



Anuario de Seguridad Vial

Guayaquil 2025

Bloomberg
Philanthropies

Initiative for Global
Road Safety

Vital
Strategies

ATM

ASÍ La Ciudad
SE HACE de todos

ALCALDÍA
DE GUAYAQUIL



Anuario de Seguridad Vial

Guayaquil 2025

Bloomberg
Philanthropies

Initiative for Global
Road Safety

 Vital
Strategies

ATM

ASÍ La Ciudad
SE HACE de todos

ALCALDÍA
DE GUAYAQUIL



Anuario de Seguridad Vial

Guayaquil 2025



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

Edgar Lupera
Gerente General

Manuel Salvatierra
Subgerente General

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

Coordinador del Acuerdo de Colaboración entre EPMTMG y BIGRS

Javier Poveda
Director de Planificación Institucional

Punto Focal Eje de Control y aplicación de la ley
Byron Lagos
Director de Control de Tránsito

Punto Focal Eje de Infraestructura y Diseño Seguro
Freddy Granda
Director de Planificación y Gestión del Tránsito

Punto Focal Eje de Comunicaciones
Abraham Muñoz
Director de Comunicación

Punto Focal Eje de Datos
Christian Rochina
Coordinador de Estadística

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

Paulina Herrera
Directora de Sostenibilidad y Seguridad Vial

Juan Carrión
Director del Centro de Control Integrado de Tránsito y Transporte

Jean Paul Pérez
Administrador Metrovía

Denisse Murillo
Coordinadora de Comunicación

Estefanía Palacios
Coordinadora de Procesos

Geomayra Mera
Integradora de Proyectos ATM - BIGRS

Kitty Torres
Especialista de Publicidad e Imagen Institucional 3

Milushka Romero
Especialista de Comunicación 3

Denisse Triana
Especialista de Comunicación 2

José Peñafiel
Especialista de Proyectos 2

Guillermo Guerra
Especialista de Comunicación 1

Stefany Uguña
Analista de Estadística 7

Iniciativa Bloomberg Philanthropies para la Seguridad Vial Global (BIGRS)

Jonás Romo
Director Regional

Jimena Romero
Directora Senior Regional

Amira Cerezo
Coordinadora General Iniciativa Bloomberg

Omar González
Coordinador de Control y aplicación de la ley

Carolina Gómez
Coordinadora de Infraestructura y Diseño Seguro

José Alvarado
Coordinador de Comunicaciones

Pedro Villota
Coordinador de Datos

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
Felipe Uribe
Evolutio Studio LLC

Fotografías:
Autoridad de Tránsito y Movilidad de Guayaquil - ATM
Magnifiq

Créditos

Alcaldía de la Ciudad de Guayaquil

Aquiles Alvarez Henriques
Alcalde de Guayaquil

Tatiana Coronel
Vicealcaldesa de Guayaquil

Blanca López
Concejal delegada para el programa BIGRS

Mónica Menéndez
Proyectos y Cooperación internacional

Luis Alfonso Saltos
Asesor

Tabla de contenido

1.	Créditos	5
2.	Palabras del Señor Alcalde	10
3.	Palabras del Señor Gerente ATM	11
4.	Abreviaciones y siglas	12
5.	Definiciones	13
6.	Resumen Ejecutivo	16
7.	Introducción	17
8.	Guayaquil y su contexto	18
9.	Siniestros de tránsito	20
9.1.	Evolución histórica de los siniestros registrados	22
9.2.	Evolución histórica de siniestros registrados según su grado de severidad	22
9.3.	Siniestros totales según causa probable y tipo de siniestro	23
9.4.	Siniestros totales según rango de hora y día de la semana	24
9.5.	Siniestros totales según días festivos	25
9.6.	Siniestros totales según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y su causa probable	26
9.7.	Siniestros totales según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y su tipo de siniestro	27



10.	Fallecidos en sitio por siniestros de tránsito	28
10.1.	Evolución histórica de los fallecidos en sitio	30
10.2.	Evolución histórica de la tasa de mortalidad	30
10.3.	Fallecidos en sitio según mes del año	31
10.4.	Fallecidos en sitio según causa probable y tipo de siniestro	32
10.5.	Fallecidos en sitio según grupo de edad y género	33
10.6.	Fallecidos en sitio según grupo de edad y tipo de actor vial	34
10.7.	Fallecidos en sitio según rango de hora y día de la semana	35
10.8.	Fallecidos en sitio según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y su causa probable	36
10.9.	Fallecidos en sitio según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y su tipo de siniestro	37
10.10.	Matriz de fatalidades versus tipo de automotor	38
10.11.	El siniestro fatal tipo en Guayaquil	39
10.12.	Fallecidos luego de transcurridas las 24 horas	40
10.12.1.	Lesionados según la Unidad de ingreso al IESS Guayaquil	41
10.12.2.	Lesionados ingresados al IESS Guayaquil según mes	41
10.12.3.	Lesionados ingresados al IESS Guayaquil según su estado civil	42
10.12.4.	Lesionados ingresados al IESS Guayaquil según su nivel de educación	42
10.12.5.	Lesionados ingresados al IESS Guayaquil según grupo de edad y género	43
10.12.6.	Lesionados ingresados al IESS Guayaquil que fallecieron	44



11.	Lesionados por siniestros de tránsito	46
11.1.	Evolución histórica de los lesionados	48
11.2.	Evolución histórica de la tasa de morbilidad	48
11.3.	Lesionados según mes del año	48
11.4.	Lesionados según causa probable y tipo de siniestro	49
11.5.	Lesionados según grupo de edad y género	50
11.6.	Lesionados según grupo de edad y tipo de actor vial	51
11.7.	Lesionados según rango de hora y día de la semana	52
11.8.	Lesionados según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y su causa probable	53
11.9.	Lesionados según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y su tipo de siniestro	54
12.	Análisis espacial de la siniestralidad	56
12.1.	Las vías más peligrosas según la cantidad de siniestros fatales	59
12.2.	Causas probables de siniestros fatales en las vías más peligrosas	60
12.3.	Tramos críticos de siniestralidad en las vías más peligrosas	61
12.3.1.	Perimetral	61
12.3.2.	Vía a Daule	62
12.3.3.	Narcisca de Jesús	63
12.3.4.	25 de Julio	64
12.3.5.	Vía a la Costa	65
12.3.6.	Casuarina	66
12.3.7.	Francisco de Orellana	67
12.4.	Mapa de concentración de siniestros de tránsito según el Área de Gestión Administrativa (AGA's)	68



12.5.	Mapa de concentración de fallecidos en sitio según el Área de Gestión Administrativa (AGA's)	69
12.6.	Mapa de concentración de lesionados según Área de Gestión Administrativa (AGA'S)	70
13.	Estadísticas de siniestralidad para cada actor vial	72
13.1.	Peatones	74
13.2.	Ciclistas	74
13.3.	Motociclistas	75
13.4.	Vehículos livianos	75
14.	Proyectos implementados	76
14.1.	Impulso a la Micromovilidad y Movilidad Activa	78
14.2.	Innovación Tecnológica en Educación Vial	78
14.3.	Gestión Estratégica y Monitoreo del Tránsito	78
14.4.	Sostenibilidad Social: Compensación de Tarifa	78
14.5.	Eficiencia en la Red Semafórica	78
14.6.	Conectividad y Expansión: Troncal 4	79
14.7.	Fortalecimiento del Control de Tránsito y la Seguridad Vial	79
14.8.	Mantenimiento de la Señalización Vial	79
14.9.	Modernización y Ampliación de la Red Semafórica - Fase 3	79
15.	Conclusiones y recomendaciones	80
16.	Referencias bibliográficas	84





Índice de tablas

Tabla 1: Siniestros de tránsito registrados según su causa probable y tipo, año 2025	23
Tabla 2: Siniestros de tránsito según hora y día de la semana, año 2025	24
Tabla 3: Siniestros de tránsito según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y su causa probable, año 2025	26
Tabla 4: Siniestros de tránsito según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y tipo de siniestro, año 2025	27
Tabla 5: Áreas de Gestión Administrativa con mayor concentración de siniestros de tránsito, año 2025.	27
Tabla 6: Fallecidos en sitio según causas probables y tipos, año 2025	32
Tabla 7: Fallecidos en sitio según grupo de edad versus tipo de actor vial, año 2025	34
Tabla 8: Fallecidos en sitio según tramo de hora y día de la semana, año 2025	35
Tabla 9: Fallecidos en sitio según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y causa probable, año 2025	36
Tabla 10: Fallecidos en sitio según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y tipo de siniestros, año 2025	37
Tabla 11: Áreas de Gestión Administrativa con mayor concentración de fallecidos en sitio, año 2025	37
Tabla 12: Fallecidos en sitio según tipo de actor vial y tipo de automotor, año 2025	38
Tabla 13: Características de siniestro fatal tipo, año 2025	39
Tabla 14: Lesionados según causas probables y tipos, año 2025	49
Tabla 15: Lesionados según grupo de edad versus tipo de actor vial, año 2025	51
Tabla 16: Lesionados según tramo de hora y día de la semana, año 2025	52
Tabla 17: Lesionados según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y su causa probable, año 2025	53

Tabla 18: Lesionados según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y tipo de siniestros, año 2025

54

Tabla 19: Áreas de Gestión Administrativa con mayor concentración de lesionados, año 2025.

55

Tabla 20: Fallecidos en sitio según vía y tramos de hora, año 2025

59

Tabla 21: Fallecidos en sitio según vía y causa probable, año 2025

60



Índice de gráficos

Ilustración 1: Cantidad de siniestros de tránsito registrados	22
Ilustración 2: Siniestros de tránsito según su grado de severidad	22
Ilustración 3: Siniestros de tránsito totales y promedio diario según días festivos, año 2025	25
Ilustración 4: Cantidad de fallecidos en sitio	30
Ilustración 5: Tasa de mortalidad medida como fallecidos en sitio por cada 100 000 habitantes	30
Ilustración 6: Cantidad de fallecidos en sitio por mes, año 2025	31
Ilustración 7: Distribución porcentual de los fallecidos en sitio según grupo de edad y género, año 2025	33
Ilustración 8: Cantidad de lesionados según Unidad de ingreso al IESS Guayaquil	41
Ilustración 9: Cantidad de lesionados ingresados en el IESS Guayaquil según mes, año 2025	41
Ilustración 10: Lesionados ingresados en el IESS Guayaquil según su estado civil, año 2025	42



Ilustración 11: Lesionados ingresados en el IESS Guayaquil según su estado civil, año 2025

42

Ilustración 12: Distribución porcentual de los lesionados según grupo de edad, año 2025

43

Ilustración 13: Distribución porcentual de los lesionados según género, año 2025

43

Ilustración 14: Lesionados ingresados en el IESS Guayaquil que fallecieron, año 2025

44

Ilustración 15: Cantidad de lesionados

48

Ilustración 16: Tasa de morbilidad medida como lesionados por cada 100 000 habitantes

48

Ilustración 17: Cantidad de lesionados por mes, año 2025

48

Ilustración 18: Distribución porcentual de los lesionados según grupo de edad y género, año 2025

50



Índice de mapas

Mapa 1: Mapa de siniestralidad de la Vía Perimetral, año 2025	61
Mapa 2: Mapa de siniestralidad de la Vía a Daule, año 2025	62
Mapa 3: Mapa de siniestralidad de la Narcisa de Jesús, año 2025	63
Mapa 4: Mapa de siniestralidad de la 25 de Julio, año 2025	64
Mapa 5: Mapa de siniestralidad de Vía a la Costa, año 2025	65
Mapa 6: Mapa de siniestralidad de Casuarina, año 2025	66
Mapa 7: Mapa de siniestralidad de la Francisco de Orellana, año 2025	67
Mapa 8: Mapa de concentración de siniestros por Áreas de Gestión Administrativa, año 2025	68
Mapa 9: Mapa de concentración de fallecidos en sitio por Áreas de Gestión Administrativa, año 2025	69
Mapa 10: Mapa de concentración de lesionados por Áreas de Gestión Administrativa, año 2025	70



2. Palabras del Señor Alcalde

La seguridad vial no se construye únicamente con infraestructura, controles o tecnología. Se construye, sobre todo, con cultura ciudadana. Por eso, durante este año mantuvimos el compromiso de fortalecer la educación vial como una herramienta fundamental para salvar vidas y promover una convivencia más responsable en nuestras calles.

Desde la ATM impulsamos campañas, capacitaciones y acciones permanentes dirigidas a conductores, peatones, ciclistas y estudiantes. Creemos que cada ciudadano informado y consciente representa una oportunidad para prevenir siniestros y construir una ciudad más segura para todos.

Este año también marcó un hito importante para Guayaquil con la ratificación del laudo internacional favorable a la Aerovía. Esta decisión no solo protegió los intereses de la ciudad, sino que reafirmó la importancia de defender proyectos estratégicos que aportan a una movilidad moderna, eficiente y sostenible.

Sin embargo, los desafíos siguen siendo enormes. La reducción de muertes en las vías continúa siendo una de las metas más importantes de nuestra administración. Detrás de cada cifra existe una familia afectada y una historia que no debería repetirse. Por eso seguimos trabajando para generar conciencia y fortalecer las capacidades de prevención.

Esta tarea se vuelve aún más compleja cuando las herramientas de control y sanción son limitadas. La imposibilidad de aplicar ciertos mecanismos de fiscalización reduce la capacidad de disuasión frente a conductas de riesgo que ponen en peligro la vida de miles de ciudadanos todos los días.

Aun así, no renunciamos a nuestro objetivo. Seguiremos apostando por la educación, la tecnología, la planificación y la corresponsabilidad ciudadana. Porque una ciudad moderna no se mide únicamente por las obras que construye, sino también por las vidas que logra proteger.

Aquiles Álvarez



3. Palabras del Señor Gerente ATM

La movilidad y la seguridad vial representan hoy uno de los principales desafíos para las grandes ciudades. En Guayaquil, este compromiso implica trabajar cada día por una movilidad más segura, eficiente y sostenible, colocando siempre al ciudadano en el centro de cada acción y decisión institucional.

El Anuario de Seguridad Vial 2025 constituye una herramienta fundamental para comprender la realidad del tránsito en nuestra ciudad. A través del análisis técnico y estadístico de los siniestros de tránsito, sus causas y consecuencias, este documento nos permite identificar patrones, fortalecer estrategias y orientar políticas públicas enfocadas en la protección de la vida.

Las cifras aquí presentadas reflejan una realidad que demanda el esfuerzo conjunto de autoridades, conductores, peatones y todos los actores viales. Cada dato representa una oportunidad para reforzar la prevención, promover una cultura de respeto a las normas de tránsito y consolidar acciones que contribuyan a reducir la siniestralidad en nuestras vías.

Desde la Autoridad de Tránsito y Movilidad continuamos impulsando proyectos orientados a la modernización de la movilidad urbana, el fortalecimiento del control operativo, la educación vial, la innovación tecnológica y la mejora continua de la infraestructura y señalización vial. Estas iniciativas responden al compromiso institucional de construir una ciudad más segura y preparada para los desafíos de una movilidad moderna y sostenible.

Reconocemos el trabajo técnico y operativo de todos los equipos que hicieron posible este anuario, así como el esfuerzo permanente de quienes día a día trabajan por la seguridad vial de Guayaquil.

Invitamos a la ciudadanía, academia, instituciones y sectores vinculados a la movilidad a utilizar este documento como una fuente de consulta y reflexión, que nos permita avanzar conjuntamente hacia una cultura vial más responsable y humana.

Porque detrás de cada cifra existe una vida, reafirmamos nuestro compromiso de seguir trabajando por una movilidad que priorice la seguridad, el orden y el bienestar de todos los guayaquileños.

Edgar Lupera



3. Abreviaciones y siglas

Abreviaciones y Siglas	Significado
AGA	Área de Gestión Administrativa
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

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 estimadas 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 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 periodo 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

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha tipificado a las muertes registradas por siniestros de tránsito como un problema de salud pública. En Guayaquil, las cifras del 2025 que guardan relación con este ámbito se muestran a continuación:

Se registraron 4 608 siniestros de tránsito con un total de 5 025 personas lesionadas y 300 fallecidos en sitio. 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 2 843 y 610 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. Los registros de 138 motociclistas y 87 peatones fallecidos en sitio posicionan a estos actores viales como los más vulnerables frente a un siniestro de tránsito.

Para el caso de las personas lesionadas, el grupo de edad con la mayor concentración, para ambos géneros, también fue de 20 a 29 años. En lo que a actores viales se refiere, 1 490 motociclistas y 1 086 ocupantes de vehículos livianos, ubican a estos actores viales como los más vulnerables.

El 45% de las personas fallecidas en sitio, esto es 133 personas, se concentraron en siete vías: Vía Perimetral (55), Vía a Daule (23), Narcisa de Jesús (17), 25 de Julio (11), Vía a la Costa (11), Casuarina (8) y Francisco de Orellana (8), principalmente a causa del exceso de velocidad.

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 una mejora de la movilidad, se detallan las siguientes: impulso a la micromovilidad y movilidad activa con la entrega de bicicletas para la Recreovía en Ruta Centro, innovación tecnológica en educación vial con la inclusión de equipos de realidad virtual que se utilizaron en 541 actividades educativas que

llegaron a 37 712 usuarios, gestión estratégica de 12 144 alertas viales, aporte social con tarifa preferencial de USD \$0.30 en el sistema Metrovía en 15 010 965 viajes, eficiencia en la red semafórica con una atención de 17 198 órdenes de trabajo, puesta en operación de la Troncal 4 que extendió la cobertura del transporte masivo hacia las zonas del Suburbio y Centro Urbano, implementación de 7 327 operativos de control, mantenimiento de la señalización vial a través de 5 475 intervenciones y la modernización y ampliación de la red semafórica con la incorporación de 43 nuevas intersecciones y la mejora de 12 cruces ya existentes.

Todas estas acciones develan el compromiso de la institución con la gestión del tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, con la finalidad de promover una movilidad sostenible para el ciudadano y prevenir la pérdida de vidas a causa de siniestros de tránsito.

6. Introducción

A nivel mundial, la inseguridad vial representa un desafío crítico de salud pública, cobrando la vida de casi 1.2 millones de personas cada año. En este contexto, y bajo el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 de la ONU, la meta global es clara: reducir a la mitad las muertes y lesiones graves en las carreteras para el año 2030, es decir, se tiene un poco más de cuatro años para evaluar su cumplimiento.

Guayaquil, a través de la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad (ATM), asumió este compromiso como una prioridad estratégica. Como autoridad encargada de la planificación, regulación y gestión de la movilidad en el cantón, la ATM ha consolidado desde el 2012 una visión donde la seguridad vial es el eje articulador de toda decisión técnica y operativa con el fin de salvar vidas.

Durante el 2025, la cifra de fallecidos en sitio fue de 300 personas, 15% más a la registrada en 2024. Este aumento estuvo influenciado, entre otros factores, por la imposibilidad de utilizar radares de control de velocidad, herramienta clave para controlar el principal factor de riesgo asociado al 62 % de los siniestros de tránsito en Guayaquil: el exceso de velocidad.

Sin embargo, las acciones implementadas para el control de conductores bajo los efectos del alcohol u otras sustancias estupefacientes generaron un resultado positivo en materia de seguridad vial. Se redujo en un 57% la cifra de fallecidos en sitio, en un 49% el número de lesionados y en un 29% los siniestros de tránsito, en comparación con el 2024. Este avance no es fortuito, sino el resultado de intervenciones ejecutadas con base a datos y orientadas a proteger la vida de todos los usuarios de las vías.

El presente documento, ofrece un análisis de las variables fundamentales del tránsito y la seguridad vial en Guayaquil durante el 2025. Esta información, disponible también en el Observatorio de Movilidad (<https://atm.gob.ec/observatorio/>), se estructura de la siguiente manera:

- **Panorama General:** Un análisis de las tendencias de siniestralidad y el impacto de sus consecuencias en los indicadores de tránsito de la ciudad.
- **Caracterización Técnica:** Detalle de las tipologías de los siniestros, sus causas probables, grupos de edad, actores viales vulnerables y sus patrones característicos de ocurrencia.
- **Análisis Espacial:** Mediante herramientas de visualización de datos, se identifican los puntos críticos de siniestralidad y las vías de mayor concentración de fatalidades, permitiendo un abordaje geográfico del problema.
- **Gestión y Proyectos:** Una revisión de las acciones llevadas a cabo por la ATM durante el 2025 para garantizar una movilidad segura y salvar vidas.

Este anuario no solo constituye un compendio de cifras, sino también una herramienta fundamental para la toma de decisiones informadas. Refleja el compromiso institucional de la ATM para transformar los datos en políticas públicas que generen cambios reales en la movilidad urbana. Invitamos al lector a profundizar en este análisis técnico, con la convicción de que una mejor comprensión de nuestra realidad vial es el primer paso hacia una ciudad con filosofía de visión cero.





