

PERFIL

CRIMINOLÓGICO



DELITOS DE TRÁNSITO

LA LEY DE TRÁNSITO DESDE EL PUNTO DE VISTA CRIMINOLÓGICO

EL COSTO DE LA SINIESTRALIDAD VIAL



Galo Chiriboga Zambrano
FISCAL GENERAL DEL ESTADO

Editorial

Las cifras de muertes por accidentes de tránsito se incrementan día a día. La Organización Mundial de la Salud —OMS—, en su informe sobre seguridad vial 2013, ubica al Ecuador en el segundo lugar de los países de Sudamérica con el mayor índice de muertes por esta causa. Este dato coincide con la información estadística de transporte 2012 del Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos —INEC—, que identifica a estos hechos como la primera causa de fallecimiento en los hombres y la quinta a nivel general.

Los datos registrados por la Fiscalía General sobre delitos de tránsito también presentan un considerable incremento. Esta problemática, que por su impacto significativo se ha convertido en un grave inconveniente de salud pública con grandes costos económicos, sociales y emocionales, en la actualidad es un tema de preocupación a nivel nacional y mundial.

El Estado ecuatoriano, en un intento de contrarrestar la inseguridad vial, ha dado pasos importantes. El Plan Nacional del Buen Vivir contempla objetivos destinados a mejorar la calidad de vida de los habitantes con estrategias y acciones que permitan la reducción de la mortalidad en las vías. En este marco se puso en vigencia una normativa que contempla estándares sugeridos por organismos internacionales, así como la implementación de un nuevo modelo de gestión y de control de tránsito.

Sin embargo, el ámbito de los accidentes de tránsito es muy amplio. Hay que entender la seguridad vial como una cuestión multisectorial y multidisciplinaria, que no sólo debe ser afrontada por el gobierno. Un trabajo al unísono de todos los grupos involucrados devendría en la adopción de políticas públicas más acertadas.

En esta edición, la Fiscalía General del Estado aborda el tema para aportar al conocimiento de la problemática desde una mirada reflexiva con el propósito de motivar la inclusión de nuevos elementos al campo de la prevención de los delitos de tránsito, así como a optimizar la administración de justicia.

BOLETÍN CRIMINOLÓGICO

FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO - ECUADOR

Fiscal General del Estado

Galo Chiriboga Zambrano

Director de Política Criminal

Jimmy Moreno Carrillo

Unidad de Estudios Criminológico y Análisis Delincuencial

Editores

Antonio Medina Díaz
Gioconda Vallejo Rodríguez
María Paz Ruiz Romero

Colaboradores

Johanna Herrera Albuja
Nancy Medina López
Mariana Torres Mendieta
Juan Caluquí Díaz
Roberto Benavides Pérez

Corrector Gramático

Mauricio Montenegro Zabala

Concepto gráfico y diseño

Gestión Creativa
info@gestioncreativa.net

BOLETÍN CRIMINOLÓGICO

Es una publicación de la Unidad de Estudios Criminológicos y Análisis Delincuencial de la Dirección de Política Criminal de la Fiscalía General del Estado. Noveno número. Quito, abril 2014. 2 000 ejemplares. Distribución gratuita.

Av. Patria y Av. 12 de Octubre,
Edificio Patria
Telf.: (593 2) 3985800 ext. 173024
boletincriminologico@fiscalia.gob.ec
Quito - Ecuador



LA LEY DE TRÁNSITO

desde el punto de vista criminológico

PABLO DURÁN
FISCAL DE TRÁNSITO

En otra época, se podría haber considerado que la preocupación por los riesgos que enfrentaba la sociedad se concentraba en lo que la naturaleza y su fuerza podían hacer en contra del ser humano. Hoy, esa preocupación está dirigida a lo que el propio hombre se ha encargado de construir: la denominada «sociedad de riesgo», en la que el avance tecnológico desenfrenado ha convertido al hombre en su propia víctima.

El incremento de los eventos más dañosos, a consecuencia de comportamientos imprudentes o culposos dentro de la ejecu-

ción de actividades de riesgo, como conducir un vehículo motorizado, ha permitido a la propia sociedad buscar la forma de proteger la puesta en peligro y la lesión misma de los bienes jurídicos inherentes al ser humano, sobre todo aquellos que se relacionan con la vida y la integridad personal. El Estado se ha permitido tutelarlos con tipos penales que adelantan su barrera de protección, como son los denominados delitos de peligro.

El Código Orgánico Integral Penal —COIP—, en *vacatio legis*, en su artículo 371, define a las infracciones de tránsito como aquellas acciones u

omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial; en aras de complementar el tema, la propia ley realiza una remisión de carácter impropio interna, al confiar la definición de culpa al artículo 27, *ibídem*, el cual establece que actuará (*ex-post*) de manera imprudente la persona que infringe el deber objetivo de cuidado y producto de aquello, deviene un resultado dañoso. Nótese que la norma ajusta el concepto mismo de culpa a lo que se conoce como imprudencia, en la que deberán ser analizados temas relacionados con la culpa consciente, inconsciente o temeraria (*dolo eventual*).

