

Oficio Nro. GADDMQ-SGSG-2020-0414-OF

Quito, D.M., 19 de marzo de 2020

Asunto: Solicitud de actualización de informe - Proyecto de ordenanza que regula el número de pasajeros que se transportan en motocicleta

Señor Doctor
Santiago Mauricio Guarderas Izquierdo
Concejal Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

En respuestas al Oficio Nro. GADDMQ-DC-SMGI-2020-0201 de fecha 11 de marzo de 2020, mediante el cual solicita informe estadístico actualizado a la fecha para el proyecto de Ordenanza en el tema de “Restricción pasajeros en motocicleta”.

Al respecto la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad a través del Observatorio Metropolitano de Seguridad actualizo los datos administrativos: Comisión Especial de Estadística de Seguridad, Justicia, Crimen y Transparencia, Agencia Nacional de Tránsito y Servicio de Renta Internas, los mismos que fueron incluidos en el presente informe.

En tal virtud, remito a usted Informe N°3 Actualización Estadística para Proyecto de Ordenanza “Restricción Pasajeros en Motocicleta”, como insumo para la elaboración de proyecto de ordenanza e implementación de política pública.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Sr. Juan Pablo Burbano Simon
SECRETARIO GENERAL DE SEGURIDAD Y GOBERNABILIDAD

Referencias:
- GADDMQ-DC-SMGI-2020-0201-

Anexos:
- Informe de Motos (19-03-20).pdf

Copia:
Señor Magíster
Juan Carlos Andrade Alborno
Director Metropolitano de Gestión de Seguridad Ciudadana

Oficio Nro. GADDMQ-SGSG-2020-0414-OF

Quito, D.M., 19 de marzo de 2020

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Jackson Armando Villota Lopez	JAVL	SGSG-OMSC	2020-03-18	
Aprobado por: Juan Pablo Burbano Simon	JPBS	SGSG	2020-03-19	

Marzo 2020

INFORME N°3
Actualización Estadística para
Proyecto de Ordenanza
“Restricción Pasajeros en
Motocicleta”



INFORME N°3
ACTUALIZACIÓN ESTADÍSTICA PARA
PROYECTO DE ORDENANZA
“RESTRICCIÓN PASAJEROS EN
MOTOCICLETA”

Contenido

1. Antecedentes	1
2. Justificación	2
3. Metodología	2
4. Objetivos	3
5. Datos generales de motocicletas en el DMQ	3
6. Delitos de mayor connotación social.....	5
Denuncias de delitos de mayor connotación social en el DMQ	5
Robo utilizando motocicleta en el DMQ.....	8
Análisis del robo de motos en el DMQ	12
7. Siniestralidad vial.....	16
8. Descripción de los siniestros de tránsito de motocicletas	18
Fallecidos en siniestros de tránsito de motocicletas	18
Lesionados en siniestros de tránsito de motocicletas	23
Siniestros de tránsito de motocicletas	27
9. Conclusiones.....	31

1. Antecedentes

La gestión de información basada en evidencia y en datos de fuentes oficiales es una de las herramientas necesarias para evidenciar y dimensionar una problemática, tener una visión clara, ejecutiva con información oportuna permite fortalecer los procesos de construcción, gestión y evaluación de las políticas públicas.

La seguridad en el DMQ es la principal preocupación de la población y por ende de las autoridades, entendiendo la seguridad como el estado de vivir y desarrollarse en un ambiente libre de violencia, pacífico y en pleno goce de los derechos humanos. Por tal motivo, el trabajo de las autoridades de la ciudad está encaminado a construir políticas públicas que permitan frenar los niveles de inseguridad y restaurar las condiciones de una convivencia pacífica.

El Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana (OMSC), es una dependencia técnica e interdisciplinaria de la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad que tiene como objetivo primordial generar información pertinente y oportuna en temas de seguridad, convivencia, violencia, riesgo y participación ciudadana. A través de la investigación de primera mano y del procesamiento de registros administrativos, el OSMC logra conjugar datos cuantitativos y cualitativos, que enriquecen la información que se obtiene y que brinda una mirada más amplia y diversa de las problemáticas sociales.

La información se encuentra centralizada en el Sistema de Gestión de Información de Seguridad Ciudadana (SIOMSC), el mismo que permite tener una visualización en línea de los reportes estadísticos de la descripción del delito, siniestralidad, incidentes basados en los registros administrativos, grupos focales, análisis exploratorio, encuestas de victimización y percepción de inseguridad en el DMQ, utilizando la metodología Business Intelligence, la cual permite consolidar, depurar y procesar datos e información, para brindar soporte al proceso de toma de decisiones.

EL OMSC para la realización de este informe contó con las siguientes fuentes de información que alimentan al SIOMSC.

Tabla 1 Fuentes de información

Indicador	Fuente	Base normativa	Origen
Delitos contra la propiedad/ mayor connotación social	Comisión Especial de Estadística de Seguridad, Justicia, Crimen y Transparencia.	Código Orgánico Integral Penal	Noticias del delito (denuncias)
Siniestralidad vial	Agencia Nacional de Tránsito	Código Orgánico Integral Penal/Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial	Registro administrativo
Vehículos matriculados	Agencia Nacional de Tránsito	Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial	Registro administrativo

Elaboración: OMSC

2. Justificación

El trabajo del Gobierno Autónomo Descentralizado dirigido hacia el mejoramiento de las condiciones de vida de los ciudadanos se encuentra normado a través de un marco democrático, participativo y representativo, el mismo que a través del accionar de los Concejales elegidos por voto popular se manifiesta en la figura del Concejo Metropolitano, órgano jurídico y político que se encarga de tramitar los temas trascendentales de la ciudad, sean ordenanzas, proyectos, reformas, planes y presupuestos.

Tomando en cuenta lo descrito y el potencial de información que el OMSC pone a disposición de las autoridades y de la comunidad en general, la motivación para realizar este análisis parte del proyecto de ordenanza reformativa al capítulo XIV, del Título 1, del libro IV2, que se refiere a la "*restricción y regulación del número de pasajeros que se transportan a bordo de motocicletas*", proyecto que se encuentra en proceso en el concejo metropolitano y que mediante oficio Nro. GADDMQ-DC-SMGI-2020-0201, emitido por el señor Vice Alcalde Santiago Guarderas Izquierdo, quien solicita un informe técnico acorde a la temática referida.

3. Metodología

Para el presente estudio se realiza el análisis de la información (registros administrativos)

1. Análisis de tendencial de la tipología del delito de manera anual
2. Análisis descriptivo de las tipologías del robo con motocicletas
3. Análisis geo estadístico del delito a través de mapas de densidad
4. Análisis descriptivo de la siniestralidad vial de motocicletas
5. Análisis geo estadístico de la siniestralidad vial a través de mapas de densidad

Para la ejecución de los análisis el OMSC utiliza las fuentes de información secundaria descritas anteriormente, mismas que proveen bases de datos que son depuradas y procesadas por el equipo técnico utilizando procesos geoestadísticos y de estadística descriptiva.

La información proporcionada por la Comisión Especial de Estadística de Seguridad, Justicia, Crimen y Transparencia, corresponde a los delitos de mayor connotación social, los mismos que se obtienen de las denuncias presentadas por la ciudadanía ante la Fiscalía General del Estado, estos delitos por facilidades analíticas se clasifican de la siguiente manera.

- Robo a personas
- Robo a unidades económicas
- Robo a motos
- Robo de bienes, accesorios y autopartes de vehículos
- Robo a carros
- Robo domicilios

La información de siniestralidad vial es proporcionada por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), órgano regulador a nivel nacional en materia de movilidad y tránsito. Los datos que la ANT reporta del DMQ son la sumatoria de los datos presentados por la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT) y de la Policía Nacional.

Si bien la AMT desde agosto del 2014 tiene las competencias de tránsito en el DMQ, de acuerdo al COOTAD, el alcance de las mismas no abarca la red vial estatal o trocales, por ejemplo, la E35, La Autopista General Rumiñahui, La Autopista Manuel Córdova Galarza y la Panamericana norte y sur; estas vías siguen a cargo del control de la Policía Nacional. Por tal motivo la ANT debe tomar la información de ambas instituciones y consolidar la información para el DMQ.

4. Objetivos

General

- Entregar un insumo técnico, basado en evidencia que aporte al diseño, formulación y aplicación de políticas públicas de seguridad en el DMQ.

Específicos

- Procesar estadísticamente la data y analizar la información de fuentes secundarias que evidencien la frecuencia e impacto de los delitos cometidos con motocicletas en el DMQ entre los años 2018-2019 y 2020.
- Procesar estadísticamente la data y analizar la información de fuentes secundarias que evidencien la frecuencia e impacto de los siniestros de tránsito en los cuales se han visto involucradas motocicletas en el DMQ entre los años 2018-2019.
- Geo referenciar la información de los delitos cometidos y siniestros de tránsito de motocicletas, como insumo del análisis en territorio de la incidencia de los hechos.

5. Datos generales de motocicletas en el DMQ

La motocicleta en el mundo y en el Ecuador se ha convertido en uno de los medios de transporte más populares para las personas, esto debido a diversas características que van desde su bajo costo y facilidades de crédito, así como su versatilidad al momento de desplazarse en la ciudad o en otras zonas.

Como alternativa de movilidad en las grandes ciudades, así como en las áreas rurales las motocicletas cumplen diversos propósitos, en el DMQ en los últimos años se han caracterizado por convertirse en una herramienta de trabajo utilizada principalmente por repartidores de alimentos, víveres o servicios como la mensajería. Si bien para el desarrollo de estas actividades se encuentran la mayoría identificadas con uniformes de las empresas, existen muchas motocicletas que se usan para diferentes actividades.

El aumento de este medio de movilización representa algunos inconvenientes que se pueden ligar al tráfico vehicular, siniestralidad vial y también hacia el cometimiento de delitos utilizando motocicletas.

Para el presente informe se tomará como referencia dos escenarios de conflicto que genera la utilización de motocicletas, primero la participación de estos vehículos en el cometimiento de delitos y segundo la vulnerabilidad a la salud y vida por siniestros de tránsito.

Para el primer punto, las modalidades en el cometimiento de delitos varían constantemente y se encuentran en continua transformación, la utilización de diversos o nuevos elementos es una característica en el delito, desde el uso de tecnología hasta el uso de vehículos cotidianos son escenarios propios de los delitos en el DMQ.

La afectación a la seguridad en el DMQ en la cual se ve involucradas motocicletas se refleja principalmente en el robo a personas, para que ocurra este fenómeno hay consideraciones que se deben tomar en cuenta, por ejemplo, generalmente que es necesaria la presencia de dos o más sujetos a bordo de una motocicleta para el cometimiento de los robos, ya que mientras se intercepta a la víctima para el asalto, un delincuente se encarga de realizar el robo y otro espera a bordo del automotor para emprender la huida. También se encuentran casos particulares en donde el relato de la víctima indica que existió la participación de más de una motocicleta.

Teniendo en cuenta la segunda problemática, la siniestralidad vial en motocicletas, se considera este tema en el presente informe por la morbilidad y mortalidad que presenta la utilización de motocicletas, por ejemplo en base a los datos de la ANT en el año 2019, por cada siniestro de tránsito en el que intervino una o más motocicletas existieron 0,08 fallecidos y 1,03 lesionados; mientras que por cada siniestro de tránsito en el que intervienen otros vehículos que no son motocicletas existieron 0,05 fallecidos y 0,51 lesionados.

Es decir, existe más lesionados y fallecidos por siniestros de tránsito en motocicletas, que en otros siniestros con otros tipos de vehículos.

Esta diferencia se entiende debido a la vulnerabilidad que poseen las personas al conducir motocicletas, debido a que no cuentan con una estructura que recubra y proteja el cuerpo de conductor y acompañantes. Por lo tanto, la siniestralidad vial aparte de ser un problema de movilidad, también es un problema de salud pública por las víctimas y de seguridad en la ciudad.

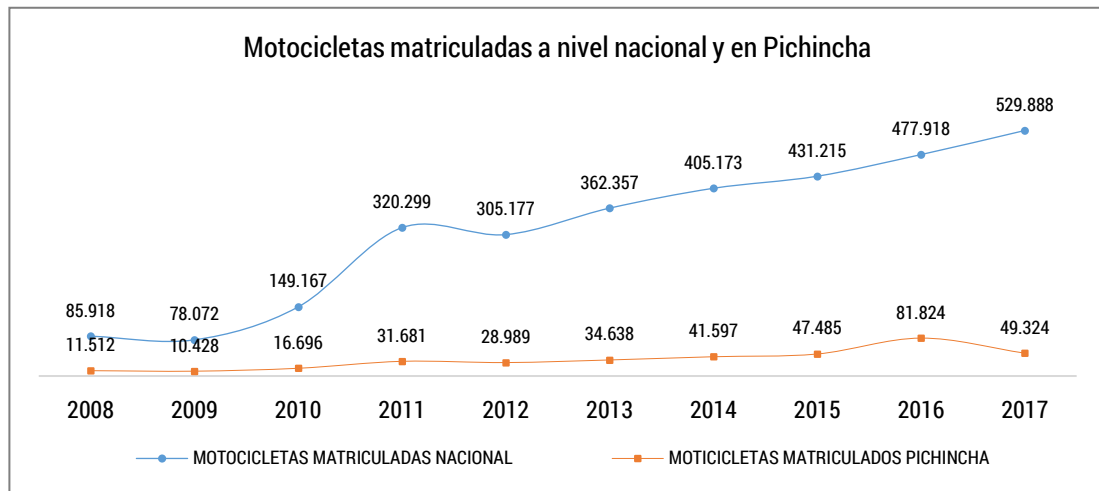


Figura 1 Motocicletas matriculadas

Fuente: ANT

Elaboración: OMSC

La información proporcionada por la ANT da cuenta del número de motocicletas matriculadas en el Ecuador y en Pichincha, para el DMQ el dato al 2018 de motocicletas alcanza a 45.352 y según información del SRI para el 2019 se matricularon 17.139 motocicletas nuevas en el DMQ.

El crecimiento del parque automotor en general presenta diversos problemas para la ciudad, de igual manera el crecimiento del número de motocicletas podría estar vinculado al crecimiento de delitos con la utilización de motocicletas.

6. Delitos de mayor connotación social

Dentro de la especificidad del informe en lo referente al proyecto de ordenanza, se realiza un análisis de los delitos de mayor connotación social, cometido utilizando motocicletas.

Estos delitos son los que más afectan a la población, primero debido al gran número de casos que concentran, segundo porque hay una afectación directa a los bienes materiales de las personas, sean estos dinero, bienes tecnológicos, enceres o vehículos y tercero porque para efectuar estos tipos de delitos se ocupa la violencia en contra de las personas o de los bienes, esta violencia que puede ser física, verbal o psicológica causa estragos en la vida cotidiana de las personas, genera miedo, ansiedad, angustia que se ve reflejada en sus hábitos diarios y afecta de manera profunda sus derechos a una vida segura, ya que limita sus posibilidades de libre tránsito, impide la participación y la convivencia pacífica en la ciudad.

