



Diagnóstico de Seguridad Vial 2013

ECUADOR

Elaborado por

Asociación Española de la Carretera
Elena de la Peña, Enrique Miralles y Lourdes Díaz

Banco Interamericano de Desarrollo
Alejandro Taddia, Claudia Bustamante y Yolanda Vaccaro



Ecuador

Índice

Introducción	1
Información sobre el país	2
La situación de Ecuador en la región	3
Principales indicadores de seguridad vial en Ecuador.....	4
Actuaciones y alineación con el Plan Mundial para el Decenio de Acción 2011-2020.....	6
Hitos de seguridad vial en Ecuador.....	8
Análisis DAFO y líneas de acción sugeridas	9

Resumen

Durante los últimos años Ecuador ha experimentado un crecimiento continuado en el número de habitantes, así como en el índice de motorización, cuyo valor aún se encuentra muy alejado de los países de altos ingresos. La mayoría (73,6%) de los accidentes se registran en el entorno urbano, sin embargo, el mayor número de fallecidos (58%) se encuentra en vías interurbanas. El Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2020 tiene como meta la reducción de un 50% el número de fallecidos en ese periodo de tiempo, lo que conllevaría salvar la vida a más de 12.000 personas. Con una tasa de 18,8 fallecidos por cien mil habitantes, en el año 2012, Ecuador se sitúa por encima de la media de la región de América Latina y el Caribe (17,2).

Copyright © 2015. Banco Interamericano de Desarrollo. Esta obra está bajo una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada (CC-IGO BY-NC-ND 3.0 IGO) (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando crédito al BID. No se permiten obras derivadas.

Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la CNUDMI. El uso del nombre del BID para cualquier fin que no sea para la atribución y el uso del logotipo del BID, estará sujeta a un acuerdo de licencia por separado y no está autorizado como parte de esta licencia CC-IGO.

Notar que el enlace URL incluye términos y condicionales adicionales de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa. Banco Interamericano de Desarrollo. Todos los derechos reservados.



Ecuador

Introducción

La Estrategia de Seguridad Vial del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) es considerada pionera en la región. El objetivo del Banco en este tema es liderar un proceso de cambio que permita promover acciones de seguridad vial en los países de América Latina y el Caribe en busca de la reducción permanente de los altos índices de siniestralidad vial.

Más de 1,2 millones de personas mueren cada año en las carreteras de todo el mundo y aproximadamente 50 millones de personas sufren lesiones no fatales. Las más recientes evaluaciones realizadas sobre la seguridad vial en América Latina y el Caribe¹ indican que la región tiene una tasa de fallecidos por accidentes de tránsito de alrededor de 17 por cada 100.000 habitantes mientras que el promedio de los países de ingresos altos es de 8,7 por cada 100.000 habitantes. Se estima que para 2020 las cifras pueden llegar a ser de 24 por cada 100.000 habitantes. De acuerdo con las estimaciones mencionadas y proyecciones para el año 2020, América Latina y el Caribe sería la región con la tasa más alta de víctimas mortales a nivel mundial a causa de la siniestralidad vial.

La Estrategia de Seguridad Vial del BID se alinea con los cinco pilares de la “Década de Acción²”, con la intención de implementar acciones concretas—y con resultados mensurables—que contribuyan a conseguir la meta de las Naciones Unidas de reducir en un 50% el número de muertes por siniestralidad

vial para 2020. Específicamente, el Banco procura:

1. Fortalecer la capacidad institucional, técnica e integración de acciones entre ministerios de transporte, educación, salud, etc.
2. Impulsar una actitud de responsabilidad vial en la sociedad civil a través de campañas de comunicación.
3. Incrementar la capacidad para movilizar recursos.
4. Promover el diálogo regional e intersectorial e impulsar la seguridad vial como prioridad en la agenda política de los gobiernos de la región (a través de actores multisectoriales, incluyendo ministerios de finanzas).
5. Fomentar la transferencia de conocimiento y de buenas prácticas en seguridad vial.
6. Promover la regulación de los estándares de seguridad en los vehículos

Para conseguir todos estos objetivos es preciso conocer la situación existente en la región. Por este motivo, el BID publica una colección de Informes de Diagnóstico de Seguridad Vial para los países de América Latina y el Caribe.