8. Guayaquil y su contexto

Con base en el último Censo de Población y Vivienda realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos - INEC en el 2022, se proyecta a Guayaquil como el cantón más poblado del país en 2025. A continuación, se muestran algunos indicadores característicos de la ciudad para este periodo:

Población



2 982 756
habitantes

19



Áreas de Gestión Administrativa (AGA's)

Extensión territorial urbana



344.5 km²

Densidad poblacional urbana



8 658
habitantes por km²

Parque automotor estimado



863 427
automotores

36%
son motocicletas



Población promedio por AGA's

156 987



Tasa de motorización



289
automotores por cada mil habitantes

Siniestros de tránsito



4 608
1% más
que 2024

Fallecidos en sitio por siniestros de tránsito

300
15% más
que 2024



Tasa de mortalidad por siniestros de tránsito



10.1
fallecidos en sitio por cada 100 mil habitantes



**Anuario de
Seguridad Vial**
Guayaquil 2025

09



Siniestros de tránsito

9. Siniestros de tránsito

El presente capítulo muestra con mayor detalle las características que identifican a un siniestro de tránsito registrado en la ciudad, con base en los partes elaborados y suscritos por los Agentes Civiles de Tránsito de la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP. Entender el significado de las variables que están detrás de un siniestro sirve de insumo para la toma de decisiones a fin de evitar más personas lesionadas o fallecidas por siniestros de tránsito.

9.1. Evolución histórica de los siniestros registrados



Ilustración 1: Cantidad de siniestros de tránsito registrados

En 2025 la cantidad de siniestros registrados aumentó 1% en comparación con 2024, muchos de los cuales fueron causados por el factor humano, principalmente, por conducir un automotor superando los límites permitidos de velocidad.

9.2. Evolución histórica de siniestros registrados según su grado de severidad

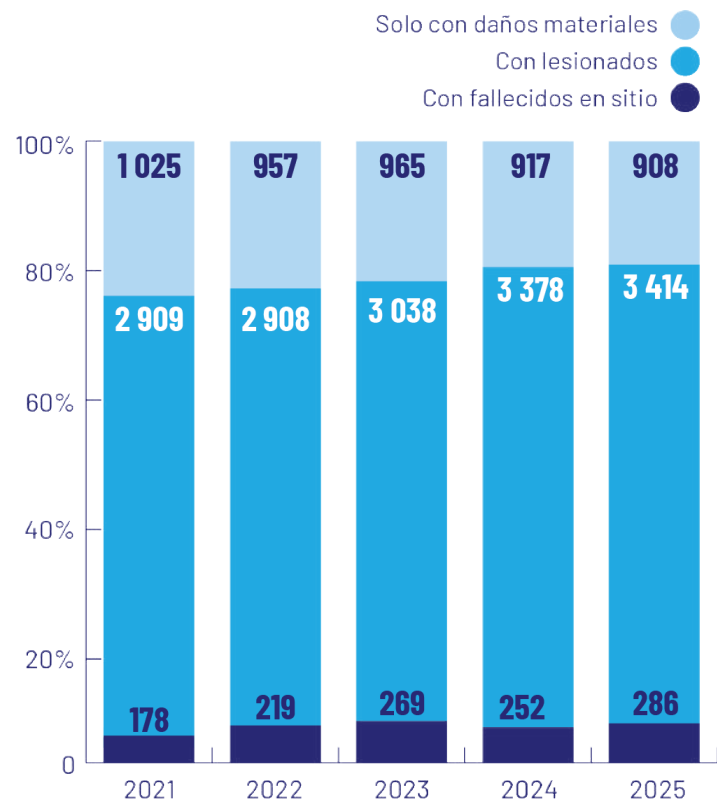


Ilustración 2: Siniestros de tránsito según su grado de severidad

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 el 2025, se registraron 286 siniestros fatales, cifra que representa un incremento del 13% en comparación con 2024.

9.3. Siniestros totales según causa probable y tipo de siniestro

No	Causas Probables/ Tipos de Siniestros	Choque lateral	Atropello	Pérdida de carril o pista	Estrellamiento	Choque por alcance	Roce negativo	Colisión	Volcamiento lateral	Choque frontal	Caida de pasajero	Otros tipos	Total	% Part.
1	Exceso de velocidad	686	618	677	314	211	94	58	63	46	39	37	2 843	62%
2	Irrespeto a señales reglamentarias de tránsito	543	34	3	10	4	4	2	1	4	0	5	610	13%
3	No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede	21	1	1	18	144	2	29	1	1	1	2	221	5%
4	No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos	35	1	1	4	17	78	3	0	6	1	3	149	3%
5	Conducir bajo la influencia de alcohol y/o medicamentos	20	4	51	40	16	3	3	2	0	0	5	144	3%
6	Conducir desatento por uso de celular u otros objetos	50	10	11	14	0	3	2	1	4	3	4	102	2%
7	Realizar cambio brusco o indebido de carril	77	1	4	3	4	2	1	2	4	0	0	98	2%
8	No ceder el derecho de vía o preferencia de paso al peatón	0	94	1	0	0	0	0	0	0	0	1	96	2%
9	Caso fortuito o fuerza mayor	9	7	19	12	3	7	1	3	2	12	10	85	2%
10	Peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente	0	51	0	0	0	0	0	0	0	0	1	52	1%
	Otras causas probables	29	54	62	19	3	0	3	3	5	13	17	208	5%
	Total	1 470	875	830	434	402	193	102	76	72	69	85	4 608	100%
	% Part.	32%	19%	18%	9%	9%	4%	2%	2%	2%	1%	2%	100%	

Tabla 1: Siniestros de tránsito registrados según su causa probable y tipo, año 2025

De los 4 608 siniestros de tránsito registrados en 2025, el choque lateral, causado probablemente, por el exceso de velocidad fue el tipo de siniestro con mayor incidencia. En segundo lugar, se encuentra la pérdida de carril o pista que también se relaciona, en mayor proporción, con el exceso de velocidad. Cabe mencionar que, a partir de abril 2025, el Gobierno Nacional imposibilitó el uso de los radares de control de velocidad en todo el territorio nacional, elevando el riesgo potencial de que se originen siniestros por este motivo.

9.4. 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	22	19	22	29	33	40	52		217	1 196	26%
	7:00 - 7:59	40	34	45	37	45	39	32		272		
	8:00 - 8:59	33	34	36	34	33	22	32		224		
	9:00 - 9:59	17	30	30	24	25	27	30		183		
	10:00 - 10:59	19	15	20	29	11	19	28		141		
	11:00 - 11:59	15	18	24	23	24	23	32		159		
TARDE	12:00 - 12:59	31	37	22	35	22	19	24		190	1 373	30%
	13:00 - 13:59	23	25	22	40	27	23	36		196		
	14:00 - 14:59	34	28	34	20	30	34	23		203		
	15:00 - 15:59	33	41	32	32	32	36	38		244		
	16:00 - 16:59	32	29	42	21	53	29	32		238		
	17:00 - 17:59	36	39	44	45	36	53	49		302		
NOCHE	18:00 - 18:59	26	30	30	41	32	38	32		229	1 303	28%
	19:00 - 19:59	37	36	23	30	41	53	36		256		
	20:00 - 20:59	26	14	23	29	36	63	64		255		
	21:00 - 21:59	23	23	20	36	33	52	36		223		
	22:00 - 22:59	15	27	23	20	29	27	28		169		
	23:00 - 23:59	17	11	14	25	37	44	23		171		
MADRUGADA	0:00 - 0:59	24	8	10	15	15	39	43		154	736	16%
	1:00 - 1:59	16	7	5	8	24	29	32		121		
	2:00 - 2:59	14	4	10	12	14	28	33		115		
	3:00 - 3:59	6	5	7	12	10	29	35		104		
	4:00 - 4:59	6	3	6	10	12	32	38		107		
	5:00 - 5:59	15	19	15	8	18	22	38		135		
TOTAL		560	536	559	615	672	820	846		4608	100%	
% Part.		12%	12%	12%	13%	15%	18%	18%		100%		

Tabla 2: Siniestros de tránsito según hora y día de la semana, año 2025

De los 4 608 siniestros ocurridos en el 2025, la mayor cantidad se dan en las jornadas de la tarde en la franja horaria de 17:00 a 17:59. En la jornada matutina, el horario con mayor incidencia fue entre las 07:00 y las 07:59.

9.5. Siniestros totales según días festivos

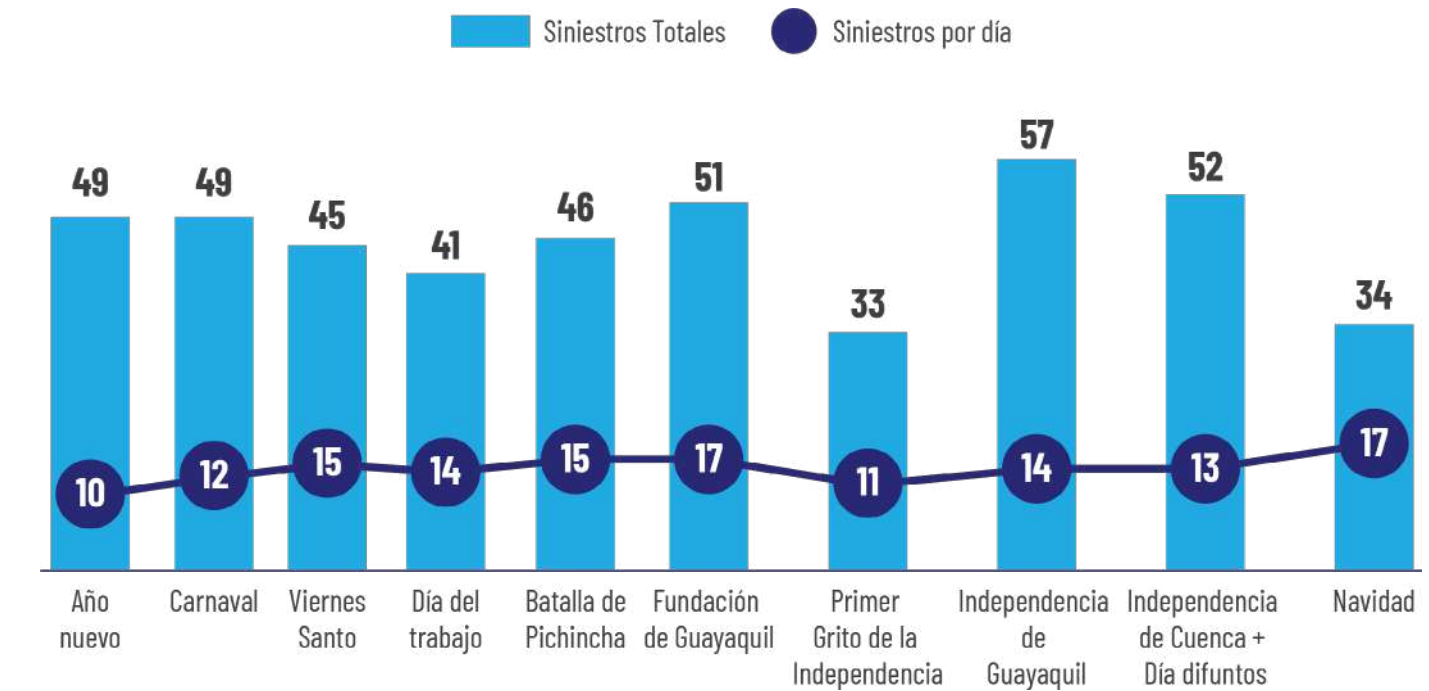
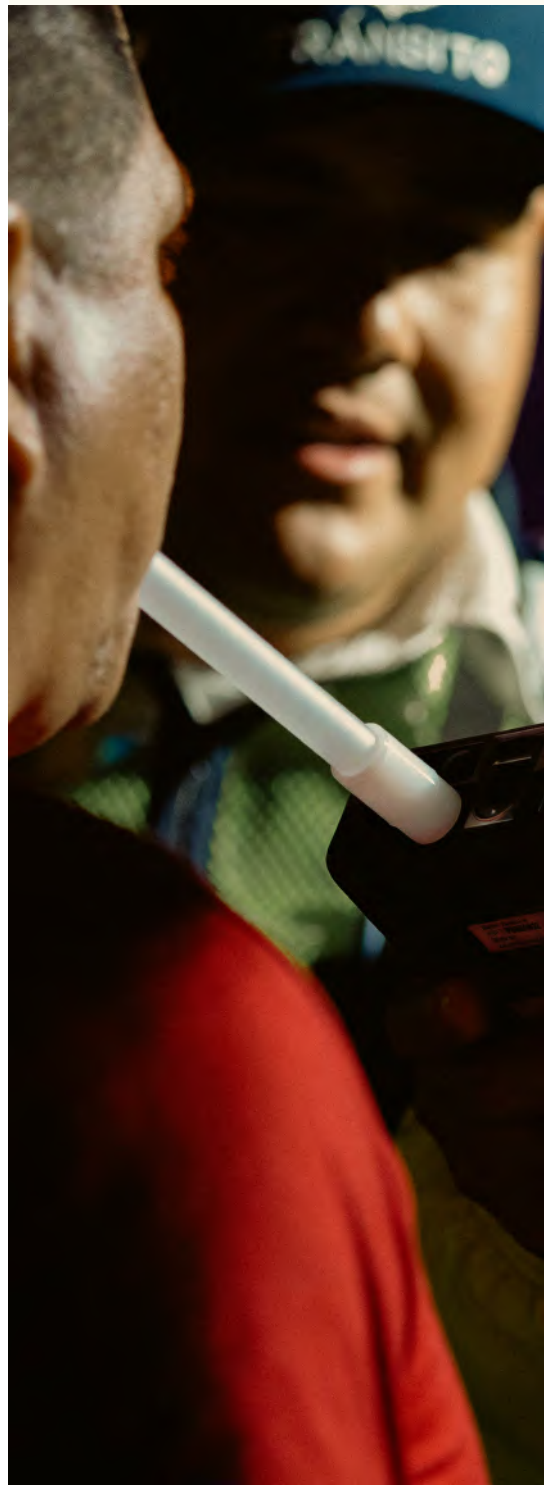


Ilustración 3: Siniestros de tránsito totales y promedio diario según días festivos, año 2025

En Guayaquil se conmemora 10 feriados en el año. Los feriados por motivo de la Fundación de Guayaquil y Navidad, con un promedio de 17 siniestros por día de feriado, resultaron ser los de mayor número de incidentes. Le siguen los feriados de Viernes Santo y la Batalla de Pichincha, con 15 siniestros por día de feriado.



9.6. Siniestros totales según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y su causa probable

No	Causas probables/ AGA's	A01	A02	A03	A04	A05	A06	A07	A08	A09	A10	A11	A12	A13	A14	A15	A16	A17	A18	Centro	Total	% Part.
1	Exceso de velocidad	25	227	186	27	63	172	228	102	381	339	140	222	55	68	241	110	89	24	144	2 843	62%
2	Irrespeto a señales reglamentarias de tránsito	0	21	15	0	5	17	35	11	69	12	40	135	25	5	117	18	11	4	70	610	13%
3	No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede	1	25	21	0	4	19	17	15	29	38	4	14	0	3	8	8	6	3	6	221	5%
4	No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos	1	12	10	0	2	10	12	6	21	20	2	13	2	1	13	13	3	2	6	149	3%
5	Conducir bajo la influencia de alcohol y/o medicamentos	1	11	10	1	3	12	10	2	30	16	6	16	1	1	13	2	2	1	6	144	3%
6	Conducir desatento por uso de celular u otros objetos	0	6	5	1	0	7	4	5	17	8	5	15	2	2	6	5	3	4	7	102	2%
7	Realizar cambio brusco o indebido de carril	0	7	7	0	3	6	8	3	18	7	3	8	2	1	7	6	2	1	9	98	2%
8	No ceder el derecho de vía o preferencia de paso al peatón	0	9	2	1	2	6	8	4	5	5	10	8	2	1	8	8	5	1	11	96	2%
9	Caso fortuito o fuerza mayor	0	10	11	0	1	2	7	6	10	5	0	4	1	3	8	6	4	2	5	85	2%
10	Peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente	1	6	7	0	0	0	5	2	6	6	1	4	1	3	1	3	1	1	4	52	1%
	Otras causas probables	1	18	10	2	2	11	14	8	37	32	6	21	4	5	17	6	4	1	9	208	5%
	Total	30	352	284	32	85	262	348	164	623	488	217	460	95	93	439	185	130	44	277	4 608	100%
	% Part.	0.7%	7.6%	6.2%	0.7%	1.8%	5.7%	7.6%	3.6%	13.5%	10.6%	4.7%	10.0%	2.1%	2.0%	9.5%	4.0%	2.8%	1.0%	6.0%	100%	

Tabla 3: Siniestros de tránsito según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y su causa probable, año 2025

9.7. Siniestros totales según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y su tipo de siniestro

No	Tipos de siniestros/ AGA's	A01	A02	A03	A04	A05	A06	A07	A08	A09	A10	A11	A12	A13	A14	A15	A16	A17	A18	Centro	Total	% Part.
1	Choque lateral	5	86	54	7	12	71	83	25	166	50	92	257	48	27	256	46	27	13	145	1 470	32%
2	Atropello	7	63	54	12	29	48	73	32	82	72	60	77	25	26	68	36	44	9	58	875	19%
3	Pérdida de carril o pista	5	68	52	9	17	51	77	41	166	134	23	46	9	14	36	37	18	6	21	830	18%
4	Estrellamiento	5	37	32	0	11	27	45	10	74	57	13	32	4	2	26	18	12	4	25	434	9%
5	Choque por alcance	3	44	36	0	9	24	31	24	53	79	9	21	0	8	17	19	13	3	9	402	9%
6	Roce negativo	2	16	15	1	2	13	11	7	39	25	2	11	1	4	13	16	4	3	8	193	4%
7	Colisión	0	10	14	0	1	6	7	7	13	25	3	1	1	2	5	5	1	0	1	102	2%
8	Volcamiento lateral	0	3	7	0	1	6	5	3	9	21	2	4	1	1	3	1	6	0	3	76	2%
9	Choque frontal	1	12	12	0	1	5	3	5	3	8	7	0	4	2	4	2	1	2	0	72	2%
10	Caída de pasajero	2	6	5	3	1	5	8	4	6	5	0	9	0	4	6	2	1	0	2	69	1%
	Otros tipos de siniestros	0	7	3	0	1	6	5	6	12	12	6	2	2	3	5	3	3	4	5	85	2%
	Total	30	352	284	32	85	262	348	164	623	488	217	460	95	93	439	185	130	44	277	4 608	100%
	% Part.	0.7%	7.6%	6.2%	0.7%	1.8%	5.7%	7.6%	3.6%	13.5%	10.6%	4.7%	10.0%	2.1%	2.0%	9.5%	4.0%	2.8%	1.0%	6.0%	100%	

Tabla 4: Siniestros de tránsito según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y tipo de siniestro, año 2025

Las AGA's A09, A10, A12 y A15 concentraron el 44% del total de siniestros de tránsito y, para cada una de ellas, se destacan algunas vías en función de su frecuencia de siniestralidad, a saber:

AGA's	Tramos de vía con mayor concentración de siniestros	AGA's	Tramos de vía con mayor concentración de siniestros
A09	Vía a Daule a la altura del kilómetro 4.5 y Benjamín Rosales a la altura del Terminal de la Metrovía.	A12	Machala y Cuenca, Portete entre Assad Bucaram (29) y Milagro (17), Esmeraldas y Alejo Lascano, Manuel Galecio y Los Ríos y, Pedro Pablo Gómez y Carchi.
A10	Av. del Bombero a la altura IESS Ceibos y Universidad del Río, Rodríguez Bonín a la altura de Jardines del Salado y Vía a la Costa a la altura de la Urbanización Colinas del Bosque.	A15	Av. 25 de Julio entre Francisco Segura y Maracaibo, 4 de noviembre entre Tulcán y García Moreno, Chile entre El Oro y Bolivia y, Portete entre Tulcán y José Mascote.

Tabla 5: Áreas de Gestión Administrativa con mayor concentración de siniestros de tránsito, año 2025.

Anuario de Seguridad Vial
Guayaquil 2025

10



Fallecidos en sitio

10. Fallecidos en sitio por siniestros de tránsito

Una vez conocido el contexto de las variables que estuvieron detrás de un siniestro de tránsito, este capítulo presenta las principales características relacionadas con las personas que lamentablemente fallecieron en el sitio del siniestro con base en la información registrada en los partes respectivos.