El uso de las motocicletas como medio de transporte utilizado para el cometimiento de diversos delitos es una realidad que se ha evidenciado en la ciudad, esto debido a diversas características que poseen las motocicletas, sobre todo su versatilidad al momento de conducirla lo que facilita el acceso a zonas específicas tanto para efectuar el delito o como para la huida una vez cometido; existen provincias a nivel nacional en donde el uso de motocicletas para el crimen se ha convertido en una verdadera problemática, ya que sobrepasa los niveles de los robos y se han direccionado en el cometimiento de delitos contra la vida, sobre todo en la modalidad de sicariato.

Denuncias de delitos de mayor connotación social en el DMQ

La evolución del delito en el DMQ ha sido evidente entre el 2018, 2019 y los primeros dos meses del 2020, su tasa de crecimiento es de 4,02%. El robo utilizando motocicletas también presenta un crecimiento en comparación con el periodo anterior.

Es importante observar cómo ha ido evolucionando el delito a nivel general en relación con los delitos utilizando motocicletas en el DMQ.

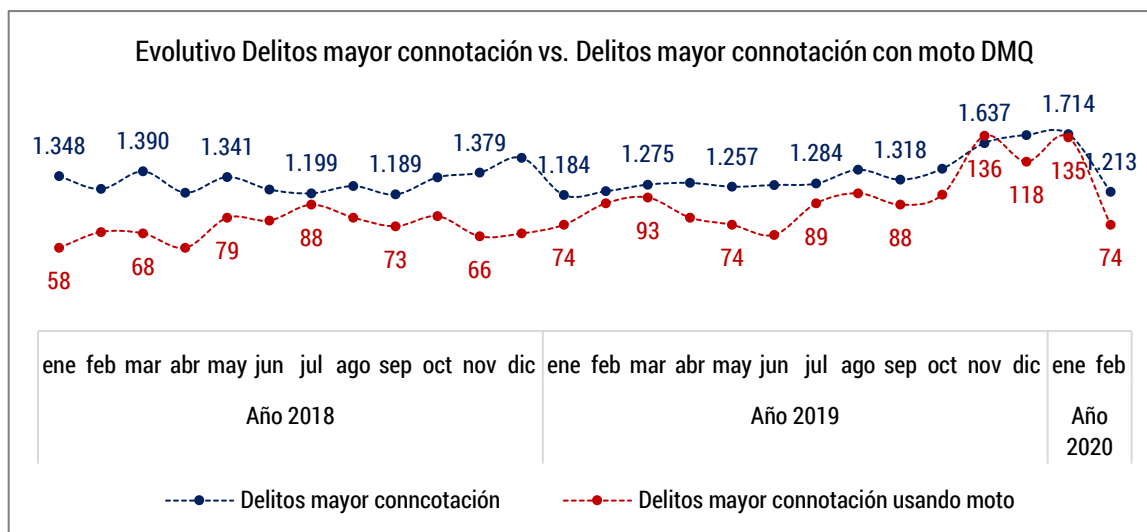


Figura 2 Evolutivo de delitos de mayor connotación y delitos utilizando motos DMQ 2018 – 2019 - 2020

Fuente: Comisión Especial Estadística de Seguridad, Justicia, Crimen y Transparencia

Elaboración: OMSC

Se puede observar que tanto el delito de mayor connotación vs delito de mayor connotación utilizando motocicletas, tienden en el mismo sentido en el tiempo, usando como indicador el coeficiente de correlación, este indica que en un 60,00% varían de manera conjunta estas dos variables, ahí puede ser explicada su tendencia.

En el año 2018 se puede ver que, entre enero y octubre, los delitos de mayor connotación utilizando motocicletas tiene una tendencia creciente, de manera similar en el año 2019 sucede este comportamiento, pero se extiende un mes más, es decir va de enero a noviembre.

Al revisar el comportamiento de los delitos de mayor connotación social utilizando moto en sus primeros meses (enero y febrero), se observa que para el año 2018 se han cometido 127 delitos, para el primer bimestre del 2019 se han realizado 163 denuncias relacionadas con los delitos de mayor connotación utilizando motos, ya en el 1er. bimestre del 2020 se han denunciado 209 casos.

La participación porcentual del robo utilizando motocicletas respecto del total de delitos denunciados, este es de 2,89% en el año 2018 y en el 2019 de 3,71%, es decir, esa participación ha subido en los dos últimos años.

Es importante destacar que de los seis tipos de robos catalogados como de mayor connotación social, cinco han experimentado un incremento entre años, el robo a domicilios es el que muestra un descenso de 10,88% entre el 2018 y 2019.

Tabla 2 Delitos de mayor connotación social en el DMQ

Delitos de Mayor Connotación Social a nivel DMQ	Frecuencia		Variación		
	Año 2018	Año 2019	Absoluta	Porcentual	
Robo a personas	6.632	6.989	357	5,38%	●
Robo de bienes, accesorios y autopartes de vehículos	3.163	3.265	102	3,22%	●
Robo domicilios	2.326	2.073	-253	-10,88%	●
Robo a unidades económicas	1.347	1.488	141	10,47%	●
Robo a carros	1.344	1.363	19	1,41%	●
Robo a motos	818	1.081	263	32,15%	●
Total	15.630	16.259	629	4,02%	●

Fuente: Comisión Especial Estadística de Seguridad, Justicia, Crimen y Transparencia

Elaboración: OMSC

Si bien el robo a motos ha aumentado en 1,4 veces no es el delito de mayor participación dentro de los de mayor connotación social, el robo a personas representa el 42,99% del total de las distintas tipologías del robo, seguido del robo de bienes, accesorios y autopartes de vehículos, y el robo a motos tiene la menor participación, siendo de 6,65% respecto al resto de delitos.

En perspectiva, se puede observar que la tendencia de los robos de motos es similar a la de delitos de mayor connotación, recurriendo al coeficiente de correlación, este explica que en un 68,21% varían conjuntamente los delitos de mayor connotación y robo de motos.

Se puede observar que, en el año 2018 los delitos de mayor connotación y robo de motos entre julio y diciembre la tendencia es creciente, y para el 2019 ese mismo comportamiento se da, pero desde el mes de septiembre hasta diciembre.

Al sumar los primeros dos meses del año 2018, año 2019 y año 2020, se evidencia una tendencia importante en el robo de motos, esta ha sido creciente. Para el año 2018, su primer bimestre, el robo de motos es de 99 registros, en el mismo lapso de tiempo, 1er. Bimestre año 2019, este tipo de delito

es de 156 robos denunciados, ya para el año 2020 en sus primeros dos meses, el robo de motos asciende a 174 registros.

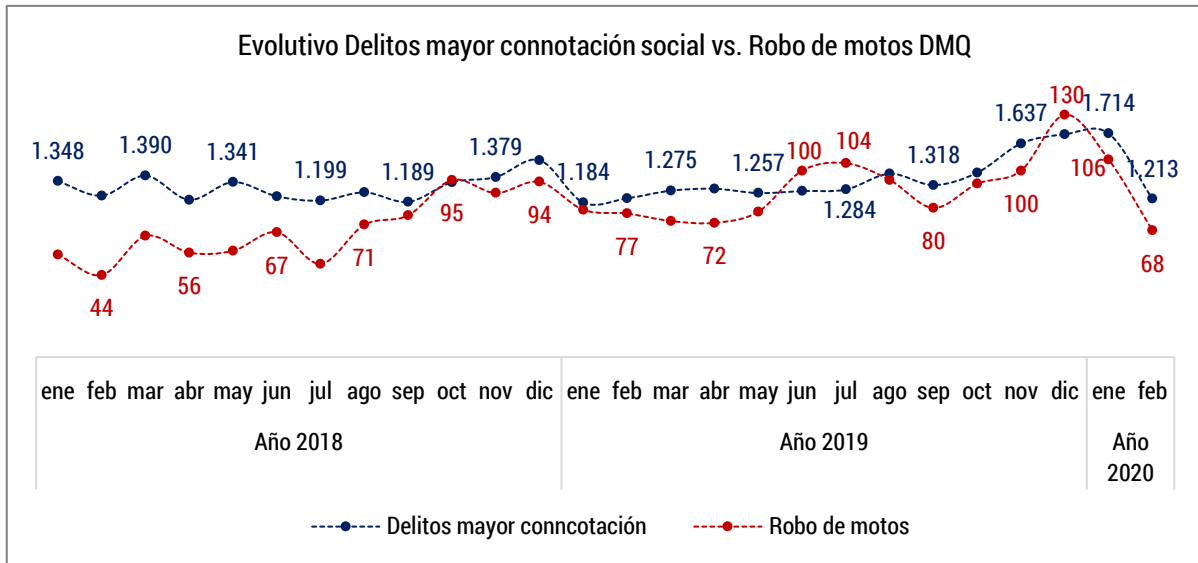


Figura 3 Evolutivo Delitos mayor connotación social vs. Robo de motos en el DMQ
 Fuente: Comisión Especial Estadística de Seguridad, Justicia, Crimen y Transparencia
 Elaboración: OMSC

Análisis de la participación de la tipología del delito

Una manera de entender la evolución del delito, es analizarlo a través de su componente relativo (porcentual) de cada tipo de robo respecto a la totalidad de los delitos de mayor connotación social.

Tabla 3 Estructura de los delitos de mayor connotación social en el DMQ

Tipología	Año 2014	Año 2015	Año 2016	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Promedio
Robo a personas	36,95%	36,54%	36,81%	37,78%	42,43%	42,99%	38,92%
Robo a domicilios	16,64%	17,51%	17,46%	15,56%	14,88%	12,75%	15,80%
Robo unidades económicas	9,43%	9,73%	9,45%	8,45%	8,62%	9,15%	9,14%
Robo bienes, accesorios y autopartes vehículos	24,96%	24,10%	24,74%	25,59%	20,24%	20,08%	23,29%
Robo de carros	8,57%	7,93%	7,95%	8,77%	8,60%	8,38%	8,37%
Robo de motos	3,44%	4,18%	3,59%	3,85%	5,23%	6,65%	4,49%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

Fuente: Comisión Especial Estadística de Seguridad, Justicia, Crimen y Transparencia
 Elaboración: OMSC

Si se da una mirada de largo plazo, y contrastando la tipología del delito, se puede inferir que la estructura porcentual del tipo de robo no ha cambiado, ha existido descensos en la tendencia de largo plazo, pero no ha sido lo suficientemente fuerte para como decir que el patrón de robo ha cambiado.

Esto se puede observar respecto de mejor manera cuando se calcula las tasas relativas de cada uno de los tipos de robos y también al calcular la media de las tasas relativas en el largo plazo (2014 – 2019).

La tasa relativa del robo a personas en el largo plazo, no cambia de manera apreciable, su menor tasa es en el año 2015 con 36,54% de participación respecto a todos los delitos, la cual se encuentra por debajo de la tasa promedio (38,92%). Este mismo tipo de robo, respecto de su media porcentual es 38,92% no tiene grandes cambios que reflejen un descenso del mismo, por el contrario, entre el año 2018 y 2019 su tasa se sitúa sobre el histórico, es decir sobre el 40,00%. La estructura de este delito, en su tendencia, es creciente.

Para el resto de delitos, la estructura relativa no sufre grandes cambios, así el robo de bienes, accesorios y autopartes de vehículos su tasa relativa promedio en el largo plazo es de 23,29%, siendo los años 2018 y 2019 los que tienen tasas relativas menores en relación a la media.

Robo utilizando motocicleta en el DMQ

El robo utilizando moto, es un hecho en el DMQ, los registros administrativos así lo demuestran. El robo en cada una de sus tipologías usando motos entre años creció en 27,23%.

Tabla 4. Total de denuncia de delitos de mayor connotación social con motocicletas

Delitos de Mayor Connotación Social utilizando motocicleta a nivel DMQ	Frecuencia		Variación	
	Año 2018	Año 2019	Absoluta	Porcentual
Robo a personas	787	951	164	20,84% ●
Robo a unidades económicas	36	86	50	138,89% ●
Robo a motos	12	37	25	208,33% ●
Robo de bienes, accesorios y autopartes de vehículos	18	12	-6	-33,33% ●
Robo a carros	6	11	5	83,33% ●
Robo domicilios	4	1	-3	-75,00% ●
Total	863	1.098	235	27,23% ●

Fuente: Comisión Especial Estadística de Seguridad, Justicia, Crimen y Transparencia
Elaboración: OMSC

Es paradójico que el robo que más creció fue el de motocicletas utilizando otras motos, entre 2018 y 2019 creció en 208,33%

El robo a unidades económicas (138,89%) y robo a carros (83,33%) utilizando motos, son las tipologías que crecieron al comparar 2018 y 2019, el porcentaje que representa si bien no es elevado, si evidencia que el uso de motocicletas para llevar a cabo los robos es una realidad en el DMQ, sobre todo se ve su utilización en el robo a unidades económicas, generalmente este robo se comete dejando la motocicleta en la vía pública con un conductor esperando.

Tabla 5. Total robos mayor connotación vs. Robo utilizando motocicletas

Delitos de Mayor Connotación Social	Año 2018	Año 2019
Total delitos de mayor connotación social	15.630	16.259
Robos cometidos utilizando motocicleta	863	1.098
Porcentaje de participación	5,52%	6,75%

Fuente: Comisión Especial Estadística de Seguridad, Justicia, Crimen y Transparencia
Elaboración: OMSC

Comparando tasa relativa de los delitos de mayor connotación social (seis principales robos), la tasa varía de 5,52% en el año 2018 a 6,75% en el año 2019, en otras palabras, esa participación ha crecido en los últimos dos años, lo cual es congruente con lo antes explicado.

Es importante revisar lo que sucede en los primeros dos meses del año 2020 y evidenciar si la tendencia se mantiene o existe un cambio en el comportamiento en este año.

Tabla 6. Total robos mayor connotación vs. Robo utilizando motocicletas

Delitos de Mayor Connotación Social	Ene – Feb 2019	Ene – Feb 2020
Total delitos de mayor connotación social	2.401	2.927
Robos cometidos utilizando motocicleta	163	209
Porcentaje de participación	6,79%	7,14%

Fuente: Comisión Especial Estadística de Seguridad, Justicia, Crimen y Transparencia
Elaboración: OMSC

El crecimiento bimestral del delito de mayor connotación utilizando motocicletas es evidente, en el 1er. Bimestre del 2019 su participación fue de 6,79% y la participación para ese mismo período, pero para el año 2020 es de 7,14%. Al observar las tasas se ha mantenido el crecimiento entre bimestres y es posible que continúen al alza en este año.

Cabe resaltar que casi en la totalidad de los casos como parte del modus operandi de este delito se necesita al menos la participación de dos personas en el robo, una persona que se mantiene en la motocicleta encendida esperando a que la otra persona realice el robo para subir inmediatamente en el vehículo y escapar del lugar.

