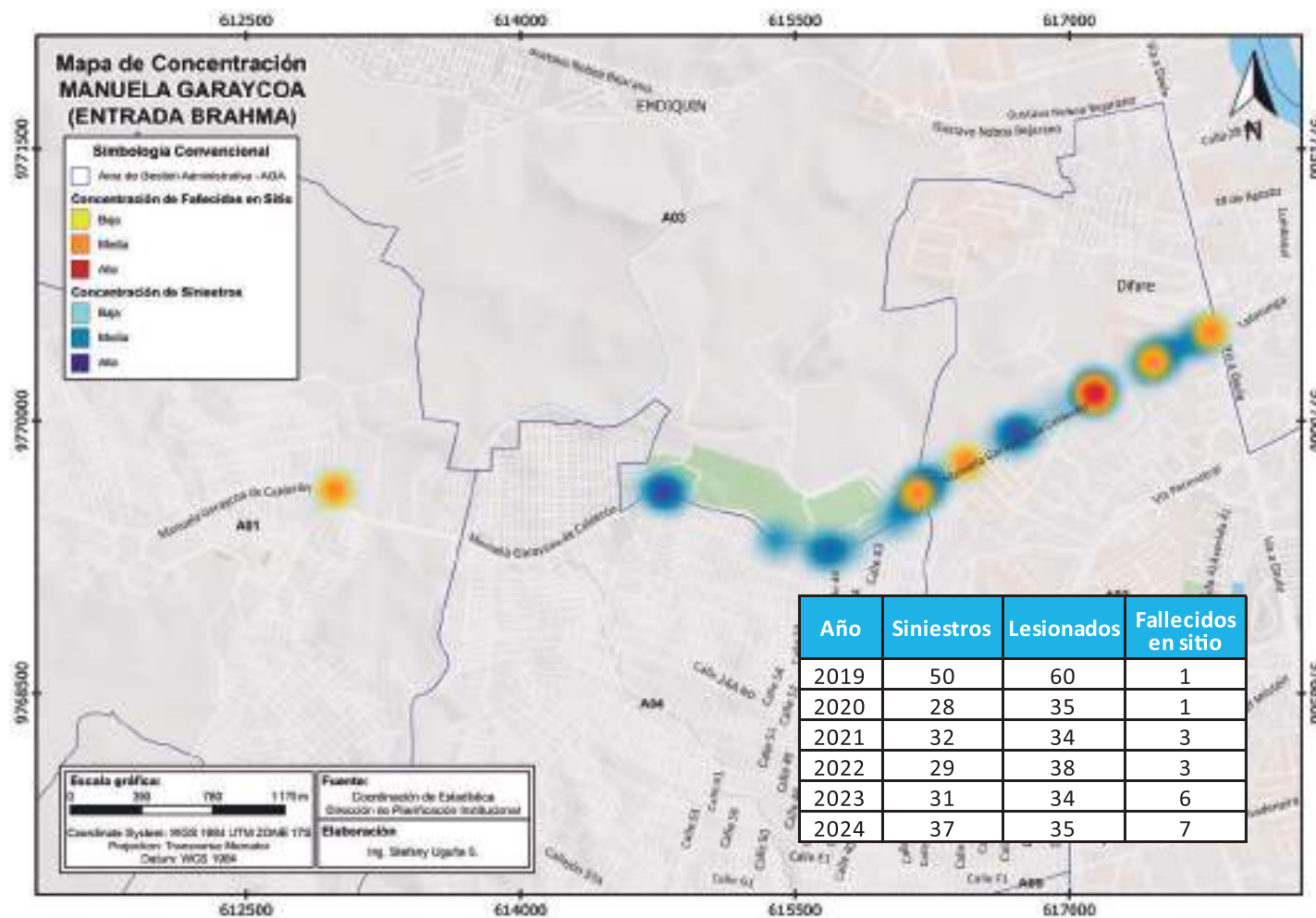
Año	Siniestros	Lesionados	Fallecidos en sitio
2019	207	174	6
2020	139	148	8
2021	175	175	12
2022	173	172	10
2023	169	189	9
2024	177	176	7