10.1. Evolución histórica de los fallecidos en sitio

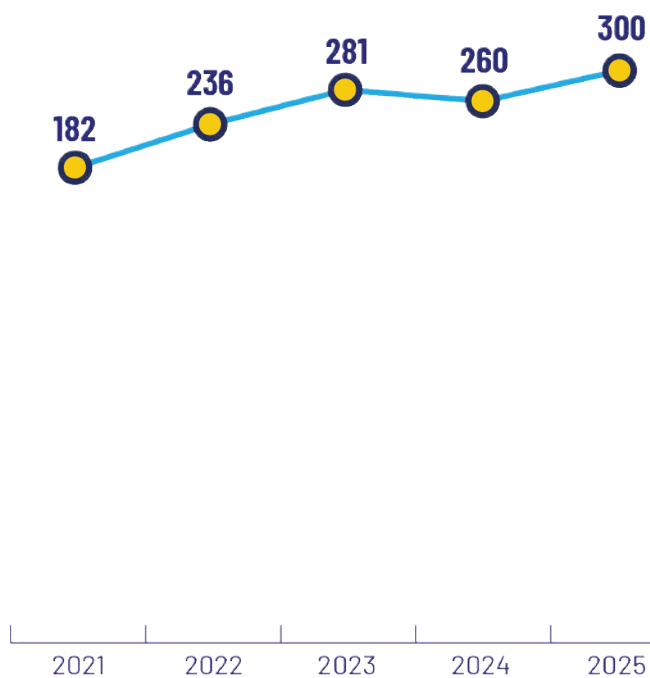


Ilustración 4: Cantidad de fallecidos en sitio

En 2025, se registró un incremento del 15% en el número de fallecidos en sitio en comparación con 2024. En los últimos cinco años, el incremento interanual promedio fue del 13%.

10.2. Evolución histórica de la tasa de mortalidad

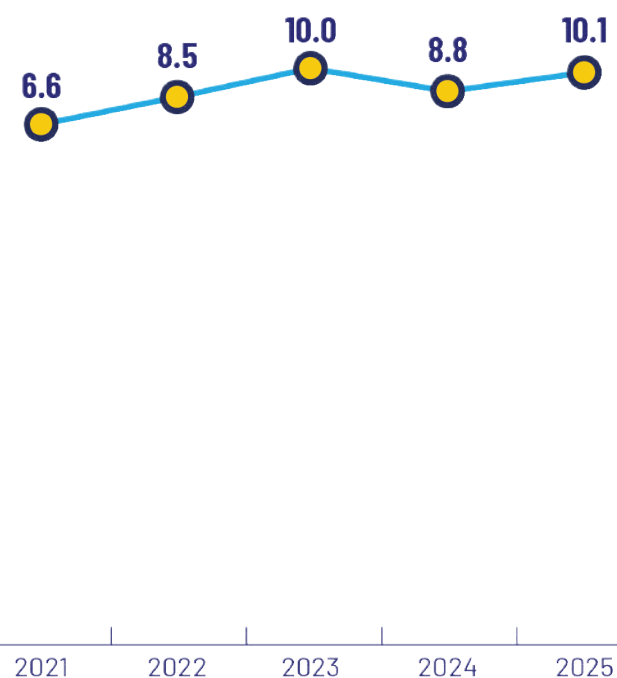


Ilustración 5: Tasa de mortalidad medida como fallecidos en sitio por cada 100 000 habitantes

Similar situación se evidencia en la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito, calculada como el número de fallecidos en sitio por cada 100 000 habitantes. En 2025, este indicador se ubicó en 10.1 fallecidos en sitio por cada 100 000 habitantes, esto es, 14% más al valor registrado para el 2024.

10.3. Fallecidos en sitio según mes del año

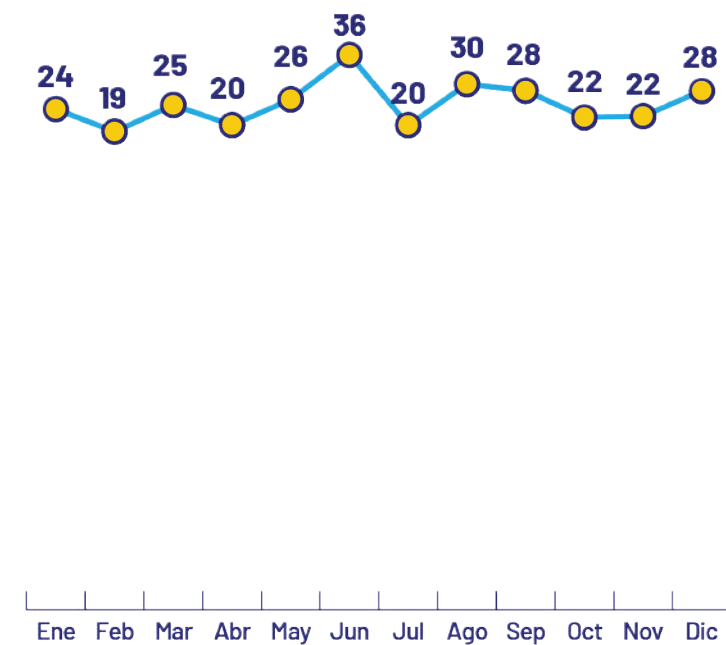
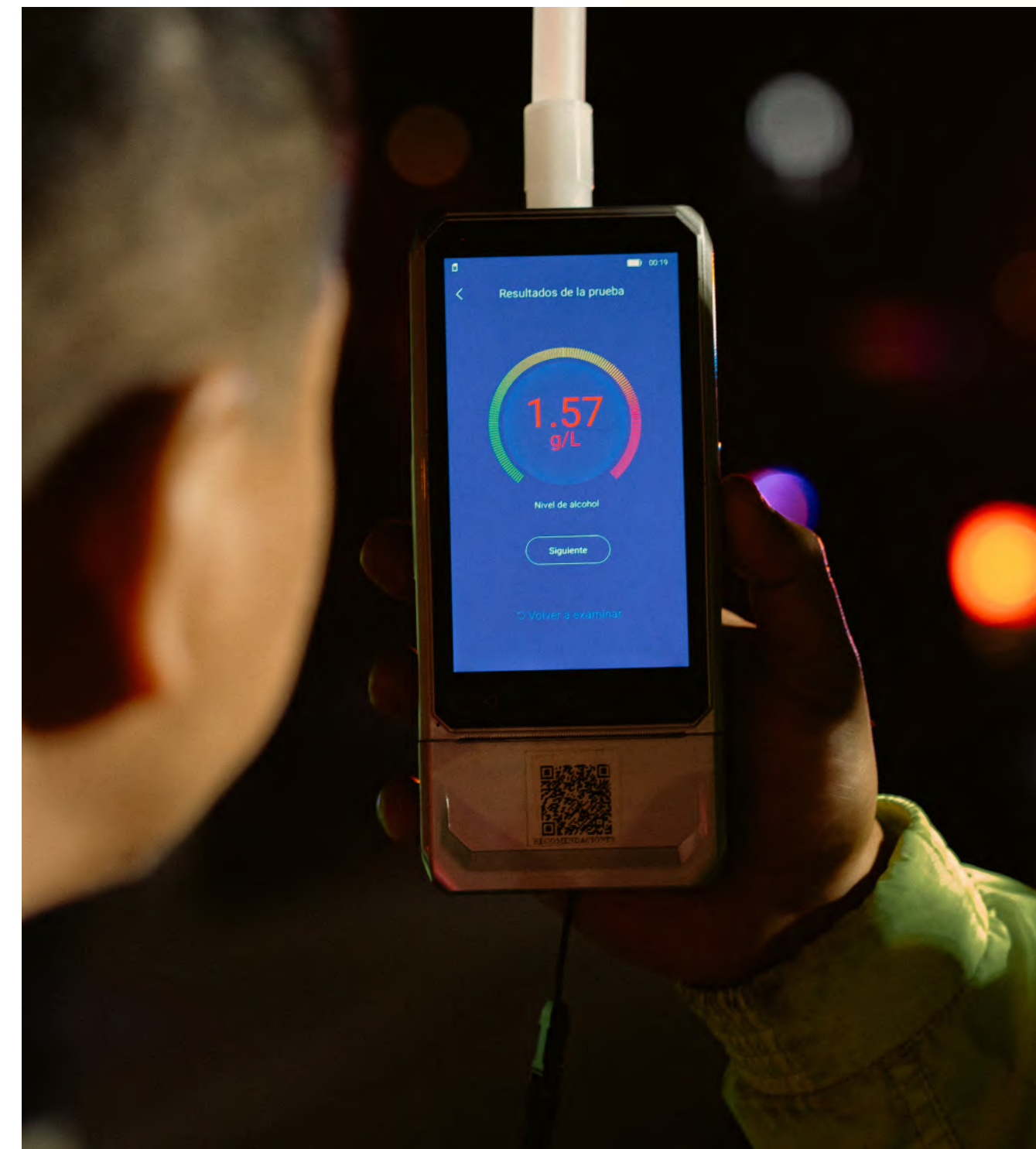


Ilustración 6: Cantidad de fallecidos en sitio por mes, año 2025

Respecto a los meses del año, junio y agosto registraron la mayor cantidad de personas fallecidas en sitio. Es preciso mencionar que en junio se conmemora el Día del Padre a nivel nacional.



10.4. Fallecidos en sitio según causa probable y tipo de siniestro

No	Causas Probables/ Tipos de Siniestros	Atropello	Pérdida de carril o pista	Choque lateral	Estrellamiento	Choque por alcance	Roce negativo	Choque frontal	Volcamiento lateral	Arrollamiento	Caida de pasajero	Otros tipos	Total	% Part.
1	Exceso de velocidad	54	63	22	26	13	7	10	4	3	2	4	208	69%
2	Irrespeto a señales reglamentarias de tránsito	4	0	27	1	0	2	2	0	1	0	1	38	13%
3	Peatón cruza sin respetar las señales de tránsito	11	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	12	4%
4	No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos	0	0	0	0	0	5	3	0	0	0	0	8	3%
5	Caso fortuito o fuerza mayor	0	2	0	1	0	1	0	1	0	0	0	5	2%
6	No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto	3	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	5	2%
7	No ceder el derecho de vía o preferencia de paso al peatón	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1%
8	No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	1%
9	Realizar cambio brusco o indebido de carril	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1%
10	Condiciones ambientales y/o atmosféricas	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	1%
	Otras causas probables	1	2	1	1	0	0	0	1	1	1	1	9	3%
	Total	78	68	55	29	17	15	15	7	7	3	6	300	100%
	% Part.	26%	23%	18%	10%	6%	5%	5%	2%	2%	1%	2%	100%	

Tabla 6: Fallecidos en sitio según causas probables y tipos, año 2025

De los 300 fallecidos en sitio, el 26% fue por atropello. El siniestro tipo más letal resultó ser la pérdida de carril o pista causado probablemente por exceder el límite de velocidad permitido. 7 de cada 10 fallecidos en sitio se debió al exceso de la velocidad.

Es preciso mencionar que, a partir de abril 2025, el Gobierno Nacional imposibilitó el uso de los radares de control de velocidad en todo el territorio nacional, elevando el riesgo potencial de que se originen siniestros por este motivo.

10.5. Fallecidos en sitio según grupo de edad y género

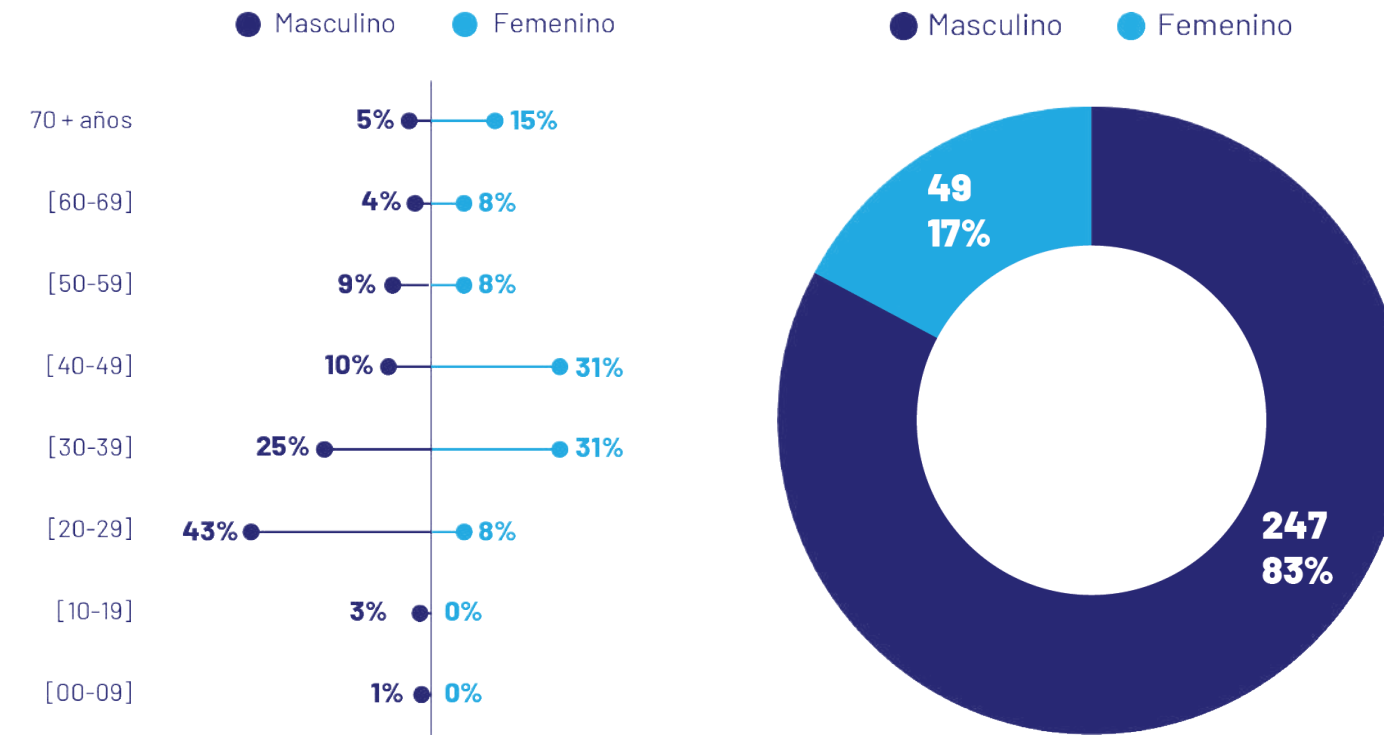


Ilustración 7: Distribución porcentual de los fallecidos en sitio según grupo de edad y género, año 2025

De las 300 personas fallecidas en sitio, cuyas edades y géneros fueron identificados, la mayor concentración de hombres se registró en el grupo etario de 20 a 29 años, mientras que en las mujeres se observó principalmente entre los 30 y 49 años.



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

Grupo edad/ Actor vial	Motociclista	Peatón	Ocupante vehículo liviano	Ciclista	Ocupante otros automotores	No identificado	Total	% Part.
00-09 años	0	1	0	0	0	0	1	0%
10-19 años	1	1	0	0	0	0	2	1%
20-29 años	23	3	1	0	0	8	35	12%
30-39 años	14	3	3	0	0	4	24	8%
40-49 años	5	2	2	0	1	2	12	4%
50-59 años	3	2	1	1	0	1	8	3%
60-69 años	2	1	1	0	0	0	4	1%
70 + años	0	6	0	0	0	0	6	2%
No identificado	90	68	15	0	4	31	208	69%
Total	138	87	23	1	5	46	300	100%
% Part.	46%	29%	8%	0%	2%	15%	100%	

Tabla 7: Fallecidos en sitio según grupo de edad versus tipo de actor vial, año 2025

De las 300 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.

10.7. 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	2	1	2	3	5	3		18	67	22%
	7:00 - 7:59	1	0	1	1	2	1	4		10		
	8:00 - 8:59	0	0	2	1	1	0	5		9		
	9:00 - 9:59	0	0	1	2	2	3	4		12		
	10:00 - 10:59	2	0	0	2	1	1	0		6		
	11:00 - 11:59	2	0	3	1	1	1	4		12		
TARDE	12:00 - 12:59	2	0	0	0	2	1	2		7	48	16%
	13:00 - 13:59	2	1	1	1	2	1	2		10		
	14:00 - 14:59	0	0	0	0	0	1	2		3		
	15:00 - 15:59	0	1	1	0	1	1	1		5		
	16:00 - 16:59	1	1	0	1	1	1	2		7		
	17:00 - 17:59	2	3	1	3	4	1	2		16		
NOCHE	18:00 - 18:59	0	2	1	3	0	2	1		9	89	30%
	19:00 - 19:59	5	0	3	2	2	2	4		18		
	20:00 - 20:59	3	3	3	2	2	5	0		18		
	21:00 - 21:59	2	2	1	4	3	0	0		12		
	22:00 - 22:59	3	3	2	1	2	2	2		15		
	23:00 - 23:59	4	1	1	1	4	4	2		17		
MADRUGADA	0:00 - 0:59	5	1	2	1	4	4	9		26	96	32%
	1:00 - 1:59	4	0	0	1	2	3	2		12		
	2:00 - 2:59	2	0	0	1	3	3	8		17		
	3:00 - 3:59	2	0	0	0	1	6	3		12		
	4:00 - 4:59	3	0	0	0	3	2	5		13		
	5:00 - 5:59	1	2	3	1	1	6	2		16		
TOTAL		48	22	27	31	47	56	69		300	100%	
% Part.		16%	7%	9%	10%	16%	19%	23%		100%		

Tabla 8: Fallecidos en sitio según tramo de hora y día de la semana, año 2025

La mayor cantidad de fallecidos en sitio se registró en las jornadas de la noche y madrugada, sobre todo, los fines de semana en los tramos de hora de 19:00 a 20:59 y de 00:00 a 00:59.

10.8. Fallecidos en sitio según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y su causa probable

No	Tipos de siniestros/ AGA's	A01	A02	A03	A04	A05	A06	A07	A08	A09	A10	A11	A12	A13	A14	A15	A16	A17	A18	Centro	Total	% Part.
1	Exceso de velocidad	7	26	14	1	9	11	13	7	13	36	8	7	5	14	12	8	7	4	6	208	69%
2	Irrespeto a señales reglamentarias de tránsito	0	1	2	0	0	1	1	2	4	2	5	9	0	2	3	0	1	2	3	38	13%
3	Peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente	0	1	3	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	2	0	2	1	0	0	12	4%
4	No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos	0	1	0	0	0	2	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	8	3%
5	No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	5	2%
6	Caso fortuito o fuerza mayor	0	0	2	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	2%
7	No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1%
8	No ceder el derecho de vía o preferencia de paso al peatón	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	4	1%
9	Realizar cambio brusco o indebido de carril	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4	1%
10	Conducir bajo la influencia de alcohol y/o medicamentos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	1%
	Otras causas probables	1	1	2	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	9	3%
	Total	8	31	24	2	11	15	18	13	22	42	15	22	5	18	15	12	11	7	9	300	100%
	% Part.	3%	10%	8%	1%	4%	5%	6%	4%	7%	14%	5%	7%	2%	6%	5%	4%	4%	2%	3%	100%	

Tabla 9: Fallecidos en sitio según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y causa probable, año 2025

10.9. Fallecidos en sitio según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y su tipo de siniestro

No	Tipos de siniestros/ AGA's	A01	A02	A03	A04	A05	A06	A07	A08	A09	A10	A11	A12	A13	A14	A15	A16	A17	A18	Centro	Total	% Part.
1	Atropello	0	10	10	1	3	3	4	1	5	10	3	4	2	5	3	5	6	1	2	78	26%
2	Pérdida de carril o pista	2	4	1	1	3	4	3	6	9	15	1	2	1	3	2	3	4	2	2	68	23%
3	Choque lateral	1	2	4	0	1	3	2	0	4	0	3	15	2	4	6	1	0	3	4	55	18%
4	Estrellamiento	3	7	2	0	1	2	3	0	1	2	2	0	0	0	3	2	0	0	1	29	10%
5	Choque por alcance	0	1	2	0	1	0	2	2	0	6	2	0	0	1	0	0	0	0	0	17	6%
6	Roce negativo	0	2	0	0	1	0	3	1	2	0	2	1	0	2	0	1	0	0	0	15	5%
7	Choque frontal	1	3	2	0	0	2	0	2	0	2	1	0	0	0	1	0	1	0	0	15	5%
8	Volcamiento lateral	0	0	2	0	1	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	2%
9	Arrollamiento	0	0	1	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	1	0	0	0	1	0	7	2%
10	Caída de pasajero	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1%
	Otros tipos de siniestros	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	6	2%
	Total	8	31	24	2	11	15	18	13	22	42	15	22	5	18	15	12	11	7	9	300	100%
	% Part.	3%	10%	8%	1%	4%	5%	6%	4%	7%	14%	5%	7%	2%	6%	5%	4%	4%	2%	3%	100%	

Tabla 10: Fallecidos en sitio según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y tipo de siniestro, año 2025

Las AGA's A10, A02, A03 y A12 concentraron el 39% del total de los fallecidos en sitio y, para cada una de ellas, se destacan algunas vías en función de su concentración de fallecidos en sitio, a saber:

AGA's	Tramos de vía con mayor concentración de siniestros	AGA's	Tramos de vía con mayor concentración de siniestros
A10	Rodríguez Bonín a la altura de Jardines del Salado, Barcelona a la altura de Holcim, Perimetral a la altura del ingreso a Socio Vivienda y, Perimetral a la altura de Tres Bocas.	A03	Narcisca de Jesús a la altura de Mucho Lote 2 y Francisco de Orellana a la altura del anillo vial de la Narcisca de Jesús.
A02	Perimetral a la altura de Pascuales, Manuel Gómez Lince a la altura de Centro Comercial Plaza Coronel, Manuela Garaycoa de Calderón a la altura de la piscina Brahma y, Carlos Arosemena Monroy a la altura de Fisa.	A12	Milagro (17 ava) entre Cristóbal Colón y Cuenca y, Gómez Rendón entre Assad Bucaram (29 ava) e Ismael Pérez Castro (25 ava).