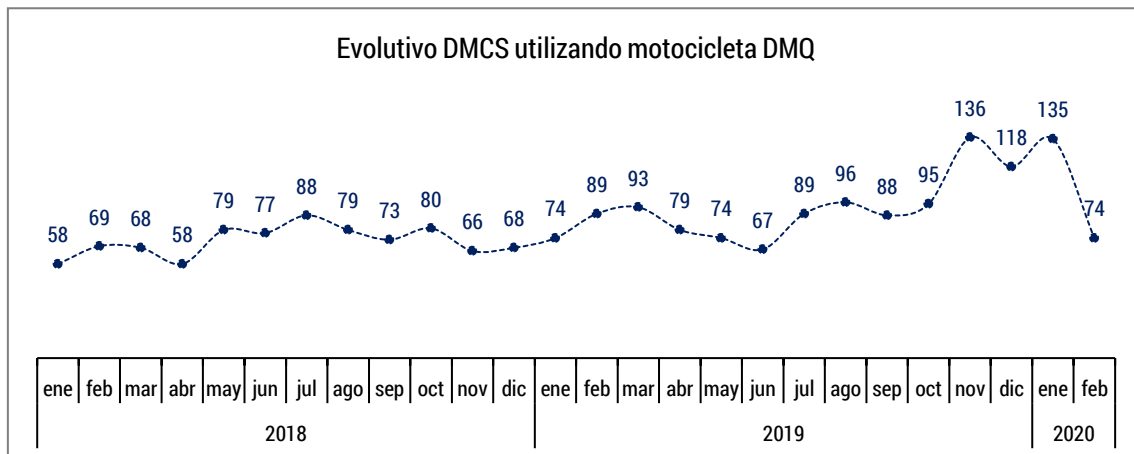


Figura 4 Evolutivo de delitos mayor connotación social utilizando motocicletas 2018 - 2019 - 2020
Fuente: Comisión Especial Estadística de Seguridad, Justicia, Crimen y Transparencia
Elaboración: OMSC

Se observa que a partir de mayo del 2018 hay un incremento paulatino de los delitos denunciados, siendo los meses de mayo a agosto en los que se han reportado más delitos. Para el año 2019, los meses de mayor actividad delictual utilizando moto fueron febrero, marzo, julio, agosto, octubre, noviembre y diciembre.

La variación entre los dos años es un dato necesario de tomar en cuenta, ya que su crecimiento puede dar señales de que esta modalidad se está volviendo común entre los delincuentes y que su uso puede irse perfeccionando. La tendencia del robo utilizando motocicleta en el DMQ es creciente, con claros picos en meses definidos como julio y agosto.

En el mes de enero de 2020 se da un pico inusual en relación a los mismos meses del 2018 y 2019, en enero de 2020 se dieron 135 robos con motos, es decir 2,6 veces más que en enero de 2018 y 1,8 veces más que en enero de 2019.

La territorialidad en donde se cometen los delitos es de suma importancia al momento de generar estrategias de prevención y de intervención, a continuación, se presenta un Pareto de concentración de delitos utilizando motocicletas por Administración Zonal.

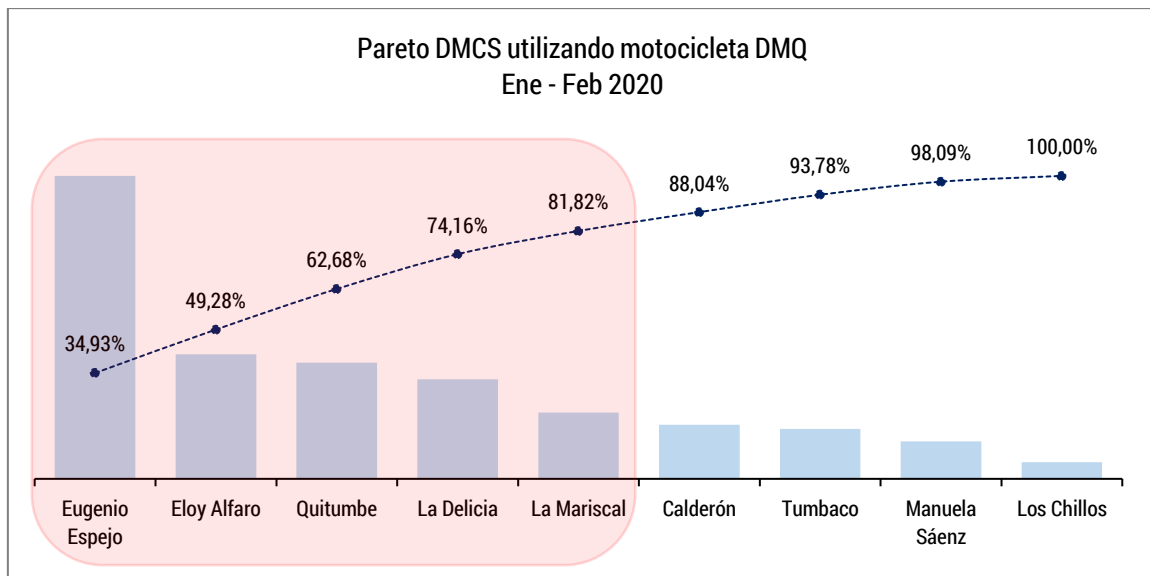


Figura 5 Pareto Delitos de mayor connotación social utilizando motos DMQ enero febrero 2020

Fuente: Comisión Especial Estadística de Seguridad, Justicia, Crimen y Transparencia

Elaboración: OMSC

Claramente se puede observar como más del 80% de los robos se concentran en cinco de las nueve administraciones zonales, la AZ Eugenio Espejo y Eloy Alfaro son las más afectadas por el cometimiento de estos delitos, estas zonas son parte del hiper centro de la ciudad en el cual se aglutinan gran parte de locales comerciales, oficinas e instituciones financieras lo cual convierte estas zonas en las más buscadas por los delincuentes.

Sin embargo, un dato importante es que estas zonas de igual manera concentran el mayor número de UPCs de la Policía Nacional y de oficinas de la Fiscalía, este dato nos revela dos cosas importantes: primero que el mayor número de denuncias en estas zonas se deba a la presencia de las oficinas de FGE que se encuentran ubicadas en las dos administraciones zonales y segundo que pese a ser territorialmente las zonas con más presencia policial se siguen concentrando los delitos en estos mismos lugares, lo cual debe llevar a una reflexión sobre el comportamiento del crimen en las zonas más controladas.

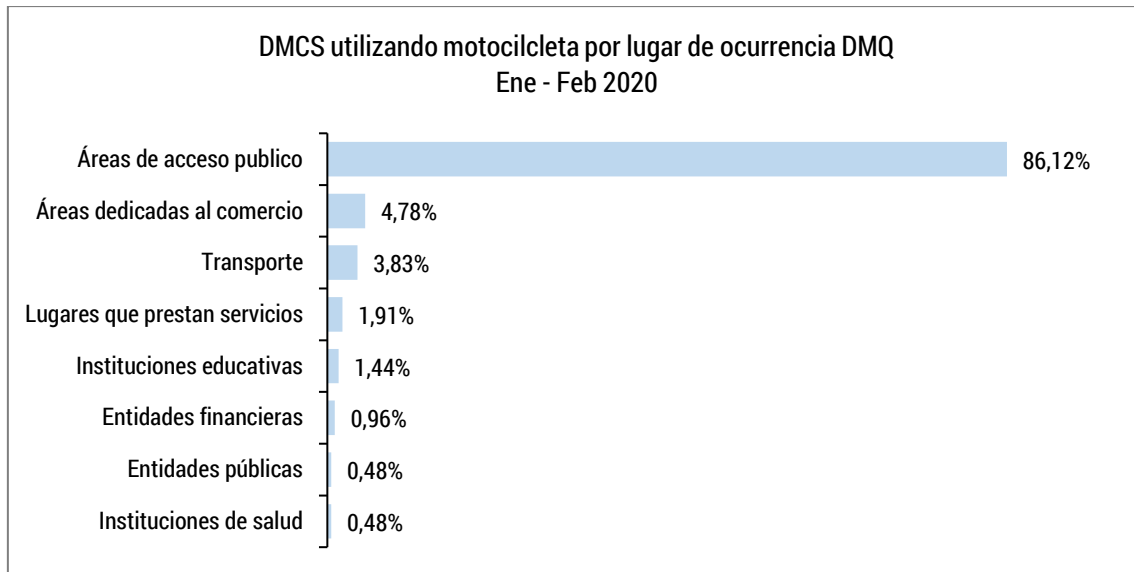


Figura 6 Lugar de ocurrencia de delitos de mayor connotación social utilizando motos DMQ 2020

Fuente: Comisión Especial Estadística de Seguridad, Justicia, Crimen y Transparencia

Elaboración: OMSC

A inicios del año 2020, el espacio público es el sitio “adecuado” para el cometimiento del delito, ahí se realizan el 86,12% de robos utilizando moto.

Mencionar que:

- El 40,67% de los robos usando motos se lo hace con arma de fuego.
- El 91,87% de los robos se lo realiza mediante la modalidad de asalto y arranche respectivamente.
- El 66,99% de los robos utilizando motocicleta es cometido en la mañana y tarde.

Los datos presentados son los representativos en términos de seguridad teniendo en cuenta la especificidad del tema y el proyecto de ordenanza en el cual se plantea la restricción y regulación del número de personas a bordo de motocicletas en el Distrito Metropolitano.

Es importante señalar que si bien los datos provenientes de la FGE son datos oficiales, estos registros administrativos son apenas una parte dentro del universo de los delitos realmente cometidos, es necesario recalcar que existe una cifra “negra” que son los delitos no denunciados por las personas. La no denuncia es un fenómeno que afecta profundamente a la ciudadanía y a las instituciones en particular ya que impide ver el problema en su real magnitud.

Este problema de la no denuncia se puede dar por diversos factores que van desde la falta de confianza por parte de las personas hacia las instituciones de justicia, así como por la falta de tiempo, la burocracia y tramitología de la denuncia, el miedo a represalias y la naturalización del delito.

Sin embargo, las motocicletas no solamente están relacionadas con los robos, existe un problema latente en cuanto a la movilidad y a los siniestros de tránsito en los que intervienen las motocicletas; este tema también es parte del análisis por parte del OMSC y de la Secretaría de Seguridad ya que la afectación por estos fenómenos influye directamente al bienestar de las personas y de la comunidad en general.

Análisis del robo de motos en el DMQ

A continuación, se presentan los datos del número de delitos de mayor connotación social cometidos en el DMQ, en su relación al crecimiento del robo de motocicletas.

Tabla 7. Total denuncias de delitos de mayor connotación social vs. Robo de motos

Delitos de Mayor Connotación Social	Año 2018	Año 2019	Tasa
Delito de Mayor Connotación Social DMQ	15.630	16.259	4,02%
Robo de motos	818	1.081	32,15%
Porcentaje de participación	5,23%	6,65%	

Fuente: Comisión Especial Estadística de Seguridad, Justicia, Crimen y Transparencia
Elaboración: OMSC

En los cuadros anteriores es importante considerar que la participación porcentual del robo de motos es relativamente baja, la tendencia de su participación en relación a los delitos de mayor connotación social, entre 2018 y 2019 no supera el 7% respecto al resto de la tipología del robo en el DMQ. El crecimiento del robo de motos entre años es evidente, su crecimiento de 32,15% es mayor a la tasa de delitos de mayor connotación (4,02%).

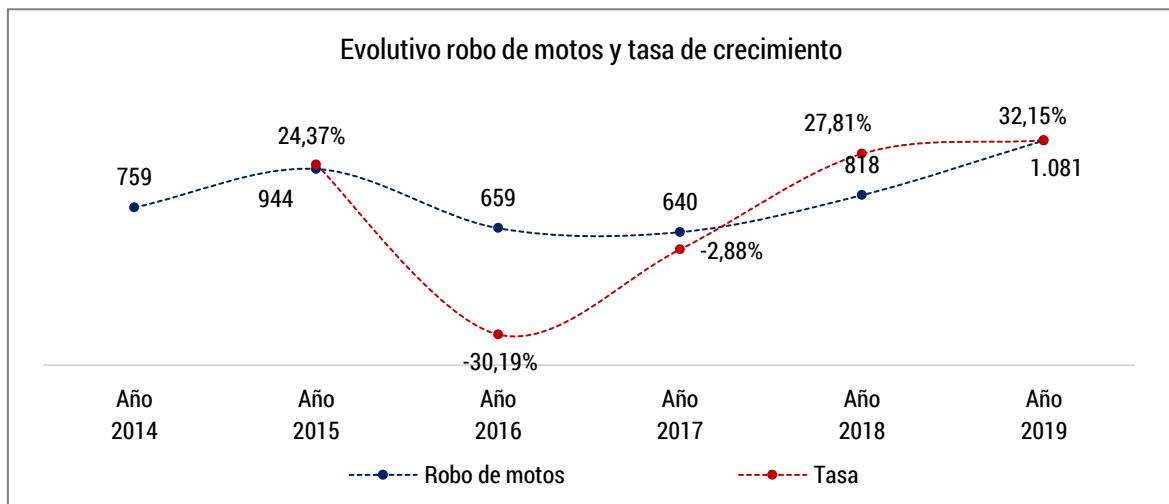


Figura 7 Evolutivo de Robo de motos 2014 - 2019

Fuente: Comisión Especial Estadística de Seguridad, Justicia, Crimen y Transparencia
Elaboración: OMSC

Al revisar el crecimiento del robo de motos, el año 2019 ya supero a lo sucedido en el año 2015, es decir existe una clara tendencia al aumento de casos y a la profundización de la problemática.

Tabla 8. Total denuncias de robo de motos Año 2019 – 2020 DMQ

Delitos de Mayor Connotación Social	Ene - Feb 2019	Ene - Feb 2020
Total delitos de mayor connotación social	2.401	2.927
Robos de motos	156	174
Porcentaje de participación	6,50%	5,94%

Fuente: Comisión Especial Estadística de Seguridad, Justicia, Crimen y Transparencia
Elaboración: OMSC

Para los primeros meses del 2020, se evidencia una disminución en el robo a motos en comparación con el mismo periodo del 2019, teniendo una participación del 5,94%

Teniendo en cuenta la territorialidad en donde se cometen los delitos, es importante ubicar el lugar específico en el cual se dan los robos.