Mapa 7: Mapa de siniestralidad de la Francisco de Orellana, año 2024

11.3.8. Manuela Garaycoa de Calderón (Brahma)

En la avenida Manuela Garaycoa de Calderón (Brahma) se registraron 7 personas fallecidas en sitio, durante el 2024. Los puntos referenciales de mayor concentración fueron a la altura de Heineken Ecuador S.A., CONGAS y Bodegas de la empresa Logistecsa.



Mapa 8: Mapa de siniestralidad de Manuela Garaycoa de Calderón (Brahma), año 2024

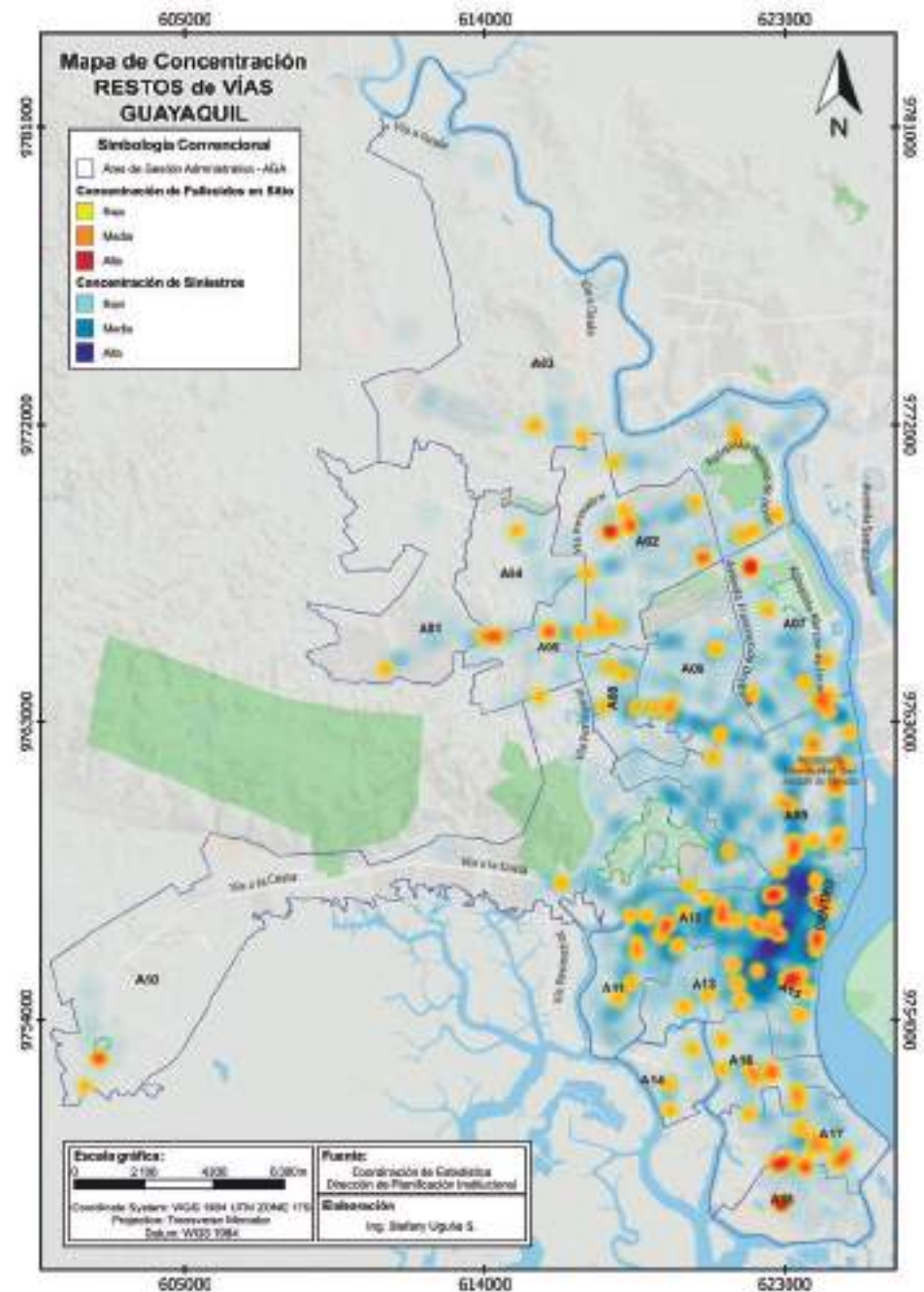




11.3.9. Restos de las vías de Guayaquil

En el resto de las vías de Guayaquil se registró un total de 142 fallecidos en sitio, durante el 2024. Las vías referenciales de mayor concentración son; al norte, las avenidas Casuarina, De las Américas, Pedro Menéndez Gilbert, Manuel Gómez Lince (a la altura del Polifuncional Zumar) y Marcel Laniado; en el sur, las avenidas Domingo Comín, Pío Jaramillo, Raúl Clemente Huerta y Portete (a la altura de la Assad Bucaram – 29ava.); y, en el centro de la ciudad, las avenidas Gómez Rendón (a la altura de la calle Milagro – 17ava.), Tungurahua y Cuenca.

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
2024	177	176	7



Mapa 9: Mapa de siniestralidad del resto de las vías de Guayaquil, año 2024

Anuario de Seguridad Vial Guayaquil 2024



ATM

CONSTRU
YENDO

La Ciudad de todas

Anuario de Seguridad Vial Guayaquil 2024



FACTORES DE RIESGO



ATM

CONSTRU
YENDO **La Ciudad de todos**



12. Factores de riesgo

Con base a los datos registrados sobre los siniestros de tránsito en Guayaquil, se evidencia que la mayoría de estos eventos tienen como causa principal el factor humano, lo que indica que son evitables. En ese sentido, resulta importante enfocar la atención hacia el comportamiento ciudadano en relación con el cumplimiento de las normas de tránsito estipuladas en el marco legal, sobre todo aquellas que constituyen factores de riesgo para que se origine un siniestro de tránsito y con ello, posibles víctimas fallecidas en sitio o lesionadas.

A continuación, se presenta la evolución del incumplimiento de las normas de tránsito vinculadas con los principales factores de riesgo, de acuerdo con el número de infracciones registradas en el 2024, en las que se destacan las siguientes:

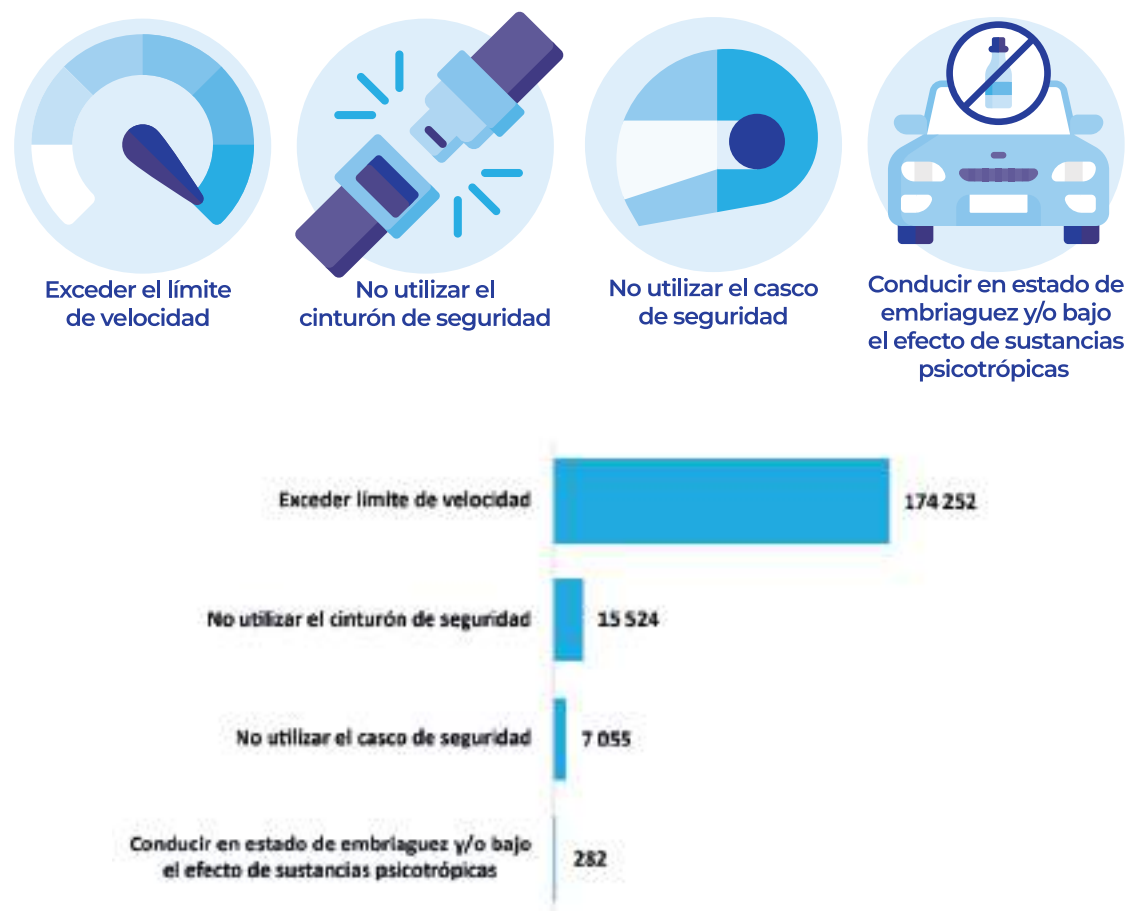


Ilustración 18: Infracciones registradas de los principales factores de riesgos, año 2024

12.1. Exceso de velocidad

En el 2024 se registraron un total de **174 252 infracciones por exceder el límite de velocidad permitido** en las vías, es decir, un promedio de 477 infracciones diarias, esto es, **7% más a lo registrado en el año 2023**.

El pico de marzo se debió al incremento de infracciones registradas en los carriles de servicio controlados por los radares de velocidad.



Ilustración 19: Infracciones registradas por exceder el límite de velocidad permitido, año 2024





12.2. Uso de cinturón de seguridad

En el 2024, se registraron **15 524 infracciones por no utilizar el cinturón de seguridad** dentro del automotor, ya sea como conductor o pasajero. En promedio se registraron 43 infracciones diarias de este tipo, **9% más que en 2023**.

