



## Tabla de Contenido

<b>Presentación</b>	<b>4</b>
<b>Introducción</b>	<b>5</b>
<b>Créditos</b>	<b>6</b>
<b>1. Guayaquil y su contexto</b>	<b>7</b>
<b>2. Caracterización de los siniestros de tránsito</b>	<b>8</b>
2.1. Evolución histórica de los siniestros registrados	8
2.2. Evolución histórica de siniestros según su grado de severidad	8
2.3. Causas probables versus los tipos de siniestros (Todos los siniestros)	9
2.4. Causas probables versus los tipos de siniestros (Siniestros fatales)	10
<b>3. Perfil de los fallecidos en sitio por siniestros de tránsito</b>	<b>11</b>
3.1. Evolución histórica de los fallecidos en sitio	11
3.2. Evolución histórica de la tasa de mortalidad	11
3.3. Evolución histórica del porcentaje de fallecidos en sitio según género	12
3.4. Fallecidos en sitio según grupo de edad y género	12
3.5. Matriz de fatalidades versus tipo de automotor	13
3.6. Fallecidos en sitio por siniestro de tránsito de Guayaquil versus otros cantones	14
3.6.1. Tasa de mortalidad por siniestros de tránsito en los 10 cantones más poblados del país	14
3.6.2. Fallecidos en sitio por cada 100 000 automotores en los 10 cantones más poblados del país	15
3.6.3. Fallecidos en sitio por cada 100 000 automotores en los 10 cantones con mayor parque automotor del país	15
<b>4. Perfil de los lesionados por siniestros de tránsito</b>	<b>16</b>
4.1. Evolución histórica de los lesionados	16
4.2. Evolución histórica de la tasa de morbilidad	16
4.3. Evolución histórica del porcentaje de lesionados según género	17
4.4. Lesionados según grupo de edad y género	17
4.5. Lesionados por siniestros de tránsito en Guayaquil versus otros cantones	18
4.5.1. Tasa de morbilidad por siniestros de tránsito en los 10 cantones más poblados del país	18
4.5.2. Lesionados por cada 100 000 automotores en los 10 cantones más poblados del país	19
4.5.3. Lesionados por cada 100 000 automotores en los 10 cantones con mayor parque automotor del país	19
<b>5. Las vías más críticas de la ciudad según siniestros de tránsito</b>	<b>20</b>
5.1. Vías con mayor concentración de fallecidos en sitio	20
5.2. Las causas más probables en cada vía	21
<b>6. Algunos hechos del 2022 respecto de cada actor vial</b>	<b>22</b>
Peatones	22
Ciclistas	22
Motociclistas	22
Vehículos livianos	22
<b>7. Anuncio de buenas noticias- ATM</b>	<b>23</b>

## Índice de Gráficas

Ilustración 1: Cantidad de siniestros de tránsito registrados	8
Ilustración 2: Siniestros de tránsito según su grado de severidad	8
Ilustración 3: Cantidad de fallecidos en sitio	11
Ilustración 4: Tasa de mortalidad medida como fallecidos en sitio por cada 100 000 habitantes	11
Ilustración 5: Distribución porcentual de fallecidos en sitio según género	12
Ilustración 6: Distribución porcentual de los fallecidos en sitio según grupo de edad y género, año 2022	12
Ilustración 7: Tasa de mortalidad 2022, diez cantones más poblados del país	14
Ilustración 8: Fallecidos en sitio por cada 100 000 automotores 2022, diez cantones más poblados del país.	15
Ilustración 9: Fallecidos en sitio por cada 100 000 automotores 2022, diez cantones con más automotores del país.	15
Ilustración 10: Cantidad de lesionados registrados	16
Ilustración 11: Tasa de morbilidad medida como lesionados por cada 100 000 habitantes	16
Ilustración 12: Distribución porcentual de lesionados según género	17
Ilustración 13: Distribución porcentual de lesionados según grupo de edad y género, año 2022	17
Ilustración 14: Tasa de morbilidad 2022, diez cantones más poblados del país	18
Ilustración 15: Lesionados por cada 100 000 automotores 2022, diez cantones más poblados del país.	19
Ilustración 16: Lesionados por cada 100 000 automotores 2022, diez cantones con más automotores del país.	19

## Índice de Tablas

Tabla 1: Siniestros de tránsito registrados según su causa probable y tipo, año 2022	9
Tabla 2: Siniestros de tránsito fatales según su causa probable y tipo, año 2022	10
Tabla 3: Fallecidos en sitio según tipo de actor vial y tipo de automotor, año 2022	13
Tabla 4: Fallecidos en sitio según vía y causa probable, año 2022	21

## Índice de Mapas

Mapa 1: Fallecidos en sitio registrados en vías más críticas de la ciudad, año 2022	20
---	----



## Presentación

A nivel mundial son 1.3 millones de personas que mueren cada año por siniestros de tránsito, siendo el problema de seguridad vial y sus consecuencias como, familias afectadas por pérdidas irreparables, personas lesionadas de forma permanente sufriendo limitaciones para el resto de su vida, lo que lo ha convertido en una preocupación de salud pública según la Organización Mundial de la Salud (OMS). Ecuador no está ajeno a esta realidad, durante el año 2022, 2.202 personas murieron en siniestros de tránsito y 19.006 quedaron lesionados, y en Guayaquil en el mismo periodo lastimosamente fallecieron 236 personas, y lesionados 4.228.

La seguridad vial requiere que la sociedad en su conjunto adopte medidas de prevención para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas por el tránsito.

La Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil como autoridad local en la materia, apuesta por una política pública eficiente en movilidad sostenible y seguridad vial, es así que, pone a disposición de la academia, instituciones públicas, organizaciones privadas nacionales y extranjeras, y la ciudadanía en general, el *Anuario de Seguridad Vial del Cantón Guayaquil 2022*.

Los datos presentados se han calculado utilizando estándares internacionales, con el propósito de asegurar la comparabilidad con las otras ciudades de Ecuador y entre países de la región.

Esta edición es la tercera que contiene datos disponibles desde enero hasta diciembre de 2022, la información permite a partir del análisis y comparaciones estadísticas el desarrollo de iniciativas tendientes a fortalecer la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible y el Decenio de Acción para la Seguridad Vial que proclama la mejora de la seguridad vial mundial, con una meta de reducción a la mitad del número de muertes y lesiones por siniestros de tránsito hasta el 2030.

En estas pocas palabras, extiendo mi agradecimiento al equipo técnico de esta Institución por el trabajo permanente y compromiso al presentar a los lectores estos datos, y a la Iniciativa Bloomberg Philanthropies por la asistencia brindada en el desarrollo de esta publicación bajo la alianza de colaboración.