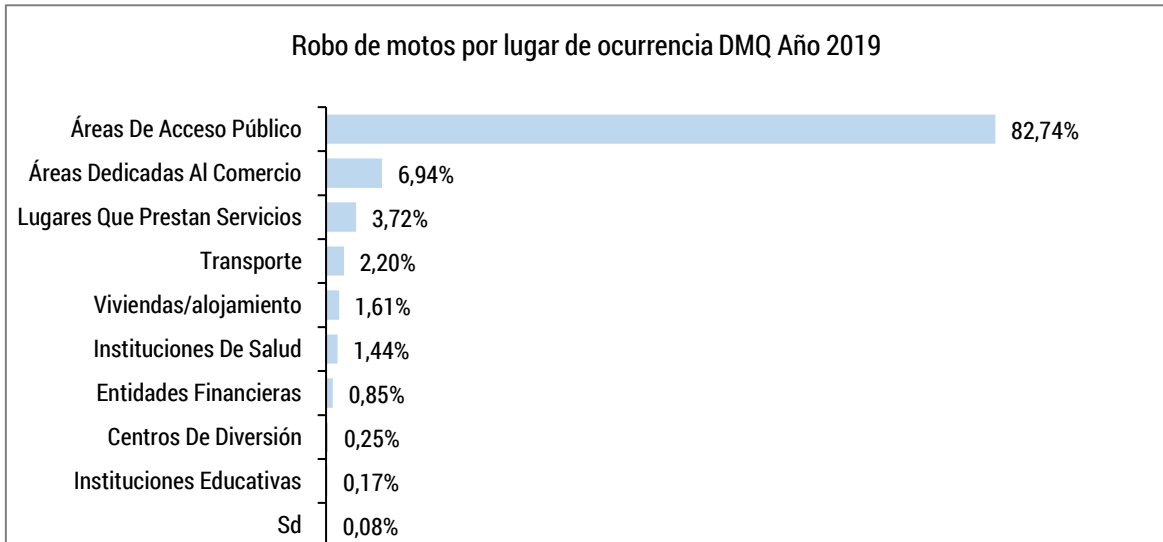


Figura 8 Lugar de ocurrencia robos de motos DMQ Año 2019

Fuente: Comisión Especial Estadística de Seguridad, Justicia, Crimen y Transparencia

Elaboración: OMSC

El espacio público es el lugar donde ocurren mayoritariamente los robos, esto guarda relación directa con el tipo de robo, ya que el robo a personas es el de mayor frecuencia este sucede en el espacio público, es decir calles, avenidas, aceras, parques, plazas y mercados.

Algunos datos importantes a señalar para complementar la información de robos son los siguientes:

- El 68,74% de robos lo sufren hombres
- El 74,79% de los robos han sido utilizando violencia física sobre las víctimas.
- El 39,68% de las víctimas fueron asaltados con armas de fuego.
- El 88,07% de las víctimas fueron asaltadas bajo la modalidad de asalto y arranche respectivamente.

Teniendo en cuenta que las motocicletas son un medio de transporte que se ha popularizado en la ciudad, el robo de las mismas también representa una situación particular, por lo tanto, a continuación, se presentan algunos datos de robos a motocicletas, dentro de estos datos están los robos llevados a cabo con o sin la utilización de motocicletas como herramienta del robo.

El robo de motocicletas se ubica prioritariamente en la AZ Eugenio Espejo, seguida de las administraciones Eloy Alfaro y La Delicia, eso da claros datos de donde se ubica la problemática de este delito en particular y será necesaria evidenciar que condiciones tiene estos territorios que se vuelven nichos de estos delitos.

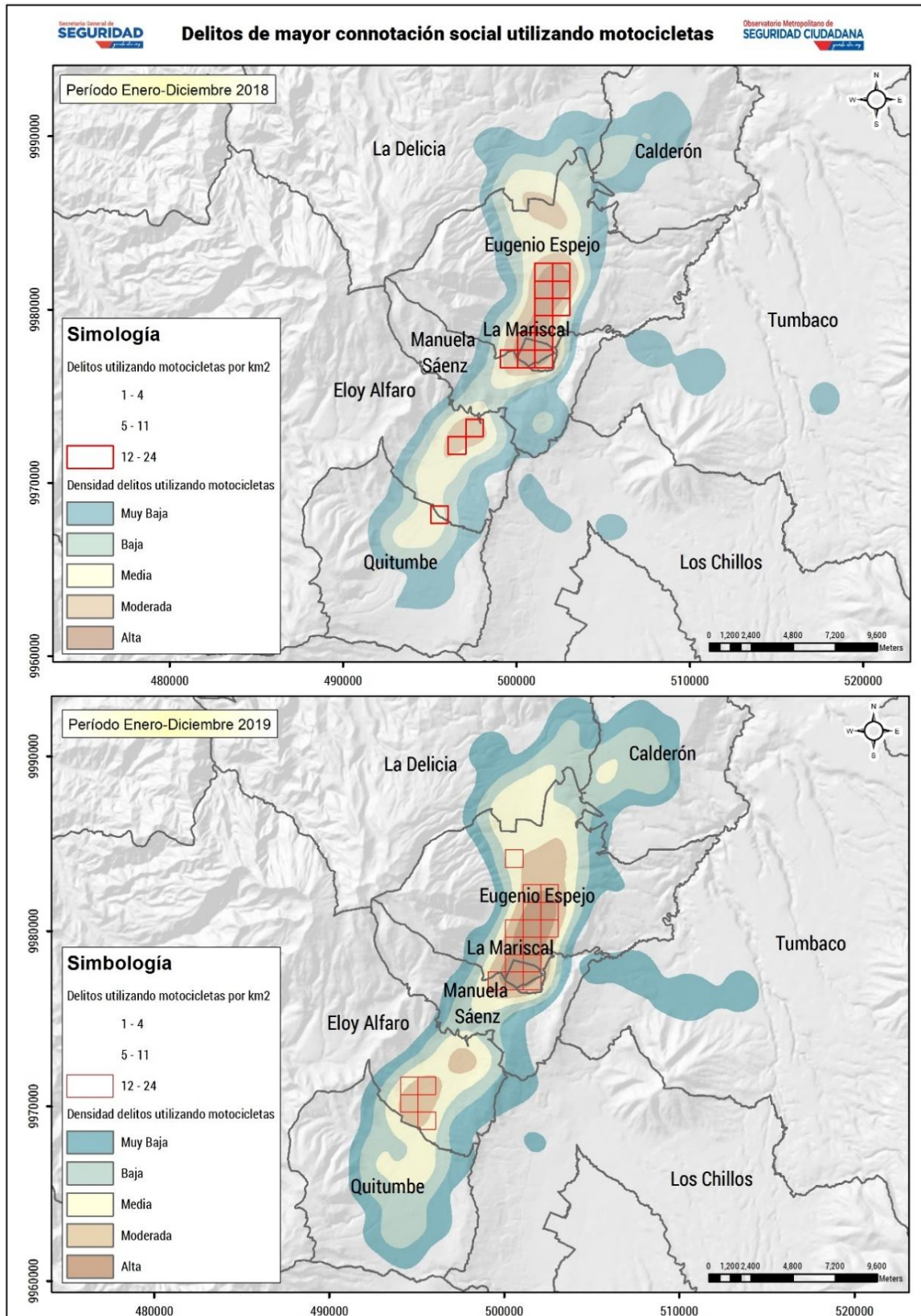


Figura 9 Mapa de concentración de delitos utilizando motocicletas DMQ 2018 - 2019
 Fuente: Comisión Especial Estadística de Seguridad, Justicia, Crimen y Transparencia
 Elaboración: OMSC

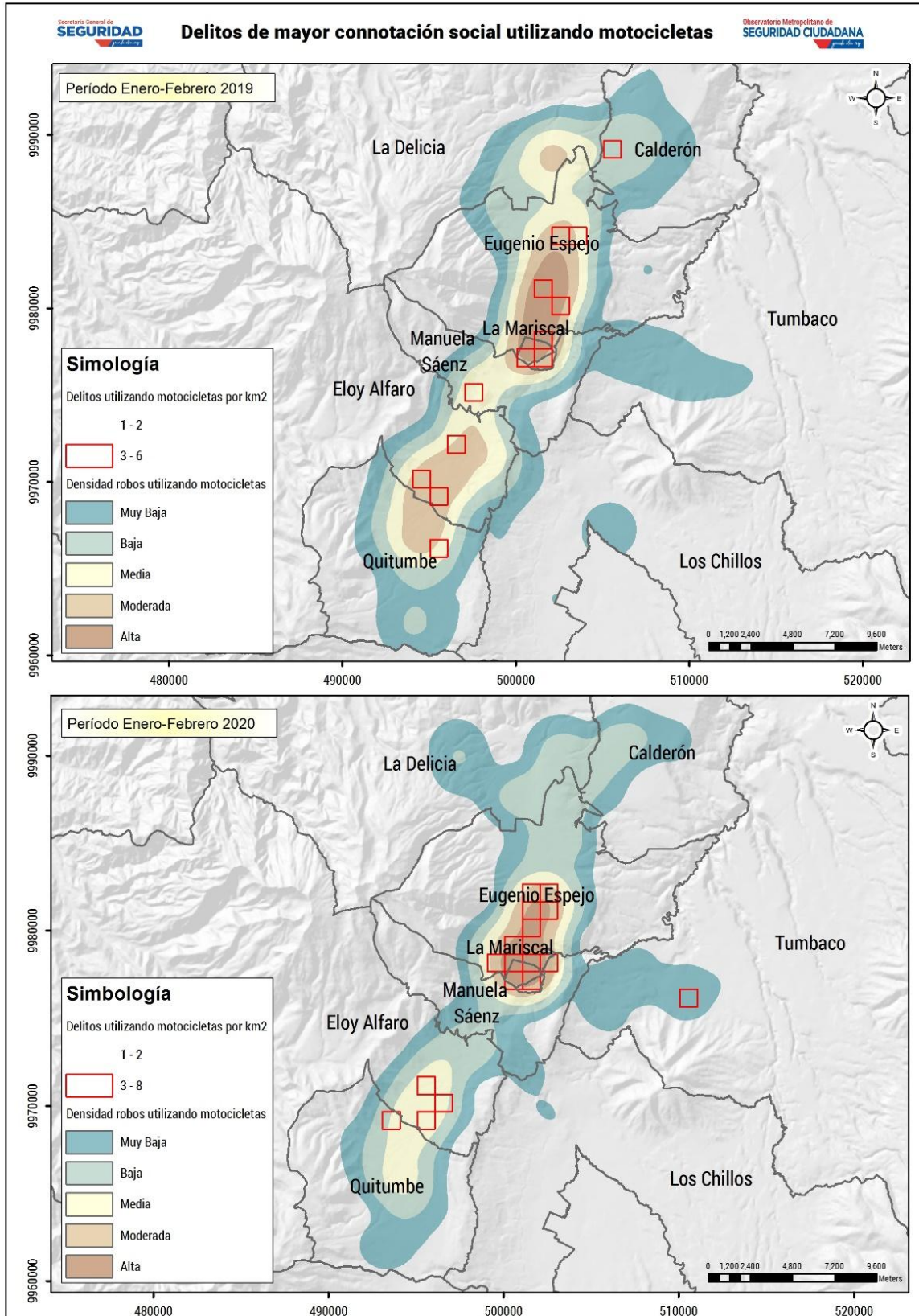


Figura 10 Mapa de concentración de delitos utilizando motos DMQ 2019 - 2020
Fuente: Comisión Especial Estadística de Seguridad, Justicia, Crimen y Transparencia
Elaboración: OMSC

7. Siniestralidad vial

El término siniestralidad vial o siniestros de tránsito hacen referencia a los sucesos en los que se causa daños a una o más personas o bienes materiales, debido a acciones riesgosas, negligentes o irresponsables de un conductor o debido a factores externos e imprevistos como condiciones ambientales desfavorables. El COIP 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.

Los siniestros de tránsito representan una amenaza constante a la salud de la sociedad y una de las principales causas de muerte a nivel mundial, traen consigo pérdidas de seres queridos, daños físicos temporales o permanentes, discapacidad y daños emocionales, a esto se suma los costos económicos que rodean a los siniestros, los tratamientos médicos y quirúrgicos, daños materiales e incapacidad laboral de la persona lesionada. Sin embargo, los costos no solo se evidencian a nivel personal, en la sociedad y el estado, existen otras variables que también representan gastos, los seguros médicos y de bienes, la preparación, movilización y atención por parte del personal que atiende la emergencia, la afectación a la movilidad causada por el siniestro entre otros.

Es necesario, entender que los siniestros viales sobrepasan la problemática de salud pública por el número de víctimas mortales y lesionados que deja, además se inscribe también en afectación directa a la seguridad de las personas porque influye en el derecho de las personas de transitar seguras, libres de violencia y de gozar el derecho a disfrutar la ciudad sin amenazas, existe un constante estado de vulnerabilidad entre los usuarios viales, que se ve reflejada en actitudes violentas entre los conductores y peatones, se evidencia en la irritabilidad al conducir, la constante sensación de apuro por llegar a su lugar de destino, además de un bajo respeto a la normativa que regula la movilidad.

La movilidad es una necesidad humana fundamental, rige los procesos cotidianos, optimiza la economía, nos permite ser parte de una sociedad, sin embargo la movilidad en la ciudad se ha convertido en una de las principales problemáticas, debido a diversos factores que complican la cotidianidad de las personas.

En el DMQ se estima que para el año 2019 existen 563.215 vehículos matriculados, a los cuales hay que sumarles los vehículos de otros cantones o provincias que llegan a la ciudad, además la topografía de la ciudad es uno de los factores limitantes en la planificación del tránsito y sumado a un sistema de transporte público que no cumple con las garantías hacia la población y sobre todo una carente cultura de movilidad y de seguridad vial por parte de los ciudadanos, estos elementos, entre otros, dificultan el escenario de la movilidad de la ciudad.

La movilidad es un gran reto, sobre todo pensar en una movilidad sostenible que realmente sea eficiente para la ciudad, para el medio ambiente y evite los problemas cotidianos aportando seguridad, productividad y buen trato.

Dentro de la movilidad es necesario recalcar la presencia de actores viales que convivimos a diario, con los cuales se definió la pirámide de la movilidad sostenible, la misma busca evidenciar las prioridades en la planificación, uso y atención que se deben a cada uno de los actores dentro de la movilidad, basada en principios del bien común y de la mayoría, así como de protección a los más vulnerables.

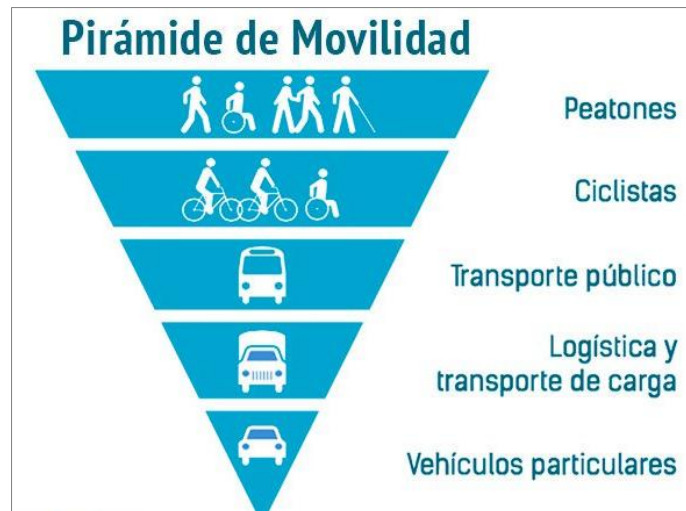


Figura 11 Pirámide de movilidad DMQ

Fuente: OMSC

Elaboración: OMSC

Dentro de la movilidad es necesario recalcar la presencia de actores viales que convivimos a diario, con los cuales se definió la pirámide de la movilidad sostenible, la misma busca evidenciar las prioridades en la planificación, uso y atención que se deben a cada uno de los actores dentro de la movilidad, basada en principios del bien común y de la mayoría, así como de protección a los más vulnerables.