La entrada en vigencia del mencionado COIP trae consigo la difícil tarea de enfrentar los alarmantes índices de accidentes de tránsito que se producen en el país, sobre todo aquellos que lesionan los bienes jurídicos inherentes al ser humano, como son la vida y la integridad de las personas. En términos de legislación, resulta indispensable conocer si el ejercicio de la criminalización y penalización de conductas son realizadas sobre la base de la utilización de la Criminología analítica, en el sentido de verificar si es la correcta utilización de este saber tangente la que le proporciona al derecho penal la información verdadera y sostenida (datos duros), de la realidad en la que se desenvuelve la sociedad. Lo contrario supone que el ejercicio legislativo, no será más que el fiel reflejo de la obtención de datos falsos o de meras percepciones.

Un dato falso, creador de norma, será aquel por el que se pretende justificar que la imposición de penas graves disminuye el número de delitos, como lo será

también el decir que todas las personas somos iguales ante la ley, o que la ejecución penal resocializa; mas, si se considera que la infracción imprudente en tránsito se relaciona con la violación de un deber objetivo de cuidado, teniendo como uno de sus ejes la comprensión y obediencia de la ley, sería de mucha utilidad conocer, como dato fidedigno, cuál es el porcentaje de los conductores en el Ecuador que alcanzaron el bachillerato y por qué una parte de ellos ni siquiera terminó la escuela. Será también importante conocer la razón por la que esa misma persona, que terminó o no la educación básica en el Ecuador,

La ley no prohíbe a una persona para conducir bajo los efectos del alcohol, siempre que los límites de ingesta se encuentren por debajo de 0,3 g/l.

al visitar los Estados Unidos de América o Europa, no replica una conducta violatoria de norma.

Otro tema que preocupa es la permisividad con la que los peatones cruzan las calles por lugares no habilitados, o cómo los agentes de tránsito se constituyen en meros espectadores de aquellos conductores de buses que se dedican a realizar verdaderas carreras en la vía; así como el hecho de aquel conductor que creyendo tener la razón arremete contra un peatón en la «zona cebrá»; o como cuando un pasajero es recogido en media vía, por algún conductor inescrupuloso. Estos datos, a simple vista y sin mayor análisis, nos permiten establecer que uno de los factores importantes que incide en la producción de accidentes de tránsito en el Ecuador es la falta de educación y cultura vial de todos quienes vivimos en sociedad. No pocas veces se ha escuchado decir a los conductores, que la colocación del cinturón de seguridad responde al simple hecho de evitar la multa correspondiente, sumándose a ello un



hecho real que llama la atención, como es el permiso que la propia ley le otorga a una persona para conducir bajo los efectos del alcohol, pues de acuerdo con ella, no le está prohibido hacerlo, siempre que los límites de ingesta se encuentren por debajo de 0,3 g/l, lo que da pie a que exista consumo de alcohol combinado con la conducción, surgiendo por tanto la inquietud relacionada con el conocimiento que se debería tener respecto de la producción de accidentes de tránsito, en el evento de que una persona conduzca un vehículo con la ingesta de alcohol, por debajo del nivel prohibido, dato duro que daría la oportunidad de crear una norma, sobre la base de información real.

Parecería que, tomando en cuenta el tema relacionado con la educación y cultura vial, el legislador hizo constar en el artículo 4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, aquel derecho que tienen las personas a ser educadas y capacitadas en esta materia. La misma norma establece —entre otras medidas—, la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos y niveles de educación pública y privada del país. La pregunta es ¿esta disposición, de carácter obligatorio, ha sido cumplida? Será también importante considerar que el análisis de la puesta en marcha de una debida educación vial, debe además contemplar el hecho de que a pesar de que muchas personas que —se sabe— conocen las normas de tránsito, las transgreden; así como aquella información real que permite conocer de personas que a pesar de conducir vehículo con licencia habilitada desconocen la ley.

En Suecia, la educación vial en manera alguna es una piedra en el zapato, conforme se podría pen-



Suecia es el país con menos índices de siniestralidad por accidentes de tránsito en Europa. Desde hace muchos años ha implementado un programa de educación vial exhaustivo.

sar; al contrario, es una prioridad absoluta, una asignatura obligatoria, como cualquier otra, presente en todos y cada uno de los niveles de enseñanza básica. En tal virtud, en cada escuela existe un Consejo de Seguridad Vial, en el que participan las autoridades locales, profesores, alumnos y familias, quienes proponen ideas para mejorar este tema. El asunto no termina allí. Luego de finalizar la educación escolar existe lo que se ha dado por llamar «educación continua», en la que la obtención del nuevo permiso de conducir requiere de cursos de actualización, sobre la base de una formación teórica y práctica ajustada a las necesidades sociológicas y hasta climatológicas, pues al llegar la temporada invernal, por ejemplo, todos los propietarios de vehículos están en la obligación de cambiar los neumáticos; es preciso mencionar un dato curioso: la colocación del alcoholock en los vehículos, dispositivo que, antes

de permitir el arranque del motor, verifica el nivel de alcohol en el aliento del conductor.

Suecia es el país con menos índices de siniestralidad por accidentes de tránsito en Europa. Desde hace muchos años ha implementado un programa de educación vial exhaustivo que empieza por aceptar la existencia de accidentes de tránsito y termina por educar a sus habitantes. Dicho programa, en la forma en la que ha sido concebido, intenta que los miembros de la sociedad, desde la primera clase hasta cuando cuenten con la capacidad para conducir, reciban una preparación continua relacionada con el tema. Demás está decir que la norma legislativa, en pos de sancionar al conductor imprudente, es necesaria, pero lo cierto es que la preocupación debería apuntar también hacia una responsabilidad compartida, en cuyo caso, todos deberíamos vernos al espejo y hacer un «mea culpa».