Tabla 11: Áreas de Gestión Administrativa con mayor concentración de fallecidos en sitio, año 2025

10.10. Matriz de fatalidades versus tipo de automotor













Fallecidos/ Tipo Vehículo	Solo	CON						Total	% Part.
		Vehículo Liviano	Vehículo Pesado	Bus	Motocicleta	Otros Automotores	No Identificado		
									
 Motociclista	50	33	11	8	1	2	33	138	46%
 Peatón	0	15	1	5	7	0	59	87	29%
 Ocupante Vehículo Liviano	7	5	3	0	0	3	5	23	8%
 Ciclista	0	0	0	0	1	0	0	1	0%
 Ocupante Otros Automotores	4	0	0	0	0	1	0	5	2%
 No Identificado	36	3	0	1	1	2	3	46	15%
Total	97	56	15	14	10	8	100	300	100%
% Part.	32%	19%	5%	5%	3%	3%	33%	100%	

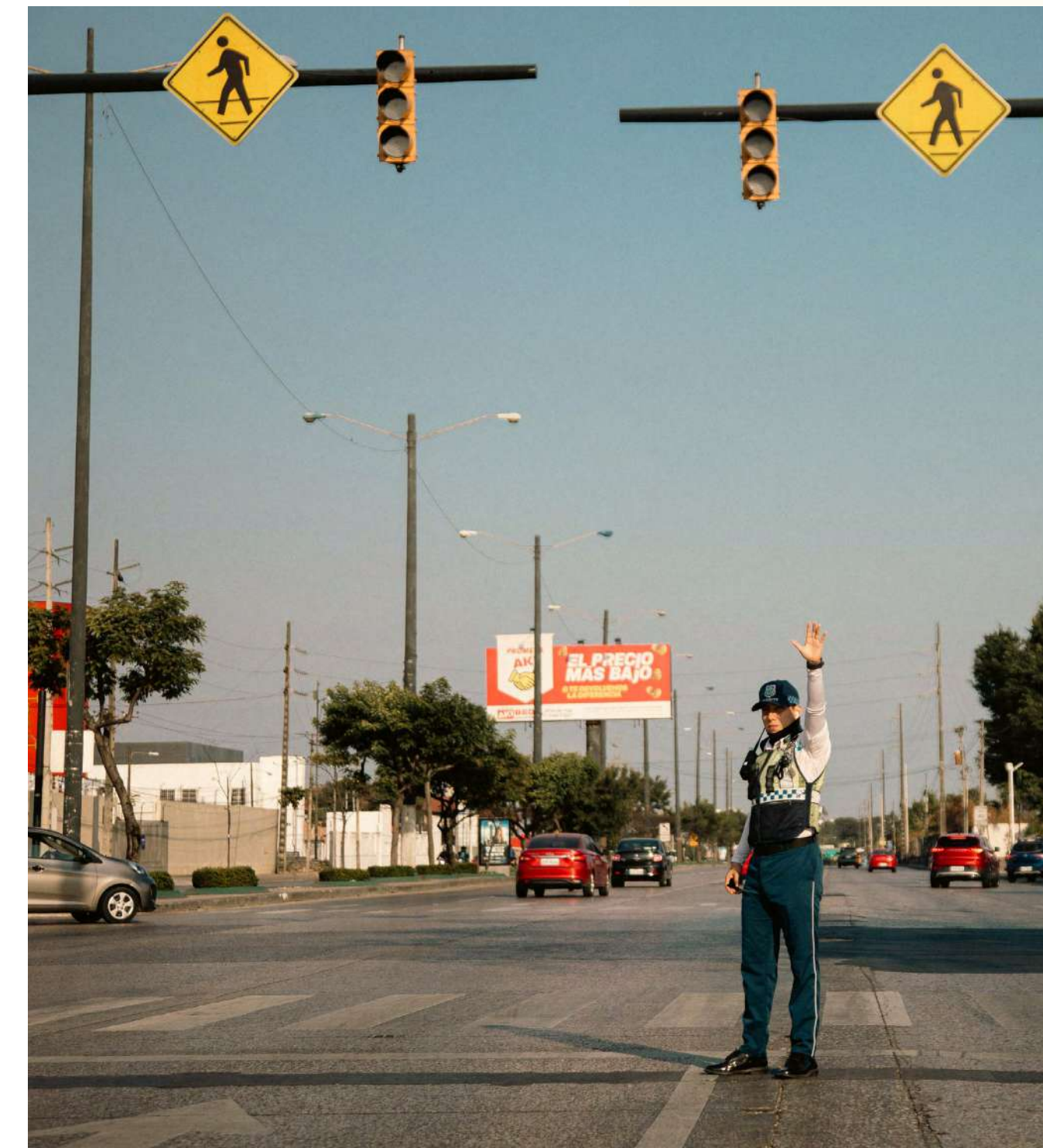
Tabla 12: Fallecidos en sitio según tipo de actor vial y tipo de automotor, año 2025

De los 300 fallecidos en sitio por siniestros de tránsito registrados en 2025, 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 actores viales y tipo de automotor fue la del motociclista con un vehículo liviano.

10.11. El siniestro fatal tipo en Guayaquil

Variable	Lo más probable
Actores viales más vulnerables	Motociclista o peatón
Combinación más letal	Motociclista o peatón con un automotor liviano
Grupo de edad	20 a 29 años
Género	Masculino
Causas probables	Exceso de velocidad e irrespeto a las señales de tránsito
Días de la semana	Lunes y de viernes a domingo
Tramo de hora	Mañana (06:00 - 06:59), Tarde (17:00 - 17:59), Noche (19:00 - 20:59) y Madrugada (00:00 - 00:59)
Vías	Perimetral, Vía a Daule, Narcisa de Jesús, 25 de julio, vía a la Costa, Casuarina y Francisco de Orellana.

Tabla 13: Características de siniestro fatal tipo, año 2025





10.12. Fallecidos luego de transcurridas las 24 horas

Actualmente, la cantidad de fallecidos por siniestros de tránsito en Guayaquil corresponde a las personas que fallecieron en el sitio del siniestro y cuya información es facilitada a la Agencia Nacional de Tránsito – ANT para su consolidación a nivel nacional como ente rector. Sin embargo, respecto de la condición de egreso de aquellas personas lesionadas por siniestros que fueron llevadas a alguna casa asistencial de salud para ser atendidas, se desconoce si el personal médico pudo salvarle la vida o, en su defecto, falleció luego de transcurrido algunos días.

Frente a esta realidad local de subregistro, que también se presenta a nivel nacional, la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil, EP., estableció una relación de cooperación interinstitucional con el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social – IESS, con términos y condiciones que les permitan, entre otros temas, el intercambio de información estadística fortalecer el análisis y reducir el subregistro de víctimas fatales por siniestros de tránsito. Si bien las unidades médicas del IESS no son el único destino de atención a la que una persona lesionada puede ser trasladada, contar con esta información permite develar parcialmente, la dimensión real de los fallecimientos asociados por siniestros de tránsito.

Con estos antecedentes, se presenta a continuación algunos resultados obtenidos a partir de la información proporcionada por el IESS sobre personas lesionadas¹ en siniestros de tránsito ocurridos en Guayaquil durante el 2025, para luego cuantificar cuántas de ellas lamentablemente fallecieron.

1. Se debe considerar que, no necesariamente, todas las personas lesionadas por un siniestro de tránsito que ingresaron a una unidad del IESS en Guayaquil están contabilizadas dentro del total de personas lesionadas que se reportó a la Agencia Nacional de Tránsito – ANT en el 2025 pues, pudo ocurrir un siniestro de tránsito del cual jamás conocido o reportado y, por consiguiente, no existe el debido parte de siniestro registrado y firmado por un Agente Civil de Tránsito.

10.12.1. Lesionados según la Unidad de ingreso al IESS Guayaquil

- Hospital Ceibos
- Efrén Jurado López
- Sur Valdivia
- Teodoro Maldonado
- Norte Tarqui

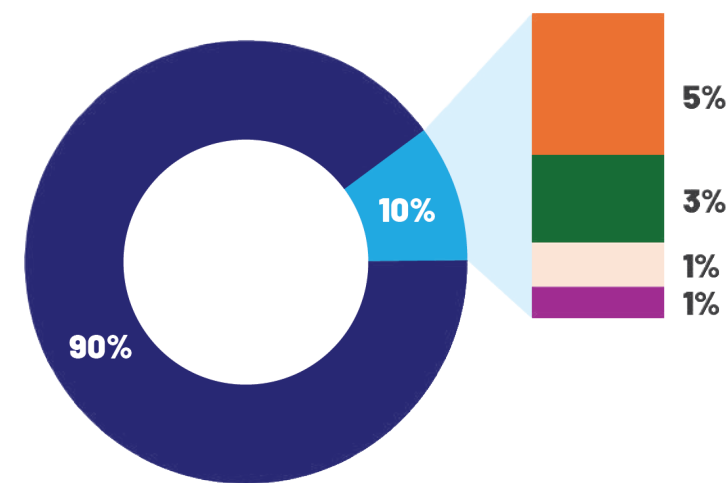


Ilustración 8: Cantidad de lesionados según Unidad de ingreso al IESS Guayaquil

En 2025 ingresaron 2 690 personas lesionadas a las distintas unidades del IESS debido a un siniestro de tránsito registrado en Guayaquil, 90% de ellas fueron trasladadas al Hospital Ceibos mientras que, el 10% restante, fueron direccionadas a las unidades: Teodoro Maldonado, Efrén Jurado, Norte Tarqui y Sur Valdivia.

Por otra parte, el 13% de las 2 690 personas lesionadas residían en otra ciudad distinta de Guayaquil. Probablemente, se encontraban en la ciudad para realizar alguna actividad sin pensar que iban a estar involucradas en un siniestro de tránsito.

10.12.2. Lesionados ingresados al IESS Guayaquil según mes

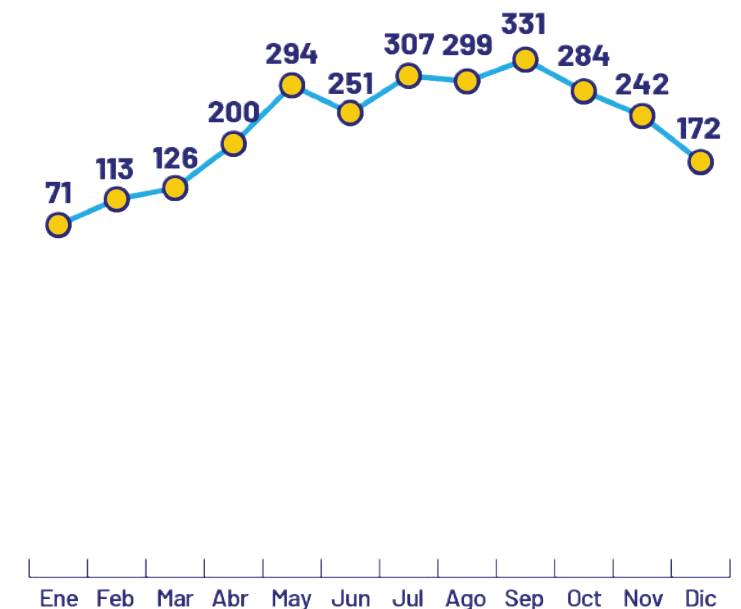


Ilustración 9: Cantidad de lesionados ingresados en el IESS Guayaquil según mes, año 2025

En el 2025, julio y septiembre fueron los meses en que las unidades del IESS en Guayaquil recibieron la mayor cantidad de personas lesionadas debido a un siniestro de tránsito ocurrido en la ciudad.





10.12.3. Lesionados ingresados al IESS Guayaquil según su estado civil

● Soltero(a) ● Casado(a) ● Otro Estado Civil

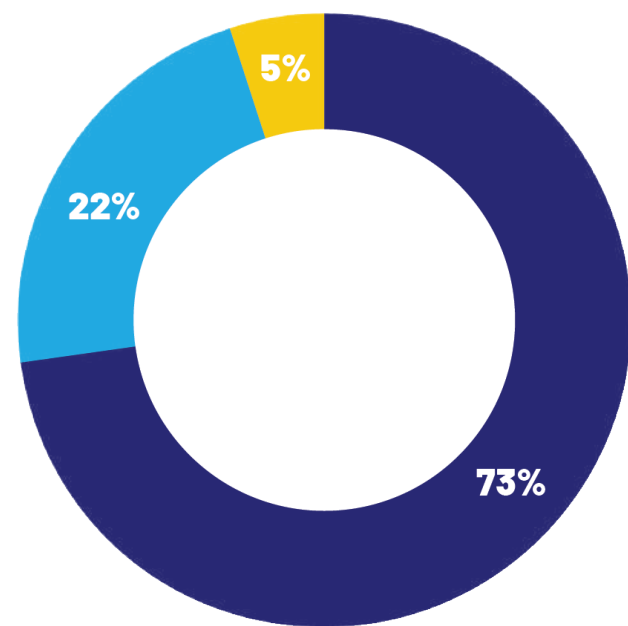


Ilustración 10: Lesionados ingresados en el IESS Guayaquil según su estado civil, año 2025

De los 2 690 lesionados, el 73% eran personas solteras, 22% personas casadas y el 5% restante, de otro estado civil.

10.12.4. Lesionados ingresados al IESS Guayaquil según su nivel de educación

● Bachiller ● Primaria ● Resto de niveles

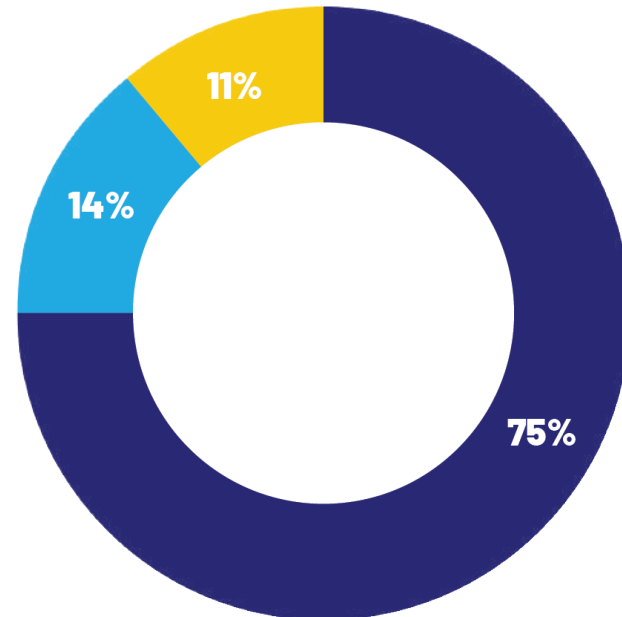


Ilustración 11: Lesionados ingresados en el IESS Guayaquil según su estado civil, año 2025

De los 2 690 lesionados, el 75% eran personas con estudios de Bachiller, 14% cursaron estudios hasta el nivel de primaria y el 11% tenía otro nivel de estudios.

10.12.5. Lesionados ingresados al IESS Guayaquil según grupo de edad y género

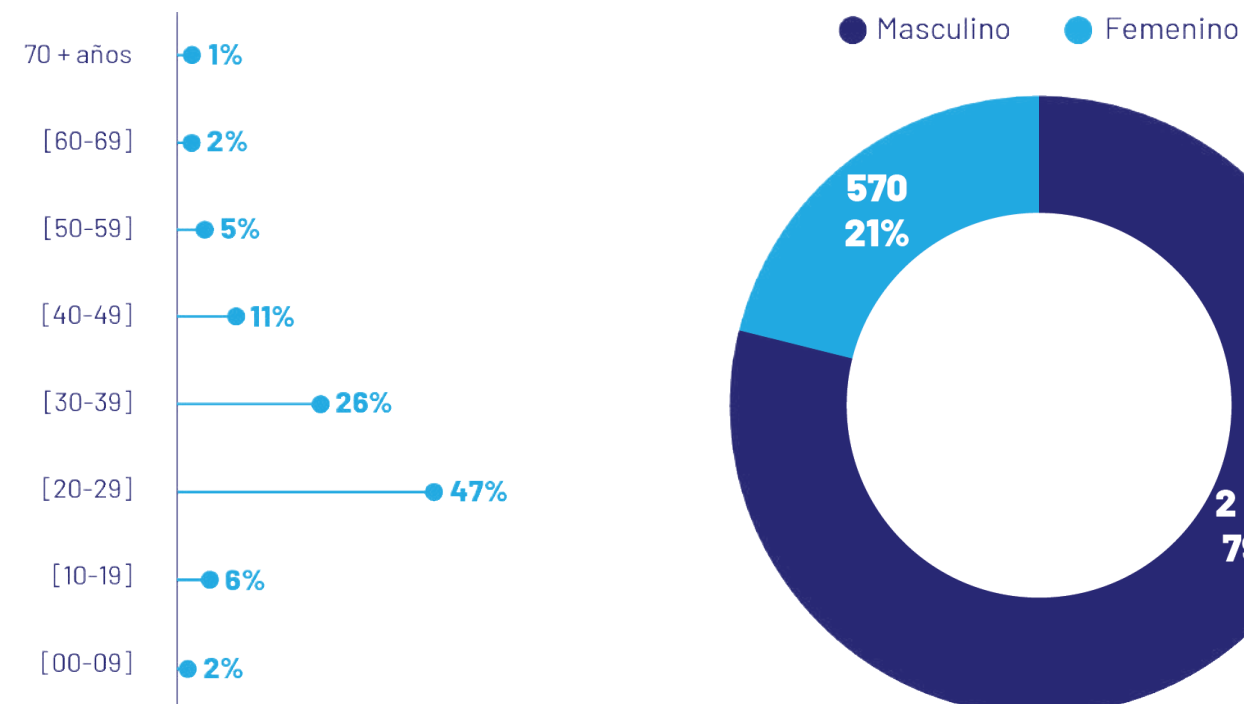
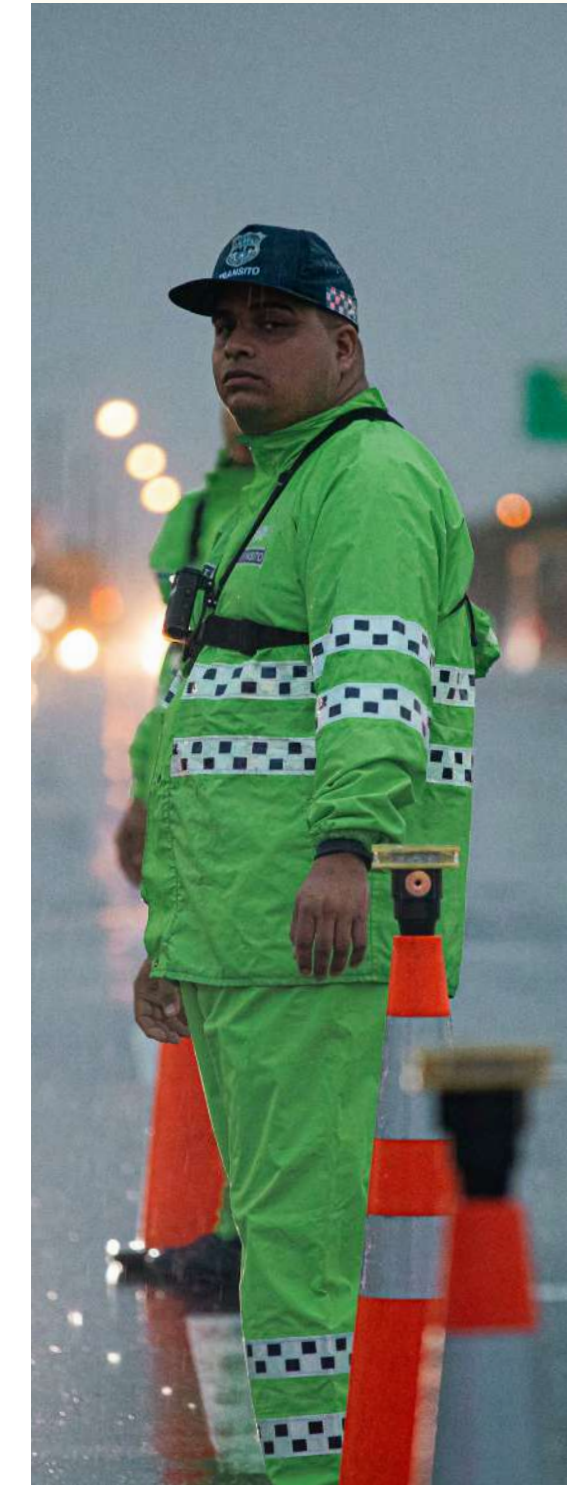


Ilustración 12: Distribución porcentual de los lesionados según grupo de edad, año 2025

Ilustración 13: Distribución porcentual de los lesionados según género, año 2025

De las 2 690 personas lesionadas, 47% pertenecían al grupo de 20 a 29 años. Respecto de su género, el 21% eran personas de género femenino.