La pirámide permite evidenciar que los peatones son la prioridad para la movilidad sostenible ya que por principio todos en algún momento del día nos convertimos en peatones, por ende son la mayoría de usuarios de la movilidad y los más vulnerables a daños por siniestros viales. A esto le siguen los ciclistas que representa una movilidad más sana y no contaminante, aparece el transporte público como la opción más deseable de movilidad por su mayor capacidad de traslado de pasajeros, seguido del transporte de carga y finalmente los vehículos particulares y las motos ya que estas opciones son las más contaminantes y las que más espacio ocupan en las vías y menos personas trasladan.

Para entender la problemática de la siniestralidad vial hay que tomar en cuenta diversos factores que influyen, está el número del parque automotor de la ciudad, la fabricación, calidad y tecnología de los vehículos que circulan, la cultura vial de los actores, la capacitación efectiva de los conductores, la educación vial como parte de las mallas curriculares, la infraestructura y calidad vial de la ciudad, la planificación y ordenamiento de la movilidad en las ciudades, el medio ambiente y su afectación, la legislación y control por parte de las autoridades, entre otros.

Teniendo en cuenta el incremento en motocicletas en la ciudad, el conocimiento, interiorización y cumplimiento de la ley a conciencia debería ser uno de los requisitos fundamentales para obtener una licencia de conducir, sin embargo, esto no se lo realizada de la manera más eficiente tras haber realizado y aprobado un curso teórico práctico en las escuelas de conducción y posteriormente aprobado el examen en la ANT. Esta problemática en el comportamiento social conlleva a una afectación real en la convivencia ciudadana y elevan los niveles de inseguridad en las vías de la ciudad y del país.

La realidad del parque automotor está relacionada con la problemática de los siniestros de tránsito. La tasa de siniestros viales en el Ecuador en el 2018 es de 106,21 accidentes de tránsito por cada 10 mil vehículos, mientras que la tasa en el DMQ es mayor a la tasa nacional, es decir 148,96 accidentes de tránsito por cada 10 mil vehículos (ANT, 2019).

Tabla 9 Total siniestros de tránsito DMQ

Siniestralidad Vial DMQ	Frecuencia		Variación	
	Ene - Dic 2018	Ene - Dic 2019	Absoluta	Porcentual
Siniestros de tránsito	7254	4728	-2526	-34,82% ●
Lesionados por siniestros de tránsito	4296	2910	-1386	-32,26% ●
Muertes por siniestros de tránsito	255	261	6	2,35% ●

Fuente: ANT
Elaboración: OMSC

En relación a la totalidad de siniestros de tránsito registrados en el DMQ, se puede observar que en el año 2019 existe una reducción del 34,82% en el total de siniestros, un porcentaje similar en el número de personas lesionadas, pero lamentablemente existe un incremento del 2,35% en el número de muertes en comparación con el mismo periodo del año 2018.

Cabe señalar y puntualizar que estos datos se referencian a la totalidad de siniestros, es decir, ocurridos con cualquier tipo de vehículos, a continuación se hace un análisis exclusivo de los siniestros de tránsito en los cuales estuvieron involucrados una o más motocicletas.

8. Descripción de los siniestros de tránsito de motocicletas

Los usuarios y la utilización de motocicletas en el DMQ representan características únicas y particulares en la movilidad de la ciudad, en primer lugar la estructura física del vehículo le permite facilidad de movilización entre los vehículos y el tráfico de la ciudad, pero de manera preocupante es la desprotección a la que se ven expuestos los usuarios en el caso de un accidente, como se indicó previamente, la motocicleta al carecer de una cubierta que envuelva a la persona, la protección es mínima ya que el conductor o pasajero están expuestos a golpes directos que pueden causar lesiones o la muerte.

A esto se suma la complejidad del tránsito en la ciudad y la deficiente cultura de educación vial y la conducción temeraria o imprudente por parte de los motociclistas que arriesgan su integridad con maniobras peligrosas y exceso de velocidad, además de la poca tolerancia o respeto que también existe por parte de otros conductores sobre los motociclistas.

Fallecidos en siniestros de tránsito de motocicletas

Tabla 10 Fallecidos en siniestros de tránsito de motocicletas DMQ

Siniestralidad Vial DMQ Motocicletas	Frecuencia		Variación	
	Ene - Dic 2018	Ene - Dic 2019	Absoluta	Porcentual
Muertes por siniestros de tránsito	62	76	14	22,58% ●

Fuente: ANT
Elaborado por: OMSC

Analizando los datos específicos de siniestros de tránsito de motocicletas, podemos observar que para el año 2019 existe un aumento en las personas fallecidas en siniestros de motocicletas, este indicador aumenta en un 22,58% que representa 14 víctimas mortales más que el año 2018. Este crecimiento pone en alerta y evidencia aún más el riesgo al que están expuestos los conductores y acompañantes de motocicletas, hay que recordar que las motocicletas tienen menos volumen de visibilidad que los autos en general, esto puede devenir a ubicarse en puntos ciegos detrás de los autos, además por su necesidad de equilibrio cualquier toque que afecte su balance puede resultar fatal por la caída de su conductor o acompañante. A este riesgo existente se debe tomar en cuenta muchas veces el no uso del casco de protección o el uso de cascos no homologados de baja calidad que no ofrecen la protección necesaria a las personas.

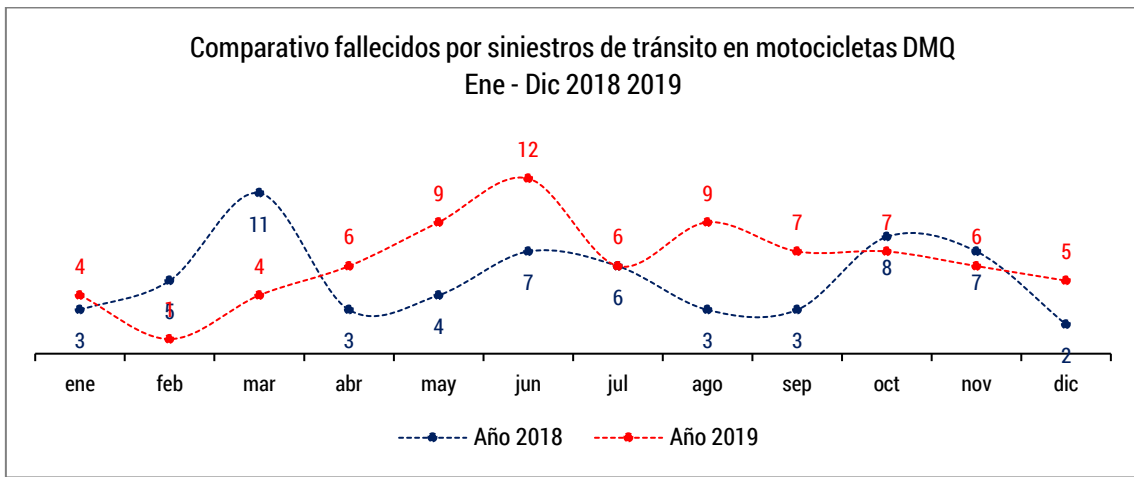


Figura 12 Comparativo de fallecidos por siniestros en motocicletas DMQ
Fuente: ANT
Elaboración: OMSC

La dinámica y evolución del número de personas fallecidas entre los años 2018 y 2019 es variable, no existe una tendencia marcada por meses, esto se debe a lo volátil que es la problemática y a los diversos factores que pueden intervenir en la mortalidad del siniestro de tránsito.

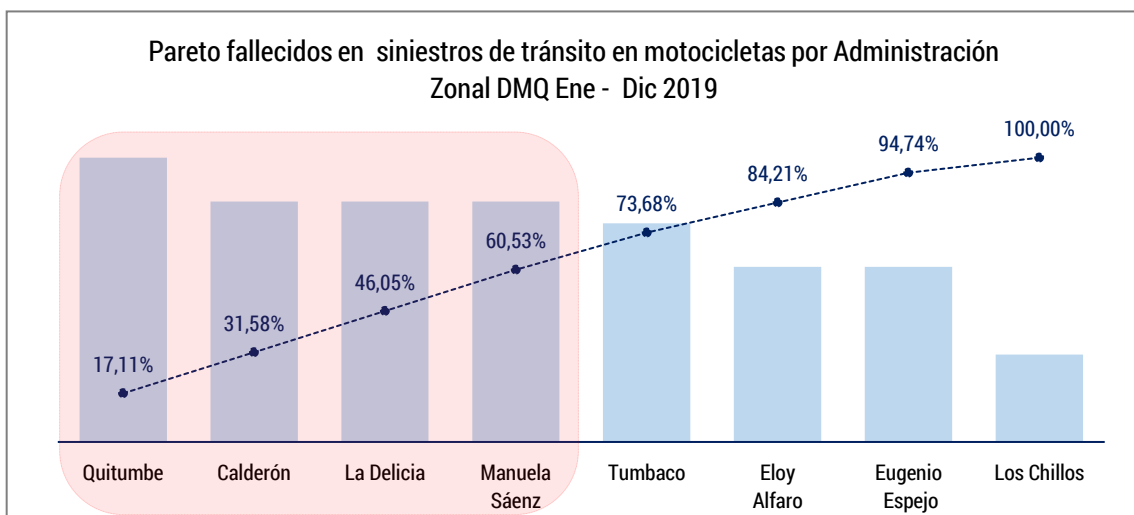


Figura 13 Pareto de fallecidos en siniestros en motocicletas por AZ - 2019 DMQ
Fuente: ANT
Elaboración: OMSC

La concentración para el año 2019 de personas fallecidas en siniestros de tránsito en los cuales intervienen motocicletas se ubica en 4 administraciones zonales principalmente, siendo Quitumbe la de mayor incidencia con un 17,11% del total de fallecidos en el DMQ, le siguen administraciones como Calderón, La Delicia y Manuela Sáenz.

Es necesario verificar que condiciones y en que vías ocurren principalmente las muertes por estos siniestros en las administraciones zonales, de eso dependerán las acciones que tomen los organismos de control y las autoridades.

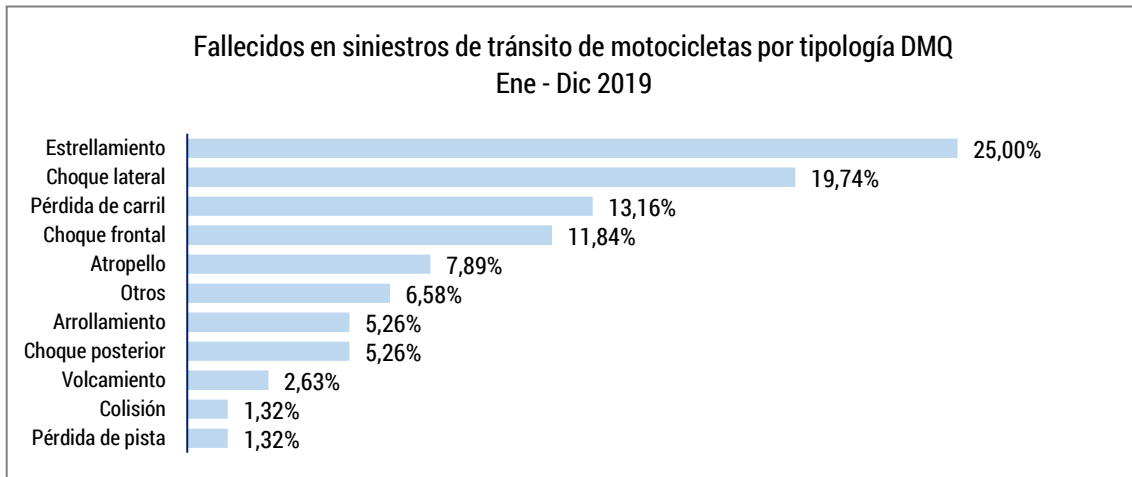


Figura 14 Fallecidos en siniestros en motocicletas por tipología -2019 DMQ

Fuente: ANT

Elaboración: OMSC

Durante el 2019 el estrellamiento es la principal tipología de siniestros de tránsito de motocicletas con personas fallecidas, esta tipología se concibe como el impacto de un vehículo en movimiento contra otro vehículo u objeto estático que se encuentra dentro o fuera de la vía de circulación. Este tipo de siniestros puede provocar que el conductor de la motocicleta o su acompañante salgan despedidos de la misma.

La segunda tipología más común con víctimas mortales es el choque lateral, este tipo de siniestro se caracteriza por el impacto de un vehículo contra otro vehículo en movimiento en los laterales del mismo, al igual que otros siniestros esto puede provocar que el conductor de la motocicleta salga despedido del vehículo.

Como tercer tipología de siniestro con víctimas mortales aparece la pérdida de carril, que es considerada como el abandono del sentido y vía de circulación a lo que procese el volcamiento o caída del conductor y/o pasajeros de la motocicleta. Se debe tomar en cuenta en estos tipos de siniestros el equilibrio delicado que tienen las motocicletas al momento de la conducción, objetos en la vía como piedras, grava o palos pueden afectar la conducción, así mismo el cruce de animales o personas, la calzada mojada también afecta y por supuesto la velocidad e impericia del conductor.

En menor porcentaje aparecen otros tipos de siniestros, pero cabe recalcar que cada uno de ellos representa mayor riesgo para las personas que utilizan motocicletas, las habilidades de conducción, las condiciones de las vías y compartir la vía con otros actores viales son factores influyentes en el apareamiento de siniestros de tránsito.