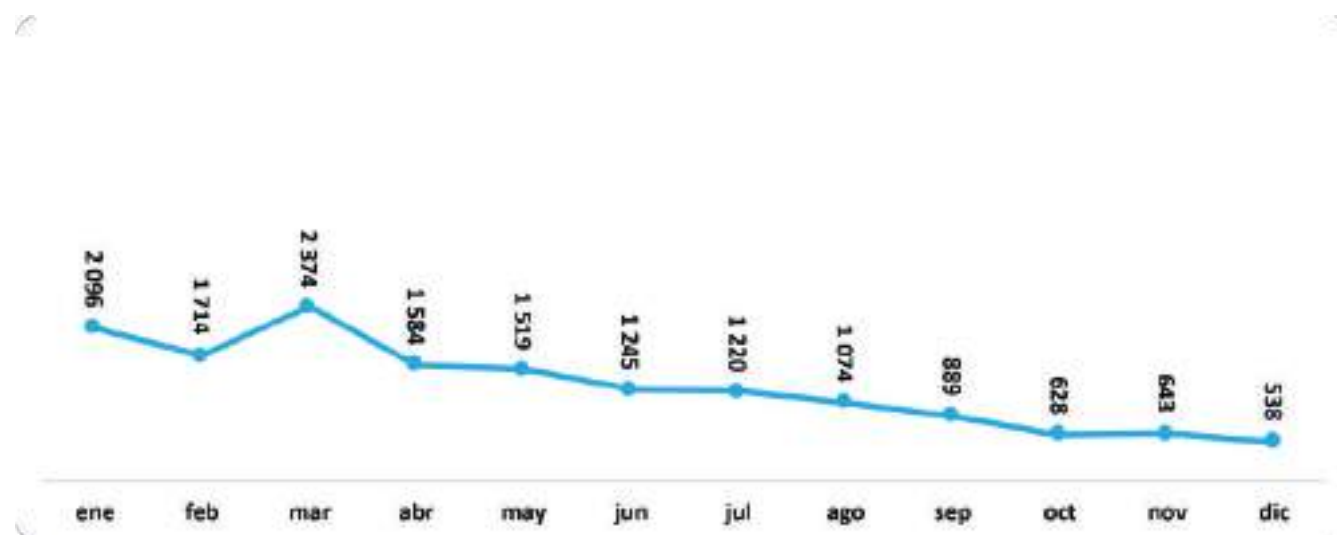


Ilustración 20: Infracciones registradas por no utilizar el cinturón de seguridad dentro del automotor, año 2024

12.3. Uso del casco de seguridad

Con relación a este factor de riesgo, en el 2024 *se registraron un total de 7 055 infracciones*, es decir, un promedio de 19 infracciones diarias, *72% más que en 2023*.



Ilustración 21: Infracciones registradas por no utilizar el casco de seguridad, año 2024





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

En el 2024, se registraron un total de 282 infracciones por conducir en estado de embriaguez y/o bajo el efecto de sustancias psicotrópicas. *El incremento, con relación al 2023, fue de 781%, debido al aumento de operativos de control realizados en los distintos sectores de la ciudad que contribuyeron a una disminución de siniestros y personas fallecidas en sitio del 20% y 53%, respectivamente.*