**José Franco Magallanes**

## Introducción

El presente anuario se desarrolló con base en la recolección y procesamiento de datos de los partes de siniestros de tránsito registrados en la Unidad de Flagrancia y Enlace Judicial de la institución. El contenido permite conocer y cuantificar los siniestros de tránsito terrestres desde diferentes perspectivas, a más de caracterizar los siniestros en ámbitos como causas probables, tipo, actores involucrados, grupo de edad, pero, sobre todo, concientizar sobre una realidad que cada año cobra más vidas en las calles de la ciudad, por lo que demanda una mayor atención en materia de seguridad vial.

Finalmente, su publicación motiva a realizar una evaluación y análisis de los eventos de siniestralidad, con el fin de planificar y ejecutar las estrategias de solución que mejoren la movilidad activa, segura y sostenible de la ciudad, así como sensibilizar a las autoridades y tomadores de decisiones para abordar los siniestros de tránsito como un problema de salud pública, conforme ha sido determinado por la Organización Mundial de la Salud.

## Créditos

### Alcaldía de la Ciudad de Guayaquil

**Aquiles Alvarez Henriques**  
Alcalde de Guayaquil

**Luis Alfonso Saltos**  
Coordinador de la Iniciativa en la Alcaldía

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

**José Franco Magallanes**  
Gerente General

**Manuel Salvatierra**  
Subgerente General

**Paola Cárdenas**  
Secretaria General

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

**Bertha Aguirre**  
Directora de Control de Tránsito

**Laura Guerrero Carvajal**  
Directora de Comunicación

**Manuel Cansing**  
Director de Planificación de la Movilidad

**Luis Fernando Pin**  
Director de Planificación Institucional

### Directores, coordinadores y equipo técnico de apoyo de la EPMTMG que participaron en la elaboración de este documento.

**Williams Tobar Abril**  
Operaciones

**Gabriel Vera**  
Director de Sostenibilidad y Seguridad Vial

**Christian Rochina G.**  
Coordinador de Estadística

**Kitty Torres**  
Coordinadora de Publicidad e Imagen

**Melany Muñoz**  
Asesora Metrovía

### 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 de Vital Strategies, Ecuador, Argentina y Colombia

**Gabriela Cabascango**  
Coordinadora de Campaña a nivel nacional

### Iniciativa Bloomberg Philanthropies para la Seguridad Vial Global (BIGRS)

**Jonás Romo**  
Director Regional

**Amira Cerezo CH**  
Coordinadora Local de la Iniciativa

**José Carlos Alvarado**  
Coordinador de Comunicaciones

**Carolina Gómez**  
Coordinadora de Infraestructura y Diseño Seguro

**Victor Jiménez**  
Coordinador de Control y Aplicación de la Ley

### Diagramación y armado

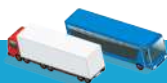
**Felipe Uribe**  
Diseñador Gráfico

**Printcorp**  
Impresión



Bloomberg Philanthropies | Initiative for Global Road Safety

Vital Strategies



## 1. Guayaquil y su contexto

Antes de abordar los siniestros de tránsito, resulta necesario entender el contexto detrás de una de las ciudades más pobladas del país como lo es Guayaquil. En ese sentido, a continuación, mostramos las siguientes cifras:

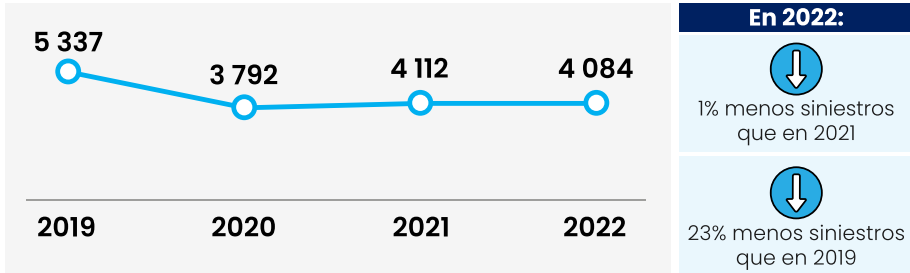
<b>Población</b>	<b>Parque automotor estimado</b>
 <b>2 772 896 habitantes</b>	 <b>693 161 automotores</b>
<b>Tasa de motorización</b>	<b>Siniestros de tránsito</b>
 <b>250 automotores por cada 1 000 habitantes</b>	 <b>4 084 siniestros 1 cada 2 horas</b>
<b>Fallecidos por Siniestros de tránsito</b>	
 <b>236 personas 1 cada 37 horas</b>	



## 2. Caracterización de los siniestros de tránsito

Este capítulo contempla todas aquellas características que identifican a un siniestro de tránsito registrado en la ciudad.

### 2.1 Evolución histórica de los siniestros registrados



La disminución de siniestros registrados en el 2020 se debió, en parte, a la pandemia de COVID 19.

Ilustración 1: Cantidad de siniestros de tránsito registrados

La ilustración 1 nos muestra que el 2022 fue un año con menor cantidad de siniestros registrados, 1% menos que el 2021; si contrastamos también la cifra con 2019, año pre pandemia, la disminución fue del 23%.

### 2.2. Evolución histórica de siniestros según su grado de severidad

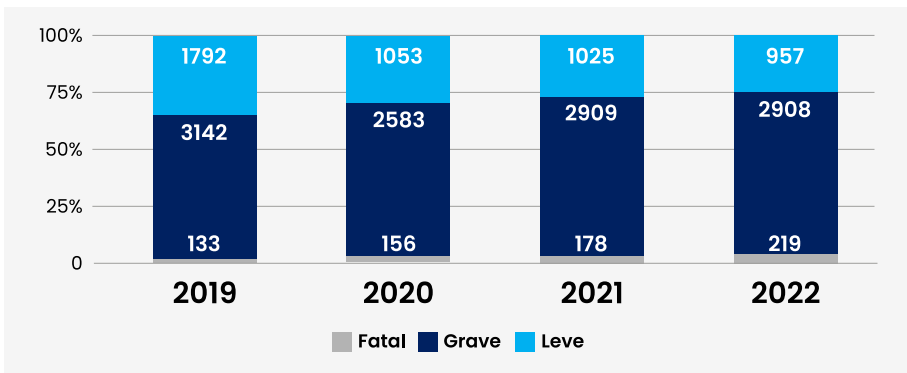


Ilustración 2: Siniestros de tránsito según su grado de severidad

Los siniestros de tránsito, según el grado de severidad ocasionado, se tipifican como: leve si solo se registran daños materiales, grave si registra lesionados y fatales si se registra fallecidos.

De los tres tipos de siniestros, los fatales muestran una marcada tendencia creciente. Para el 2022, se registraron 219 siniestros con al menos un fallecido, esto es, 23% más que en 2021.