10.12.6. Lesionados ingresados al IESS Guayaquil que fallecieron

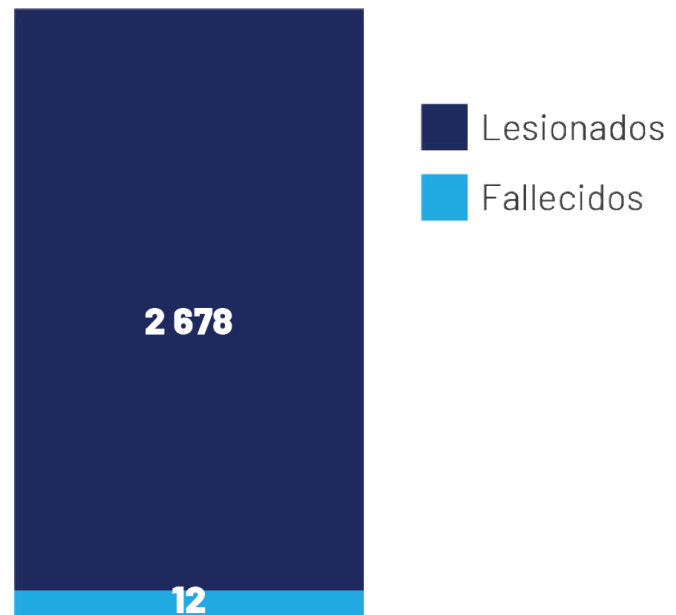


Ilustración 14: Lesionados ingresados en el IESS Guayaquil que fallecieron, año 2025

De las 2 690 personas lesionadas que ingresaron en total a las distintas unidades del IESS, 12 lamentablemente fallecieron. Es decir, en el 2025, por cada 224 personas que ingresaron como lesionadas por algún siniestro de tránsito registrado en Guayaquil, 1 de ellas lamentablemente falleció.

Entre los sitios de referencia más conocidos donde se registraron los siniestros de tránsito de estas 12 personas fallecidas se encuentran: Perimetral (2), Vía a Daule (1), Narcisca de Jesús (1), Francisco de Orellana (1), Domingo Comín (1), Carlos Julio Arosemena (1) y Vía a la Costa (1) y resto de Guayaquil (4).



**Anuario de
Seguridad Vial**
Guayaquil 2025

11



Lesionados



11. 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 con base al total registrado en las partes de siniestros reportados en Guayaquil durante el 2025.

11.1. Evolución histórica de los lesionados

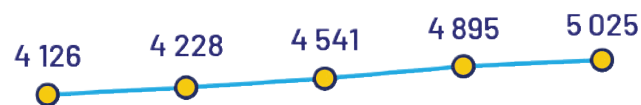


Ilustración 15: Cantidad de lesionados

La ciudad presenta un crecimiento en la cantidad de personas lesionadas por siniestro de tránsito. En 2025, se registraron 5 025 personas lesionadas, esto es, 3% más que lo registrado en 2024. La tasa interanual de incremento también fue del 7%, en los últimos cinco años.

11.2. Evolución histórica de la tasa de morbilidad

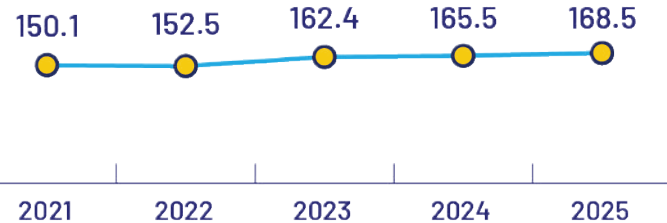


Ilustración 16: Tasa de morbilidad medida como lesionados por cada 100 000 habitantes

Similar situación ocurre con la tasa de morbilidad cuantificada como la cantidad de personas lesionadas por cada 100 000 habitantes. En 2025, ascendió a 168.5, esto es, 2% más al valor registrado para el 2024.

11.3. Lesionados según mes del año

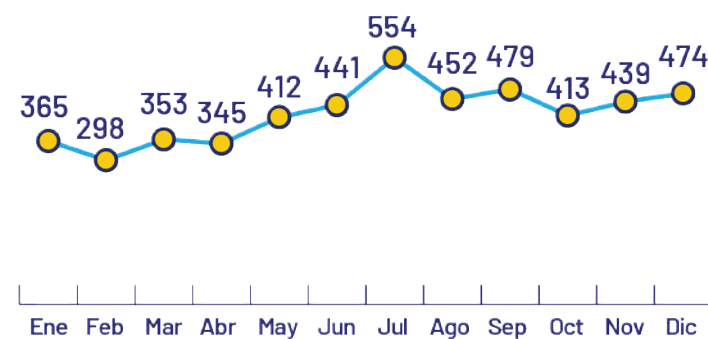


Ilustración 17: Cantidad de lesionados por mes, año 2025

Respecto a los meses del año, julio y septiembre fueron los de mayor cantidad de personas lesionadas registradas por siniestros de tránsito.

11.4. Lesionados según causa probable y tipo de siniestro

No	Causas Probables/ Tipos de Siniestros	Choque lateral	Atropello	Pérdida de carril o pista	Choque por alcance	Estrellamiento	Roce negativo	Colisión	Choque frontal	Volcamiento lateral	Caida de pasajero	Otros tipos	Total	% Part.
1	Exceso de velocidad	926	698	535	200	243	104	70	56	67	42	20	2 961	59%
2	Irrespeto a señales reglamentarias de tránsito	790	38	5	3	10	3	4	4	1	0	2	860	17%
3	No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede	26	1	1	150	17	2	27	1	3	3	2	233	5%
4	No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos	47	1	1	22	6	82	4	12	0	1	4	180	4%
5	Realizar cambio brusco o indebido de carril	98	1	3	6	0	3	0	8	3	0	0	122	2.4%
6	No ceder el derecho de vía o preferencia de paso al peatón	0	116	1	0	0	0	0	0	0	0	1	118	2.3%
7	Conducir desatento por uso de celular u otros objetos	63	13	11	0	11	4	0	8	1	5	0	116	2.3%
8	Conducir bajo la influencia de alcohol y/o medicamentos	15	4	32	13	26	1	1	0	2	0	0	94	2%
9	Caso fortuito o fuerza mayor	9	7	17	4	5	4	1	2	2	14	4	69	1%
10	Peatón cruza sin respetar las señales de tránsito	0	54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54	1%
	Otras causas probables	38	65	54	7	14	0	1	7	4	14	14	218	4%
	Total	2 012	998	660	405	332	203	108	98	83	79	47	5 025	100%
	% Part.	40%	20%	13%	8%	7%	4%	2%	2%	2%	1%	1%	100%	

Tabla 14: Lesionados según causas probables y tipos, año 2025

De los 5 025 lesionados, el 40% de ellos sucedieron por siniestros de tipo "Choque lateral". De estas 2 012 personas lesionadas en este tipo de eventos, la mayoría de los casos estuvo asociada, presuntamente, al exceso de velocidad.

11.5. Lesionados según grupo de edad y género

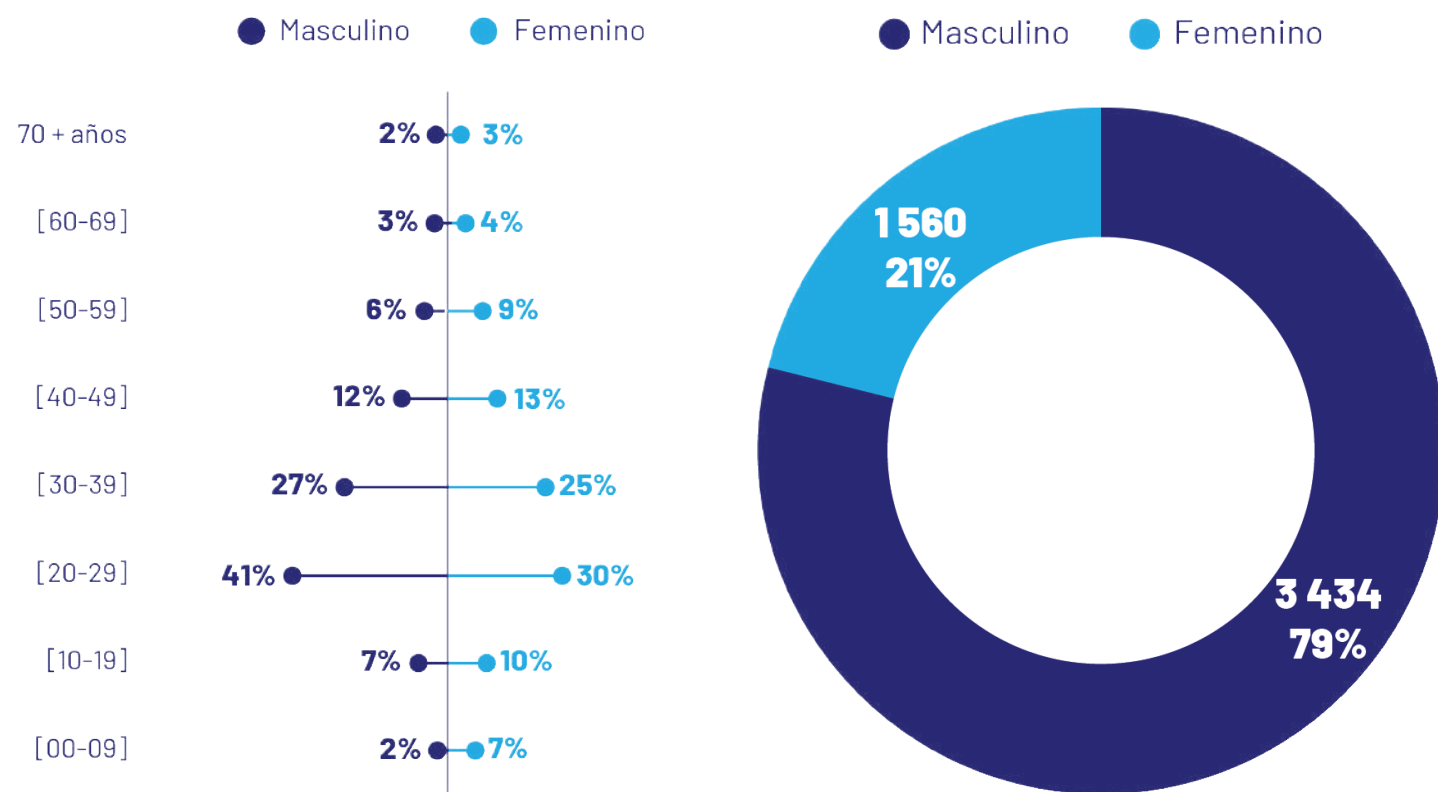


Ilustración 18: Distribución porcentual de los lesionados según grupo de edad y género, año 2025

De las 5 025 personas lesionadas con edad y género identificados, el grupo de 20 a 29 años presentó la mayor concentración en ambos géneros.



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

Grupo edad/ Actor vial	Motociclista	Ocupante vehículo liviano	Peatón	Scooter	Ciclista	Ocupante otros automotores	No identificado	Total	% Part.
00-09 años	14	18	6	0	0	0	17	55	1%
10-19 años	38	19	18	2	0	2	42	121	2%
20-29 años	266	74	57	0	0	6	179	582	12%
30-39 años	168	90	46	2	1	6	97	410	8%
40-49 años	56	58	24	0	1	6	41	186	4%
50-59 años	18	51	22	0	1	5	8	105	2%
60-69 años	6	23	16	0	0	2	8	55	1%
70 + años	1	14	18	0	0	0	5	38	1%
No identificado	923	739	706	9	7	119	970	3 473	69%
Total	1 490	1 086	913	13	10	146	1 367	5 025	100%
% Part.	30%	22%	18%	0%	0%	3%	27%	100%	

Tabla 15: Lesionados según grupo de edad versus tipo de actor vial, año 2025

De las 5 025 personas lesionadas cuya edad y tipo de actor vial fueron identificados, los más vulnerables resultaron ser los motociclistas que oscilan entre las edades de 20 a 29 años.

11.7. 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	26	17	32	37	27	38	47		224	1 311 26%
	7:00 - 7:59	45	50	57	48	58	30	29		317	
	8:00 - 8:59	36	52	41	43	37	26	24		259	
	9:00 - 9:59	23	30	37	24	26	26	34		200	
	10:00 - 10:59	21	16	17	32	9	24	34		153	
	11:00 - 11:59	9	15	25	25	23	26	35		158	
TARDE	12:00 - 12:59	32	48	21	57	25	31	31		245	1 699 34%
	13:00 - 13:59	44	24	27	45	33	27	51		251	
	14:00 - 14:59	34	41	46	25	39	46	30		261	
	15:00 - 15:59	36	61	37	29	33	44	61		301	
	16:00 - 16:59	42	33	46	25	65	36	39		286	
	17:00 - 17:59	39	43	54	51	36	73	59		355	
NOCHE	18:00 - 18:59	33	35	29	45	33	46	37		258	1 433 28%
	19:00 - 19:59	49	41	23	32	45	59	51		300	
	20:00 - 20:59	21	13	29	27	45	57	76		268	
	21:00 - 21:59	22	27	26	40	44	54	41		254	
	22:00 - 22:59	15	24	29	18	24	31	37		178	
	23:00 - 23:59	19	14	15	29	30	39	29		175	
MADRUGADA	0:00 - 0:59	21	4	10	11	11	28	50		135	582 12%
	1:00 - 1:59	20	9	3	2	18	20	40		112	
	2:00 - 2:59	13	9	3	7	9	19	10		70	
	3:00 - 3:59	2	3	1	5	3	25	35		74	
	4:00 - 4:59	3	2	7	5	11	17	28		73	
	5:00 - 5:59	9	24	12	7	14	17	35		118	
TOTAL		614	635	627	669	698	839	943		5 025	100%
% Part.		12%	13%	12%	13%	14%	17%	19%		100%	

Tabla 16: Lesionados según tramo de hora y día de la semana, año 2025

De los 5 025 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, 15:00 a 15:59 y de 17:00 a 17:59.

11.8. Lesionados según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y su causa probable

No	Causas probables/ AGA's	A01	A02	A03	A04	A05	A06	A07	A08	A09	A10	A11	A12	A13	A14	A15	A16	A17	A18	Centro	Total	% Part.
1	Exceso de velocidad	27	236	177	35	65	183	205	109	377	318	168	234	58	78	291	115	82	24	179	2 961	59%
2	Irrespeto a señales reglamentarias de tránsito	0	36	17	0	5	21	52	14	90	14	54	177	36	8	181	29	18	2	106	860	17%
3	No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede	1	45	18	0	2	15	18	16	23	41	5	14	0	2	7	6	8	7	5	233	5%
4	No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos	2	19	13	0	3	7	18	3	24	20	2	22	2	1	17	14	3	8	2	180	4%
5	Realizar cambio brusco o indebido de carril	0	10	13	0	0	9	9	6	21	8	4	10	2	3	8	6	3	1	9	122	2%
6	No ceder el derecho de vía o preferencia de paso al peatón	0	13	3	0	2	7	7	6	9	8	14	10	3	1	8	8	6	1	12	118	2%
7	Conducir desatento por uso de celular u otros objetos	0	10	3	2	0	8	4	5	15	11	9	17	1	3	8	6	3	4	7	116	2%
8	Conducir bajo la influencia de alcohol y/o medicamentos	3	10	5	1	6	5	8	4	13	11	2	4	0	0	9	1	6	1	5	94	2%
9	Caso fortuito o fuerza mayor	0	9	8	0	0	3	8	3	7	5	0	5	2	3	7	5	1	0	3	69	2%
10	Peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente	2	5	7	0	0	0	8	2	7	7	0	4	1	1	1	2	0	1	6	54	1%
	Otras causas probables	1	15	16	3	2	16	14	8	37	30	6	20	7	10	13	7	7	0	6	218	4%
	Total	36	408	280	41	85	274	351	176	623	473	264	517	112	110	550	199	137	49	340	5 025	100%
	% Part.	1%	8%	6%	1%	2%	5%	7%	4%	12%	9%	5%	10%	2%	2%	11%	4%	3%	1%	7%	100%	

Tabla 17: Lesionados según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y su causa probable, año 2025

11.9. Lesionados según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y su tipo de siniestro

No	Tipos de siniestros/ AGA's	A01	A02	A03	A04	A05	A06	A07	A08	A09	A10	A11	A12	A13	A14	A15	A16	A17	A18	Centro	Total	% Part.
1	Choque lateral	6	120	76	11	14	88	117	37	222	60	135	316	68	40	371	65	40	11	215	2 012	40%
2	Atropello	9	66	57	16	28	60	84	42	94	86	76	85	29	33	78	42	44	8	61	998	20%
3	Pérdida de carril o pista	3	49	36	11	18	44	57	32	131	104	11	32	6	16	37	30	12	7	24	660	13%
4	Choque por alcance	2	51	30	0	9	23	27	24	46	73	11	26	0	6	19	22	20	7	9	405	8%
5	Estrellamiento	12	57	12	0	10	21	32	11	47	44	7	26	2	0	12	11	5	6	17	332	7%
6	Roce negativo	2	21	17	0	1	15	14	4	45	29	1	14	1	4	9	14	4	0	8	203	4%
7	Colisión	0	15	20	0	1	3	2	7	10	29	5	1	0	3	5	6	1	0	0	108	2%
8	Choque frontal	0	13	16	0	2	6	2	7	4	9	12	0	4	3	6	5	1	8	0	98	2%
9	Volcamiento lateral	0	3	7	0	0	7	5	5	12	22	2	4	1	1	3	1	6	0	4	83	2%
10	Caída de pasajero	2	9	7	3	2	5	8	4	6	5	0	11	0	4	6	2	3	0	2	79	1%
	Otros tipos de siniestros	0	4	2	0	0	2	3	3	6	12	4	2	1	0	4	1	1	2	0	47	1%
	Total	36	408	280	41	85	274	351	176	623	473	264	517	112	110	550	199	137	49	340	5 025	100%
	% Part.	1%	8%	6%	1%	2%	5%	7%	4%	12%	9%	5%	10%	2%	2%	11%	4%	3%	1%	7%	100%	

Tabla 18: Lesionados según el Área de Gestión Administrativa (AGA's) y tipo de siniestros, año 2025

Las AGA's A09, A15, A12 y A10 concentraron el 42% del total de lesionados y, para cada una de ellas, se destacan algunas vías en función de su concentración de lesionados, a saber:

AGA's	Tramos de vía con mayor concentración de lesionados
A09	Vía a Daule entre Mi Comisariato (4.5 km) hasta Industrial Pesquera Santa Priscila, Juan Tanca Marengo y Agustín Freire Ycaza, Benjamín Rosales a la altura del Terminal de Metrovía y Av. de las Américas a la altura de Transportes Ecuador.
A15	4 de Noviembre entre Tulcán y Esmeraldas, 25 de Julio y Francisco Segura, 25 de Julio y Maracaibo, Chile entre el Oro y Bolivia, Av. del Ejercito y Francisco de Marcos y, Lizardo García entre Francisco Segura y María Baquerizo de Sandoval.
A12	Machala y Clemente Ballén, Machala y Cuenca, Esmeraldas y Alejo Lascano, Pedro Pablo Gómez y Carchi, Milagro (17 ava) y Gómez Rendón, Manuel Galecio y Av. del Ejercito, Leónidas Plaza y Brasil, Portete y Samborondón (19 ava) y, Portete y Assad Bucaram Elmalin (29 ava).
A10	Rodríguez Bonín a la altura de Jardines del Salado, Av. del Bombero desde IESS-Ceibos hasta Nestlé, Carlos Julio Arosemena a la altura de la Universidad del Río, Av. Barcelona a la altura del puente de la 17, Vía a la Costa a la altura de la Urb. Colinas del Bosque, Vía a la Costa a la altura de la Iglesia Testigos de Jehová, y Perimetral a la altura del tercer puente.