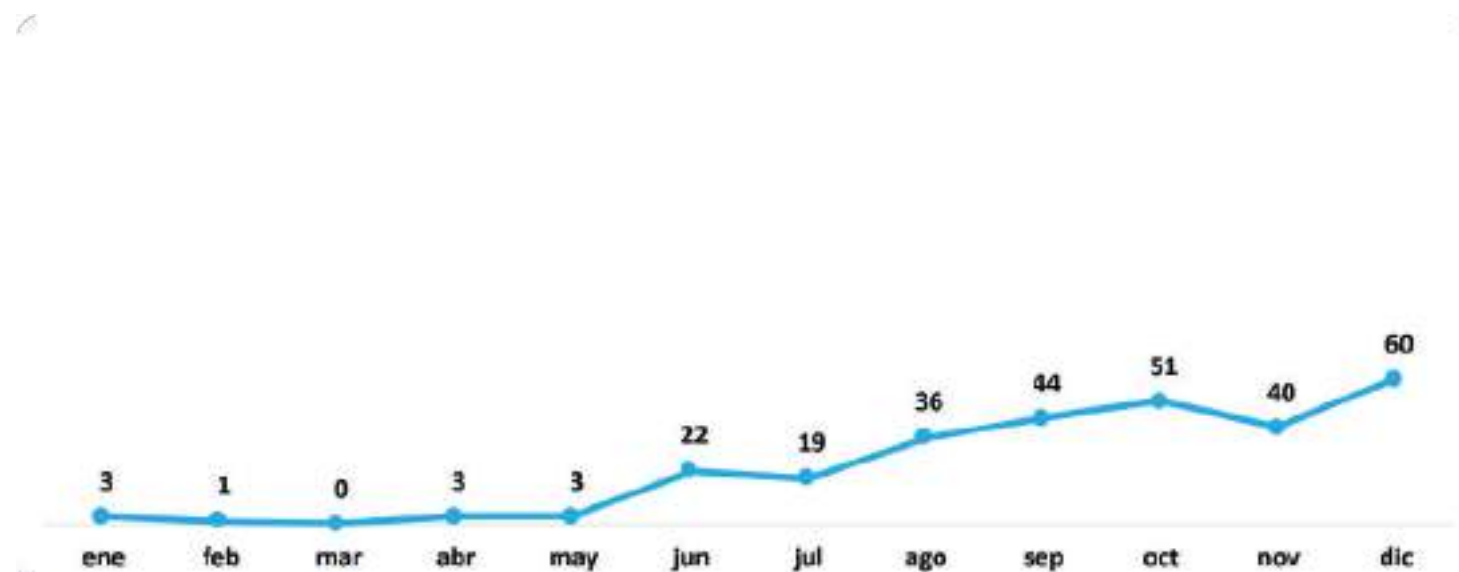


Ilustración 22: Infracciones registradas por conducir en estado de embriaguez y/o bajo efecto de sustancias psicotrópicas, año 2024

Anuario de Seguridad Vial Guayaquil 2024



ATM

CONSTRU
YENDO

La Ciudad de todas

**Anuario de
Seguridad Vial**
Guayaquil 2024



**Anuario de
Seguridad Vial**
Guayaquil 2024

REALIDAD DEL ACTOR VIAL



ATM

CONSTRU
YENDO **La Ciudad de todos**



13. Estadísticas de siniestralidad para cada actor vial

La siniestralidad vial es un problema complejo que demanda la participación de diversos actores, llama a la reflexión sobre los factores de riesgo que lo originan, sobre todo, el factor humano. A continuación, se **muestran** algunos indicadores clave que **caracterizan** lo ocurrido con los actores viales debido a los siniestros registrados en el año 2024.

13.1. Peatones



- Cada 10 horas ocurrió un siniestro con un peatón involucrado.
- 9 de cada 10 peatones involucrados resultaron lesionados.
- *Cada 5 días falleció un peatón.*

13.2. Ciclistas



- Por cada 33 días del año ocurrió un siniestro con ciclista involucrado.
- *7 de cada 10 ciclistas involucrados resultaron lesionados.*
- Falleció un ciclista durante el año.

13.3. Motociclistas



- Cada 7 horas ocurrió un siniestro con motociclista involucrado.
- 8 de cada 10 motociclistas involucrados resultaron lesionados.
- *Cada 3 días falleció un motociclista.*

13.4. Ocupantes vehículos livianos



- Cada 4 horas ocurrió un siniestro con vehículo liviano involucrado.
- 3 de cada 10 ocupantes de vehículo liviano resultaron lesionados.
- *Cada 17 días del año falleció un ocupante de vehículo liviano*



Anuario de Seguridad Vial Guayaquil 2024



**Anuario de
Seguridad Vial
Guayaquil 2024**

PROYECTOS REALIZADOS



ATM

CONSTRUYENDO **La Ciudad de todos**

14. Proyectos realizados

La ATM durante el 2024, ha desarrollado proyectos enfocados en la reducción de lesionados y víctimas fatales en siniestros de tránsito y en mejorar la movilidad de las personas por las vías y calles de Guayaquil. Estas iniciativas incluyen, primordialmente, intervenciones en los medios de transportación urbana, el fortalecimiento de la educación y cultura vial, el desarrollo de tecnologías para la seguridad vial, mejoras en la infraestructura vial y búsqueda de la cooperación entre actores interesados.