### 2.3. Causas probables versus los tipos de siniestros (Todos los siniestros)

No	Causas probables	Choque lateral	Pérdida de pista/carril	Atropello	Estrellamiento	Choque por alcance	Roce negativo	Otros tipos	Total	% Part.
1	Exceso de velocidad	81	609	499	275	138	14	98	1 714	42%
2	No respetar las señales de tránsito	597	6	14	10	3	1	11	642	16%
3	Conducir bajo la influencia de alcohol	96	81	19	92	43	9	54	394	10%
4	Realizar cambio brusco o indebido de carril	352	9	10	7	3	3	5	389	10%
5	Caso fortuito o fuerza mayor	72	44	37	54	24	10	30	271	6%
6	No mantener distancia de seguridad	11	6	4	14	115	8	10	168	4%
7	Otras causas probables	45	35	114	45	13	131	123	506	12%
<b>Total</b>		<b>1 254</b>	<b>790</b>	<b>697</b>	<b>497</b>	<b>339</b>	<b>176</b>	<b>331</b>	<b>4 084</b>	<b>100%</b>
<b>% Part.</b>		<b>31%</b>	<b>20%</b>	<b>17%</b>	<b>12%</b>	<b>8%</b>	<b>4%</b>	<b>8%</b>	<b>100%</b>	

Tabla 1: Siniestros de tránsito registrados según su causa probable y tipo, año 2022

Conforme podemos ver en la tabla 1, el tipo de siniestro de tránsito más frecuente en 2022 fue la pérdida de pista o carril causado, esto probablemente, por exceder los límites de velocidad permitidos. En segundo lugar, se encuentra el choque lateral causado, probablemente, por el irrespeto a las señales de tránsito.

**42%**

de los siniestros tuvieron **exceso de velocidad** como causa probable



El tipo de siniestro más frecuente fue la **pérdida de pista o carril** causado por el **exceso de velocidad**



## 2.4. Causas probables versus los tipos de siniestros (Siniestros fatales)

No	Causas probables	Atropello	Pérdida de pista/carril	Choque lateral	Estrellamiento	Choque por alcance	Arrollamiento	Otros tipos	Total	% Part.
1	Exceso de velocidad	37	48	3	16	7	2	3	116	53%
2	No respetar las señales de tránsito	1	0	15	2	0	0	0	18	8%
3	Conducir bajo la influencia de alcohol	2	2	3	3	1	2	1	14	6%
4	Caso fortuito o fuerza mayor	3	3	2	3	1	1	0	13	6%
5	Realizar cambio brusco o indebido de carril	1	0	11	0	0	1	0	13	6%
6	No mantener distancia de seguridad	0	1	0	0	0	1	9	11	5%
7	Otras causas probables	14	1	2	1	2	3	11	34	16%
Total		58	55	36	25	11	10	24	219	100%
% Part.		27%	25%	16%	11%	5%	5%	11%	100%	

Tabla 2: Siniestros de tránsito fatales según su causa probable y tipo, año 2022



El tipo de siniestro fatal más frecuente fue la **pérdida de pista o carril** causado por el **exceso de velocidad**



De considerarse solo a los siniestros fatales, el siniestro de tránsito tipo en el año 2022 sigue siendo la pérdida de pista o carril, causado probablemente por exceder los límites de velocidad permitidos. Sin embargo, el segundo lugar lo ocupan los atropellos a causa del exceso de velocidad.



### 3. Perfil de los fallecidos en sitio<sup>1</sup> por siniestros de tránsito

#### 3.1. Evolución histórica de los fallecidos en sitio

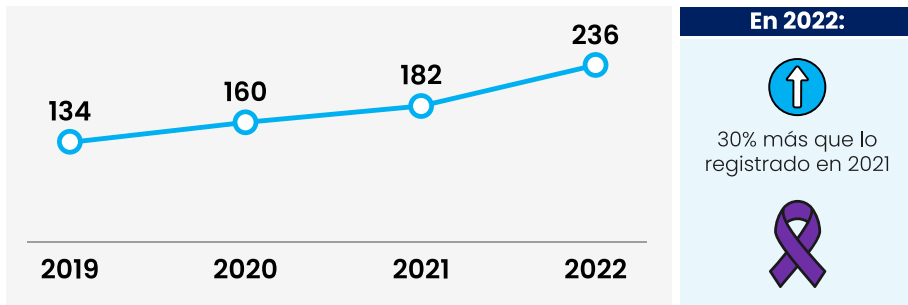


Ilustración 3: Cantidad de fallecidos en sitio

En la gráfica Ilustración 3, se evidencia un crecimiento en la cantidad de personas fallecidas por siniestro de tránsito en la ciudad, a tal punto que en 2022 se registraron 236 personas fallecidas, esto es, 30% más que lo registrado en 2021. Si se compara el indicador del 2022 versus el del año 2019, año pre pandemia, el crecimiento fue del 76%.

#### 3.2. Evolución histórica de la tasa de mortalidad

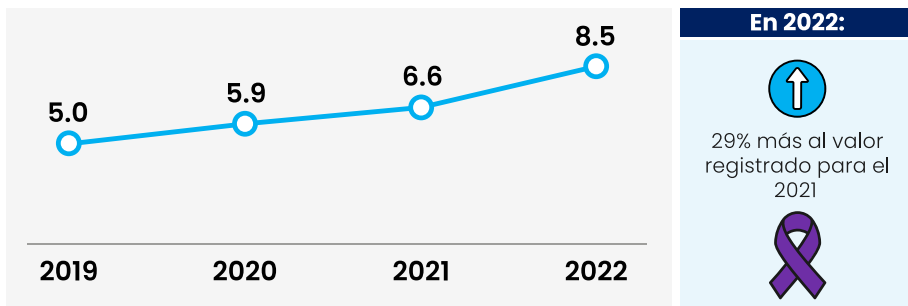


Ilustración 4: Tasa de mortalidad medida como fallecidos en sitio por cada 100 000 habitantes

Similar situación ocurrió con la tasa de mortalidad cuantificada como la cantidad de fallecidos en sitio por cada 100 000 habitantes. En 2022, ascendió a 8.5, esto es, 29% más al valor registrado para el 2021.

1. Se consideran únicamente los fallecidos en sitio donde la ATM tiene la competencia de tránsito.



### 3.3. Evolución histórica del porcentaje de fallecidos en sitio según género

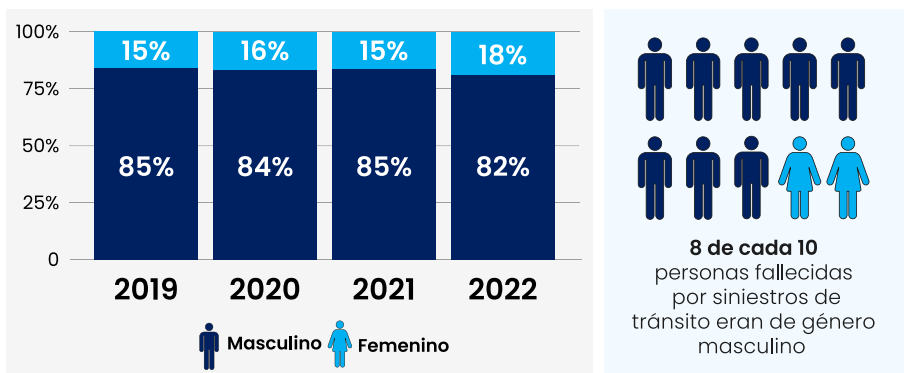


Ilustración 5: Distribución porcentual de fallecidos en sitio según género

Respecto del porcentaje de fallecidos según género, ha sido constante con el pasar de los años, pues 8 de cada 10 personas fallecidas por siniestros de tránsito fueron de género masculino.