ECUADOR EN RELACIÓN AL MUNDO

GUILLERMO ABAD
DIRECTOR EJECUTIVO DE JUSTICIA VIAL

Para muchos países, la adopción y aplicación de códigos de circulación parecen insuficientes. La elaboración y observancia eficaz de las leyes son fundamentales para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol y exceso de velocidad, así como para aumentar el uso de los cascos, cinturones de seguridad y sistemas para retención de niños. La encuesta mundial, en la cual participó Ecuador, permitió generar el Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial en el mundo. Ésta puso de manifiesto que menos de la mitad de los países disponen de leyes para corregir los cinco factores de mayor riesgo en siniestros de tránsito, mientras que solamente el 15% tiene una legislación que puede considerarse integral en cuanto a su alcance. Más del 90% tiene algún tipo de ley nacional sobre consumo de alcohol y conducción de vehículos, pero sólo el 49% estipula un límite legal de concentración de alcohol en sangre inferior o igual a 0,05 g/dl, tal como se recomienda en el Informe Mundial.

Asimismo, solamente el 40% de los Estados dispone de una ley sobre el uso del casco en la conducción de motocicletas, que concierne tanto a los conductores como a los pasajeros, y establece que los cascos deben ajustarse a una norma técnica nacional o internacional específica. Sólo el 57% de los países dispone la obligatoriedad



de usar el cinturón de seguridad para todos los pasajeros, tanto en el asiento delantero del vehículo como en el trasero, y a pesar de que el 90% de las naciones de ingresos altos tiene una ley que establece que los niños pequeños que viajan en un vehículo deben ir sujetos por medio de un sistema apropiado para su retención, apenas el 20% de los Estados de ingresos bajos tiene disposiciones similares. Las tasas de observancia de las disposiciones relativas a todos estos factores de riesgo son generalmente bajas, lo que indica que la vigilancia del cumplimiento de la ley sobre seguridad vial necesita mejorarse. Esto requiere

voluntad política para que los organismos responsables de hacer cumplir la ley tengan suficientes recursos para implementar actividades encaminadas a asegurar la observancia.

En el caso de Ecuador, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) contempla y acoge todas las recomendaciones dirigidas a mitigar los factores de riesgo; sin embargo, estas disposiciones legales se inobservan justamente por falta de voluntad política y pasividad de las autoridades responsables de hacer cumplir estas normativas.

Tabla 1 / Cumplimiento de las leyes

LEY	PAÍSES CON CUMPLIMIENTO >7/10
Velocidad	9%
Alcoholemia	13%
Uso de casco de motocicleta	25%
Cinturón de seguridad	19%
Sistemas de seguridad para niños	6%

Fuentes: Organización Panamericana de la Salud
Organización Mundial de la Salud

Abordar la seguridad vial de un modo integral necesita la implicación de múltiples sectores, como los de la salud, el transporte y la policía. Una respuesta coordinada a este problema incluye el desarrollo y aplicación de una estrategia multisectorial sobre prevención de traumatismos por siniestros de tránsito con fondos suficientes para planificar actividades que deberán llevarse a cabo dentro de un marco temporal definido. Si bien muchos países han tomado medidas positivas para mejorar los marcos institucionales necesarios en materia de seguridad vial, quedan por resolver muchos problemas. Solamente una tercera parte cuenta con una estrategia nacional de seguridad vial que está respaldada por el gobierno, que incluye metas específicas y dispone de fondos asignados para su puesta en práctica.

Por último, el informe, entre otras cosas, pone de manifiesto que quedan por salvar grandes diferencias en lo que se refiere a la calidad y cobertura de los datos sobre traumatismos por accidentes de tránsito que recaban y comunican los países. Se necesitan datos exactos sobre muertes y traumatismos por accidentes de tránsito para valorar el alcance del problema, orientar respuestas, vigilar y evaluar la eficacia de las medidas de intervención. La subnotificación de traumatismos por siniestros de tránsito sigue siendo un grave problema en muchos Estados. Además, la falta de armonización de la terminología, incluso entre los sectores de un mismo país, limita la comparabilidad de datos. Por ejemplo, para definir una muerte por siniestros de tránsito se utilizan distintos períodos de tiempo entre el accidente y la muerte, y la definición de un traumatismo también varía.

Solamente el 22% de los países dispone de esta información, a más de los costos resultantes para el sector de salud o economía nacional, así como sobre los datos requeridos para vigilar y evaluar las intervenciones.

Ecuador está inmerso en esta grave deficiencia de estadísticas confiables. La falta de coordinación y armonización entre las instituciones involucradas en el tema ha permitido un subregistro que llega, en algunos rubros, hasta en un 400%. Para el año 2030 se prevé que la causa de muerte por siniestros de tránsito registrada en el año 2004 en el puesto 9 pasará al puesto 5, mientras que Ecuador en el año 2010 se ubicó en el puesto 4, lo que quiere decir que para el 2030, si no se toman correctivos serios e inmediatos, podríamos pasar al puesto 2 a nivel mundial, después de las enfermedades cardiorrespiratorias.