Tabla 19: Áreas de Gestión Administrativa con mayor concentración de lesionados, año 2025.



**Anuario de
Seguridad Vial**
Guayaquil 2025

12

**Análisis espacial de
la siniestralidad**





12. Análisis espacial de la siniestralidad

El análisis espacial de los siniestros de tránsito a través de su georreferenciación brinda la posibilidad de identificar aquellos puntos o tramos de vías críticas donde se concentran, por ejemplo, los siniestros de tránsito que originaron personas fallecidas, insumo que resulta de gran interés para la planificación de intervenciones estratégicas a fin de mejorar la seguridad vial en la ciudad.

12.1. Las vías más peligrosas según la cantidad de siniestros fatales

Un siniestro de tránsito puede originarse en cualquier vía de la ciudad, sin embargo, resulta de mucho interés identificar aquellas donde se concentran la mayor cantidad de fallecidos en sitio. El 45% de las personas fallecidas en sitio por siniestros de tránsito en 2025, esto es, 133 de las 300 personas fallecidas en sitio, se concentraron en siete vías de la ciudad, a saber:

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	Perimetral	4	3	2	6	1	0	4	1	0	1	1	4	0	4	1	5	2	4	1	3	1	2	0	5	55	18%
2	Vía a Daule	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	1	3	4	1	1	3	2	1	1	1	0	1	23	8%
3	Narcisca de Jesús	1	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	2	0	1	1	0	1	2	2	0	1	0	2	1	17	6%
4	25 de Julio	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	2	0	0	1	1	1	11	4%	
5	Vía a la Costa	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	2	1	1	1	0	1	0	0	0	1	1	0	0	11	4%	
6	Casuarina	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	0	0	0	1	1	8	3%	
7	Francisco de Orellana	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	2	8	3%	
	Resto Guayaquil	10	6	6	6	5	10	1	7	1	3	5	7	6	8	8	6	8	6	17	8	12	7	9	5	167	55%
	Total	18	10	9	12	6	12	7	10	3	5	7	16	9	18	18	12	15	17	26	12	17	12	13	16	300	100%
		67					48					89					96										
		22%					16%					30%					32%										

Tabla 20: Fallecidos en sitio según vía y tramos de hora, año 2025

Además, la mayor proporción de los fallecidos en sitio se registró en los tramos de 00:00 - 00:59 (mañana), de 06:00 - 06:59 (mañana) y de 19:00 - 20:59 (noche).

12.2. Causas probables de siniestros fatales en las vías más peligrosas

Considerando las siete vías más críticas según la cantidad de fallecidos en sitio registrados en 2025, el exceso de velocidad resultó ser la causa más probable por las que un siniestro de tránsito registró al menos una persona fallecida en sitio.

No	Causas Probables/ Tipos de Siniestros	Perimetral	Vía a Daule	Narcisca de Jesús	25 de Julio	Vía a la Costa	Casuarina	Francisco de Orellana	Total	% Part.
1	Exceso de velocidad	45	14	9	8	9	7	7	99	74%
2	Peatón cruza sin respetar las señales de tránsito	4	1	2	1	1	0	0	9	7%
3	Irrespeto a señales reglamentarias de tránsito	0	6	0	1	0	0	1	8	6%
4	No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos	2	0	1	0	0	0	0	3	2%
5	Caso fortuito o fuerza mayor	0	2	1	0	0	0	0	3	2%
6	No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede	2	0	1	0	0	0	0	3	2%
7	Conducir bajo la influencia de alcohol y/o medicamentos	1	0	0	0	1	0	0	2	2%
8	No ceder el derecho de vía o preferencia de paso al peatón	0	0	1	0	0	0	0	1	1%
9	Realizar cambio brusco o indebido de carril	0	0	0	0	0	1	0	1	1%
10	Condiciones ambientales y/o atmosféricas	0	0	1	0	0	0	0	1	1%
	Otras causas probables	1	0	1	1	0	0	0	3	2%
	Total	55	23	17	11	11	8	8	133	100%
	% Part.	42%	17%	13%	8%	8%	6%	6%	100%	

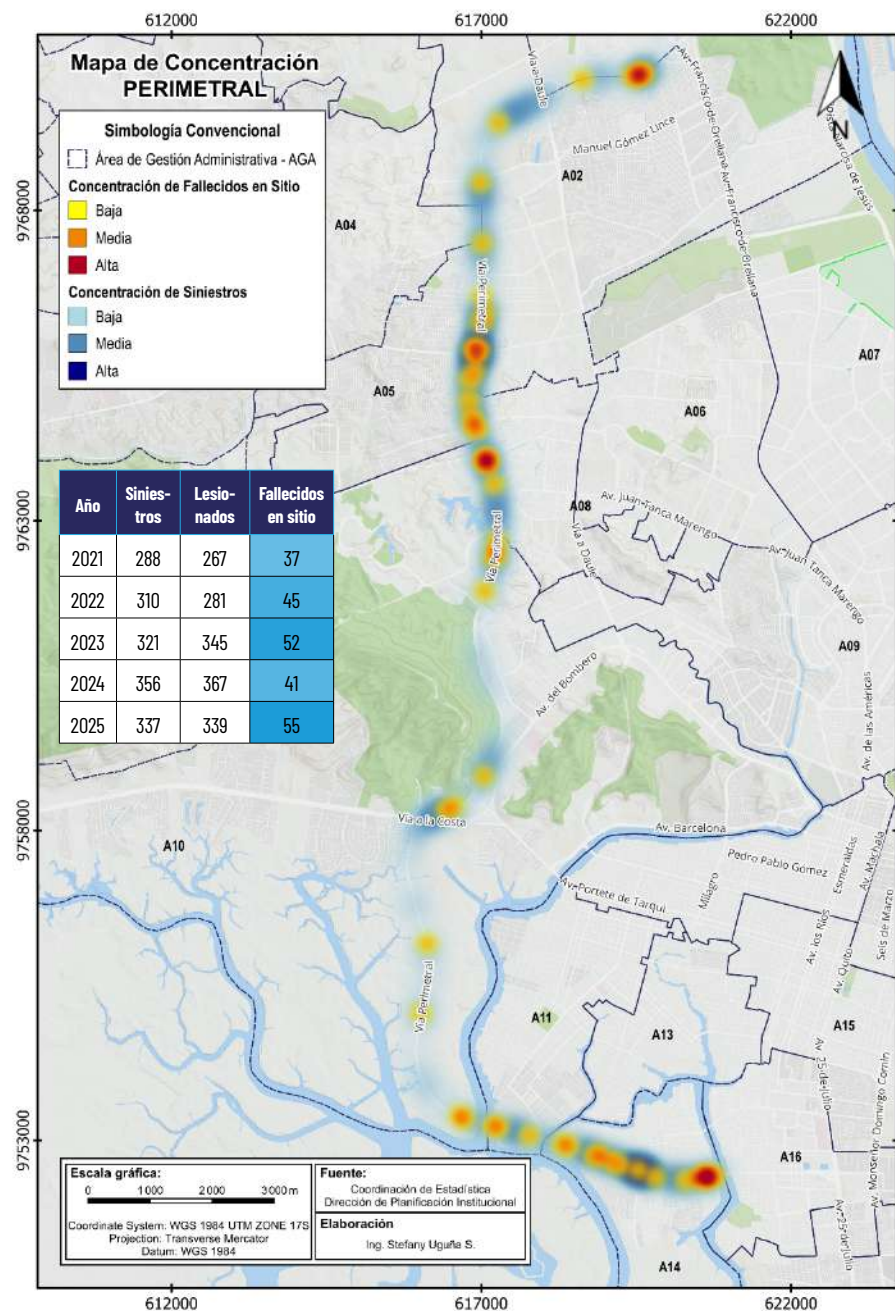
Tabla 21: Fallecidos en sitio según vía y causa probable, año 2025

12.3. Tramos críticos de siniestralidad en las vías más peligrosas

12.3.1. Perimetral

En la vía Perimetral que atraviesa la ciudad de norte a sur, se registraron 55 personas fallecidas en sitio durante el 2025, ubicándose como la vía más crítica según este indicador.

Los tramos referenciales con mayor concentración de fallecidos en sitio se registraron entre el Parque Acuático Pascuales y la calle Paján (Parque Guamote); entre Maximetales y Super AKI; entre el Grupo de Operaciones Especiales (GOE) y la salida a Socio Vivienda; entre la estación de servicio Terpel y la avenida 29 SO; y entre Jaher y el primer puente.

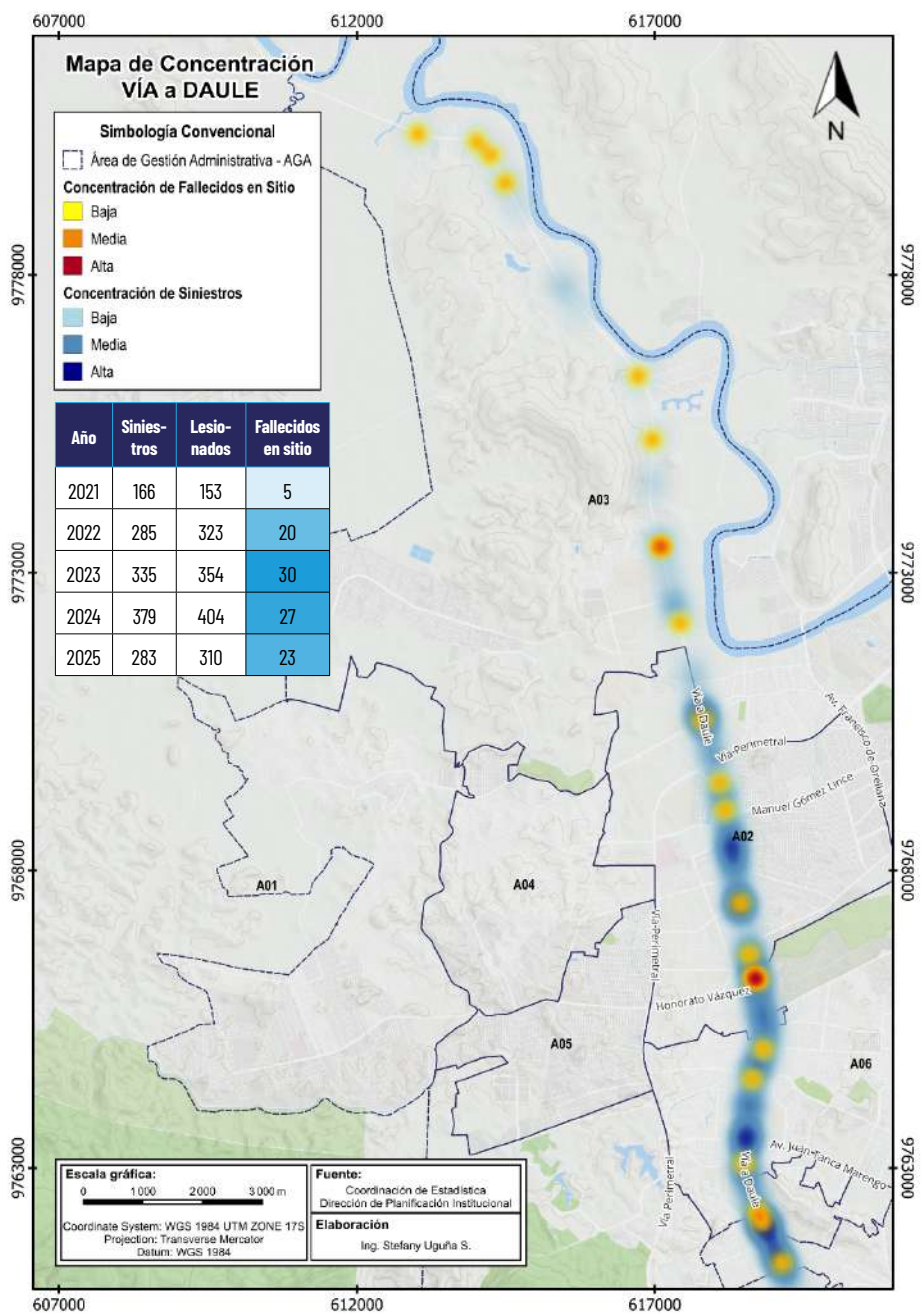


Mapa 1: Mapa de siniestralidad de la Vía Perimetral, año 2025



12.3.2. Vía a Daule

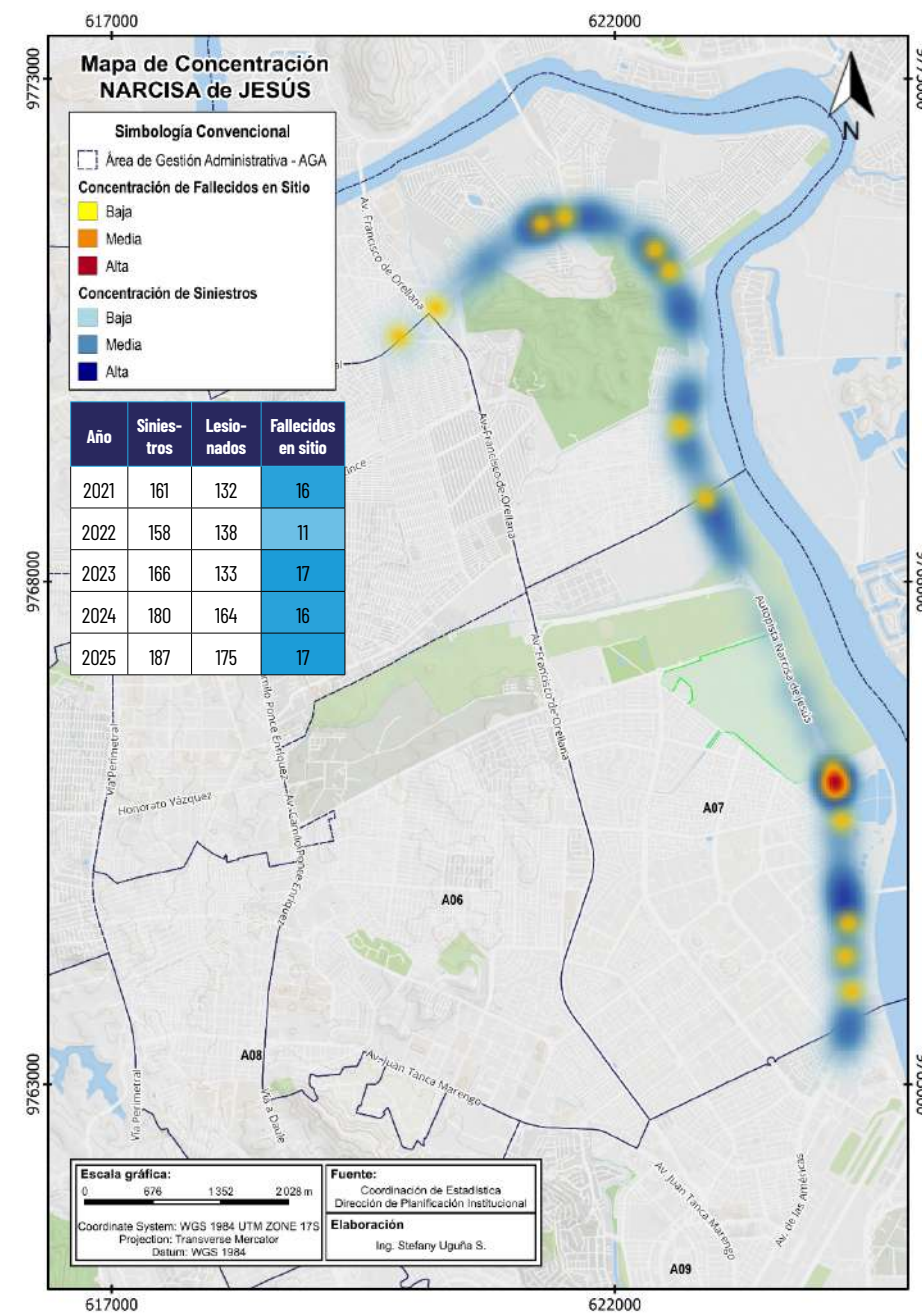
En la vía a Daule se registraron 23 personas fallecidas en sitio durante el 2025. Los tramos referenciales de mayor concentración de fallecidos en sitio se registraron entre la Industria Pesquera Santa Priscila y Empresa REGGASA, así como entre Honorato Vásquez (Av. 22 N.O.) y Carlos Julio Arosemena Monroy (Calle 23 A N-O).



Mapa 2: Mapa de siniestralidad de la Vía a Daule, año 2025

12.3.3. Narcisa de Jesús

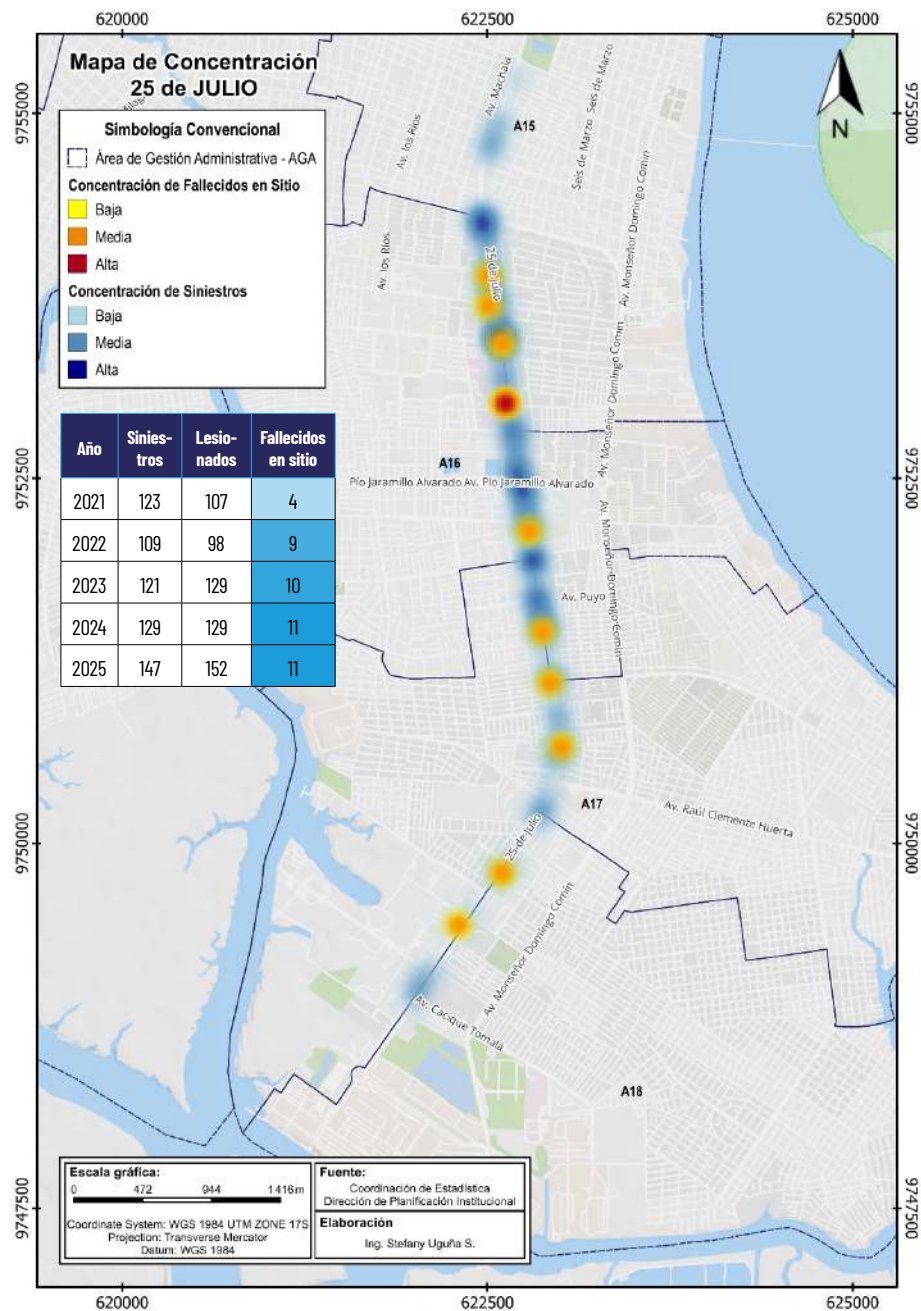
En la vía Narcisa de Jesús se registraron 17 personas fallecidas en sitio durante el 2025. Los tramos referenciales de mayor concentración se dieron entre la Piscina de oxidación y la Estación de Interagua; entre Romería Plaza y Plaza Tía El Maestro; y entre Civil Art (Primer paso peatonal) y la Unidad Educativa Nuevo Pacto (Segundo paso peatonal).