### 3.4. Fallecidos en sitio según grupo de edad y género

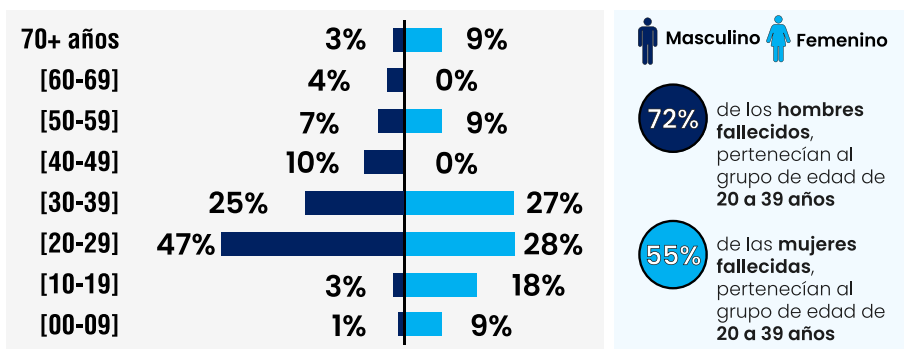


Ilustración 6: Distribución porcentual de los fallecidos en sitio según grupo de edad y género, año 2022

Con relación al grupo etario, tanto para hombre o mujer, el grupo de edad donde se concentra la mayor cantidad de personas fallecidas corresponde al de 20 a 29 años.



### 3.5. Matriz de fatalidades versus tipo de automotor

Fallecidos/Tipo Vehículo	Nadie más	CON							Total	% Part.
		Vehículo Liviano	Vehículo Pesado	Bicicleta	Motocicleta	Bus	Otros Automotores	No identificado		
Motociclistas 	40	36	15	0	1	8	4	19	123	52%
Peatón 	0	22	5	0	8	5	2	24	66	28%
Ocupante Vehículo Liviano 	13	6	2	0	1	2	0	2	26	11%
Ciclista 	0	0	0	0	0	1	0	2	3	2%
Scooter 	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0%
No Identificado* 	5	0	0	1	0	0	1	10	17	7%
<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>64</b>	<b>22</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>17</b>	<b>7</b>	<b>57</b>	<b>236</b>	<b>100%</b>
<b>% Part.</b>	<b>25%</b>	<b>27%</b>	<b>10%</b>	<b>0%</b>	<b>4%</b>	<b>7%</b>	<b>3%</b>	<b>24%</b>	<b>100%</b>	

\*No identificado: Corresponde a aquellas personas fallecidas en sitio que, por falta de información, se desconoce su tipo de actor vial en el momento del siniestro de tránsito.

Tabla 3: Fallecidos en sitio según tipo de actor vial y tipo de automotor, año 2022

En el año 2022, la mitad de los fallecidos en sitio corresponden a motociclistas, seguido de los peatones con un 28%. Ambos actores viales son los más vulnerables cuando ocurre un siniestro de tránsito.



**1 de cada 2** fallecidos fue un motociclista

**82%** de los fallecidos son usuarios vulnerables





### 3.6. Fallecidos en sitio por siniestro de tránsito de Guayaquil versus otros cantones

La Agencia Nacional de Tránsito, como ente rector del país consolida la información de los siniestros de tránsito registrados en todas las ciudades.

Para el caso de Guayaquil el control del tránsito en el año 2022 se encontraba gestionada una parte por la Empresa Pública Municipal de Tránsito y Movilidad de Guayaquil (EPMTMG) y otra por la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE), motivo por el cual a efectos de contrastarnos con el resto del país se consideró apropiado sumar los registros de fallecidos por siniestros EMPTMG (236) + CTE (37) para cubrir la totalidad del cantón. En síntesis, 273 fueron los fallecidos en sitio registrados en todo el cantón Guayaquil.

#### 3.6.1. Tasa de mortalidad por siniestros de tránsito en los 10 cantones más poblados del país

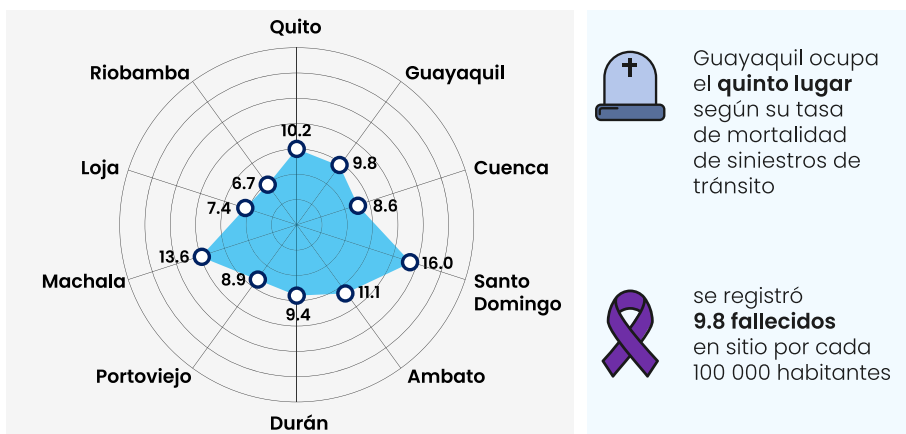
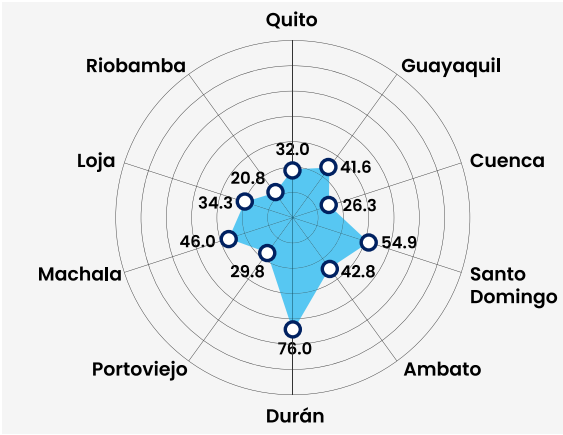


Ilustración 7: Tasa de mortalidad 2022, diez cantones más poblados del país

De los 10 cantones más poblados del país, Guayaquil ocupó el quinto lugar según su tasa de mortalidad de siniestros de tránsito, pues se registró 9.8 fallecidos en sitio por cada 100 000 habitantes. Los cantones con el indicador más elevado fueron Santo Domingo, Machala, Ambato y Quito.