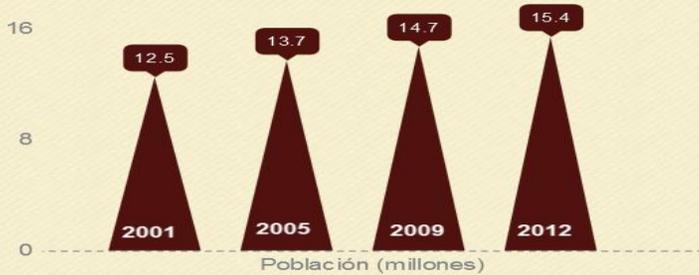
¹ [Diagnóstico 2005-2009](#) y [Diagnóstico 2010-2012](#)

² Plan Mundial para el Decenio de Acción 2011-2020: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf

Ecuador

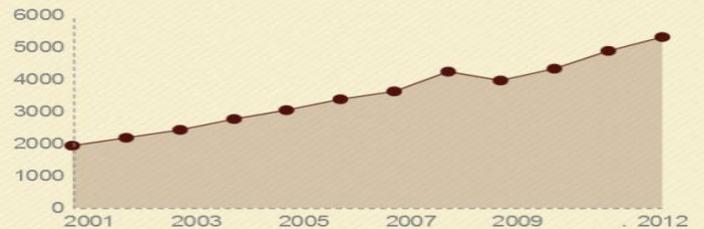


Datos demográficos y económicos



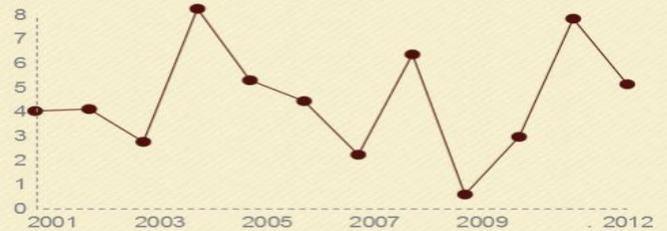
Evolución de la población en Ecuador

Fuente: Organización de las Naciones Unidas



Producto Interno Bruto Per Cápita (US\$)

Fuente: Banco Central de Ecuador



Evolución del Producto Interno Bruto (%)

Fuente: Banco Central de Ecuador



Evolución del índice de motorización en Ecuador

Fuente: Federación Internacional de Carreteras (International Road Federation)

Índice de motorización

El índice de motorización (número de vehículos motorizados por cada 1.000 habitantes) experimentó un crecimiento continuo aunque moderado durante los últimos años



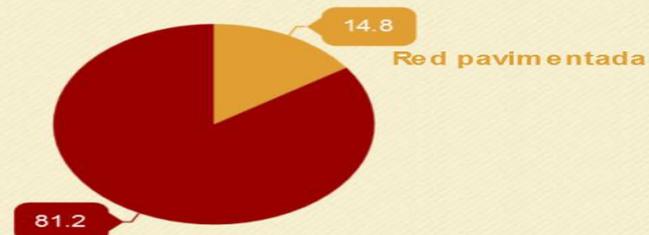
Parque de vehículos motorizados en Ecuador: 2.125.972 (Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2012)