14.1. Nuevas unidades Metrovía

En el 2024 se incluyeron 4 unidades nuevas en el Sistema Metrovía y 11 unidades fueron repotenciadas, las mismas cuentan con WIFI y aire acondicionado.

Se prevé incorporar 25 unidades nuevas en el año 2025.

En agosto de 2024 se logró la adjudicación de la Troncal 4 lo que permitirá que, a partir del año 2025, 79 652 pasajeros puedan utilizar el servicio que operará en un tramo de 23.7 kilómetros en el suburbio de Guayaquil.





14.2. Compensación de la tarifa de la Metrovía (La Guayaca)

Se firmó un convenio junto a la DASE para el desarrollo del Programa de Aporte Social, con el que la ciudadanía que utiliza el sistema Metrovía mantendrá la tarifa de \$ 0.30 ctvs. de dólar, beneficiando a usuarios que tengan ingresos iguales o menores a 650 dólares mensuales y estudiar en universidades públicas.

Hasta diciembre del 2024, se han aprobado un total 137 592 tarjetas y se entregaron 106 098.

Adicional se prevé que en el año 2025 se habilite el registro de la Guayaca para nuevos beneficiarios.

14.3. Disminución de límite de velocidad en vía a la Costa

A finales del 2023 se redujo la velocidad de la Vía a la Costa a 70 km/h, debido al aumento de fatalidades por el exceso de velocidad, pero al haber una reducción importante de fatalidades dentro de esta arteria principal, en el 2024 se tomó la decisión de aumentar la velocidad a 80 km/h para vehículos livianos.



14.4. Señalización, señalética y semaforización

Se generaron 14 614 órdenes de trabajo para el mantenimiento correctivo y preventivo de la red semafórica de la ciudad. Adicionalmente, con el proyecto "Suministro, instalación y puesta en marcha de equipos para la ampliación del sistema semafórico integrado del Cantón Guayaquil - Fase 3" se trabaja para dotar a 55 nuevas intersecciones de un moderno sistema semafórico que incluye rampa para personas con discapacidad.

En señalización se ha logrado realizar un total de 66.44 km dentro del sector urbano y rural de la ciudad.

14.5. Nuevas Zonas de Parquímetro

Se instalaron 99 nuevos parquímetros en sectores como Kennedy y Urdesa, con esta nueva implementación el total de parquímetros asciende a 1 060.



14.6. Urbanismo táctico

Se desarrolló el mantenimiento a la implementación del urbanismo táctico en la Av. Mariana Argudo Chejín, entre la Av. Domingo Comín y Av. Alberto Spencer, y en la Parroquia Cristo Rey, que se ha enfocado en la disminución de la longitud en los cruces peatonales, señalización vertical y horizontal.

Además, se implementó a inicios de mayo de 2024 el proyecto de urbanismo táctico Calles para la vida - Escuela Jorge Enrique Adoum. Los alrededores de la Escuela ubicada en la Cooperativa Pájaro Azul, en el norte de Guayaquil, se transformaron en un entorno seguro para la movilidad y estancia de 900 estudiantes de entre 3 y 12 años y sus cuidadores, promoviendo además la recreación de la niñez.

Un área de 26 986.6 m² fue transformada a través de estrategias de diseño para pacificar las vías de las calles pasando de 50 a 20 km/h. Entre ellas se encuentran la implementación de señalización vertical y horizontal, la reducción del ancho de carriles



de circulación vehicular y la ampliación de aceras, la reducción de distancias de cruces peatonales y la creación de una plaza de espera y estancia segura de 280 m² para estudiantes y sus cuidadores.

14.7. VIPA

El aplicativo VIPA de la ATM permite a los ciudadanos reportar infracciones de tránsito y eventos que afectan la movilidad en la ciudad de Guayaquil. Con VIPA se puede colaborar en el control vial y contribuir a una movilidad más fluida. Empezó su funcionamiento a partir del mes de diciembre y se reportaron 8.395 novedades, de las cuales 4 595 fueron infracciones.