### 3.6.2. Fallecidos en sitio por cada 100 000 automotores en los 10 cantones más poblados del país



Guayaquil ocupa el **quinto lugar** entre los 10 cantones más poblados del país

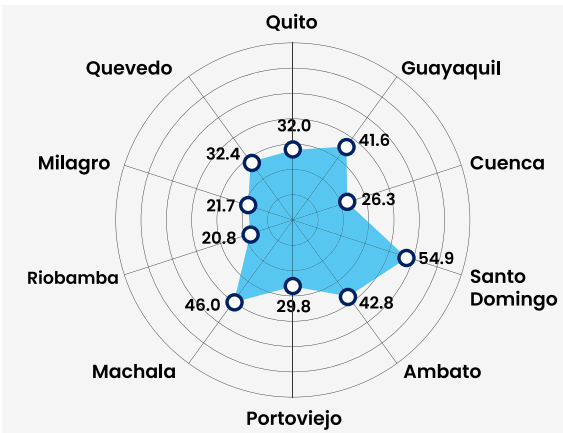


se registró **41.6 fallecidos** en sitio por cada 100 000 automotores

Ilustración 8: Fallecidos en sitio por cada 100 000 automotores 2022, diez cantones más poblados del país.

Con relación a la cantidad de fallecidos en sitio registrados por cada 100 000 automotores<sup>2</sup>, Guayaquil tuvo 41.6 fallecidos por cada 100 000 automotores, aproximadamente, ubicándose nuevamente en la quinta posición de entre los 10 cantones más poblados del país. En este caso, los cantones con el indicador más elevado fueron Durán, Santo Domingo, Machala y Ambato.

### 3.6.3. Fallecidos en sitio por cada 100 000 automotores en los 10 cantones con mayor parque automotor del país



Guayaquil ocupa el **cuarto lugar** entre los 10 cantones con mayor parque automotor del país

Ilustración 9: Fallecidos en sitio por cada 100 000 automotores 2022, diez cantones con más automotores del país.

Si se considera a los 10 cantones con mayor cantidad de automotores matriculados registrados, Guayaquil ocupa el cuarto lugar. En este caso, los cantones con el indicador más elevado fueron Santo Domingo, Machala y Ambato.

2. La cantidad de automotores matriculados registrados en cada cantón tiene como fuente la Agencia Nacional de Tránsito que proporcionó la información mediante Oficio Nro. ANT-ANT-2022-0425-OF.



## 4. Perfil de los lesionados por siniestros de tránsito

### 4.1. Evolución histórica de los lesionados

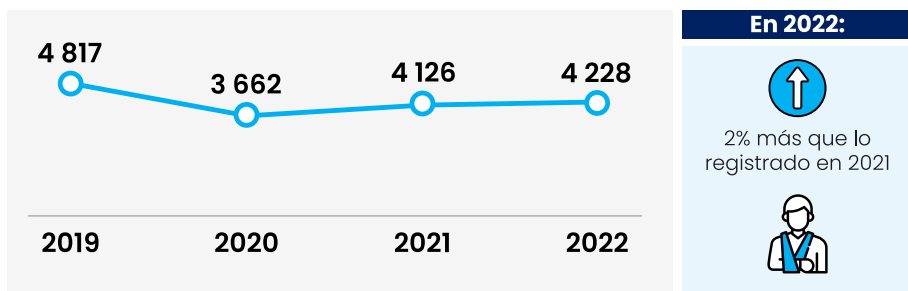


Ilustración 10: Cantidad de lesionados registrados

A partir del año 2020, se evidencia un crecimiento de la cantidad de personas lesionadas por siniestro de tránsito en la ciudad. En el año 2022 se registraron 4 228 personas lesionadas, esto es, 2% más que lo registrado en el año 2021. En cambio, si se compara el indicador del año 2022 versus el año 2019, año pre-pandemia, se evidencia una disminución del 12%.

### 4.2. Evolución histórica de la tasa de morbilidad.

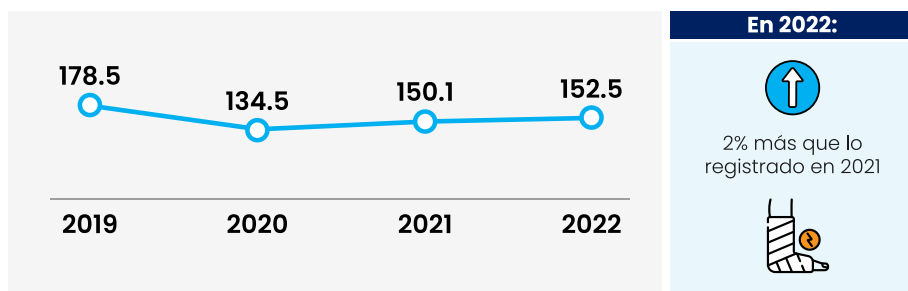


Ilustración 11: Tasa de morbilidad medida como lesionados por cada 100 000 habitantes

Respecto de la tasa de morbilidad, en el 2022, Guayaquil registró un total de 152 personas lesionadas por cada 100 000 habitantes.





### 4.3. Evolución histórica del porcentaje de lesionados según género

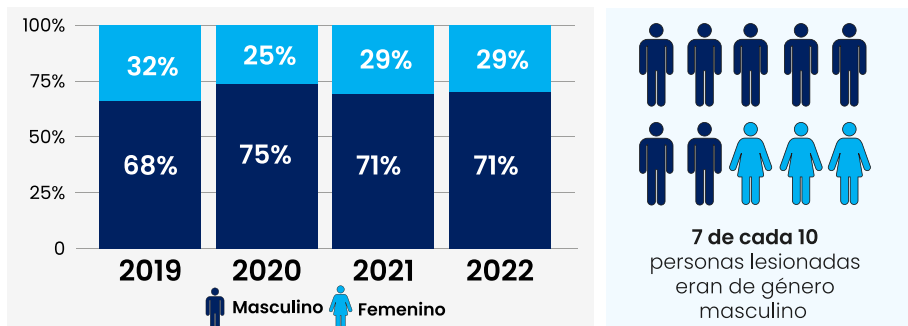


Ilustración 12: Distribución porcentual de lesionados según género

Respecto de las personas lesionadas, 7 de cada 10 personas lesionadas eran de género masculino.

### 4.4. Lesionados según grupo de edad y género

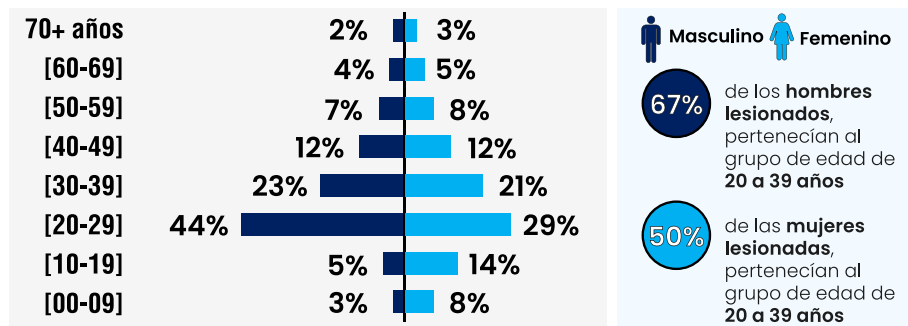


Ilustración 13: Distribución porcentual de lesionados según grupo de edad y género, año 2022

En cuanto al grupo etario de mayor concentración de lesionados, prevalece las personas de 20 a 29 años.