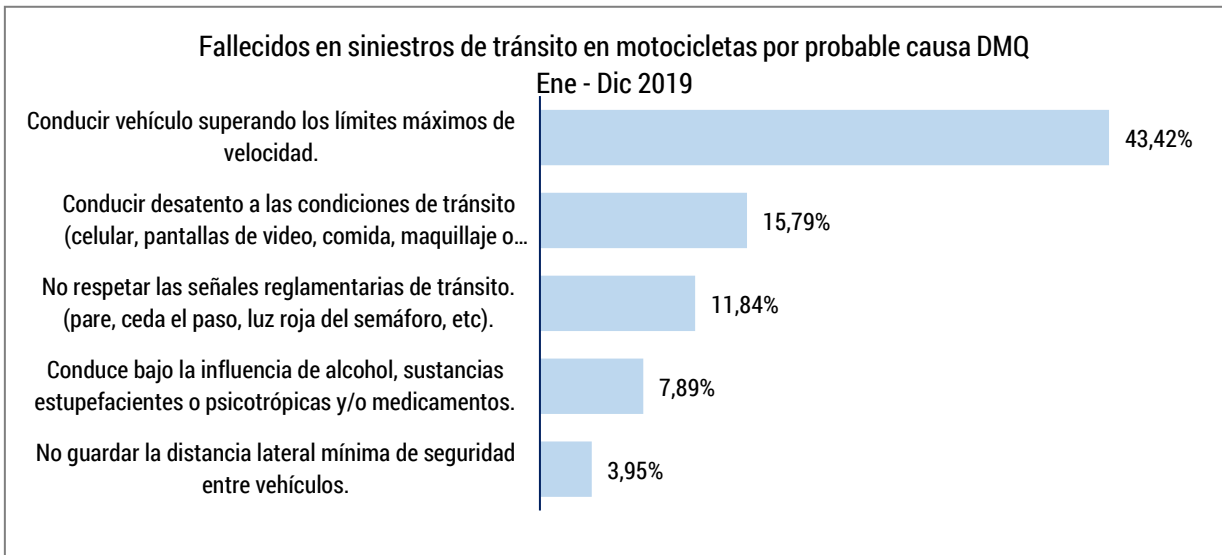


Figura 15 Fallecidos en siniestros en motocicletas por probable causa -2019 DMQ

Fuente: ANT

Elaboración: OMSC

En el año 2019 como probable causa número uno de por qué ocurren los siniestros de tránsito de motocicletas en los que se registra fallecidos es “conducir vehículo superando los límites de velocidad”, esta probable causa tiene el 43,42% de los casos con fallecidos, sin duda la velocidad es uno de los factores más influyentes en la gravedad de los siniestros, pues multiplica el nivel de lesiones por la aceleración que tienen los cuerpos al momento de un impacto.

Este tipo de probable causa es previsible, es decir, conducir a altas velocidades es una decisión que toma cada persona, lo que significa que las personas pueden modificar esa conducta a través de educación o de conciencia sobre el riesgo al que se ven expuestos por la velocidad al momento de conducir.

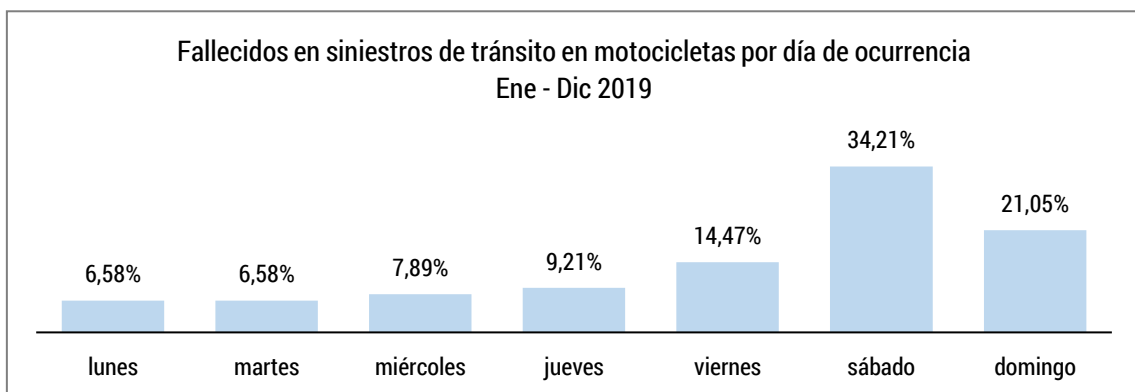


Figura 16 Fallecidos en siniestros en motocicletas por día de ocurrencia -2019 DMQ

Fuente: ANT

Elaboración: OMSC

Los siniestros de tránsito ocurridos con la participación de una o más motocicletas en las que existieron víctimas mortales tiene su concentración en el día sábado con un total del 34,21%, este porcentaje supera ampliamente a cualquier otro día de la semana, si combinamos esta información con las causas descritas anteriormente se puede presumir que se debe a que el fin de semana existe menos tráfico vehicular y por ende los vehículos pueden rodar a mayor velocidad, que es la primera causa probable de los siniestros de tránsito.

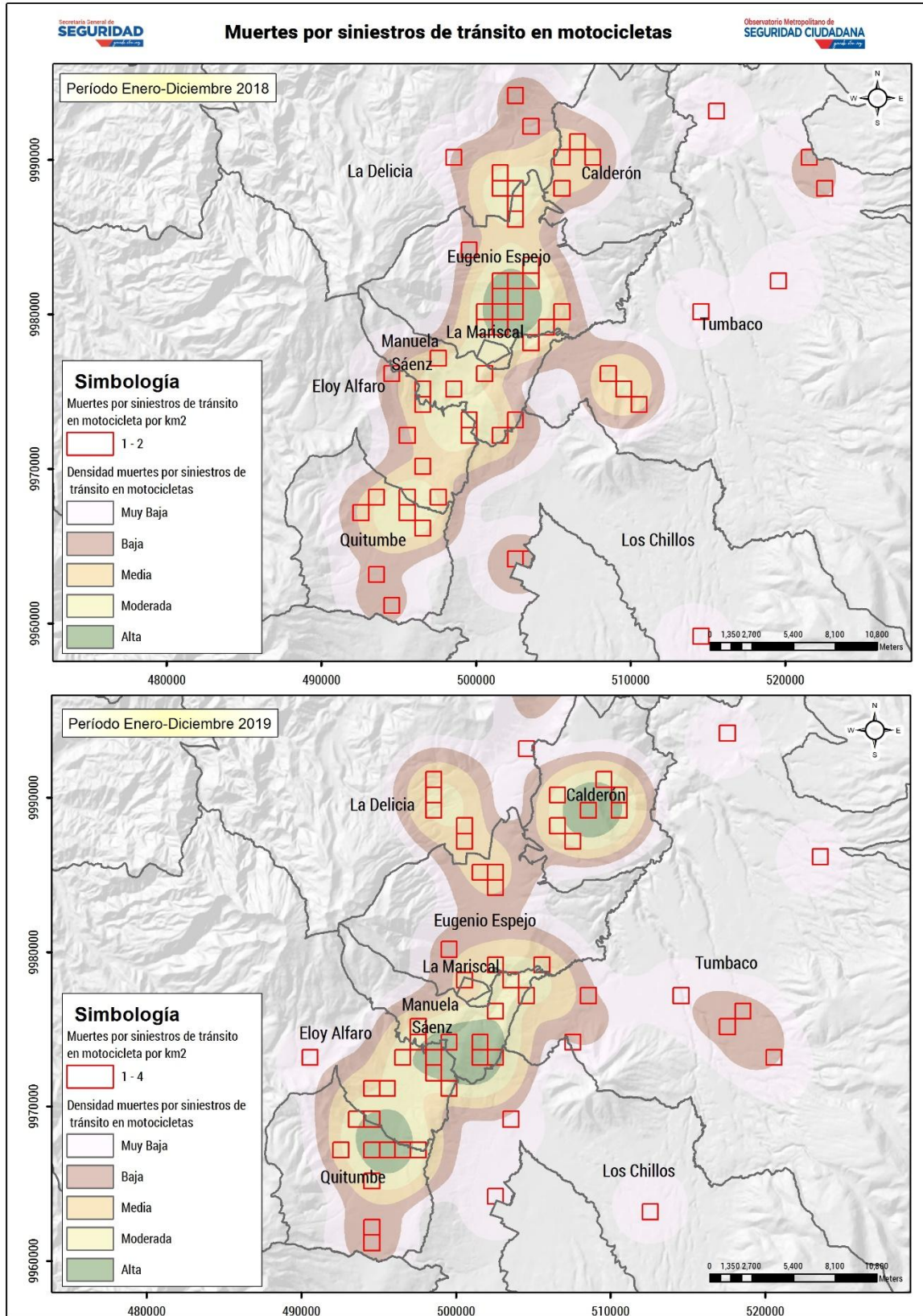


Figura 17 Mapa de fallecidos en siniestros en motocicletas DMQ

Fuente: ANT

Elaboración: OMSC

Lesionados en siniestros de tránsito de motocicletas

Tabla 11 Lesionados en siniestros de tránsito de motocicletas DMQ

Siniestralidad Vial DMQ Motocicletas	Frecuencia		Variación	
	Ene - Dic 2018	Ene - Dic 2019	Absoluta	Porcentual
Lesionados por siniestros de tránsito	1.290	981	-309	-23,95% ●

Fuente: ANT
Elaboración: OMSC

El número de personas lesionadas por siniestros de tránsito con motocicletas se ha reducido para el año 2019 en un total 23,95%, lo que significa 309 personas lesionadas menos que en comparación con el año 2018. Este indicador es positivo sin lugar a dudas, reducir lesiones en los siniestros de tránsito debe ser una de las prioridades de las autoridades y de la comunidad en general, teniendo en cuenta que en motocicleta cualquier caída o siniestro ya puede causar serias lesiones por la vulnerabilidad de los ocupantes.

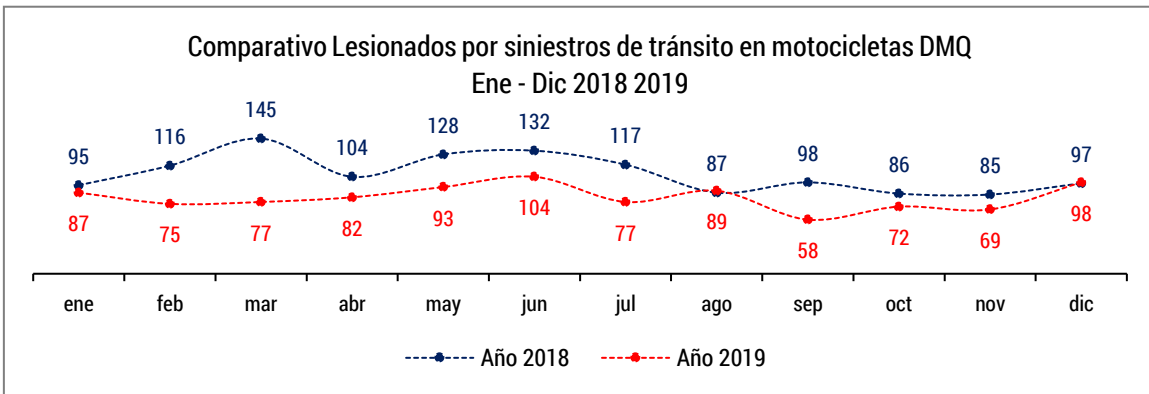


Figura 18 Comparativo de lesionados siniestros en motocicletas DMQ

Fuente: ANT
Elaboración: OMSC

Se puede observar que la dinámica entre los dos años comparados mantiene similitudes en su comportamiento, sin embargo, hay una diferencia notable en reducción para el año 2019, siendo el mes junio el que registra más casos con 104, mientras que el mes con menos lesionados por siniestros es septiembre con solo 58 registros.

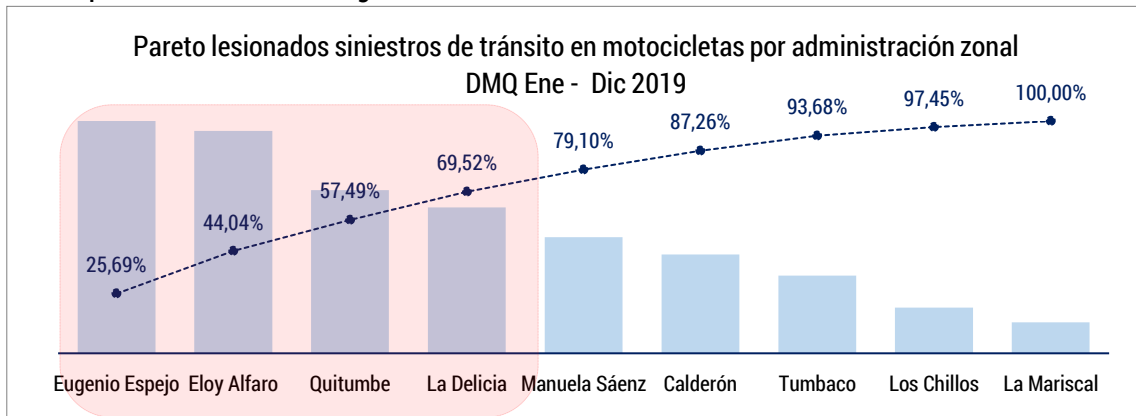


Figura 19 Pareto de lesionados en siniestros en motocicletas por AZ - 2019 DMQ

Fuente: ANT
Elaboración: OMSC

La concentración de víctimas lesionadas en siniestros de motocicletas se ubica en cuatro administraciones zonales, Eugenio Espejo en primer lugar con el 25,69%, seguida de Eloy Alfaro, Quitumbe y La Delicia. Este comportamiento difiere con el presentado en la concentración de personas fallecidas, es decir las problemáticas son diferentes y se ubican en diferentes sectores de la ciudad, es fundamental comprender las condiciones territoriales y de movilidad de cada administración zonal, ya que la concentración de personas fallecidas afecta profundamente a una Quitumbe, mientras que las personas lesionadas se ubican en Eugenio Espejo.

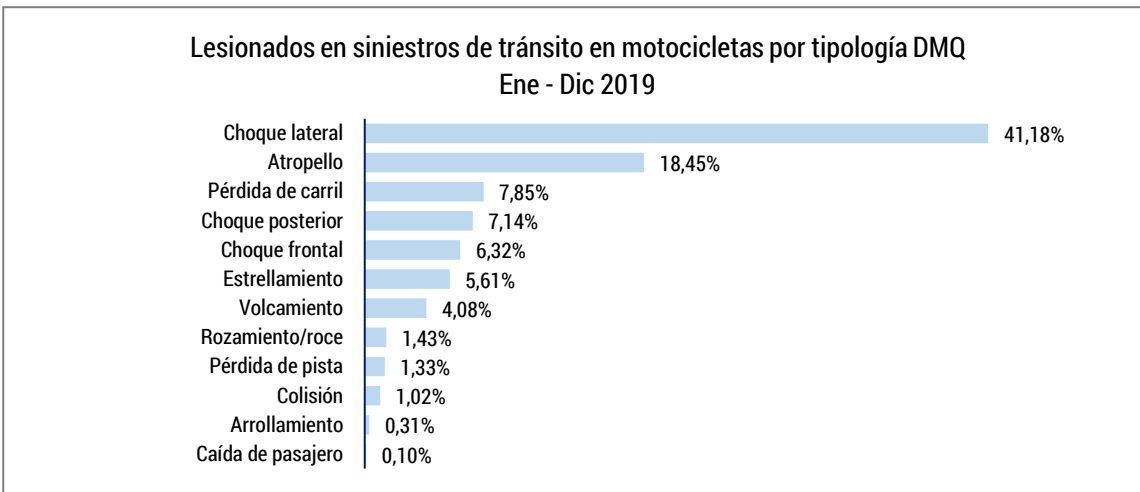


Figura 20 Lesionados en siniestros en motocicletas por tipología -2019 DMQ

Fuente: ANT

Elaboración: OMSC

El tipo de siniestros de tránsito en motocicletas que más personas deja lesionadas es el choque lateral con un total del 41,18%, este tipo de siniestros puede ir de la mano con el irrespeto a normas de tránsito como el disco PARE o los semáforos en los cruces de vías, lo cual puede ocasionar estos siniestros.