Tabla2 / Principales causas de mortalidad, datos comparados de 2004 y 2030

TOTAL 2004			TOTAL 2030		
No. de orden	PRINCIPALES CAUSAS	%	No. de orden	PRINCIPALES CAUSAS	%
1	Enfermedad isquémica de corazón	12.2	1	Enfermedad isquémica de corazón	14.2
2	Enfermedad cerebrovascular	9.7	2	Enfermedad cerebrovascular	12.1
3	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	7	3	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	8.6
4	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	5.1	4	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	3.8
5	Enfermedades diarreicas	3.6	5	Traumatismos por accidentes de tránsito	3.6
6	VIH/sida	3.5	6	Cánceres de Tráquea, los bronquios y el pulmón	3.4
7	Tuberculosis	2.5	7	Diabetes mellitus	3.3
8	Cánceres de Tráquea, los bronquios y el pulmón	2.3	8	Enfermedad cardíaca hipertensiva	2.1
9	Traumatismos por accidentes de tránsito	2.2	9	Cáncer del Estómago	1.9
10	Prematuridad y bajo peso al nacer	2	10	VIH/sida	1.8
11	Infecciones neonatales y otras*	1.9	11	Nefritis y Nefrosis	1.6
12	Diabetes mellitus	1.9	12	Lesiones autoinflingidas	1.5
13	Paludismo	1.7	13	Cáncer del hígado	1.4
14	Enfermedad cardíaca hipertensiva	1.7	14	Cáncer colorectal	1.4
15	Asfisia del nacimiento y traumatismo del nacimiento	1.5	15	Cáncer del Esófago	1.3
16	Lesiones autoinflingidas	1.4	16	Violencia	1.2
17	Cáncer del Estómago	1.4	17	Alzheimer y otras demencias	1.2
18	Cirrosis del Hígado	1.3	18	Cirrosis del Hígado	1.2
19	Nefritis y Nefrosis	1.3	19	Cáncer de mama	1.1
20	Cáncer colorectal	1.1	20	Tuberculosis	1

* Comprende las infecciones neonatales graves y otras causas no infecciosas que aparecen en el periodo perinatal.
Fuente: Estadísticas sanitarias mundiales 2008 (<https://www.who.int/whosis/whostat/2008/es/index.html>)

EL COSTO DE LA SINIESTRALIDAD VIAL

ALBERTO BUENDÍA
AUDITOR SEGURIDAD VIAL

Desde los años ochenta los departamentos de tránsito de Estados Unidos y de los países europeos han estimado el impacto económico que suponen los accidentes de este tipo para sus economías. Para determinar cuánto «debería merecer» invertir para evitar las muertes causadas por los accidentes de tráfico, previamente hay que cuantificar el costo asociado.

En el mundo se han desarrollado diversos modelos de imputación de gastos y costos que han desembocado en dos sistemas de valoración diferenciados: el americano, más simple, y el europeo, que contempla más variables. El primer método de estimación se sustenta en cuatro variables: el impacto humano, la pérdida productiva, daños materiales y los costos administrativos. El modelo europeo, en cambio, añade los costos de la rehabilitación no médica y

los gastos hospitalarios.

Para poder calcular con exactitud el costo de un siniestro se debería contabilizar el gasto particularizado de cada una de estas variables y la suma de todos los rubros para todos los siniestros daría el valor total de los mismos a nivel nacional, además de cuantificar monetariamente los AVPP (Años de Vida Potencialmente Perdidos). En el Ecuador, hasta ahora, no se dispone de toda la información que permita valorar de forma apropiada y directa el impacto económico al país.

Con el objeto de solventar esta falencia, se ha desarrollado un esquema de cálculo indirecto apegado al modelo de la Unión Europea.

En el cuadro No.1, se ilustran los dos métodos mencionados de imputación de costos, el europeo con sus seis rubros y el americano

con cuatro, así como los respectivos porcentajes de reparto equivalente por evento.

Cuadro 1. / Reparto porcentual de costos por accidente.

	UE	EUA
Impacto Humano	25%	17%
Pérdida Productiva	17%	40%
Daños Materiales	45%	30%
Rehabilitación	2%	
Hospitalarios	1%	
Administrativos	10%	13%

Para poder utilizar el modelo hay que introducir en él el número de fallecidos contabilizadas por periodo y área de estudio, además de la morbilidad, es decir, heridos severos y leves.

Para el cálculo de las indemnizaciones que se entregan a los deudos de los fallecidos, prestaciones médicas, así como a los discapacitados y lesionados en general, en la Unión Europea se emplean dos métodos:

- La disposición al pago, o lo que el sector gubernamental (local, seccional o nacional) y las aseguradoras estarían dispuestos a invertir para reducir el nivel de riesgo.
- La indemnización directa o compensación del daño infringido por el causante o su seguro como una prestación directa al lesionado o deudos.

En la Unión Europea estos valores rondan los 36 000 euros por víctima, y se utiliza prioritariamente el primer método, mientras que en el Ecuador se usa el segundo, que presenta valores compensatorios inferiores a los europeos, resultando hasta cinco veces menos, en valor, las prestaciones entregadas. El cuadro No. 2 muestra una comparación entre los valores percibidos en la Unión Europea y los entregados, en media, en el Ecuador.