## 4.5. Lesionados por siniestros de tránsito en Guayaquil versus otros cantones

Similar al caso de los fallecidos en sitio registrados, para efectos de contrastarnos con el resto del país se suma los registros de lesionados por siniestros EMPTMG (4 228) + CTE (248) para cubrir la totalidad del cantón. En síntesis, 4 476 fueron los lesionados registrados en todo el cantón Guayaquil.

### 4.5.1. Tasa de morbilidad por siniestros de tránsito en los 10 cantones más poblados del país

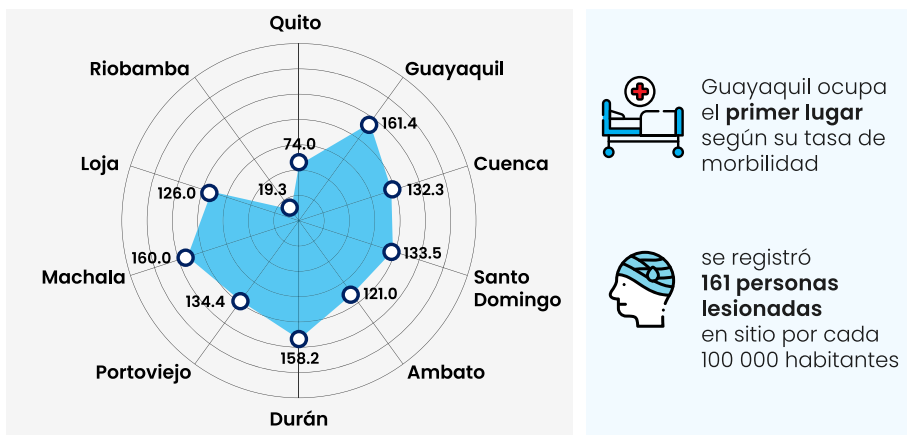
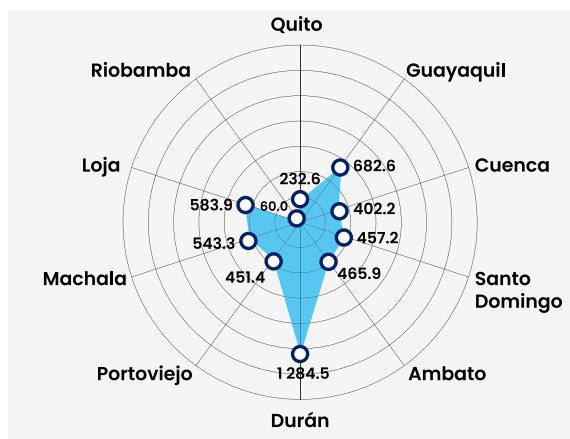


Ilustración 14: Tasa de morbilidad 2022, diez cantones más poblados del país

De los 10 cantones más poblados del país, Guayaquil ocupó el primer lugar según su tasa de morbilidad de siniestros de tránsito. En el 2022, en Guayaquil se registró 161 personas lesionadas por cada 100 000 habitantes, la más alta de entre los 10 cantones más poblados del país.



### 4.5.2. Lesionados por cada 100 000 automotores en los 10 cantones más poblados del país



Guayaquil ocupa el **segundo lugar** entre los 10 cantones más poblados del país

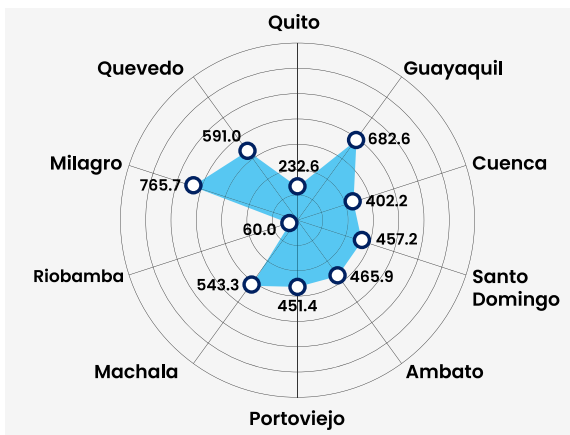


se registró **683 personas lesionadas** en sitio por cada 100 000 automotores

Ilustración 15: Lesionados por cada 100 000 automotores 2022, diez cantones más poblados del país.

Con relación a la cantidad de lesionados por cada 100 000 automotores<sup>3</sup>, Guayaquil con 683 lesionados por cada 100 000 automotores, ocupa el segundo lugar de entre los 10 cantones más poblados del país. Otros cantones con el indicador elevado fueron Durán, Loja y Machala.

### 4.5.3. Lesionados por cada 100 000 automotores en los 10 cantones con mayor parque automotor del país



Guayaquil ocupa el **segundo lugar** entre los 10 cantones con mayor parque automotor del país

Ilustración 16: Lesionados por cada 100 000 automotores 2022, diez cantones con más automotores del país.