Infraestructura viaria



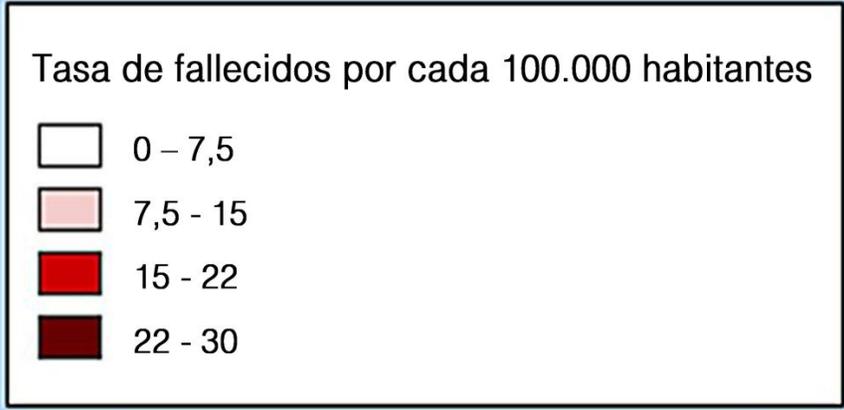
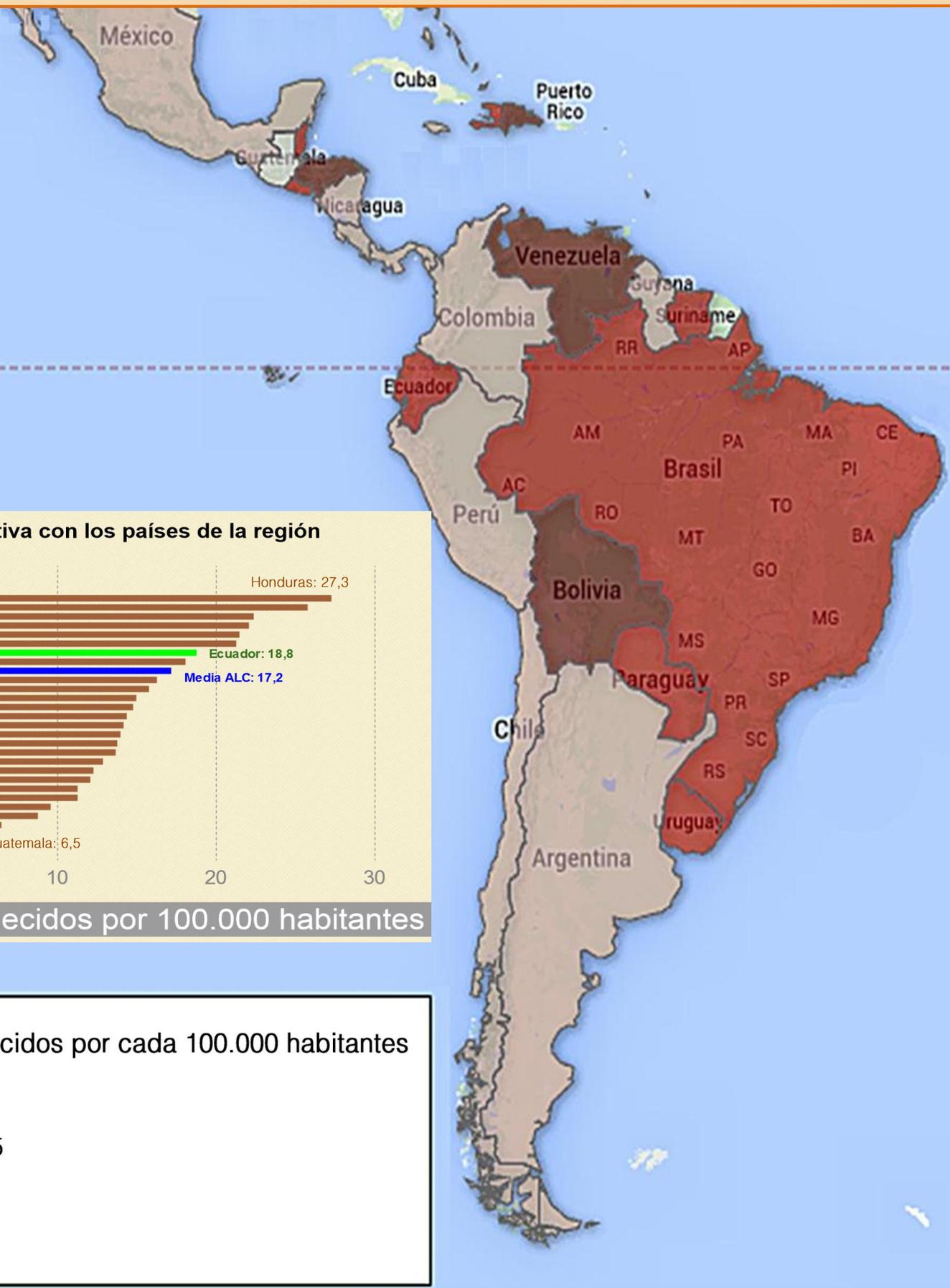
Longitud Red Viaria: 43.670 kilómetros (Fuente: Federación Internacional de Carreteras (International Road Federation), 2007)

Red sin pavimentar



Red viaria pavimentada en Ecuador (2007)

Situación comparativa en la región



Principales indicadores de seguridad vial en Ecuador

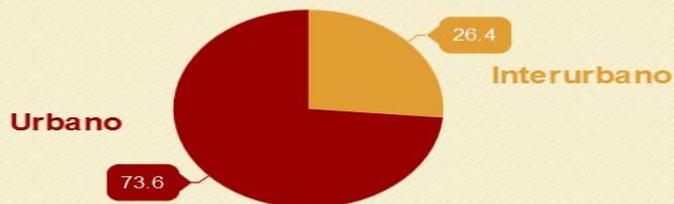
Accidentes con víctimas en Ecuador (2012)



17.534 accidentes con víctimas en zona urbana



6.308 accidentes con víctimas en zona interurbana



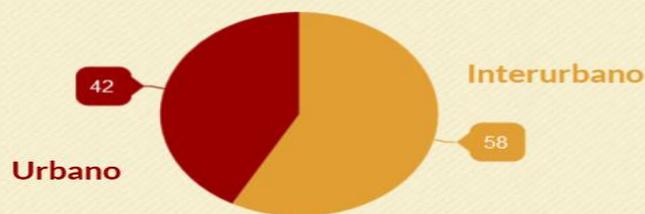
Accidentes con víctimas por tipo de entorno