Cuadro 2. / Indemnización y costo por víctima (Valores en miles)

Impacto Humano	UE	Ecuador
Muertos	36 E	\$ 9,5
Heridos graves	37 E	\$ 3,0
Heridos leves	6 E	\$ 1,0

Cuadro 3. / Costo De La Variable Impacto Humano, Sistema Soat 2013

Impacto Humano	Prestaciones	Costo
Fallecidos	5139	\$ 49 951 080
Heridos Graves	23 791	\$ 71 373 000
Heridos Leves	55 513	\$ 55 513 000
Total		\$ 176 837 080

Estos valores son calculados con base en estimaciones y aproximaciones fundadas en las indemnizaciones.

Para calcular el costo anual del periodo 2008 al 2013 en el Ecuador, se tomaron dos fuentes de datos: la mortalidad-morbilidad de los partes policiales relevados por la Dirección Nacional de Control del Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, DNCTTTSV (antigua Dirección Nacional de Tránsito), y del Sistema del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, que opera desde el 2008. Los valores son muy diferentes y por tanto los costos calculados para cada caso no son parecidos. Respecto a la morbilidad, se ha estimado que un 30% de heridos son de carácter severo y el 70%, de carácter leve.

El método utilizado fue el europeo, ya que este puede considerar el costo anual derivado de la siniestralidad como el costo de inversión en base al monto requerido que hubiera evitado el

hecho o simplemente el pago de una indemnización o contraprestación directa.

El cuadro No. 3 presenta un modelo estimado del costo total de los siniestros de tránsito con los datos relevados del sistema SOAT, donde se observa el valor de 176,8 millones de dólares para esta primera variable.

A partir del cálculo para el impacto humano y estimando que representa el 25% del total del costo, es posible obtener este último, alcanzando la cifra de más de 707 millones de dólares para el año 2013. Establecido este valor y conocido cada porcentaje del costo se obtiene el monto para las demás variables, tal como se muestra en el cuadro No. 4, que contempla las seis previstas en el modelo de la Unión Europea, modificadas levemente, ya que los daños materiales en el Ecuador no son tan costosos como en la Unión Europea y se ha aumentado la pérdida productiva en el mismo porcentaje, el 10%.

Cuadro 4. / Costo total, Sistema SOAT 2013

Variables	% del costo	COSTO
Impacto humano	25%	\$ 176 837 080
Pérdida productiva	27%	\$ 190 984 046
Daños materiales	35%	\$ 247 571 912
Costos médicos	2%	\$ 14 146 966
Costos administrativos	10%	\$ 70 734 832
Hospitalarios	1%	\$ 7 073 483
Año 2013	100%	\$ 707 348 320



SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Si se consideran las indemnizaciones del SOAT, que establece coberturas algo menores a las estimadas en el escenario descrito, en el siguiente cuadro se puede observar, usando las indemnizaciones medias y las propuestas en el SOAT, los costos incurridos en el país en los seis años anteriores al estudiado y datos de mortalidad y morbilidad muy aproximados. El resultado en ambos casos es sumamente significativo ya que se han gastado más de 3264 millones de dólares en un caso o 2177 millones en el otro, con un total de 29 449 fallecidos en ese periodo, 5890 muertos por año, en promedio.

Repitiendo los mismos cálculos con los datos de la DNCTTSV el costo total de los siniestros para

el mismo periodo de 2008 a 2013 es tres veces menor.

Para apreciar la bondad del modelo y la precisión de las aproximaciones se puede comparar los resultados obtenidos hasta ahora con lo que estima el Banco Mundial sobre el costo de la siniestralidad, ya que encargó a la organización GLOBAL ROAD SAFETY un estudio sobre el costo que los países soportan con motivo de los accidentes de tránsito. Las conclusiones del estudio fueron que «el costo de los siniestros en los países en vías de desarrollo supera el 1.5 % de su PIB». En nuestro caso, los valores calculados se encuentran cercanos a estas cifras, que rondan los 1000 millones de dólares anuales.

Respecto a la pérdida de años productivos, se puede hacer un cálculo similar para evidenciar otro tipo de «costo social» relacionado con la pérdida de productividad debido al fallecimiento de personas que prestan o estarían por prestar servicios a la sociedad en su conjunto. Para el sistema SOAT, para el año 2013 se perdieron casi 159 000 AVPP (Años de Vida Potencialmente Perdidos) calculados sobre una vida laboral que culminaría a los 65 años; para el periodo 2008-13 se obtiene que se perdieron 909 974 AVPP en el Ecuador. Expresado en términos económicos, se ha perdido una renta en flujo constante o valor neto de casi \$1200 por persona y año, debido al costo año de los siniestros.

En conclusión, como se ha mostrado, las pérdidas económicas y sociales son cuantiosas; este dinero podría haberse destinado a inversiones en las áreas de lo social, educación, prevención y mejora de la infraestructura vial. Por otro lado, hay que considerar el incuantificable dolor infringido a las familias y a la sociedad ecuatoriana por las pérdidas humanas causadas por los siniestros.

Cuadro 5. / Costo total, Sistema SOAT 2008-13

Año	Otras Indemnizaciones	Indemnizaciones SOAT
2008	\$ 154 308 800	\$ 92 896 000
2009	\$ 403 206 400	\$ 250 250 000
2010	\$ 731 129 920	\$ 455 648 000
2011	\$ 753 413 280	\$ 476 036 000
2012	\$ 706 398 400	\$ 451 124 000
2013	\$ 707 348 320	\$ 451 716 000
Total lustro	\$ 3 455 805 120	\$ 2 177 670 000

Delitos de tránsito registran un **INCREMENTO DE 22%**

Los delitos de tránsito registrados a nivel nacional durante los años 2012 y 2013 en la Fiscalía General del Estado — FGE— muestran una tendencia al alza, 45 566 y 55 772 respectivamente, es decir, un 22% de incremento.