Aunque con menor porcentaje, el atropello es otra de las tipologías más comunes con un 18,45%, este tipo de siniestro ocurre cuando otro vehículo automotor enviste a una motocicleta causando el atropello de los pasajeros, esta tipología puede causar lesiones importantes ya que puede terminar en arrollamientos. En porcentajes mucho menores se encuentran las pérdidas de carril, choques posteriores y choques frontales, si bien estos siniestros también causa lesionados, pueden ser potencialmente mortales.

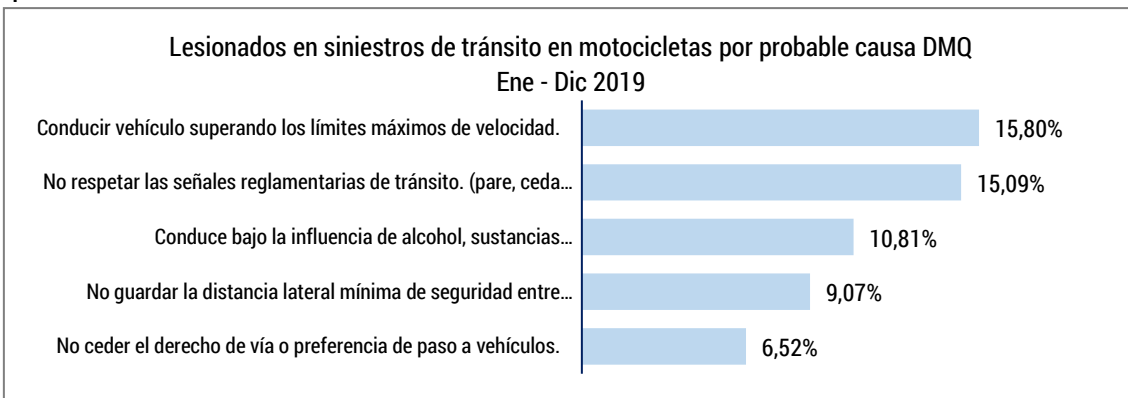


Figura 21 Lesionados en siniestros en motocicletas por probable causa -2019 DMQ

Fuente: ANT

Elaboración: OMSC

En el año 2019 la principal probable causa de los siniestros en motocicletas que causo lesiones a sus víctimas es “conducir vehículo superando los límites máximos de velocidad”, esta causa acumula el 15,80% de la totalidad de los registros, esta causa es la misma por la que ocurren los siniestros con fallecidos, es decir es una problemática generalizada en la movilidad. Se reitera que este problema es completamente evitable por la decisión de cada conductor.

Es importante señalar que el “No respetar las señales reglamentarias de tránsito” ocupa el segundo lugar lo que explica el alto porcentaje de choques laterales, que a la final terminan causando lesionados en los siniestros de tránsito, y aparece una problemática complicada que es la conducción bajo la influencia de alcohol o sustancias, que tiene un 10,81% de la totalidad de las causas de siniestros.

Es necesario ser reiterativos en que estas probables causas son totalmente previsible desde la responsabilidad de cada conductor, son acciones que se pueden corregir con educación y conciencia de toda la ciudadanía.

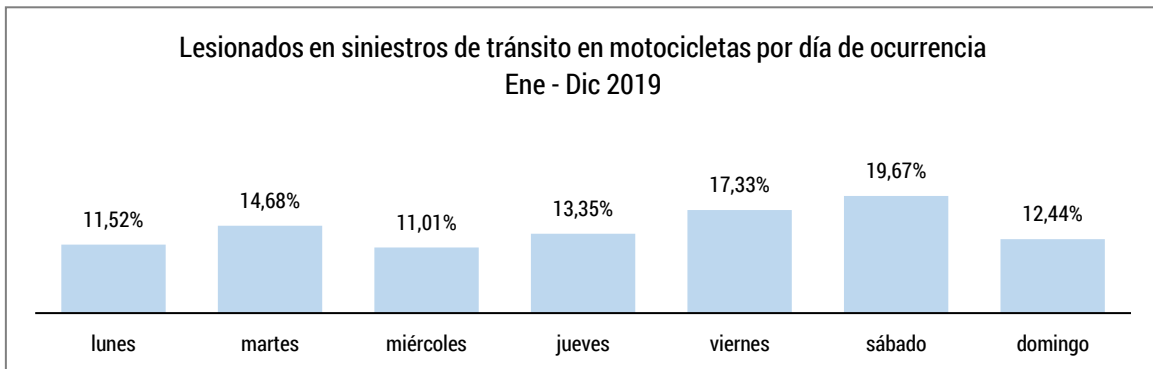


Figura 22 Lesionados en siniestros en motocicletas por día de ocurrencia -2019 DMQ

Fuente: ANT

Elaboración: OMSC

La concentración de lesionados por día de ocurrencia presenta los porcentajes más altos en el 2019 los sábados y viernes, si bien la diferencia no es significativa con otros días de la semana, si preocupa la concentración tanto de lesionados o fallecidos en los fines de semana, y resulta inevitable asociarlo con conductos despreocupadas propias del fin de semana o al consumo de alcohol.

De igual manera los horarios en los que ocurren las lesiones están distribuidas en la noche con un 29,66%, en la mañana con un 27,32%, en la tarde con un 27,01% y en la madrugada con un 16,00%, es decir, las lesiones ocurren en cualquier horario del día, lo que indica que es una problemática frecuente en la ciudad.

Si se toma en cuenta los datos presentados se puede observar que existen factores relacionados y comunes en la siniestralidad vial de motocicletas, primero la causa constante producida por el exceso de velocidad, y cabe recalcar que este problema no solo se evidencia en las motocicletas, sino que es un problema de todos los conductores, pero se nota más la afectación en las motocicletas por la vulnerabilidad de sus ocupantes. Otro de los elementos importantes es la distribución territorial de las problemáticas, no son los mismos territorios donde ocurren los siniestros con fallecidos y donde ocurren los siniestros con lesionados, esta diferencia en territorio obliga realizar un estudio a detalle de las condiciones ambientales, sociales y de movilidad en estos territorios que difieren de sus problemáticas.

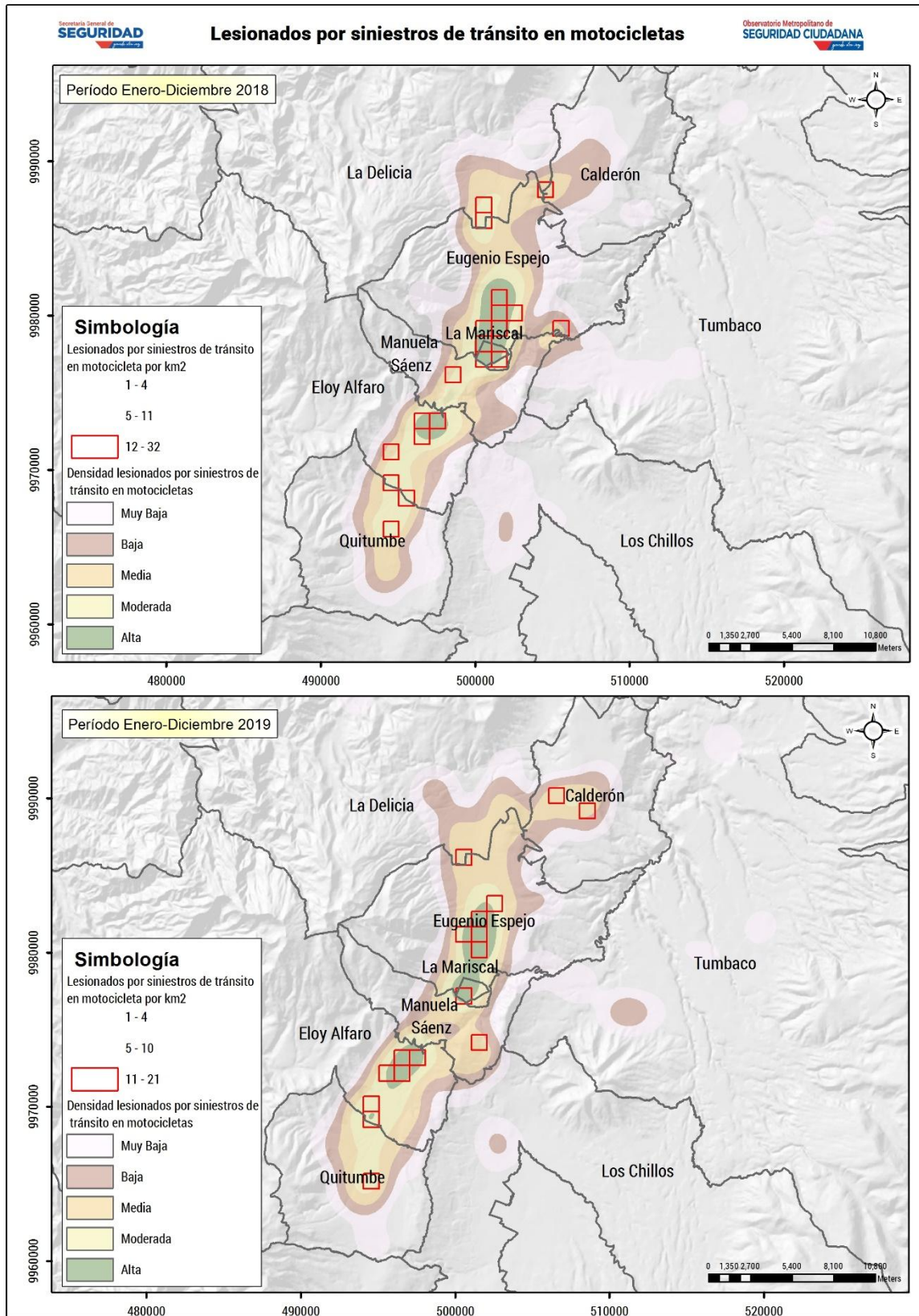


Figura 23 Mapa de lesionados en siniestros en motocicletas DMQ

Fuente: ANT

Elaboración: OMSC

Siniestros de tránsito de motocicletas

Tabla 12 Siniestros de tránsito en motocicletas DMQ

Siniestralidad Vial DMQ Motocicletas	Frecuencia		Variación	
	Ene - Dic 2018	Ene - Dic 2019	Absoluta	Porcentual
Siniestros de tránsito en motocicletas	1.411	948	-463	-32,81% ●

Fuente: ANT
Elaboración: OMSC

El número de registros de siniestros de tránsito con motocicletas presenta una reducción en el año 2019 del 32,81%, esto representa menos 463 siniestros en comparación con el año 2018. Este dato es alentador y evidencia un avance en el control de la siniestralidad vial, a menor cantidad de siniestros menor cantidad de lesionados, aunque lamentablemente esa ecuación no se cumple con las personas fallecidas, porque ese dato subió en el año 2019.

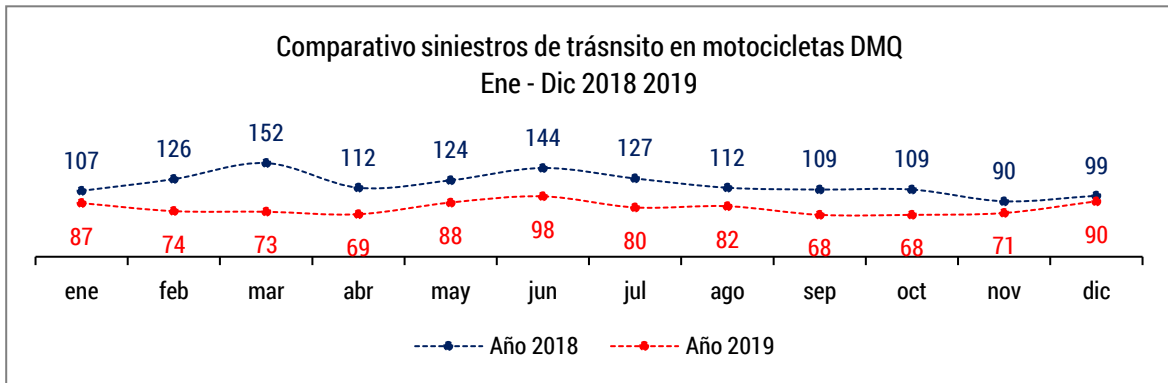


Figura 24 Comparativo de siniestros en motocicletas DMQ

Fuente: ANT
Elaboración: OMSC

Entre los dos años de estudio, se observa una clara diferencia y una reducción significativa en el año 2019, todos los meses se han registrado menos siniestros en motocicletas en comparación con el año 2018, siendo el mes de septiembre y octubre los de menor registro y el mes de junio el de más alto registro con 98 casos.

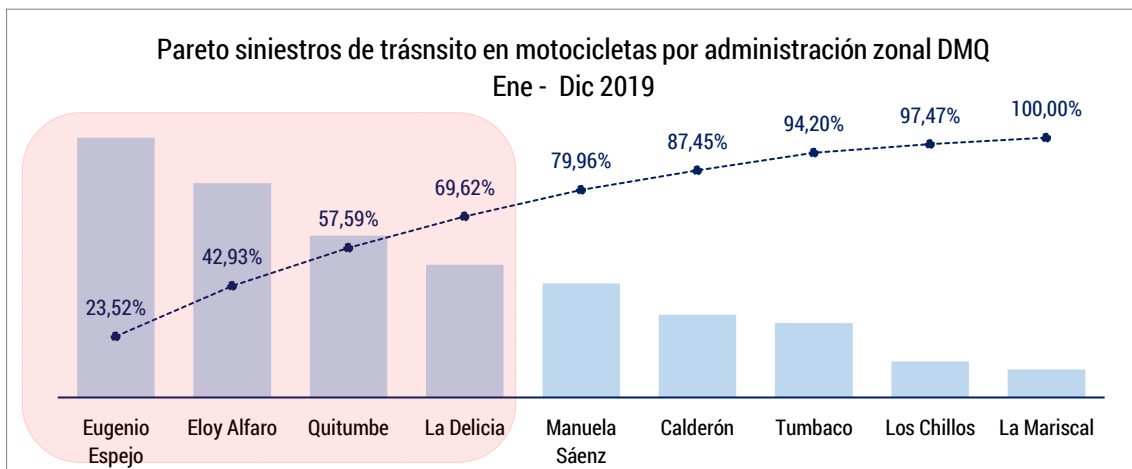


Figura 25 Siniestros en motocicletas por AZ - 2019 DMQ

Fuente: ANT
Elaboración: OMSC

La concentración de siniestros de motocicletas se repite en cuatro administraciones zonales, al igual que la concentración de personas lesionadas, Eugenio Espejo en primer lugar con el 23,52%, seguida de Eloy Alfaro, Quitumbe y La Delicia. Este comportamiento debe ser tomado en cuenta ya que, siniestros y lesionados se concentran en las mismas administraciones zonales, mientras que los fallecidos difieren territorialmente, nuevamente se determina que es necesaria una evaluación de las condiciones territoriales para tomar medidas que disminuyan la afectación por siniestros de motocicletas.