Fuente: Ministerio de Transportes y Obras Públicas

Víctimas mortales



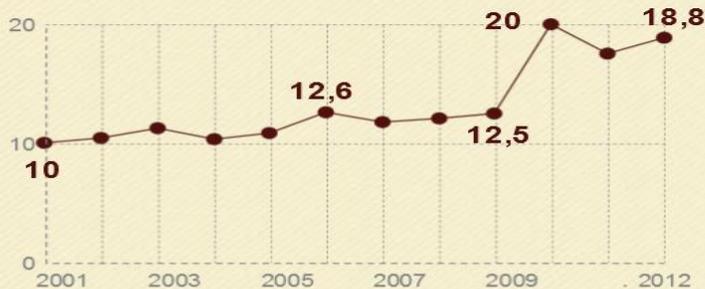
Evolución del número de fallecidos a 30 días



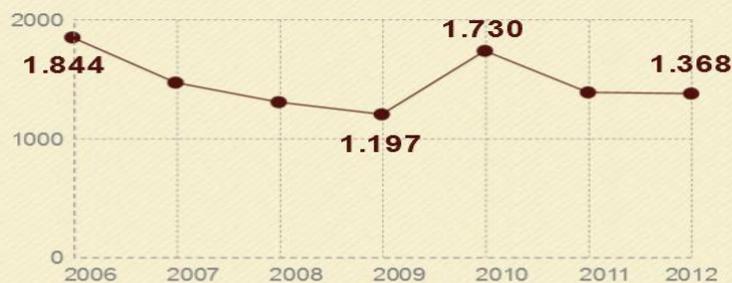
Víctimas mortales por tipo de entorno (2012)

Fuente: Datos obtenidos a partir de datos in situ del Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Tasa de fallecidos por 100.000 habitantes y por millón de vehículos



Tasa de fallecidos por 100.000 habitantes



Tasa de fallecidos por millón de vehículos

Fuente: Ministerio de Transportes y Obras Públicas

Principales indicadores de seguridad vial en Ecuador

Experiencias de éxito en Ecuador

FACTOR HUMANO

Denuncia ciudadana frente a las malas prácticas en seguridad vial
Parque Vial Lúdico

FACTOR INSTITUCIONAL

Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2020

FACTOR VEHÍCULO

FACTOR INFRAESTRUCTURA

Actuaciones y alineación con el Plan Mundial para el Decenio de Acción 2011-2020 en Ecuador

Pilar 1: Gestión de la seguridad vial



Agencia
Nacional
de Tránsito

ORGANISMO COORDINADOR: Agencia Nacional de Tránsito



ESTRATEGIA NACIONAL: Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2020



METAS: El objetivo general del Plan es conseguir una disminución del 50% de las fatalidades hacia el año 2020, esto permitirá salvar más de 12.000 vidas en el periodo 2013 - 2020



FONDOS: Financiación a través de presupuestos públicos y otras fuentes (multas, seguros)

Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras



EVALUACIONES DEL ESTADO DE LA RED: Experiencia en la gestión de tramos de concentración de accidentes

Pilar 3: Vehículos más seguros



INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS: Con carácter anual

Actuaciones y alineación con el Plan Mundial para el Decenio de Acción 2011-2020 en Ecuador

Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguras



VELOCIDAD MÁXIMA: Existencia de legislación y campañas de control



CONSUMO DE ALCOHOL Y CONDUCCIÓN: Existencia de legislación y campañas de control



USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD: Existencia de legislación y campañas de control



USO DEL CASCO EN MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES: Existencia de legislación y campañas de control



EDUCACIÓN VIAL: Llega a todas las escuelas



AUMENTAR LA CONCIENCIACIÓN: Campañas de sensibilización



FORMACIÓN VIAL: Existencia de examen teórico, práctico y reconocimiento médico para la obtención de la licencia de conducción



PERMISO POR PUNTOS: Existencia del sistema de licencia por puntos y registro único de conductores, pero no de cursos para infractores de tránsito