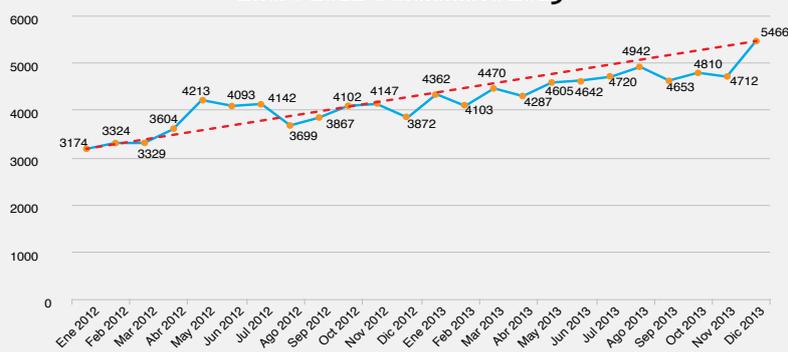
Este aumento considerable de siniestros corrobora los datos publicados en el informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS) sobre seguridad vial 2013, que ubica al Ecuador en el segundo lugar de los países de Sudamérica con el mayor índice de muertes por accidentes de tránsito. Este dato es coincidente con la información estadística de transporte 2012 del Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos (INEC) que identifican a estos hechos como la primera causa de fallecimiento en los hombres y la quinta a nivel general.

En el año 2013, dentro de los delitos de tránsito se destacan las lesiones, con el 41%, las muertes, con el 6%, y otras modalidades que representan el 54%.

Muertes

El número de muertes por accidentes de tránsito en el año 2012 fue de 2819 y de 3180 en el 2013 (Tabla 1), siendo la causa de mayor incidencia el exceso de velocidad (58%), seguido por cansancio-sueño del conductor (39%) y efectos de consumo de alcohol (3%) (Gráfico 2). Las provincias que presentan mayor siniestralidad son Guayas, Pichincha y Manabí. Además,

Gráfico 1. / Delitos de tránsito – evolutivo a nivel nacional. Enero 2012 a diciembre 2013.



Fuente: Comisión de Estadísticas de Violencia, Fiscalía General del Estado
Elaborado por: Unidad de Información Criminológica - Dirección de Política Criminal

Tabla 1. / Muertes en accidentes de tránsito por provincia. Años 2012 y 2013.

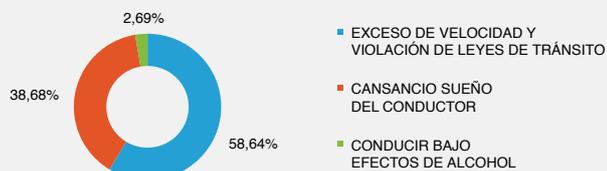
PROVINCIA	AÑO 2012	AÑO 2013	ABSOLUTA	PORCENTUAL
Guayas	810	1031	221	27%
Pichincha	375	412	37	10%
Manabí	174	219	45	26%
Los Ríos	169	190	21	12%
Tungurahua	213	137	-76	-36%
Cotopaxi	111	125	14	13%
El Oro	89	121	32	36%
Chimborazo	114	106	-8	-7%
Santo Domingo de los Tsáchilas	84	96	12	14%
Azuay	115	87	-28	-24%
Esmeraldas	70	87	17	24%
Sucumbíos	63	72	9	14%
Loja	69	71	2	3%
Imbabura	65	63	-2	-3%
Carchi	47	61	14	30%
Orellana	28	57	29	104%
Cañar	52	51	-1	-2%
Bolívar	41	47	6	15%
Morona Santiago	15	41	26	173%
Napo	31	36	5	16%
Santa Elena	41	33	-8	-20%
Zamora Chinchipe	17	21	4	24%
Pastaza	22	14	-8	-36%
Galápagos	4	2	-2	-50%
TOTAL	2819	3180	361	13%

Fuente: Fiscalía General del Estado
Elaborado por: Unidad de Información Criminológica - Dirección de Política Criminal

es importante considerar que Orellana y Morona Santiago reflejan un incremento de accidentabilidad de más del cien por ciento, 104% y 173% respectivamente. (Tabla 1)

Los días de mayor incidencia de muertes por accidentes de tránsito, según la información que registra la FGE, son los fines de semana, viernes, sábados y domingos, este último en mayor porcentaje (21%) (Gráfico 3), y generalmente ocurren en la noche, entre las 19H00 y 20H00 (Gráfico 4).

Gráfico 2. / Muertes en accidentes de tránsito según causa. Enero a diciembre 2013.



Fuente: Fiscalía General del Estado
Elaborado por: Unidad de Información Criminológica - Dirección de Política Criminal

Gráfico 3. / Muertes en accidentes de tránsito por día. Enero a diciembre 2013.



Fuente: Fiscalía General del Estado
Elaborado por: Unidad de Información Criminológica - Dirección de Política Criminal

Gráfico 4. / Muertes en accidentes de tránsito por rango horario. Enero a diciembre 2013.