14.8. Capacitados y Socializados

Se realizaron distintas actividades en materia de educación vial, entre ellas: capacitaciones, ciclopaseo, Recreovía, participación en ferias, beneficiando a 122 494 ciudadanos en el cantón.



14.9. Cooperación interinstitucional

Durante el año 2024, se firmaron 12 convenios interinstitucionales con distintas empresas entre públicas y privadas, destacando los siguientes:

- IESS, para el intercambio de información estadística sobre siniestralidad en las vías para el análisis y la toma de decisiones.
- UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL, para la realización de acciones, programas y/o proyectos conjuntos, en materia de vinculación, capacitación, prestación de servicios e investigación, así como asistencia psicológica a personas involucradas en siniestros de tránsito.
- GAD SALINAS, a fin de implementar el proceso de revisión técnica vehicular en el Cantón Salinas, por medio de la ATM y el Consorcio SGS.
- SEGURA EP, y BCBG, para establecer mecanismos y protocolos para la recepción, despacho, gestión y atención de diversas emergencias en los que deban intervenir los servicios municipales dentro del cantón Guayaquil para lo cual se empleará y aprovechará los recursos y herramientas tecnológicas que disponga SEGURA EP.



14.10. Observatorio de Movilidad de Guayaquil

Desde septiembre de 2024, Guayaquil cuenta con su primer Observatorio de Movilidad. Esta herramienta, desarrollada por la ATM, fue presentada a la comunidad en el marco de la conmemoración anual de la Semana de la Movilidad Sostenible.

15. Conclusiones y recomendaciones

Con base a lo expuesto, en el contenido del presente anuario se presenta a continuación las siguientes conclusiones y recomendaciones a considerar como oportunidades de mejora en beneficio de la ciudad:

- En total se registraron 260 personas fallecidas en sitio, uno cada 34 horas, en su mayoría causado probablemente por el exceso de velocidad. Sin embargo, esta cifra fue 7% menor a la registrada en el 2023.
- Con relación al grupo de edad, las personas de 20 a 29 años resultaron ser las más vulnerables.
- Los motociclistas y peatones son los actores viales más vulnerables, pues representaron el 75% de las personas fallecidas en sitio.
- La jornada nocturna y madrugada es la más crítica en fatalidades por siniestros de tránsito, especialmente los fines de semana en los tramos de 23:00 a 23:59 y de 01:00 a 01:59.
- Se debe 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.
- Reforzar los controles a través de operativos apoyándose con implementos tecnológicos como los cinemómetros, radares de control de velocidad y continuar involucrando al ciudadano con el uso de VIPA por ejemplo, como corresponsable en la tarea de evitar que se sigan perdiendo más vidas a causa de los siniestros de tránsito.
- El desarrollo de las actividades de educación vial debe ser focalizado a personas con edades de 20 a 29 años, particularmente motociclistas, además de continuar con actividades para los estudiantes de las unidades educativas, con el fin de 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 cebra, entre otros, principalmente en vías como la Perimetral, vía a Daule, Narcisca de Jesús, 25 de Julio, vía a la Costa, Manuel Garaycoa de Calderón y Francisco de Orellana, que concentraron la mayor cantidad de personas fallecidas en sitio por siniestro de tránsito.





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/>

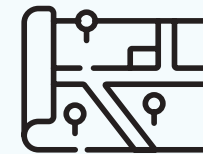
Sistema Nacional de Información.

<https://sni.gob.ec/>

Visualizador estadístico de Siniestros de Tránsito

Anuarios de Seguridad Vial publicados por la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP.

<https://observatorioatm.com/>



Aquí, en nuestro observatorio, encontrarás más datos estadísticos de Guayaquil.

Histórico de Anuarios