Pilar 5: Respuesta tras los accidentes



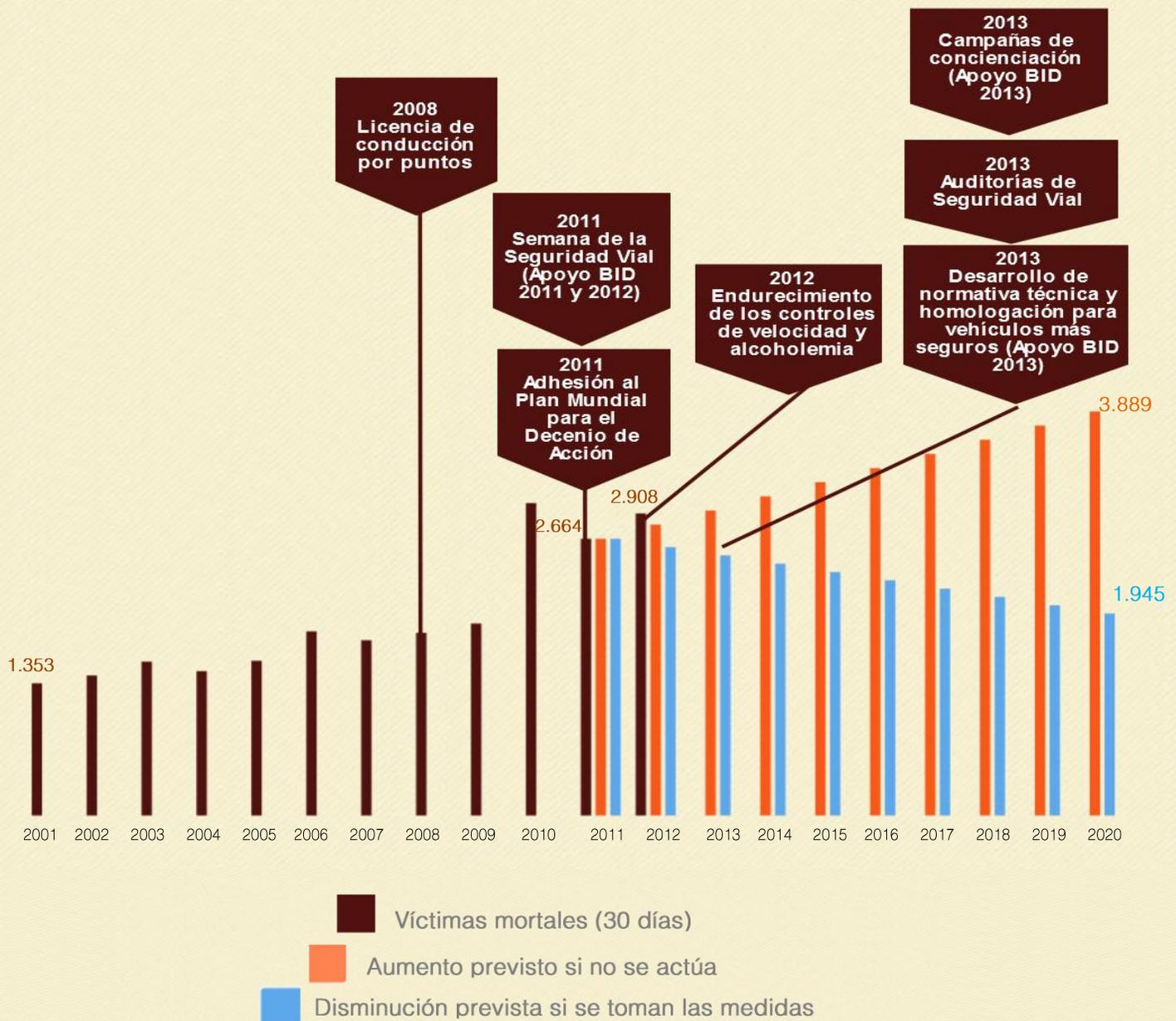
NÚMERO DE ATENCIÓN PARA EMERGENCIAS: Existencia de teléfono de emergencias de alcance nacional (911 Emergencias, 101 Policía Nacional, 102 Bomberos)



SEGURO OBLIGATORIO: El SOAT se encuentra regulado por ley y garantiza una cobertura universal para todos los ecuatorianos y extranjeros que se movilizan en el país, por las consecuencias de los accidentes de tránsito que ocurran dentro del territorio nacional

Hitos de seguridad vial en Ecuador

En este capítulo se presentan las cifras de fallecidos a 30 días, así como las previsiones de su evolución durante la década 2011-2020 de acuerdo con las estimaciones realizadas por la ONU en el Plan Mundial para el Decenio.



Evolución de víctimas mortales a 30 días

Análisis DAFO



Líneas de acción sugeridas





Banco Interamericano de Desarrollo
Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente
División de Transporte
Estrategía de Seguridad Vial

1300 New York Avenue N.W.
Washington D.C. 20577 USA
Tel. (202) 623-1000
Fax (202) 623-3096
www.iadb.org/seguridadvial