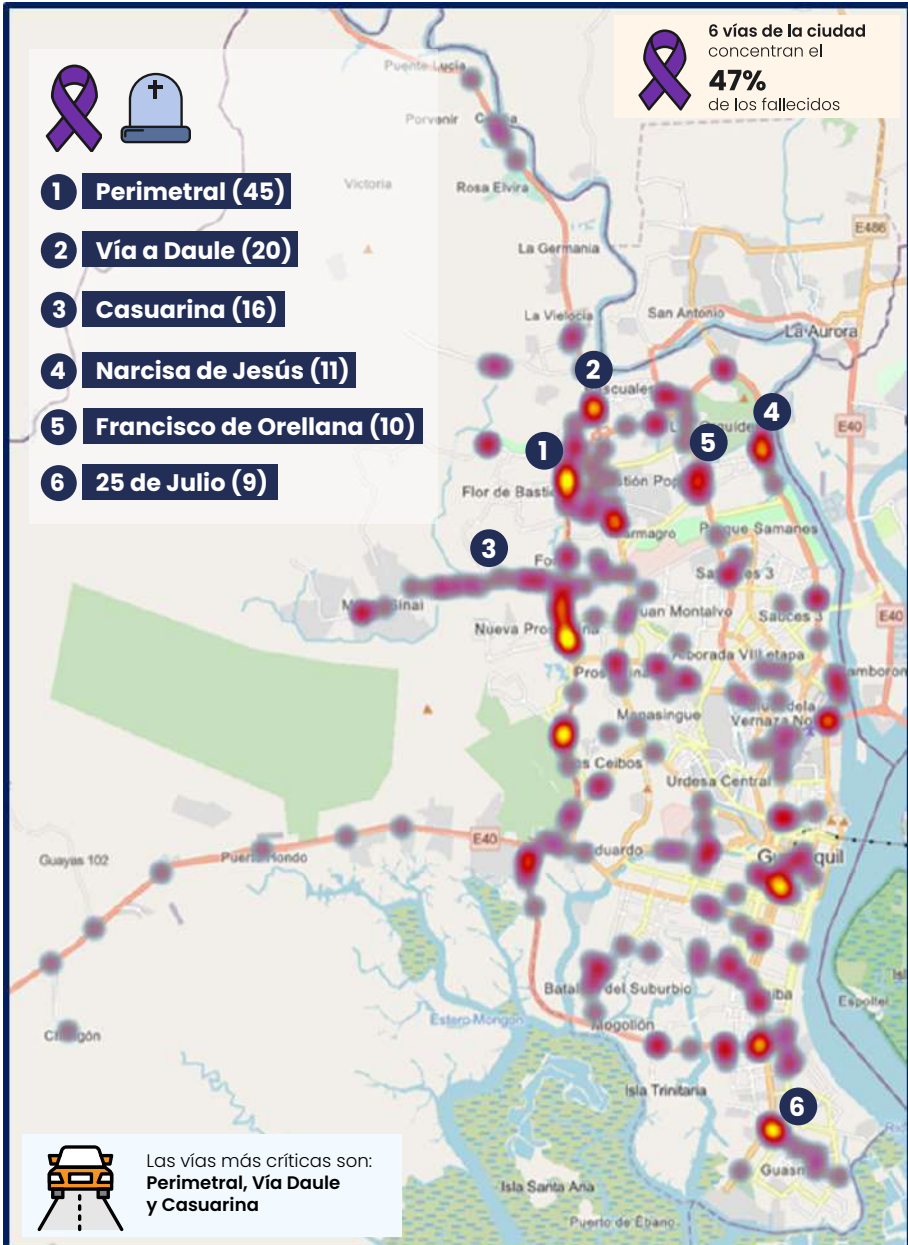
Si se considera a los 10 cantones con mayor cantidad de automotores matriculados registrados, Guayaquil sigue en el segundo lugar. En este caso, el único cantón con el indicador más elevado fue Milagro.

3. La cantidad de automotores matriculados registrados en cada cantón tiene como fuente la Agencia Nacional de Tránsito que proporcionó la información mediante Oficio Nro. ANT-ANT-2022-0425-OF.



## 5. Las vías más críticas de la ciudad según siniestros de tránsito

### 5.1. Vías con mayor concentración de fallecidos en sitio



Mapa 1: Fallecidos en sitio registrados en vías más críticas de la ciudad, año 2022

6 vías de la ciudad concentran el 47% de los fallecidos en sitio por siniestros de tránsito registrados: Perimetral, Vía Daule y Casuarina las más críticas.

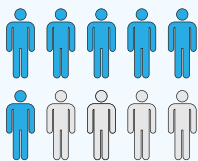


## 5.2. Las causas más probables en cada vía

No	Causas probables	Vía Perimetral	Vía a Daule	Av. Casuarina	Autopista Narcisca de Jesús	Av. Francisco de Orellana	Av. 25 de Julio	Total	% Part.
1	Exceso de velocidad	27	9	7	7	6	7	63	57%
2	No mantener distancia de seguridad	7	1	0	1	1	1	11	10%
3	Conducir bajo la influencia de alcohol	2	2	3	1	0	0	8	7%
4	Realizar cambio brusco o indebido de carril	1	3	0	1	2	0	7	6%
5	Cruce indebido de peatón	2	1	1	0	1	0	5	5%
6	No transitar por las aceras o zonas de seguridad	2	2	0	1	0	0	5	5%
7	Otras causas probables	4	2	5	0	0	1	12	10%
<b>Total</b>		<b>45</b>	<b>20</b>	<b>16</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>111</b>	<b>100%</b>
<b>% Part.</b>		<b>41%</b>	<b>18%</b>	<b>14%</b>	<b>10%</b>	<b>9%</b>	<b>8%</b>	<b>100%</b>	

Tabla 4: Fallecidos en sitio según vía y causa probable, año 2022

De las 236 personas fallecidas en sitio, 111 (47%) se concentran en 6 vías de la ciudad. Respecto de la causa probable de mayor frecuencia, 6 de cada 10 personas fallecidas en estas vías, resultó ser por exceder el límite de velocidad permitido.



6 de cada 10 personas fallecidas en estas vías, resultó ser por **exceso de velocidad**



27 de los fallecidos en el 2022 en la vía Perimetral fue por **exceso de velocidad**



## 6. Algunos hechos del 2022 respecto de cada actor vial

### Peatones

		Cada <b>12 horas</b> ocurrió un siniestro con peatón involucrado.
		<b>9 de cada 10</b> peatones involucrados resultaron lesionados.
		Por cada <b>6 días del año</b> falleció un peatón.

### Ciclistas

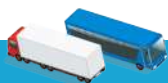
		Por cada <b>9 días de año</b> ocurrió un siniestro con ciclista involucrado.
		<b>9 de cada 10</b> ciclistas involucrados resultaron lesionados.
		Por cada <b>4 meses del año</b> falleció un ciclista.

### Motociclistas

		Cada <b>6 horas</b> ocurrió un siniestro con motociclista involucrado.
		<b>9 de cada 10</b> motociclistas involucrados resultaron lesionados.
		Por <b>cada 3 días</b> del año falleció un motociclista.







### Vehículos livianos

		Cada <b>4 horas</b> ocurrió un siniestro con ocupante de vehículo liviano involucrado.
		<b>2 de cada 5</b> ocupantes de vehículo liviano resultaron lesionados.
		Por <b>cada 14 días</b> del año falleció un ocupante de vehículo liviano.



## 7. Anuncio de buenas noticias- ATM

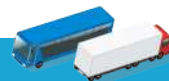
### 1. Plan de Gestión de Velocidad

	1. Diagnóstico
	2. Formulación – Reglamentación
	3. Implementación de la regulación del límite señalización y uso de otros dispositivos
	4. Implementación de estrategias de Control
	5. Implementación de estrategias de comunicación
	6. Monitoreo

Con el propósito de atender de manera paulatina y programada las vías de mayor fatalidad de la ciudad se implementará el Modelo de Plan de Gestión de la velocidad en donde se define la hoja de ruta para la gestión integral de la readecuación de la velocidad contemplando la formulación de estrategias, programas y acciones, mediante las siguientes etapas:

Hemos empezado con la readecuación de la velocidad en Vía a la Costa, de 90km a 70km, la urgencia de su intervención se sustenta con el incremento exponencial de siniestralidad y fatalidades, solo desde enero a octubre del 2023 presenta 15 fallecidos in situ, esta vía fue entregada en el 2022 para la administración del Gad Cantón Guayaquil, su contexto actual la ha convertido en una vía expresa, y su alta ocupación nos señala que tiene un comportamiento muy urbano, actualmente estamos ejecutando el plan de gestión de velocidad de vía a la Costa con un monitoreo constante que empuje a readecuarse la infraestructura urbana.