Mapa 3: Mapa de siniestralidad de la Narcisa de Jesús, año 2025

12.3.4. 25 de Julio

En la vía 25 de Julio se registraron 11 personas fallecidas en sitio durante el 2025. Los tramos referenciales de mayor concentración se registraron entre Servientrega de las Acacias y Comisariato El Constructor; entre Mall del Sur y calle Dr. Leonidas Ortega Moreira (Hospital IESS); y entre el Complejo 4 Mosqueteros y el Complejo Judicial Guayaquil Sur.

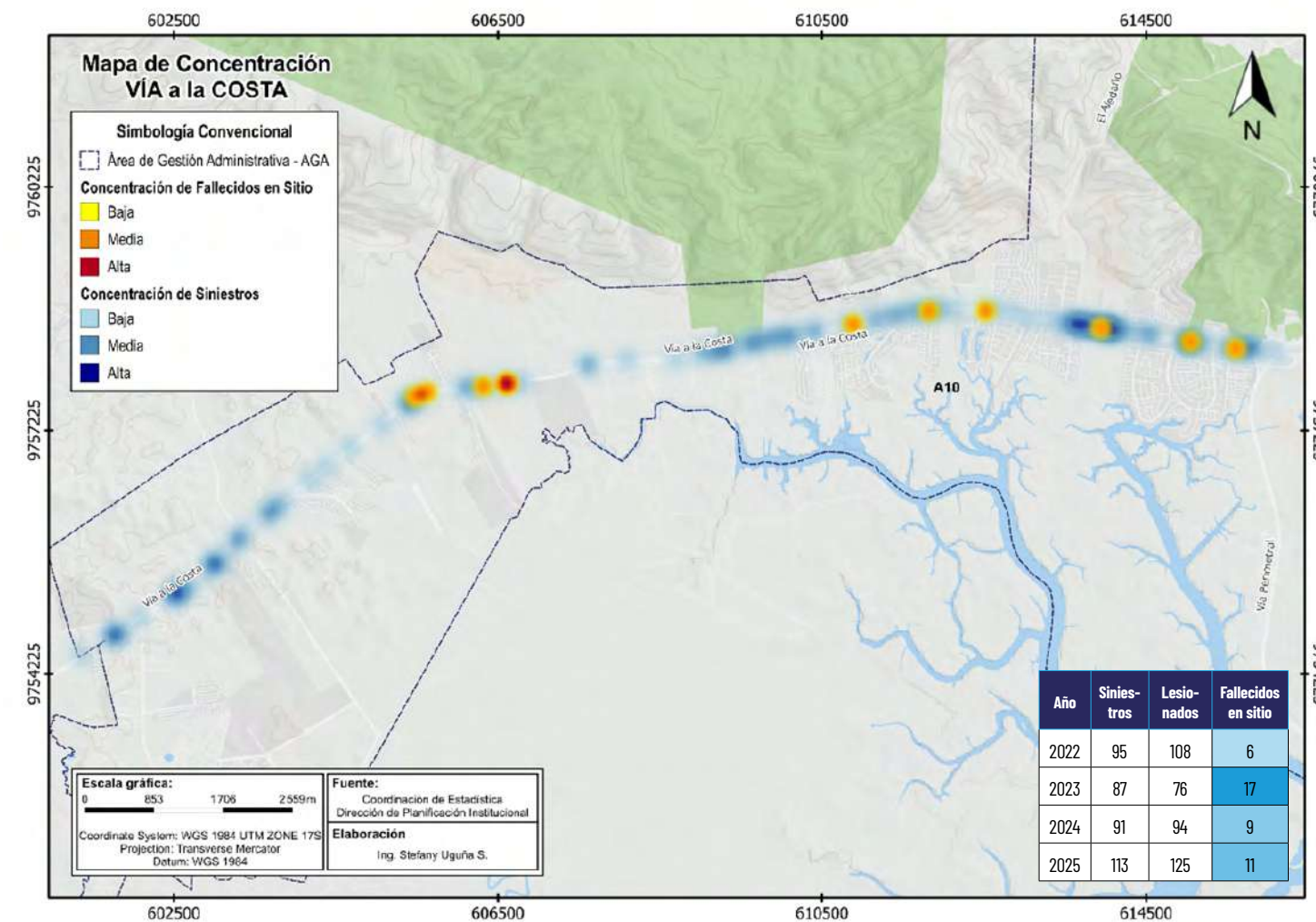


Mapa 4: Mapa de siniestralidad de la 25 de Julio, año 2025

12.3.5. 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 11 personas fallecidas en sitio durante el 2025. Los tramos de mayor concentración según la cantidad de fallecidos en sitio se dieron entre el Supermercado Del Portal y Gasolinera Primax Puerto Azul; entre Almax Vía a la Costa y Costa Brisa Plaza; y entre la Urbanización Los Ángeles y el ingreso a Chongón.



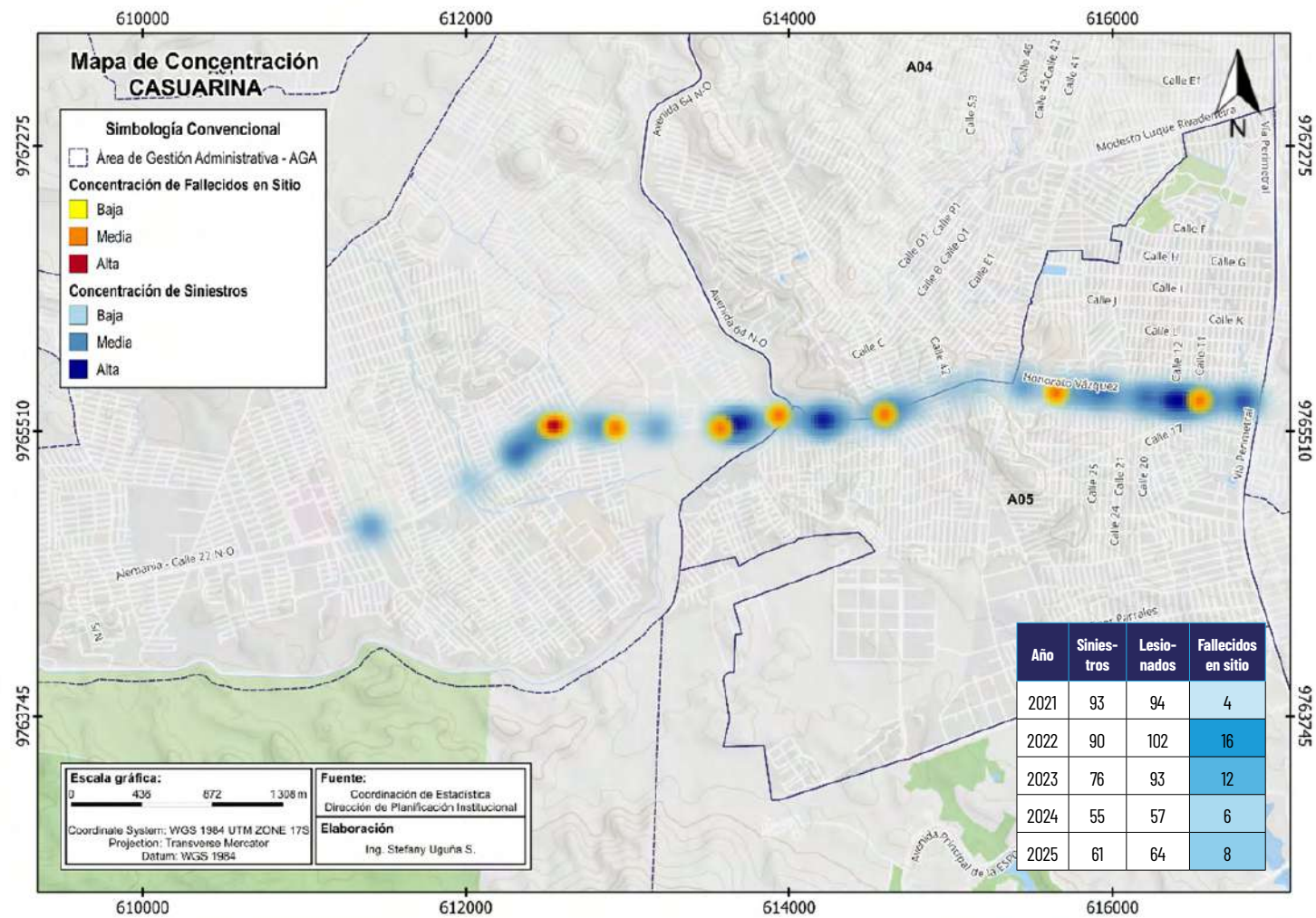
Mapa 5: Mapa de siniestralidad de Vía a la Costa, año 2025





12.3.6. Casuarina

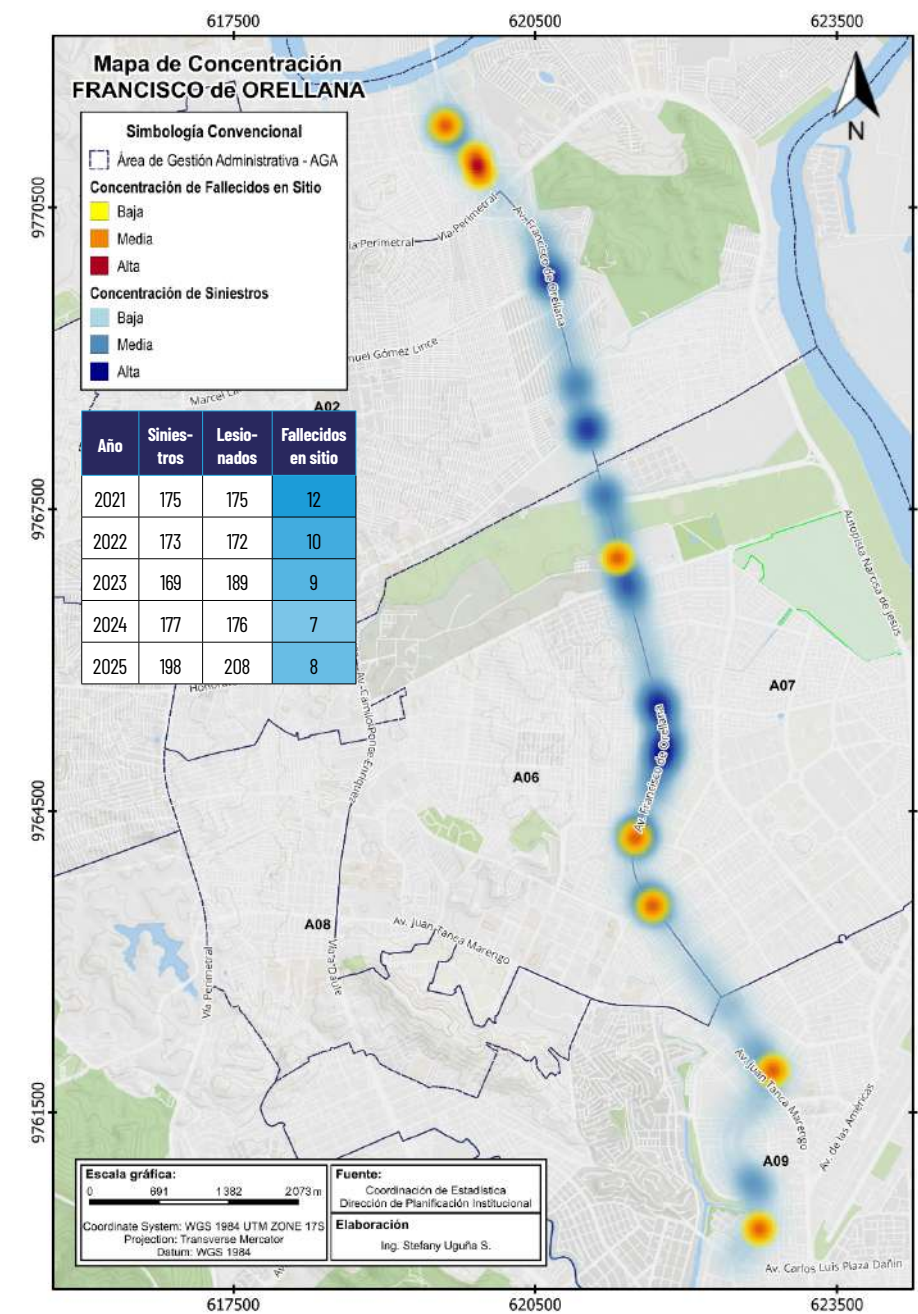
En la vía Casuarina se registraron 8 personas fallecidas en sitio durante el 2025. Los tramos referenciales de mayor concentración de fallecidos en sitio se dieron entre Farmacia Farma Mix y UPC Casuarina; entre Tuti Casuarina y la Unidad Educativa Francisco García Jiménez; y entre la Iglesia de Jesucristo de los Santos de los últimos días y la Farmacia & Pañalera Buen Samaritano.



Mapa 6: Mapa de siniestralidad de Casuarina, año 2025

12.3.7. Francisco de Orellana

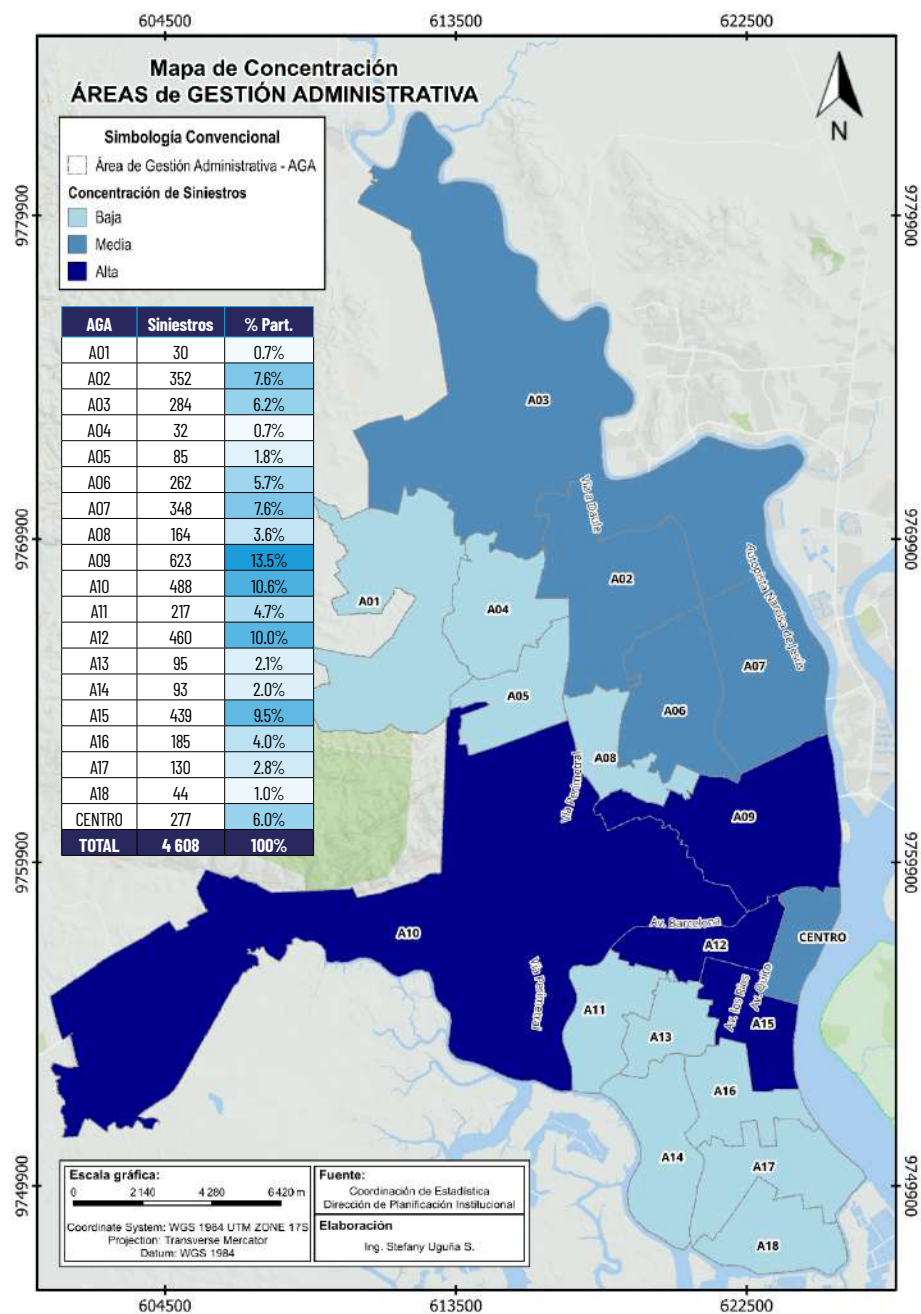
En la vía Francisco de Orellana se registraron 8 personas fallecidas en sitio durante el 2025. Los tramos referenciales de mayor concentración de fallecidos en sitio se dieron entre el anillo vial con Narcisca de Jesús y Hornados de Sangolquí; entre Rodolfo Baquerizo Nazur y Benjamín Carrión; y entre Teodoro Álvarado Oleas y Paseo del Parque.



Mapa 7: Mapa de siniestralidad de la Francisco de Orellana, año 2025

12.4. Mapa de concentración de siniestros de tránsito según el Área de Gestión Administrativa (AGA's)

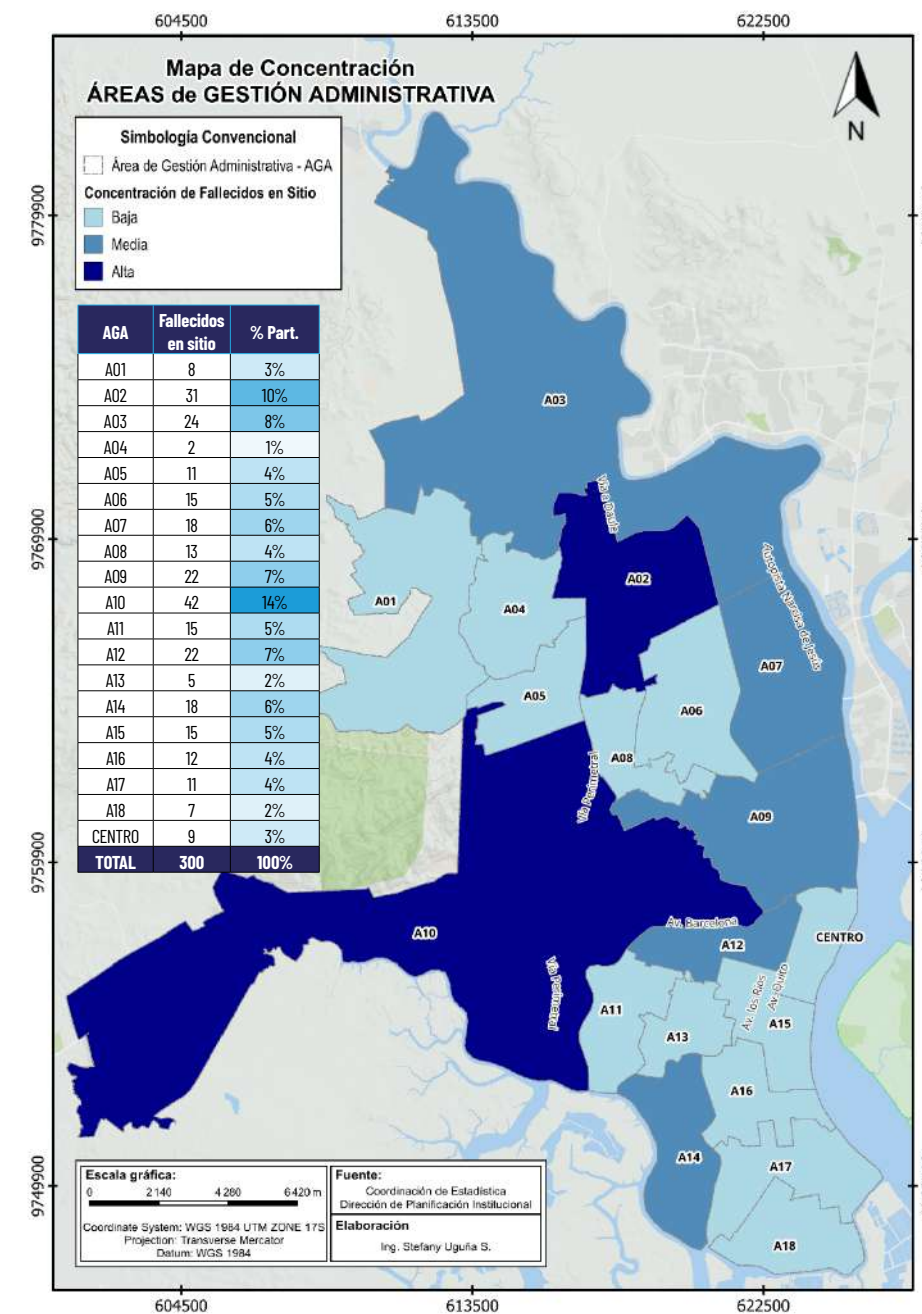
Las AGA's A09, A10, A12 y A15 representaron el 44% del total de siniestros de tránsito. Algunos sitios referenciales de mayor concentración fueron: Vía a Daule a la altura del kilómetro 4.5, Av. Benjamín Rosales a la altura del Terminal de la Metrovía, Av. del Bombero a la altura IESS Ceibos, Av. Rodríguez Bonín a la altura de Jardines del Salado, Vía a la Costa a la altura de la Urbanización Colinas del Bosque, Machala y Cuenca, Portete entre Assad Bucaram (29) y Milagro (17), Esmeraldas y Alejos Lascano, Manuel Galecio y Los Ríos, Pedro Pablo Gómez y Carchí, Av. 25 de Julio entre Francisco Segura y Maracaibo, 4 de noviembre entre Tulcán y García Moreno, Chile entre El Oro y Bolivia y, la Av. Portete entre Tulcán y José Mascote.