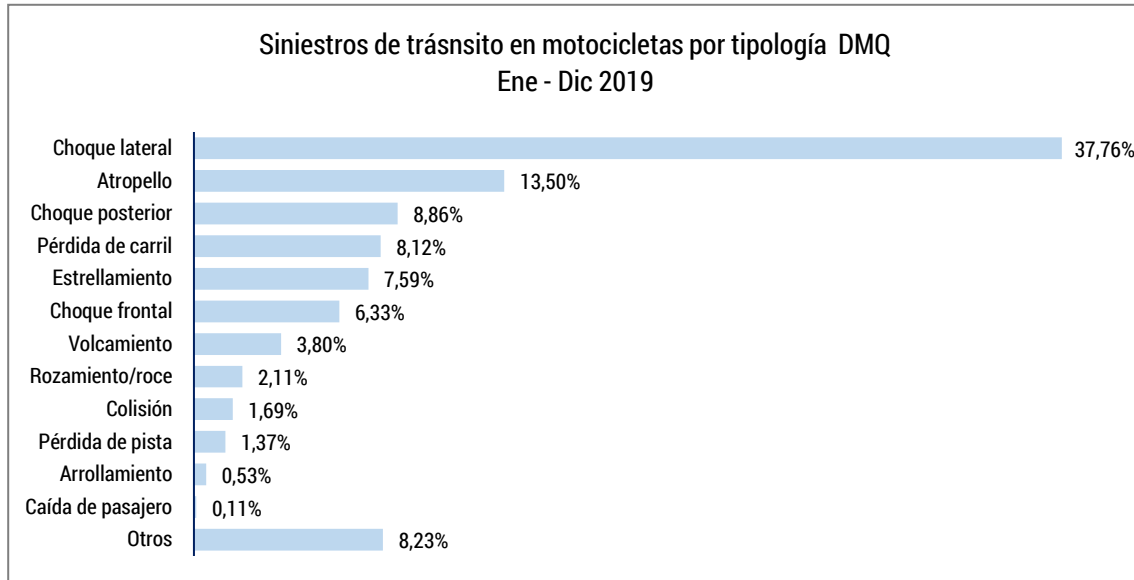


Figura 26 Siniestros en motocicletas por tipología -2019 DMQ

Fuente: ANT

Elaboración: OMSC

El choque lateral es el siniestro más común en que intervienen las motocicletas en el 2019, este tipo de siniestros tiene el 37,76% del total de registros, esta tipología se asocia sobre todo al irrespeto a las señales de tránsito. En menor porcentaje está el atropello a motociclistas que es un problema común en el tráfico de la ciudad y de la complejidad de convivir pacíficamente en las vías.

En menor porcentaje se ubican los choques posteriores y pérdidas de carril, podemos observar que los siniestros son los mismos y hay un factor común entre ellos, sin embargo, al comparar con el dato de fallecidos podemos determinar que la problemática es diferente, pues ahí la principal tipología es el estrellamiento que se asocia al exceso de velocidad.

Las diferencias entre las tipologías de los siniestros de motocicletas deben ser estudiadas, pues no serán las mismas acciones preventivas para atender un estrellamiento, un choque o un atropello.

Sin embargo la educación vial y las restricciones a la velocidad en la ciudad siguen siendo las principales apuestas desde las autoridades, se debe pensar en una movilidad más segura y no una movilidad más rápida, las estrategias y acciones deben ser conjuntas, no se pueden hacer esfuerzos aislados y merecen la participación de todos los actores sociales.

Si bien un decremento en los siniestros resulta alentador, este avance debe reflejarse en la reducción de víctimas y así fortalecer y garantizar la movilidad segura para todos los actores viales.

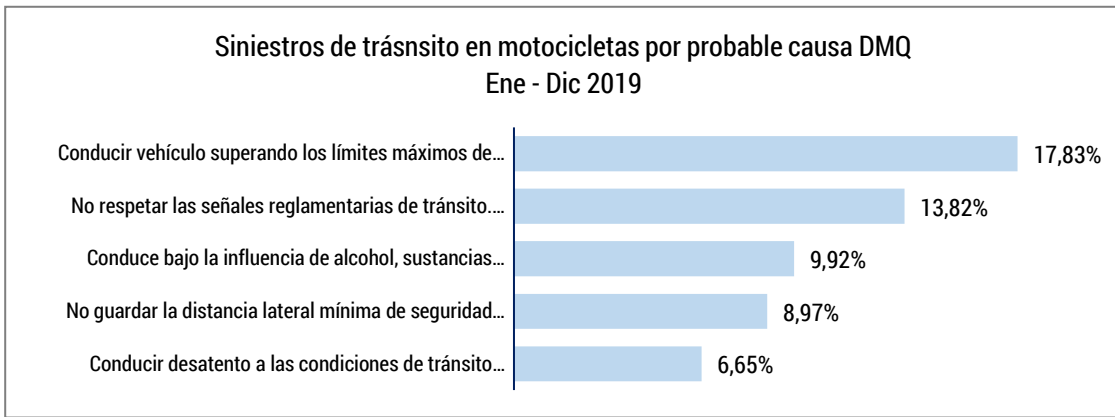


Figura 27 Siniestros en motocicletas por probable causa -2019 DMQ

Fuente: ANT

Elaboración: OMSC

La velocidad es el factor común en los siniestros de tránsito, el riesgo que representa la velocidad en las vías debe ser atendido y concientizado en la comunidad en general, pues son muchas vidas y bienes afectados por causa de conducir sobre los límites de velocidad.

De igual manera el irrespeto a las señales de tránsito es otra de las causas comunes, de similar forma que el conducir bajo los efectos del alcohol o algún otro tipo de sustancia. Es necesario recalcar que este tipo de acciones son previsibles y pueden ser modificadas de manera positiva para una conducción más segura.

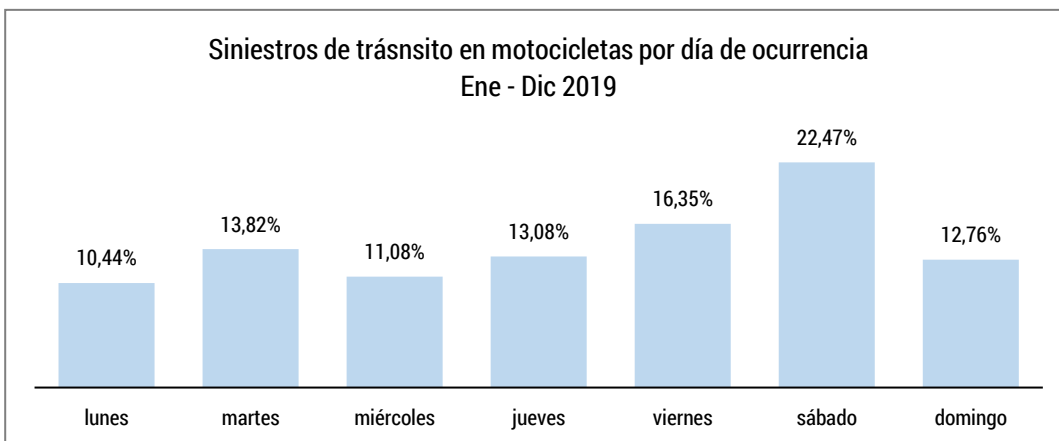


Figura 28 Siniestros en motocicletas por día de ocurrencia -2019 DMQ

Fuente: ANT

Elaboración: OMSC

Los días de ocurrencia de los siniestros en el 2019 presentan un aumento en los días sábado ya que concentra el 22,47% de la totalidad de registros, este día es recurrente y se podría decir que es el más peligro, dado que, en ese día ocurren más siniestros, más personas lesionadas y más personas fallecidas.

En cuanto a los horarios en los que ocurren los siniestros las mañanas y las noches ocupan el primer lugar con el 28,16% cada una, en tercer lugar está la tarde con el 26,05% y la madrugada con el 17,62%. En base a los datos podemos determinar que ocurren más siniestros en los horarios en los que se concentra más tráfico en la ciudad.

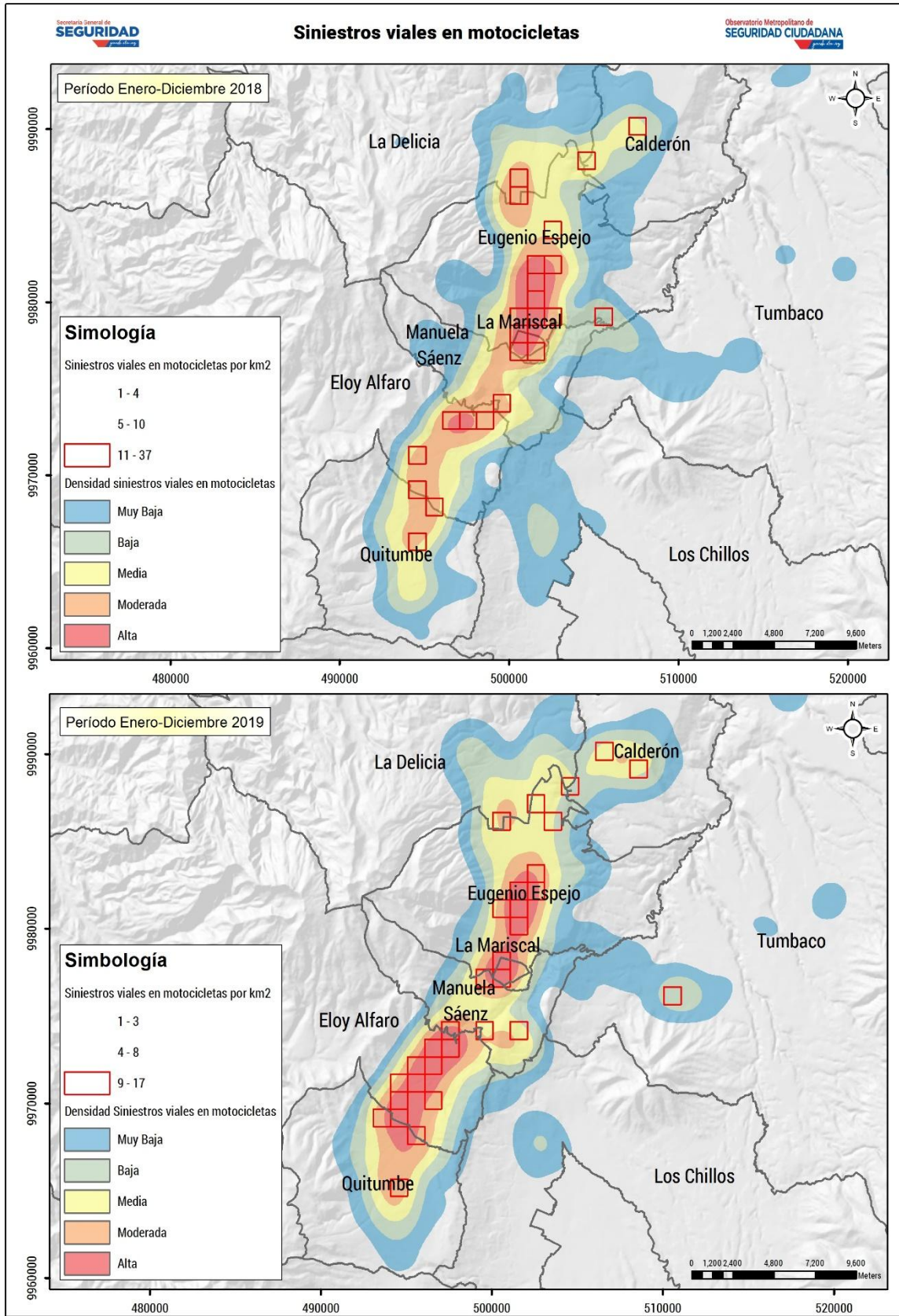


Figura 29 Mapa de siniestros en motocicletas DMQ

Fuente: ANT

Elaboración: OMSC

9. Conclusiones

Delitos

- Los delitos utilizando motocicletas se concentran en el hiper centro de la ciudad en donde se ubican instituciones financieras, locales comerciales, especialmente en las Administraciones Zonales Eugenio Espejo y Eloy Alfaro, esto evidencia el nicho territorial de la problemática y es necesaria la intervención en esos territorios.
- El crecimiento del parque automotor de motocicletas puede ser uno de los factores que influyen en la aparición de más delitos utilizando motocicletas.
- El 6,65% de todos los delitos de mayor connotación social cometidos el año 2019 en el DMQ, se comenten utilizando la motocicleta, lo que representa 1.081 delitos, a un promedio de aproximado de 90 delitos mensuales.
- El crecimiento de robos de motocicletas en el año 2019 es de 32,15% y el robo de motos utilizando motos en el año 2019 crece el 208,33% los que significa que se roba motos para cometer otros delitos.
- Los robos a personas es el delito que más se comete utilizando motocicletas, en el año 2019 un total de 951 delitos denunciados en esta modalidad, este delito ocurre principalmente con la presencia de dos o más personas en la motocicleta, e inclusive hay reportes en la noticia del delito que identifican más de una motocicleta como autores del delito.
- Debido a la versatilidad del uso de motocicletas, el 86,12% de los delitos ocurren en la vía pública, facilitando su huida a través del tráfico de la ciudad.
- Si bien existe una participación de las motocicletas en los delitos del DMQ, un gran porcentaje ocurren mediante la utilización de otros medios, como vehículos e inclusive a pie.
- Los controles sobre todo a vehículos sin placas es una medida efectiva para recuperar motos y vehículos, y así evitar su utilización en delitos.
- La inseguridad se construye con diferentes problemáticas conjuntas, por lo tanto se debe propiciar acciones preventivas fortalecidas, que acompañen procesos de control, reactivos y restrictivos.
- En el DMQ no se registran muertes violentas utilizando motocicletas, es decir en modalidad sicarriatos.

Siniestralidad Vial

- El número de personas fallecidas en siniestros viales en motocicletas creció un 22,58%, es decir en el año 2019 existió 14 personas fallecidas más que el año 2018
- El número de siniestros en motos y el número de lesionados presentan una disminución importante en el año 2019, en el primer caso alcanza la reducción del 32,81% y en el segundo caso el 23,95%; estos son datos positivos por la reducción de efectos negativos de esta problemática.
- El exceso de velocidad es el principal factor para la presencia de fallecidos y lesionados en los siniestros de tránsito en motocicletas, a esto se suma el irrespeto a las normas de tránsito y a conducir bajo los efectos del alcohol u otras sustancias.
- La Administración zonal que más muertes registra por siniestros en motocicletas es Quitumbe, mientras que los siniestros y lesionados se concentran en la administración zonal Eugenio Espejo principalmente.
- Las posibles causas por las que se ocasionan los siniestros de motocicletas son en su mayoría previsible, es decir cuentan con la posibilidad de evitar que sucedan fortaleciendo la educación vial y la conciencia de cada uno de los conductores.
- La afectación por siniestralidad vial es alta en relación al uso de motocicletas, lo que evidencia una problemática latente, tanto de salud pública como de seguridad.

QUITO
grande otra vez