Fuente: Fiscalía General del Estado
Elaborado por: Unidad de Información Criminológica - Dirección de Política Criminal

Gráfico 5. / Lesiones en accidentes de tránsito por día. Enero a diciembre 2013.



Fuente: Fiscalía General del Estado
Elaborado por: Unidad de Información Criminológica - Dirección de Política Criminal

En el año 2013, dentro de los delitos de tránsito se destacan las lesiones, con el 41%.

Lesiones

Durante los años 2012 y 2013, las lesiones por accidentes de tránsito a escala nacional muestran un incremento del 30%. Guayas, Pichincha, Santo Domingo y Manabí encabezan la lista con mayor siniestralidad. Por otro lado, las provincias que muestran un elevado porcentaje de incremento son Galápagos, Azuay, Santa Elena y Guayas, con 175%, 71%, 56% y 52%, respectivamente (Tabla 2).

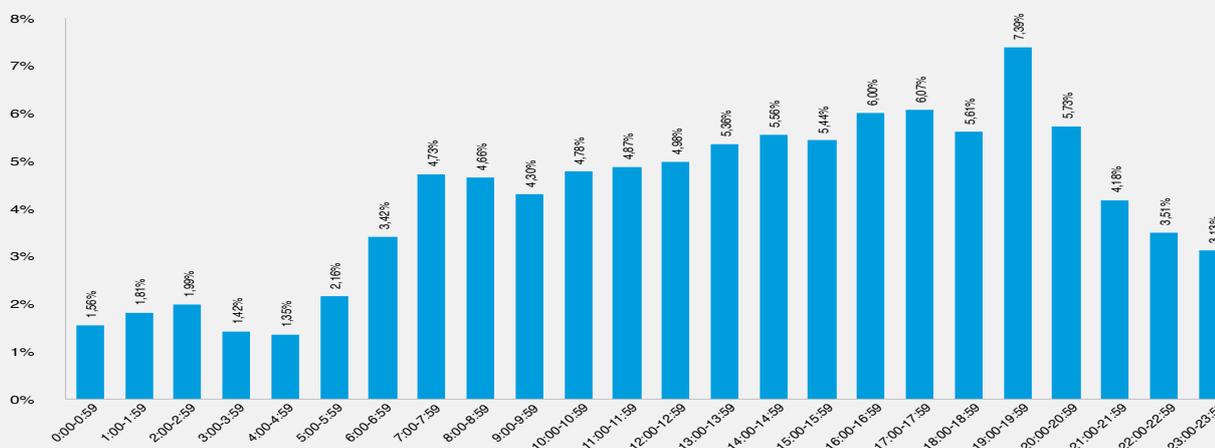
Los días en los que se presenta la mayor incidencia de lesiones en accidentes de tránsito, al igual que las muertes, son viernes, sábado y domingo, con 14,07%, 17,71% y 16,97%, respectivamente (Gráfico 5), esto ocurre con frecuencia en horarios de la tarde, específicamente a partir de las 14:00 hasta las 19:00. (Gráfico 6)

Tabla 2. / Lesiones en accidentes de tránsito por provincia. Años 2012 y 2013.

PROVINCIA	AÑO 2012	AÑO 2013	ABSOLUTA	PORCENTUAL
Guayas	5238	7955	2717,0	52%
Pichincha	3394	3784	390,0	11%
Santo Domingo de los Tsáchilas	1405	1699	294,0	21%
Manabí	1147	1329	182,0	16%
Los Ríos	928	1288	360,0	39%
El Oro	1051	1055	4,0	0%
Azuay	577	989	412,0	71%
Santa Elena	329	512	183,0	56%
Chimborazo	467	490	23,0	5%
Tungurahua	377	452	75,0	20%
Cotopaxi	381	410	29,0	8%
Imbabura	348	394	46,0	13%
Esmeraldas	286	391	105,0	37%
Sucumbíos	319	366	47,0	15%
Loja	289	364	75,0	26%
Cañar	190	228	38,0	20%
Orellana	150	222	72,0	48%
Napo	122	152	30,0	25%
Pastaza	103	146	43,0	42%
Morona Santiago	109	135	26,0	24%
Bolívar	101	100	-1,0	-1%
Zamora Chinchipe	88	87	-1,0	-1%
Carchi	63	63	0,0	0%
Galápagos	4	11	7,0	175%
TOTAL	17466	22622	5156,0	30%

Fuente: Fiscalía General del Estado
Elaborado por: Unidad de Información Criminológica - Dirección de Política Criminal

Gráfico 6. / Lesiones en accidentes de tránsito por rango horario. Enero a diciembre 2013.



Fuente: Fiscalía General del Estado
Elaborado por: Unidad de Información Criminológica - Dirección de Política Criminal

TODOS SOMOS VÍCTIMAS

VÍCTOR JIMÉNEZ
DIRECTOR EJECUTIVO
FUNDACIÓN COVIAL

La crudeza de la siniestralidad vial ecuatoriana es una pesadilla. Se sintetiza en un promedio de 13 muertos y 152 heridos por día.¹

En el centro de la problemática está el factor humano o responsabilidad individual, causante del 95% de los siniestros². Conductores, peatones, ciclistas y pasajeros nos consideramos antagonistas y todos tenemos la sensación —por no decir la certeza— de que nadie conoce o, peor aún, cumple la ley. Por ello se percibe al tráfico como un enemigo común carente de control.