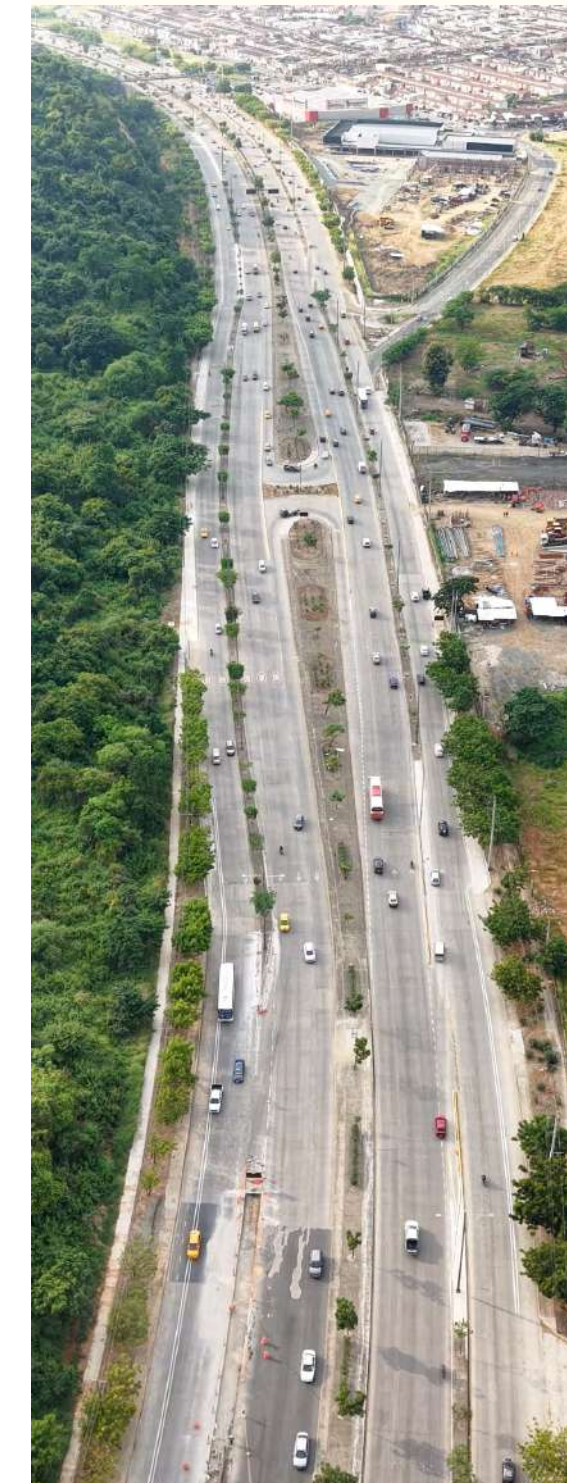
Mapa 8: Mapa de concentración de siniestros por Áreas de Gestión Administrativa, año 2025

12.5. Mapa de concentración de fallecidos en sitio según el Área de Gestión Administrativa (AGA's)

Las AGA's A10, A02, A03 y A12 representaron el 39% del total de fallecidos en sitio. Algunos sitios referenciales de mayor concentración fueron: Av. Rodríguez Bonín a la altura de Jardines del Salado, Av. Barcelona a la altura de Holcim, vía Perimetral a la altura del ingreso a Socio Vivienda, de Tres Bocas y de Pascuales, Av. Manuel Gómez Lince a la altura de Centro Comercial Plaza Coronel, Av. Manuela Garaycoa de Calderón a la altura de la piscina Brahma, Av. Carlos Arosemena Monroy a la altura de Fisa, Av. Narcisca de Jesús a la altura de Mucho Lote 2, Av. Francisco de Orellana a la altura del anillo vial de la Narcisca de Jesús, Milagro (17 ava) entre Cristóbal Colón y Cuenca, Gómez Rendón entre Assad Bucaram (29 ava) e Ismael Pérez Castro (25 ava).

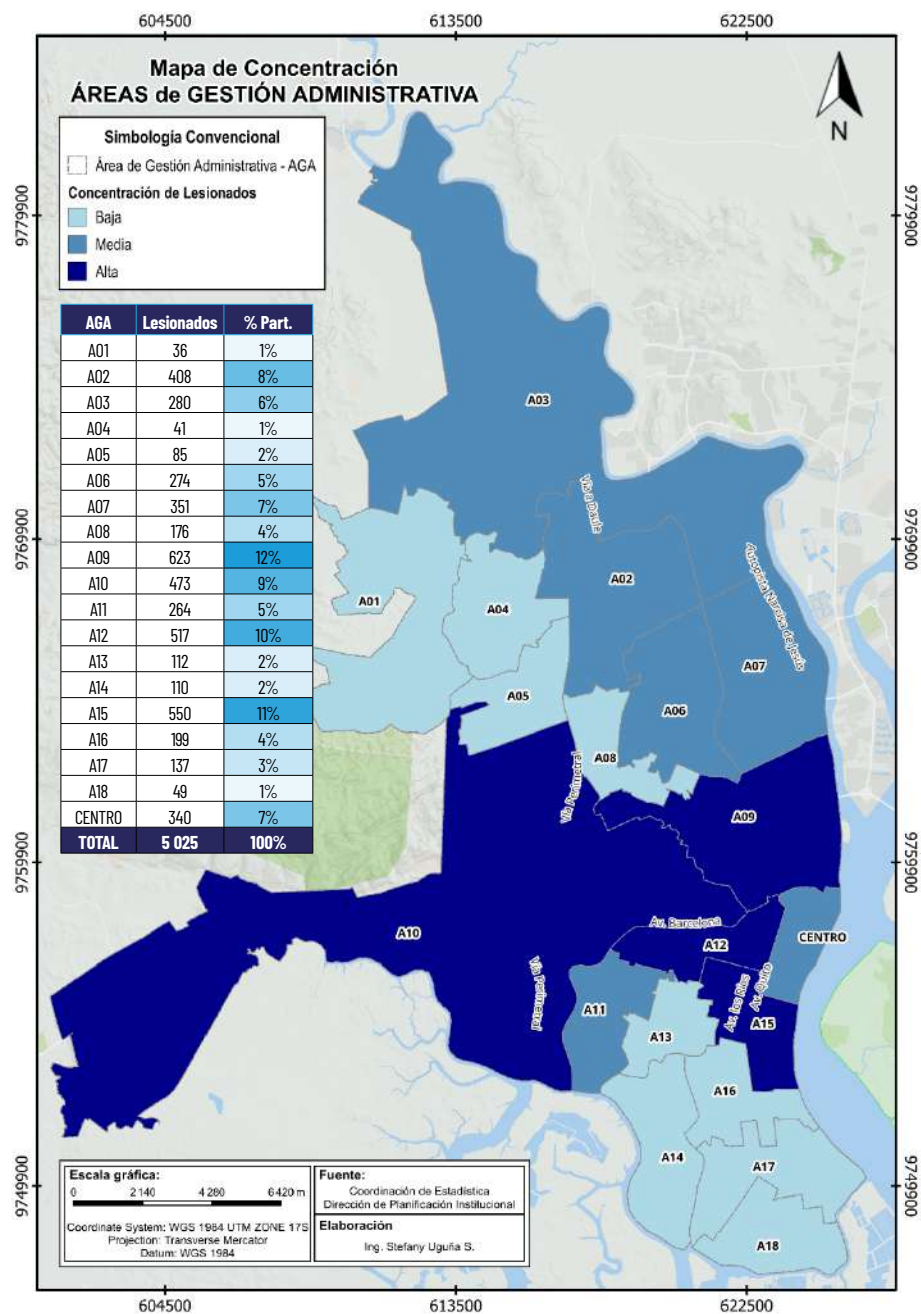


Mapa 9: Mapa de concentración de fallecidos en sitio por Áreas de Gestión Administrativa, año 2025



12.6. Mapa de concentración de lesionados según Área de Gestión Administrativa (AGA'S)

Las AGA's A09, A15, A12 y A10 representaron el 42% del total de lesionados. Algunos sitios referenciales de mayor concentración fueron: Vía a Daule entre Mi Comisariato (4.5 km) hasta Industrial Pesquera Santa Priscila, Av. Juan Tanca Marengo y Agustín Freire, Av. Benjamín Rosales a la altura del Terminal de Metrovía, Av. de las Américas a la altura de Transportes Ecuador, 4 de Noviembre entre Tulcán y Esmeraldas, 25 de Julio y Francisco Segura, 25 de Julio y Maracaibo, Chile entre el Oro y Bolivia, Av. del Ejercito y Francisco de Marcos, Machala y Clemente Ballén, Esmeraldas y Alejo Lascano, Pedro Pablo Gómez y Carchi, Manuel Galecio y Av. del Ejercito, Leónidas Plaza y Brasil, Portete y Samborondón (19 ava), Portete y Assad Bucaram (29 ava), Rodríguez Bonín a la altura de Jardines del Salado, Carlos Julio Arosemena a la altura de la Universidad del Río, Av. Barcelona a la altura del puente de la 17, Vía a la Costa a la altura de la Urb. Colinas del Bosque y Vía Perimetral a la altura del tercer puente.



Mapa 10: Mapa de concentración de lesionados por Áreas de Gestión Administrativa, año 2025

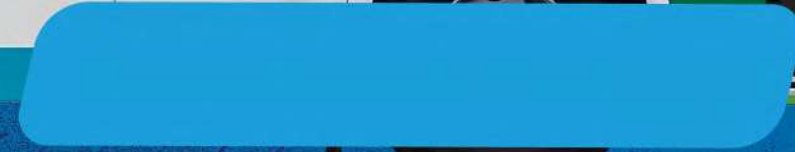


Anuario de Seguridad Vial
Guayaquil 2025

13



Realidad del actor vial



13. Estadísticas de siniestralidad para cada actor vial

La siniestralidad vial es una problemática compleja que demanda la participación de diversos actores y llama a la reflexión sobre los factores de riesgo que la originan, especialmente el factor humano. A continuación, se presentan algunos indicadores clave que permiten caracterizar el impacto de los siniestros de tránsito en los distintos actores viales durante el año 2025.

Peatones



- Cada **10 horas** ocurrió un **siniestro con peatón involucrado**.
- **9 de cada 10 peatones** involucrados **resultaron lesionados**.
- Cada 4 días **falleció un peatón**.

Ciclistas



- Por cada 37 días del año **ocurrió un siniestro con ciclista involucrado**.
- **9 de cada 10 ciclistas** involucrados **resultaron lesionados**.
- **Falleció un ciclista durante el año**.

Motociclistas



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

Vehículos livianos



- Cada **4 horas** ocurrió un **siniestro con vehículo liviano involucrado**.
- **3 de cada 10** ocupantes de vehículo liviano **resultaron lesionados**.
- Cada 16 días del año **falleció un ocupante de vehículo liviano**.

**Anuario de
Seguridad Vial**
Guayaquil 2025

14

**Proyectos
implementados**



14.1. Impulso a la Micromovilidad y Movilidad Activa

Con el objetivo de fomentar el uso de medios de transporte sostenibles, se fortaleció el equipamiento institucional mediante la incorporación de 36 nuevas bicicletas para su uso en RecreoVía, complementando los recursos previamente existentes. Esta acción permitió ampliar el alcance de las acciones generadas para promover la movilidad sostenible, las buenas prácticas de convivencia vial y el respeto hacia los ciclistas, consolidando una cultura vial inclusiva en Guayaquil.

14.2. Innovación Tecnológica en Educación Vial

Se fortaleció los procesos de formación ciudadana mediante el uso de herramientas tecnológicas y metodologías dinámicas que promueven un aprendizaje más participativo sobre seguridad vial. A través de plataformas interactivas, simulaciones y actividades lúdicas, se buscó generar experiencias cercanas a situaciones reales para fomentar conductas responsables y una mayor conciencia vial. Esta estrategia permitió adaptar las actividades educativas a distintos sectores de la ciudadanía:

- **Ámbito educativo y social:** implementación de juegos pedagógicos digitales y herramientas multimedia dirigidas a estudiantes y comunidad en general.
- **Sector corporativo:** desarrollo de charlas empresariales orientadas a fortalecer la seguridad vial y la prevención de riesgos en los desplazamientos laborales.

Durante 2025, esta visión integral permitió ejecutar 541 actividades educativas en instituciones públicas, unidades educativas, gremios de transporte y empresas privadas, beneficiando directamente a 59.171 ciudadanos y reafirmando el compromiso institucional de promover una cultura vial más moderna, participativa y enfocada en la protección de la vida.

14.3. Gestión Estratégica y Monitoreo del Tránsito

Durante 2025, se fortaleció la atención y el monitoreo del tránsito en la ciudad mediante el uso de tecnología. En este periodo, se atendieron 3 097 solicitudes ciudadanas a través de la red social X (Twitter), se difundieron 12 144 alertas viales para informar a la ciudadanía y se dio seguimiento en tiempo real a 8 513 eventos de tránsito. Además, a través del sistema de cámaras LPR, se procesaron 163 381 alertas, lo que permitió la interceptación de 104 vehículos en coordinación con Segura EP y la Policía Nacional, contribuyendo a mejorar la seguridad en las vías.

14.4. Sostenibilidad Social: Compensación de Tarifa

Como resultado de la implementación del sistema de aporte social en el Sistema Metrovía, durante el 2025 se registraron 15 010 965 viajes con tarifa preferencial de USD \$0.30, con un promedio de 41 126 validaciones diarias.

Este mecanismo de compensación tarifaria ha permitido sostener el acceso al transporte para miles de usuarios, facilitando sus traslados por motivos laborales, educativos y de cuidado, y consolidando al sistema como un pilar de equidad y accesibilidad para los guayaquileños.

14.5. Eficiencia en la Red Semafórica

Para garantizar la operatividad y seguridad en las intersecciones, se ejecutaron un total de 17 198 órdenes de trabajo en la red semafórica. Este esfuerzo técnico se dividió en 6 425 intervenciones de mantenimiento preventivo y 10 773 de mantenimiento correctivo. Estas acciones aseguran un flujo vehicular ordenado y minimizan los riesgos de siniestros causados por fallos en los dispositivos de control.

14.6. Conectividad y Expansión: Troncal 4

Tras tres procesos de licitación fallidos en administraciones anteriores, se puso en marcha la operación de la Troncal 4 del sistema Metrovía, extendiendo la cobertura del transporte masivo hacia las zonas del Suburbio y el Centro Urbano a través de un corredor de 23,7 km de longitud.

Esta expansión cuenta con una infraestructura robusta de 1 terminal y 22 paradas, integrando rutas alimentadoras que facilitan el acceso ciudadano a una red de mayor capacidad. El proyecto ha permitido optimizar los tiempos de desplazamiento de los usuarios y acercarlos a más de 30 instituciones educativas, 15 entidades públicas, 12 hospitales y 4 mercados, entre otros sitios de interés comunitario.

14.7. Fortalecimiento del Control de Tránsito y la Seguridad Vial

Durante 2025, se realizaron 7 327 operativos de control de tránsito en distintos puntos de la ciudad, fortaleciendo la presencia de la Autoridad de Tránsito y Movilidad en territorio. Estas acciones contribuyen a mantener el orden en las vías, mejorar la circulación y generar mayor conciencia sobre el respeto a las normas de tránsito. En cuanto a la prevención de siniestros relacionados con el consumo de alcohol, se ejecutaron 100 operativos específicos que dejaron resultados positivos para la ciudad. Un total de 622 conductores fueron aprehendidos, lo que contribuyó a una reducción del 27 % en siniestros, 48 % en lesionados y 50 % en fallecidos, en comparación con el mismo periodo de 2024.

14.8. Mantenimiento de la Señalización Vial

Durante 2025, se realizaron trabajos constantes para mantener en buen estado las señales de tránsito en distintos sectores de la ciudad, con un promedio de 15 intervenciones diarias, lo que representa alrededor de 5 475 acciones en el año.

Estas labores incluyeron el mantenimiento de señales verticales, como Pare, una vía y doble vía, así como de señalización en la calzada, como pasos peatonales y líneas de cruce. Mantener estas señales visibles y en buen estado permite mejorar el orden en las vías, facilita la circulación y aporta a la seguridad de conductores y peatones en todo el cantón.

14.9. Modernización y Ampliación de la Red Semafórica - Fase 3

Durante 2025, se amplió la red de semáforos en la ciudad con la incorporación de 43 nuevas intersecciones y la mejora de 12 cruces ya existentes. Estas acciones permitieron fortalecer la regulación del tránsito en sectores del sur, centro, noroeste y noreste, así como en zonas rurales como Posorja y Tenguel.

Estas mejoras contribuyen a un tránsito más ordenado, facilitan la circulación vehicular y brindan mayor seguridad en los cruces, especialmente para los peatones.



15



Conclusiones y
recomendaciones

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 300 personas fallecidas en sitio, uno cada 29 horas, en su mayoría causado probablemente, por el exceso de velocidad.
- El 44% de los siniestros se concentra en las AGA's A09, A10, A12 y A15. En cuanto a los fallecidos en sitio, el 39% se registró en las AGA's A10, A02, A03 y A12; mientras que, en el caso de lesionados, el 42% se concentró en las AGA's A09, A15, A12 y A10.
- 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, al representar el 75% de las personas fallecidas en sitio.
- La jornada nocturna y la madrugada registran la mayor incidencia de fatalidades por siniestros de tránsito, especialmente durante los fines de semana, en las franjas horarias de 19:00 a 20:59 y de 00:00 a 00:59.
- 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 con la concientización al

ciudadano, como corresponsable en la tarea de evitar que se sigan perdiendo más vidas a causa de los siniestros de tránsito.

- Las actividades de educación vial deben enfocarse especialmente en personas de entre 20 y 29 años, en particular motociclistas, a más de continuar fortaleciendo las acciones dirigidas a estudiantes de unidades educativas, para fomentar una cultura vial más responsable en las generaciones futuras.
- Según la característica de cada vía, realizar estudios pertinentes para implementar mejoras en infraestructura vial con señalización horizontal y vertical, semaforización, reductores de velocidad, controles tecnológicos y pasos peatonales, entre otros. Estas intervenciones deben priorizarse en vías como la Perimetral, vía a Daule, Narcisca de Jesús, 25 de julio, vía a la Costa, Casuarina y Francisco de Orellana, donde se concentró la mayor cantidad de personas fallecidas en sitio por siniestro de tránsito.

Anuario de Seguridad Vial

Guayaquil 2025



**Anuario de
Seguridad Vial**
Guayaquil 2025

16



**Referencias
bibliográficas**



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/>

Anuario de Seguridad Vial

Guayaquil 2025



 ATMGuayaquil

 ATMGuayaquil  @BloombergDotOrg

 atm.guayaquil  @VitalStrat

Bloomberg
Philanthropies

Initiative for Global
Road Safety 

 Vital
Strategies

ATM

ASÍ La Ciudad
SE HACE de todos

ALCALDÍA
DE GUAYAQUIL