El 15 noviembre se empezó con la implementación de la señalización nuevas velocidades y desde el 23 de noviembre se empezará con sanciones por exceso de velocidad, se ha considerado un período de 22 días en la socialización de esta práctica para salvar vidas en la ciudad.



## 2. Intervención de proyectos temporales de pacificación de vías - Urbanismo Táctico.

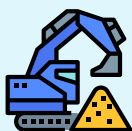
En esta administración, con el afán de garantizar la movilidad más segura, digna e incluyente, pensando en los más vulnerables y con los lineamientos de la Alcaldía de Guayaquil, se ha previsto ejecutar en la ciudad proyectos de bajo costo, que generen entornos seguros con un impacto social positivo para el desarrollo de las actividades de grandes y pequeños, próximamente tendremos proyectos de intervenciones y mantenimientos en:



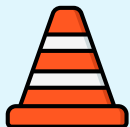
**Av. 9 de Octubre desde Av. Machala hasta Pedro Moncayo**, este sector que actualmente cuenta con diferentes equipamientos de transporte y diversidad de comercio que se convierten en polos atractores de flujos principalmente peatonales; en los próximos meses se ha previsto implementar una plaza representativa que permita una movilidad seguridad así como el mejoramiento de los cruces peatonales.



**Av. Mariana Argudo Chejin. (Guasmo Sur)**, este lugar donde se ha logrado pacificar la velocidad, ordenado el tránsito, crear plaza de entrenamiento para niños y adultos se convertirá en obra de infraestructura permanente con el fin de dar un realce intacto al entorno urbanístico y potenciar los micronegocios del sector, aquí se benefician alrededor de 20 negocios, 1200 niños de escuelas del sector, 1 centro de salud y usuarios que hacen de uso del transporte dentro de sus actividades diarias.

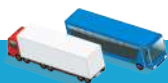


**Mantenimiento de Cristo Rey de la calle 39 ava. entre Colombia y Camilo Destrugue, zona de Cristo Rey**, se realizará el 25 de noviembre del 2023. En este espacio se habilitó una zona de recreación arbolada para que los vecinos, vecinas y niños cuenten con área verde y de entretenimiento..



**Sector de Juan Montalvo (Escuela Jorge Enrique Adoum)**, este es el primer proyecto escolar del cual se desprende la intervención en 1 zona escolar, este plan tiene la intención de cuidar los alrededores de nuestros niños, dignificando los cruces y pacificando el entorno, implementando paulatinamente en sus alrededores velocidades de 20km por hora tal como lo determina la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.





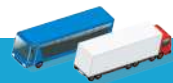
### 3. Proyecto de Zonas Seguras, Zonas 30. Pacificación de vías.

La ciudad de Guayaquil, encaminada hacia una movilidad sostenible y eficiente, implementará un proyecto de zonas seguras en 13 puntos de la ciudad, estos espacios serán denominados ZONAS 30 cuyo principal objetivo es eliminar el riesgo de los peatones y ciclistas, atendiendo estos puntos que han sido reportados como de alto riesgo de siniestralidad para estos actores vulnerables de la movilidad.

### 4. Proyectos de Señalización horizontal y vertical e intersecciones semaforizadas en la ciudad.




Con el fin de brindar orientación e información oportuna a los usuarios viales se realizará un plan de señalización vial en la ciudad en 72.79 km, entre las primeras etapas que hemos empezado a implementar tenemos:

	Vía Perimetral	26.90km
	Vía a Daule	12.49km
	Av. Fco. de Orellana	11.80 km
	Parroquias Rurales	21.60 km
	Sector Sureste Guasmo Sur	
	Varios sectores de la ciudad	
	<b>Además, dentro de los planes de semaforización se implementarán 55 intersecciones:</b>	
	12 intersecciones semaforizadas a ser estandarizadas.	
	43 intersecciones semaforizadas nuevas (ampliación de la red semafórica)	



## 5. Controles operativos en los principales factores de riesgo

Dentro de las acciones de control para evitar fatalidades por siniestros de tránsito se reforzarán los operativos de control en los siguientes factores de riesgo:



	Velocidad
	Alcohol
	Placas, RTV buses, motos, vehículos particulares, uso del casco.

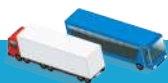
Este abordaje consta dentro del plan de gestión en donde se priorizan los esfuerzos en las siete principales vías de alta siniestralidad: Perimetral, Vía a Daule, Autopista Narcisca de Jesús, Vía a la Costa, Avenida Casuarina, Av. Francisco de Orellana y Av. 25 de Julio. Para ello, se destinarán agentes civiles de tránsito y vehículos automotores y un cronograma de operación. La empresa cuenta con equipos de control de velocidad, medidores de alcohol, procedimientos de actuación todo esto sujeto en los documentos normativos legales para la operación.

Adicionalmente, nuestros agentes cuentan con capacitaciones constantes sobre uso de equipos de control y principales factores de riesgo, así como técnicas de abordaje para lograr cambio de comportamientos voluntarios y reducción de fatalidades.

## 6. Sensibilización y concientización ciudadana.

El fortalecimiento de la educación en seguridad vial está previsto con un enfoque de visión cero, para ello se continuará las acciones con los siguientes programas educativos:

	ATM en mi barrio
	Generación del cambio 2.0
	Educando mi Barrio
	Yo genero una ciudad sostenible
	Participación en ferias municipales
	Capacitaciones de educación vial en escuelas, colegios, cooperativas de transporte público y comercial, empresas privadas y públicas.
	Socialización de obras y proyectos
	Activaciones, shows lúdicos.



## 7. Espacios de promoción participativas con enfoque sostenible.

### Ejecución de la “RECREOVÍA DE GUAYAQUIL”

Esta Administración, mantendrá este espacio en donde se organiza y ejecutan actividades relacionadas a la promoción de la micromovilidad e implementación de un espacio gratuito en el que se recuperan las calles destinadas inicialmente al vehículo particular y transportación pública, para el encuentro, desarrollo y convivencia ciudadana, educando a los mismos sobre el uso de medios de transporte alternativos, como la bicicleta o vehículos de micromovilidad, haciendo de Guayaquil una ciudad comprometida con la movilidad urbana sostenible y el cuidado del medio ambiente.

La Recreovía actualmente cuenta con 9 km de ruta y con una proyección de extensión al menos a 20 km el tramo de ida para tener 40 km de recorrido ida y vuelta.



# 236

vidas se perdieron en siniestros de tránsito en la ciudad de Guayaquil en 2022, en su memoria se realizó esta publicación.