Las posibilidades de atropellar y ser atropellados son tan descomunadamente evidentes y altas que

no necesitaríamos de nada ni de nadie para que se nos alerte. Vivimos en una desordenada confusión y tal parece que a todos nos importa muy poco.

En lenguaje coloquial, los peatones y ciclistas hablan de los conductores de autos y motos como «criminales», mientras éstos suelen tildar a los primeros de «suicidas».

El potencial de riesgo que la impericia e imprudencia encierran, además del que conlleva la necesidad de conducir con exceso de

velocidad y bajo los efectos del alcohol, es bárbarico.

La realidad de los pasajeros en el transporte público y comercial es otro caos; la mayoría estamos sometidos a varios tipos de vejaciones.

Este comportamiento social que raya en la irracionalidad, genera, con base en datos estadísticos de la ANT, un promedio de 24 750 siniestros de tránsito por año (periodo 2009-2013). En términos de mortalidad y morbilidad, genera un promedio de más de 60 000 víctimas por año entre muer-

*«Todos somos víctimas, ninguno es responsable...
¡Qué misérrima es nuestra realidad!
Pero soluciones las hay. La seguridad vial es
responsabilidad de todos».*

1. COVIAL: Análisis de mortalidad y morbilidad 2008-2013 a causa de siniestros de tránsito según registros del sistema SOAT. A 2012 el promedio diario fue de 13,33 muertos y 154,48 heridos. El año 2013 ha sido proyectado (a 9 de febrero de 2014, fecha de elaboración del presente artículo, aún no se contaba con datos oficiales del sistema SOAT).

2. Esa proyección, consolidada al periodo 2008-2012, promedia para el 2013, 13 muertos y 152 heridos por día. La proyección variaría muy poco con respecto a las cifras reales.



tos y heridos (SOAT - periodo 2008-2012). Al 2013 el promedio aún se mantenía.³

Dando un vistazo al pasado, según el Ministerio de Salud Pública, en el compendio Situación de la Salud en el Ecuador (marzo 2006), los siniestros de tránsito constituían la primera causa de mortalidad en niños de 5 a 14 años, la segunda en el grupo de 15 a 49 años y la séptima entre las diez principales causas de mortalidad en general.

Pero no sólo se pierden vidas. Los siniestros de tránsito presentan un elevado porcentaje de daños en la salud física y mental de las personas, muchas veces irreparables. También se dan pérdidas materiales y de tiempo, así como retraso en las actividades económicas. De acuerdo con el ex Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres (abril 2007), el aparato productivo ecuatoriano perdió, en esa época, alrededor de 545 millones de dólares anuales. Hoy la pérdida bordea los 1000 millones de dólares.

La problemática concierne a la ciudadanía en general en cuanto actúa como conductor, peatón, ciclista o pasajero. Entre las causas se destacan:

La problemática del tránsito concierne a la ciudadanía en general en cuanto actúa como conductor, peatón, ciclista o pasajero.

1. Desconocimiento e irrespeto de las leyes, señales de tránsito y principios de la seguridad vial
2. Impericia e imprudencia
3. Alcoholismo y drogas
4. Exceso de velocidad
5. Invasión de carril
6. Mal estacionamiento
7. Otras: malos hábitos, obsolescencia del parque automotor, deficiente mantenimiento mecánico, menores de edad al volante, corrupción, sometimiento a los intereses particulares que quebrantan la ley y ponen en riesgo la seguridad vial, etc.

Esta realidad, además, empeora los problemas de contaminación ambiental. El deterioro paulatino

de la calidad del aire de los centros urbanos y la polución auditiva son evidentes, lo que deviene en una amenaza más para la salud y para la calidad de vida en general.

Por otro lado, el caos se da también por la inveterada costumbre de que lo político debe prevalecer en beneficio de intereses privados, sobre lo técnico y los intereses ciudadanos. Asimismo, la frecuente rotación de funcionarios públicos sacrifica la observancia de las políticas, la continuidad de los proyectos y programas, la gestión fluida y el tratamiento coherente y articulado de sus dinámicas.

Las iniciativas sobre educación y seguridad vial que las instituciones públicas realizan, así como los esfuerzos cívicos que los emprendedores sociales se encuentran desarrollando, son minúsculas y de bajo alcance. Por último, el quemeimportismo y la corrupción agravan la crisis.

Sin embargo, hay soluciones y radican en crear una Estrategia Nacional de Seguridad Vial que sea multisectorial y multidisciplinaria, cuya base legal existe. Ello permitirá articular y coordinar a más de 250 actores públicos y privados, que son los que deben encargarse de la seguridad vial en el país.

³ Cálculo realizado por COVIAL basado en análisis de accidentes por causas probables a nivel nacional 2012 ANT. A 9 de febrero de 2014, fecha de elaboración de este artículo, la causalidad oficial para el 2013 aún no estaba disponible en la página web de la ANT.



INSTITUYENDO UNA POLÍTICA CRIMINAL JUSTA Y DEMOCRÁTICA



1800-FISCALIA (347225)

FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO
Avs. Patria s/n y 12 de Octubre - Edificio Patria
Telf: (593 2) 398 58 00
Quito - Ecuador

www.fiscalia.gob.ec